Uniwersytet Łódzki
Wydział Filozoficzno-Historyczny

Anna Kowalczyk - Sadowska

Nr indeksu 4832

Starcie Dawida z Goliatem – Udział U.S. Navy w konfliktach Stanów Zjednoczonych z Francją i Wielką Brytanią (1794 – 1815).

Część Pierwsza

Praca doktorska

napisana pod kierunkiem

Prof. nadzw. dr hab. Jolanty Daszyńskiej

Łódź 2018

Spis Treści:

Wstęp 5

I. Narodziny i trudne początki istnienia U.S. Navy 20

Utworzenie flotylli galer i jej krótka historia 54

Pierwsze radości i pierwsze troski Benjamina Stodderta 55

Dziewiczy rejs USS Constellation i dalsza rozbudowa floty 64

Incydent Niger 69

Początki amerykańskiej militarnej obecności w Indiach Zachodnich 74

Uzupełnianie zapasów i zwiększanie sił U.S. Navy 81

II. Rozdział – „Prawdziwa" wojna z Francją. U.S. navy po raz pierwszy w boju. 86

Seria niefortunnych zdarzeń 88

Kolejna batalia w Kongresie – ustawa o okrętach 74. działowych 93

The Rage of Glory – USS Constellation vs L'Insurgente 96

Cisza nad Santo Domingo 102

Nowy plan Stodderta i jego nieprzewidziane konsekwencje 105

Karaibska codzienność amerykańskich eskadr 111

Problem francuskich piratów w rejonie Kuby 114

Ostatni sukces eskadry kapitan Johna Barry'ego 116

Starcie tytanów – spór o pierwszeństwo w szarży miedzy Thomasem Truxtunem i Silasem Talbotem 118

Osierocona eskadra 125

Róg obfitości U.S. Navy 128

Generał Toussaint Louverture – nowy przyjaciel Ameryki 132

Próba nowego rozdania 134

Wyprawa w nieznane kapitana Alexandra Murray'a 139

Nowe radości i nowe troski Benjamina Stodderta 143

Początki eskadry Santo Domingo 145

Stagnacja eskadry Gwadelupa 147

U.S. Navy rośnie w siłę 149

Kapitana Edwarda Preble podróż prawie dookoła świata 153

Benjamina Stodderta walka z Kongresem 159

USS United States u francuskich brzegów 161

Czas na dalsze wzmocnienia 163

III. U progu nowego stulecia 165

Noworoczne zwycięstwo USS Experiment 165

Kapitana Talbota sny o chwale 168
Ekspedycja USS Constitution do Puerto Plata 173
USS Constellation vs La Vengeance – perła w koronie kapitana Truxtuna 176
Bohater w starciu z szarą codziennością 183
Nieszczęsny USS Congress 186
USS Warren – okręt widmo i klątwa hawańskiej pozycji 188
Eskadra Gwadelupa – okres bierności 193
USS Boston vs La Berceau – ostatnie wielkie zwycięstwo niewypowiedzianej wojny 197
Kapitan Truxtun powraca … 200
Dalsza intensyfikacja prac nad rozbudową U.S. Navy 206
Kapitan Talbot – niekończąca się opowieść 209
Eskadra Santo Domingo pod nowym dowodzeniem 212
Wróg u bram i ofiara dla bogów morza 217
Stary wilk morski znów poluje 218
Spokojne dni eskadry Santo Domingo 223
Rewolucja 1800 roku i jej konsekwencje dla U.S. Navy 224
Konwencja z Francją – czy Amerykanie potrafili uczyć się na własnych błędach? 227
Początek nowego końca U.S. Navy 230
IV. Droga do wojny 1812 238
Naval Peace Establishment i jeffersoniańska idea obrony wybrzeża 240
Impressment 247
„Free ships makes free foods” 259
Rezolucja z Providence i początek wojny 273
USS President vs. HMS Belvidera 289
USS Constitution i jej eskadra 293
Pierwsze porażki i pierwsze sukcesy 297
V. Wojna 1812 roku – oceaniczny teatr wojenny 306
Trzy eskadry 306
USS Constitution vs. HMS Guerriere 315
USS Essex 320
Stracie USS United States z HMS Macedonian i jego wpływ na brytyjską strategię 348
USS Constitution vs. HMS Java 354
Szeroki plan rozbudowy Marynarki Wojennej – między teorią a praktyką 358
Wybory 1812 roku i ich konsekwencje dla U.S. Navy 364

Plan 1813 roku 372
Narodziny legendy zdobywcy Peacocka 380
USS President u wrogich wybrzeży i nieszczelna blokada 385
USS Chesapeake vs HMS Shannon 392
USS United States wychodzi w morze 400
USS Constitution i sytuacja na Zatoce Cheasapeake 402
VI. Wojna 1812 roku – teatr wojenny rejonu Wielkich Jezior 420
Zdarzyło się w Black Rock 434
Nowy rok na Jeziorach 438
Plan kampanii wiosennej 1813 roku – między teorią a praktyką 449
O panowanie na Jeziorze Ontario 456
Bitwa na Jeziorze Erie 470
Jezioro Champlain 487
Jezioro Ontario – ostatni bastion 507
VII. Ostatni akt wojny i epilog gandawski 542
Plany obrony Waszyngtonu 542
Atak na Maryland i oblężenie Baltimore 553
Rosyjska mediacja i Traktat pokojowy 563
Co się zmieniło? – skutki wojny 1812 roku dla U.S. Navy 568
Zakończnie, Aneks oraz Bibliografia i spis ilustracji zostały zamieszczone w części drugiej dla ułatwienia poruszania się po dokumencie posiadającej własny spis treści

Wstęp

Niniejsza rozprawa zatytułowana: *Starcie Dawida z Goliatem – Udział U.S. Navy w konfliktach Stanów Zjednoczonych z Francją i Wielką Brytanią (1794 – 1815),* stanowi pokłosie zainteresowań towarzyszących Autorce odkąd sięga pamięcią. Tytuł rozprawy składa się z dwóch części. Pierwsza nawiązuje do uniwersalnej symboliki o zabarwieniu religijnym. Poza wzbudzeniem oczywistego skojarzenia ze zwycięską walką pozornie od początku pozbawionego szans przeciwnika ze zdawałoby się pewnym zwycięzcą, której rezultat okazał się zgoła odmienny od oczekiwań, tytuł miał nawiązywać również do symboliki, która w zasadzie po dziś dzień jest niezwykle bliska Amerykanom. Druga część tytułu określa zasadniczy przedmiot rozprawy, czyli zagadnienie zaangażowania U.S. Navy w konflikty Stanów Zjednoczonych z Francją (1797 – 1801) oraz z Wielką Brytanią (1812 – 1815). Ramy chronologiczne tematu tj. lata 1794 – 1815 wyznaczone są przez dwa wydarzenia. Pierwsza data odnosi się do wydania aktu prawnego przywracającego zlikwidowaną po podpisaniu traktatu paryskiego Marynarkę Wojenną Stanów Zjednoczonych do życia. Mowa oczywiście o Naval Act z 1794 roku. Drugą datą graniczną jest rok 1815, czyli data ratyfikacji traktatu gandawskiego kończącego wojnę amerykańsko – brytyjską. Z badanego obszaru zostały wyłączone wojny berberyjskie, o czym zadecydowały zasadniczo dwie przyczyny. Po pierwsze odmienność wspomnianego konfliktu od dwóch opisanych ze względu na rodzaj przeciwnika. Marynarki Wojenne brytyjska i francuska na przełomie XVIII i XIX wieku reprezentowały największe potęgi ówczesnego świata, stąd też konflikt z tymi państwami stanowił dla Amerykanów prawdziwy sprawdzian ich potencjału. Konflikt z państwami berberyjskimi był odmienny. Jednostki Trypolisu i pozostałych państw północno afrykańskiego sojuszu były nastawione na dokonywanie grabieży dużo słabszych jednostek nie zaś na bitwy morskie w celu nelsonowskim. Powyższy argument stanowi pewne uproszczenie, jednak oddaje sens powodu, który przesądził o wyłączeniu wojen berberyjskich z zakresu tematycznego pracy. Drugi powód był natury prozaicznej. Rozszerzenie rozprawy o przywołane zagadnienie spowodowałby podwojenie jej objętości, a nawet w takim przypadku mógłby zakończyć się nadmiernym uproszczeniem wielu zagadnień.

Dla udzielenia odpowiedzi na pytania badawcze niezbędne było sięgnięcie po źródła z epoki. Najważniejszą bazą dla badań były monumentalne wydawnictwa źródłowe w postaci *Naval Documents Related to The Quasi – War Beteen The United States and France* pod redakcją Dudley'a W. Knoxa oraz trójtomowe T*he Naval War of 1812. A Documentary*

History, którego dwa pierwsze tomy zebrał W.S. Dudley, trzeci zaś M.J. Crawford. Znalezienie dokumentów, dzienników pokładowych i osobistych czy też korespondencji i aktów prawnych, które nie zostałyby uwzględnione w powyższych wydawnictwach stanowi niezwykle trudne zadanie. Głównymi źródłami wypracowanymi dla przygotowania niniejszej rozprawy były listy, przede wszystkim o charakterze oficjalnym, jednak uwzględniona została również korespondencja prywatna. W dużej mierze jest to korespondencja, którą Departament Marynarki Wojennej wymieniał z dowódcami poszczególnych eskadr, okrętów, agentami Marynarki Wojennej, oficerami czy też politykami. Wykorzystano również jednak prywatne listy oficerów i marynarzy do członków sowich rodzin, szczególnie interesującym źródłem tego rodzaju były listy Midshipamanów, chłopców często ledwie wyrosłych z wieku dziecięcego, dla których wszystkie elementy ich nowego życia były nowe i fascynujące i chętnie opisywali to w listach do swoich rodzin. Listy te stanowią ciekawe źródło również z innego powodu – Midshipmani w początkowej fazie swojej kariery nie potrafili oddzielić informacji, które mogły być przekazywane w listach do rodzin, od tych które powinny zostać przemilczane z różnych względów. Stad też w ich korespondencji można znaleźć wiele informacji uzupełniających obraz sytuacji przedstawionych Drugie miejsce pod względem ilości wykorzystania dokumentów zdanego rodzaju zajmują dzienniki pokładowe, logi oraz dzienniki osobiste oficerów. Specyfika tych źródeł związana jest z ich niezwykle lakonicznym charakterem, stąd też dla pełnego odtworzenia przebiegu analizowanych wydarzeń, niemal zawsze konieczne było łączenie źródeł tego rodzaju z innymi, jeżeli w ogóle się zachowały. W każdym przypadku, o ile było to możliwe, starałam się wykorzystać źródła dotyczące danego wydarzenia wytworzone przez obie strony konfliktu. Czyniło to proces badawczy bardziej interesującym, a także powodowało trudności w sytuacjach gdy relacje stron różniły się w sposób skrajny. Szczegółowy wykaz wykorzystanych źródeł znajduje się bibliografii, stąd też nie będę powielała go w tym miejscu, wspomniałam jedynie o powyższych dwóch wydawnictwach, ze względu na ich podstawowe znacznie dla opracowania niniejszej rozprawy. W tych przypadkach, w których było to możliwe starałam się porównać wydane drukiem źródło z rękopisem, żeby uniknąć błędów, które mogły by powstać w przypadku rozbieżności rękopisu z jego wydrukowaną formą. W wielu przypadkach nastręczało to licznych trudności ze względu na stan zachowania rękopisów, pokrytych plamami, które w niektórych przypadkach umożliwiały odczytanie treści. Dotyczyło to przede wszystkich dzienników pokładowych.

Pozyskiwanie materiału źródłowego niezbędnego dla przygotowania rozprawy było procesem złożonym. Wydawnictwo The *Naval War of 1812. A Documentary History,* zostało przeze mnie zakupione, częściowo ze środków uzyskanych z dotacji celowej, częściowo zaś ze środków własnych. Ogromne znaczenie dla zebrania materiału źródłowego, jak również pozyskania monografii miały wyjazdy naukowe, pierwszy w 2014 do Instytutu Johna Fitzgeralda Kennedy'ego w Berlinie sfinansowanym w całości ze środków własnych oraz drugi w 2015 roku do Londynu. Drugi wyjazd sfinansowany częściowo z dotacji celowej częściowo zaś ze środków własnych pozwolił na odwiedzenia National Archives oraz British Library, jak również mniejszych i bardziej lokalnych bibliotek, muzeów i archiwów zarówno w samej stolicy Wielkiej Brytanii, jak i w okolicznych miastach i miasteczkach i zaowocował zebraniem bogatego materiału źródłowego, który pozwolił m.in. na przeprowadzenie przywołanego powyżej zestawienia rękopisów ze źródłami drukowanymi. Dużą część zarówno wydawnictw źródłowych, jak i monografii wykorzystanych do przygotowania pracy udało mi się zakupić. Cennym pomocnikiem poszukiwań źródłowych okazał się również Internet. W szczególności: wykupienie dostępu do https://catalog.hathitrust.org/, możliwość korzystania ze zdigitalziowanych zbiorów w ramach: http://archive.org/ oraz dostęp do zdigitalizowanych źródeł za pośrednictwem portalu Biblioteki Kongresu: https://www.loc.gov/collections/. Z wszystkich źródeł wykorzystanych w pracy korzystałam w języku oryginalnym, stąd też wszystkie uwzględnione w tekście rozprawy tłumaczenia są mojego autorstwa. Nieocenioną pomocą w translacji okazał się nieco już wiekowy *Słownik morski angielsko – polski* zredagowany przez Szymona Milewskiego.

Po krótkim wprowadzeniu uzasadniającym wybór i sposób sformułowania tematu oraz najważniejszych źródeł, chciałbym przejść do omówienia aktualnego stanu badań zagadnień stanowiących przedmiot niniejszej rozprawy. Rozpoczynając od polskiej historiografii można stwierdzić, że problematyka marynistycznych aspektów quasi - wojny amerykańsko - francuskiej z lat 1797 – 1801 nie była dotychczas poruszana. Poza nielicznymi wzmiankami natury ogólnej w monografiach o charakterze biograficznym, czy też opracowaniach ogólnych dotyczących wczesnych dziejów Stanów Zjednoczonych nie występują również opracowania dotyczące politycznego aspektu wzmiankowanego konfliktu, za wyjątkiem tzw. afery XYZ opisanej przez profesor Jolantę A. Daszyńską w artykule „Afera XYZ" jako polityczny dylemat prezydenta Johna Adamsa w świetle relacji Johna Marshalla,(„*Acta Universitatis Lodziensis*", Folia historica 70, 2001, s. 43–59). Zagadnienie wojny 1812 roku w ujęciu ogólnym doczekało się własnej monografii w postaci pracy Dr hab. Roberta Kłosowicza

zatytułowanej: „*Wojna amerykańsko-brytyjska 1812-1814*". Opracowanie to ze względu na swoją skromną objętość stanowi jedynie zasygnalizowanie problemu, aspekt zaś marynistyczny amerykańsko – brytyjskiego konfliktu został ujęty w sposób niezwykle skrótowy i ograniczony jedynie do najbardziej znanych potyczek i bitew bez nakreślenia ogólne tła tego aspektu konfliktu. Jak łatwo się domyśleć problem obu konfliktów zarówno był w ich aspekcie związanym z U.S. Navy był podejmowany wielokrotnie. Pierwsze prace powstawały już na krótko po zakończeniu konfliktu i w wielu przypadkach były mocno nacechowane emocjonalnie, a ich autorzy nie kryli swoich osobistych sympatii czy też antypatii. Omówienie całego dotychczasowego dorobku amerykańskiej czy też ogólniej anglosaskiej historiografii z zakresu przywołanych w tytule dysertacji konfliktów oraz zaangażowania w nie U.S. Navy stanowiłoby materiał na osobną rozprawę stąd też ograniczyłam się do omówienia jedynie prac uznawanych za najważniejsze. W odniesieniu do quasi – wojny amerykańsko – brytyjskiej były to przede wszystkim: praca Michaela A. Palmera *Stoddert's War. Naval Operations during Quasi War with France 1798 – 1801*, G.W. Allena *Our Naval War with France* oraz Alexandra DeConde *The Quasi War. Policy, Diplomacy of the undeclared war with France 1797 – 1801*. Pierwsza chronologicznie pod względem daty wydania była praca G.W. Allena i bardzo mocno zainspirowała dwóch pozostałych autorów. Praca Allena stanowi przebogate źródło faktografii niemal wolne od stwierdzeń oceniających i napisane w stylu von Ranke'go. Prac poświęconych quasi – wojnie amerykańsko – francuskiej jest relatywnie mniej niż tych dotyczących wojny 1812 roku. Sam konflikt zaś został niemal zapomniany. Charakterystycznym rysem pracy M.A. Palmera jest z kolei nazwanie amerykańsko – francuskiego konfliktu wojną Stodderta (ówczesny Sekretarz Marynarki Wojennej) jednak nie w ujęciu pejoratywnym. Kluczem opracowania Palmera było przypisanie Benjaminowi Stoddertowi zasług nie zaś obwinienie go o wybuch konfliktu. Książka stanowi pomnik Sekretarza Marynarki Wojennej, którego uczyniono głównym autorem sukcesów jakie odnosiła nowo odrodzona U.S. Navy w walce ze znacznie silniejszym przeciwnikiem. Większość prac poświęconych aspektowi marynistycznemu quasi – wojny porusza również aspekt „ojcostwa" odrodzonej Marynarki Wojennej Stanów Zjednoczonych przypisując je Benjaminowi Stoddertowi, Johnowi Adamsowi czy nawet poszczególnym kapitanom, szczególnie zaś Johnowi Barry'emu, Thomasowi Truxtunowi czy Sileasowi Talbowtowi. Większość prac badawczych oscylujących wokół amerykańsko – francuskiego konfliktu w jego aspekcie morskim co interesujące ograniczała do niezbędnego minimum tło historyczne i skupiała się na ważniejszym zdaniem ich autorów aspekcie jakim było tworzenie się struktur organizacyjnych, kadry, zasad funkcjonowania, zaplecza logistycznego oraz rozbudowy stanu posiadania U.S.

Navy. Pisząc o marynistycznym aspekcie wojny 1812 roku nie mogłam nie sięgnąć po dwie prace, które od wielu lat uznawane są za klasykę dorobku historiografii amerykańskiej czyli pod Alfreda T. Mahana dwutomowe *Sea Power In Its Relations to the War of 1812,* oraz Theodora Roosevelta *The Naval War of 1812.* Obie z wymienionych prac postrzegane są powszechnie jako najważniejsze w całokształcie światowego dorobku badawczego w odniesieniu do zaangażowania U.S. Navy w konflikt z Wielką Brytanią w latach 1812 – 1814. Alfred T. Mahan po dziś dzień uznawany jednego z najwybitniejszych, jeżeli nie najwybitniejszego amerykańskiego historyka – marynistę w swoich badaniach skupiał się przede wszystkim na znaczeniu kształtowania się U.S. Navy dla dążności do uzyskania pozycji mocarstwowej przez Stany Zjednoczone. Theodor Roosevelt pozostawił po sobie niezwykle szczegółowe dzieło poświęcone przebiegowi konfliktu amerykańsko – brytyjskiego na szeroko rozumianych akwenach wodnych. Zasadniczo wszystkie powstałe chronologicznie później prace stanowiły powtórzenie dorobku obu historyków. Obecnie niezwykle wyraźna w amerykańskiej historiografii jest tendencja do odbrązawiania historii sprzed 200 lat. Pojawiają się prace skrajnie różnice się w ocenie postaw dowódców, szczególnie zaś postaci kapitana Jamesa Lawrence'a dowodzącego USS Chesapeake w starciu z HMS Shannon, od dotychczasowego przesyconego bohaterskim etosem uwielbienia. W tym szerokim nurcie badawczym można odróżnić dwie odnogi. Pierwszą całkowicie negującą dotychczasowe oceny postaw i wydarzeń i często posuwające się do krzywdzącej dla ocenianych skrajności. Drugą odnogę można nazwać realistyczną. Jest to nurt, który uwzględnia np. wpływ stanu psychofizycznego jednostek na podejmowane przez nie decyzje dziejowe, dostrzega negatywne cechy charakteru, które mogły przyczynić się do określonych rozstrzygnięć, jednak nie posuwa się do całkowej negacji dotychczasowych postaw. Ciekawym nurtem w historiografii odnoszącej się do omawianego okresu jest nurt związany z biografistyką jednak nie osób, ale okrętów. Wśród innych znaczących pozycji będących ważnym elementem dotychczasowego stanu badań można wymienić: Ralpha D. Paine'a *The Fight For A Free Sea. A Chronicle of War of 1812,* J. F., Zimmermana *Impressment of American Seamen* (pozycję ważną z punktu widzenia tezy uznającej zjawisko impressementu za jedną z głównych przyczyn wybuchu wojny 1812 roku), Iana W. Tolla *Six Frigates. The Epic History of the U.S. Navy* (historia 6 kongresowych fregat opowiedziana w formule żywotów równoległych), B. Hughes *In Pursuit of the Essex. A tale of a Heroism and Hubris In the War of 1812 (biografia dziejów USS Essex stworzona przez brytyjskiego historyka, przez co odeminna od tego co dotychczas pisali historycy amerykanscy, powielajacy opinie Mahana)*

Niniejsza dysertacja ma ma konstrukcję chronologiczno – problemową i dzieli się na 7 rozdziałów. Każdy z podrozdziałów w ramach rozdziału stanowi zamkniętą historię, stąd też przejście pomiędzy poszczególnymi podrozdziałami nie zawsze ma charakter wprost chronologiczny. Przyjęto takie założenie w celu zwiększenia stopnia spójności rozprawy, jak również dla uniknięcia chaosu, który mógłby powstać w innym wypadku. Posługując się przykładem w podrozdziale poświęconym USS Essex w okresie wojny 1812 roku, historia okrętu i jego załogi została opowiedziana od początku konfliktu do czasu zajęcia okrętu w Zatoce Valparaiso w 1814 roku. Tylko zachowanie takiego układu pozwoliło w pełni oddać dzieje okrętu, zachowując przyczynowo skutkowy ciąg zdarzeń, który doprowadził do jego utraty. Posłużyłam się tym przykładem, by uzasadnić, że tylko w taki sposób można było jednocześnie zachować chronologię wydarzeń i uwzględnić układ problemowy. Przyjecie opisanego układu było również zabiegiem celowym ze względu na chęć pozwolenia czytelnikowi na wczucie się w sytuację ówczesnych marynarzy, którzy często odbywali rejs z punktu A do punktu B przez wiele miesięcy, nie mając wiadomości z lądu.

Pierwszy rozdział zatytułowany *Narodziny i trudne początki istnienia U.S. Navy* dzieli się na 6 podrozdziałów i poświecony jest okresowi między 1794 a 1797 rokiem. W rozdziale tym opisane zostały najwcześniejsze dzieje U.S. Navy po jej reaktywowaniu na mocy Naval Act z 1794 roku. Opisane zostały intensywne prace legislacyjne, których pokłosiem było stworzenie struktur organizacyjnych, uregulowanie spraw kadrowych, zdeterminowanie spraw natury socjalno – bytowej, a przede wszystkim podjęcie decyzji o zwodowaniu pierwszych okrętów, które weszły do stanu posiadania Marynarki Wojennej. W rozdziale pierwszym nakreślono również w skrótowej formie wydarzenia, które doprowadziły do znalezienia się Stanów Zjednoczonych w stanie niepowiedzianego konfliktu z Francją, a także w sposób obszerniejszy przyczyny konfliktu, których natura bezpośrednio była związana z kwestiami marynistycznymi. Dotyczyło to przede wszystkich działalności francuskich jednostek kaperskich, ale także okrętów wojennych, które zadały dotkliwe straty amerykańskim jednostkom handlowym. Ostatnie podrozdziały rozdziału pierwszego związane są z praktycznym wymiarem funkcjonowania odtworzonej Marynarki Wojennej Stanów Zjednoczonych i niemal natychmiastowym zaangażowaniem jej w niewypowiedziany konflikt z Francją.

Rozdział drugi *„Prawdziwa" wojna z Francją. U.S. Navy po raz pierwszy w boju* odnosi się do zaangażowania amerykańskiej Marynarki Wojennej w wojnę z Francją w jej początkowej fazie. W kolejnych z 22 podrozdziałów została opowiedziana historia

kształtowania się amerykańskiej obecności w rejonie Morza Karaibskiego oraz stopniowego rozgrzeszania szlaków patrolowych o Ocean Atlantycki i wreszcie pierwszej amerykańskiej jednostki wojennej, która opłynęła Przylądek Dobrej Nadziei by dotrzeć w rejon holenderskiej Jawy. Jako, że okres quasi – wojny amerykańsko – francuskiej był zasadniczo czasem tworzenia od podstaw tworu, który współcześnie uznawany jest za najpotężniejszą flotę świata, w rozdziale drugim omówione zostały również kwestie natury organizacyjnej, problemy, z którymi musiał się mierzyć pierwszy Sekretarz Marynarki Wojennej – Benjamin Stoddert. Niektóre z opisanych problemów były natury niezwykle prozaicznej inne zaś wymagały decyzji mogących zaważyć na dalszym istnieniu U.S. Navy, jednak wszystkie z punktu widzenia funkcjonowania floty były równie ważne. W rozdziale opisano również pierwsze sukcesy i pierwsze porażki nowo odrodzonej Marynarki Wojennej, w tym zwycięstwo fregaty USS Contellation w starciu z francuskim okrętem L'Insurgente, które doczekało się swojej wzmianki w brytyjskim „Naval Chronicle". Poruszony został również problem zakresu zaangażowania U.S. Navy w nawiązanie relacji z haitańskim przywódcą Toussaint Louverture, czyli w jedną z wielu prób pozyskania sojusznika w walce z Francją, będącą jednocześnie sposobem na osłabienie przeciwnika i bezpośrednie ugodzenie w jego interesy.

Rozdział trzeci *U progu nowego stulecia* w dalszym ciągu odnosi się do zaangażowania U.S. Navy w niewypowiedzianą wojnę z Francją i dzieli się na 19 podrozdziałów. Jednym z głównych poruszonych w nim wątków jest kwestia udziału amerykańskiej floty w w wojnie domowej na Haiti po stronie generała Louvertura, w tym w zajęciu portu Jackmel oraz ekspedycji do Puerto Plata. Ważnym zagadnieniem poruszanym również w rozdziałach wcześniejszych był udział U.S. Navy w zbliżeniu amerykańsko – brytyjskim bezpośrednio związanym ze skonfliktowaniem się Stanów Zjednoczonych z Francją. Przeprowadzone analizy wykazały, że w wielu aspektach zbliżenie miało jedynie charakter pozorny i przez obie strony było traktowane w kategoriach czysto utylitarnych. O takim jego charakterze mogły świadczyć incydenty, z udziałem okrętów obu stron i osobista niechęć, którą załogi okrętów jednej strony żywiły w odniesieniu do swoich odpowiedników drugiej strony. Opowiedziane w rozdziale trzecim historie poszczególnych eskadr ukazują jak szybko mimo trudności U.S. Navy rosła w siłę i coraz silniej zaznaczała swoją obecność. W ramach konstrukcji tła historycznego w rozdziale trzecim uwzględnione zostało zagadnienie amerykańskich wyborów prezydenckich roku 1800 i ich wpływu na funkcjonowanie Marynarki Wojennej. Ostatnie podrozdziały związane są z okresem wygaszania konfliktu z Francją, walki o jej ratyfikację. Poruszono kwestię zaangażowania U.S. Navy w wydarzenia, które doprowadziły do podpisania

traktatu regulującego relacje amerykańsko – francuskie, jak również konsekwencji ratyfikacji traktatu dla amerykańskiej Marynarki Wojennej. Rozdziały od I do III powstały przede wszystkim w oparciu o źródła, co stanowi odzwierciedlenie stanu badań zagadnienia quasi – wojny amerykańsko – francuskiej. Uwzględnione zostały jednak także te nieliczne monografie głównie o charakterze ogólnym, które w odniesieniu do przywołanej tematyki.

Rozdział czwarty *Droga w wojny 1812* roku otwiera zagadnienie zaangażowania U.S. Navy w konflikt z amerykańsko brytyjski. Rozdział dzieli się na 7 podrozdziałów, z których cztery pierwsze odnoszą się do przyczyn wspomnianego konfliktu ze szczególnym uwzględnieniem tych, które związane były czy to ze sprawami morskimi w ogólności, czy też z U.S. Navy w szczególności. Rozdział otwiera zagadnienie wdrażania w praktyce pomysłów na funkcjonowanie Marynarki Wojennej nowej, republikańskiej administracji. Poruszona została kwestia funkcjonowania U.S. Navy w pokojowych ramach organizacyjnych, która niemal doprowadziła do jej całkowitej likwidacji. Uwzględniono pomysł na flotę Thomasa Jeffersona, który był bezpośrednio związany z przywołanym powyżej zagadnieniem Naval Peace Establishment. Oddzielny podrozdział poświęcono zagadnieniu impressementu, czyli przymusowego wcielania amerykańskich (czy ogólnie cudzoziemskich) marynarzy do służby w Royal Navy, najczęściej wprost z pokładów macierzystej jednostki. Opisane zostało jedno z najsłynniejszych wydarzeń związanych z impressementem, w kontekście traktowania go jako jednej z przyczyn sprawczych wojny 1812 roku, czyli tzw. afery Chesapeake. Kolejne dwa podrozdziały odnoszą się do zagadnień zwianych z kwestiami spornymi w relacjach amerykańsko - brytyjskich, związanymi z nieprzestrzeganiem neutralności bandery, a przez to brakiem poszanowania nienaruszalności własności kupców amerykańskie oraz niezwykle szerokiego definiowania pojęcia kontrabandy przez rząd Jego Królewskiej Mości. Jako, że żadna sytuacja konfliktowa nie jest nigdy winą wyłącznie jednej strony, w pierwszych podrozdziałach rozdziału czwartego uwzględniono również słuszne pretensje brytyjskie, związane między innymi z nieoficjalnym na funkcjonowanie w strukturach floty handlowej i co ważniejsze amerykańskiej Marynarki Wojennej dezerterów z Royal Navy. Ostatnie trzy podrozdziały rozdziału czwartego związane są już wprost z zaangażowaniem U.S. Navy w konflikt amerykańsko – brytyjski. Opisany został potencjał militarny, którym dysponowały obie strony przystępując do wojny oraz pierwsze sukcesy i pierwsze porażki U.S. Navy. Poruszone zostało również zagadnienie planów strategicznych na kolejne miesiące opracowanych w Waszyngtonie, z których wiele nie wyszło poza papier, na którym je opisano, bądź zostało brutalnie zweryfikowanych przez rzeczywistość.

Rozdział piąty *Wojna 1812 roku – oceaniczny teatr wojenny* odnosi się do przebiegu działań wojennych amerykańsko – brytyjskiego konfliktu na oceanach i dzieli się na 13 podrozdziałów. Opisano w nim zarówno wielkie zwycięstwa młodej amerykańskiej floty takie jak starcia *USS Constitution* z *HMS Guerriere* oraz *HMS Java* czy stracie *USS United States* z *HMS Macedonian*, jak i sromotne porażki tj. zajęcie *USS Chesapeake* przez *HMS Shannon*. Uwzględnione zostały również ambitne plany rozbudowy U.S. Navy, szczególnie związane z budową 74.działowych okrętów liniowych czy dalszym uregulowaniem spraw socjalnych marynarzy, mających przyciągnąć do służby we flocie nowych rekrutów. Istotną część rozdziału pochłania problem blokady amerykańskiego wybrzeża przez jednostki brytyjskie i w konsekwencji uwięzienia dużej części okrętów U.S. Navy w portach. W związku z tym okresem stagnacji powstawały plany wykorzystania zasobów kadrowych i sprzętowych w inny sposób, których opis również znalazł swoje miejsce w przedmiotowym rozdziale. Nieprzypadkowo oddzielny podrozdział został poświęcony *USS Essex*. Okręt ten, jak już wspomniano powyżej był pierwszą amerykańską jednostką wojenną, która opłynęła Przylądek Dobrej Nadziei, co miało miejsce podczas quasi wojny opisanej w rozdziałach 1- 3. Podczas konfliktu z Wielką Brytanią USS Essex po raz kolejny zapisał się w annałach jako pierwszy amerykański okręt wojenny, który opłynął Przylądek Horn i płynąc na zachód dotarł na Ocean Spokojny, gdzie przez ponad rok zadawał dotkliwe straty brytyjskiemu handlowi i jednostkom wielorybniczym nim silniejszy przeciwnik nie zakończył jego dziejów w Zatoce Valparaiso. Historia *USS Essex* przez lata inspirowała twórców kultury stając się kanwą powieści Patricka O'Briana „Pan i władca na krańcu świata" oraz nakręconego wiele lat później filmu pod tym samym tytułem. W rozdziale omówiono również wpływ przemian politycznych w kraju i na świecie na funkcjonowanie U.S. Navy, ze szczególnym uwzględnieniem wyborów prezydenckich z roku 1812, a także kapitulacji wojsk napoleońskich w Europie co pozwoliło Brytyjczykom zaangażować nowe siły do walki z dawną kolonią. By rozprawa nie osiągnęła monstrualnych rozmiarów konieczna była rezygnacja z równie ciekawych jednak mniej ważnych z punktu widzenia całości pracy historii pomniejszych jednostek, zaangażowania jednostek kaperskich, które byłynajwiększymi zwycięzcami amerykańsko – brytyjskiego konfliktu oraz zarysu dziejów i zaangażowania w konflikt Korpusu Marynarki Wojennej oraz kształtowania się Korpusu Medycznego U.S. Navy.

Rozdział szósty *Wojna 1812 roku – teatr wojenny rejonu Wielkich Jezior,* jak sugeruje tytuł poświęcony jest w całości u działaniom wojennym w rejonie Wielkich Jezior na pograniczu amerykańsko – kanadyjskim i dzieli się na 7 podrozdziałów. Jednym z głównych

problemów, który pojawia się praktycznie w każdym z nich jest kwestia niewielkich odmienności, w tym w zakresie statusu majątkowego między marynarzami służącymi we flocie Wielkich Jezior od statusu ich kolegów z okrętów pełnomorskich. Problem ten spędzał sen z powiek kolejnym Sekretarzom Marynarki Wojennej przez cały okres amerykańsko – brytyjskiego konfliktu, skutkując niechęcią do służby we wspomnianym rejonie przejawianą tak przez oficerów, jak i przez prostych marynarzy. Opisane zostały sposoby jakie zastosowano by poradzić sobie ze wspomnianymi trudnościami, jak również innymi natury bardziej prozaicznej tj. zapewnieniem właściwej opieki medycznej czy zaprowiantowania. Ważną część rozdziału stanowią podrozdziały poświecone działalności eskadr na Jeziorze Erie dowodzonej przez młodszego kapitana Olivera Hazarda Perry'ego z kulminacyjnym punktem w postaci bitwy na Jeziorze Erie oraz eskadry na Jeziorze Champlain dowodzonej przez kapitana Thomasa Macdonoughta zwieńczonej bitwą pod Plattsburgiem. Opisane zostały również dzieje eskadry na Jeziorze Ontario, związane z nierozstrzygniętym pojedynkiem między eskadrą amerykańską komodora Chauncey'a oraz brytyjską Jamesa L. Yeo, który osobiście określiłam mianem wyścigu zbrojeń na jeziorach. Rozdział został skonstruowany w oparciu o schemat ukazujący zgodnie z chronologią wydarzeń najpierw formułowanie ambitnych planów i solenne obiecywanie zwiernikom ostatecznych rozstrzygnięć, następnie zaś bezlitosną weryfikację planów przez zastaną rzeczywistość. Nieco miejsca poświecono również wpływowi na plany obu stron pozyskiwanych z różnych źródeł danych wywiadowczych i czemuś co można było nazwać wojną szpiegów sposobu weryfikacji dostarczanych przez nich informacji oraz ich sprawdzalności w praktyce. Jako, że wzajemne oskarżenia o brak poszanowania własności prywatnej oraz barbarzyńskie postępowanie z ludnością cywilną stanowiło istotny problem konfliktu amerykańsko – brytyjskiego w rejonie Wielkich Jezior, to zagadnienie również zostało uwzględnione w niniejszym rozdziale. Jako, że sposób postępowania z ludnością zamieszkującą tereny prowadzenia walk był nierozerwalnie związany z samym ich przebiegiem, zagadnienie to uwzględniono w poszczególnych podrozdziałach bez sztucznego wypreparowywania go w formie osobnego pododdziału. Podobnie postąpiłam z kwestią zaangażowania w konflikt plemion indiańskich, w szczególności po stronie brytyjskiej, poruszając ją w toku narracji poszczególnych podrozdziałów nie zaś poświęcając podrozdział osobny, szczególnie, że rozległość tego zagadnienia mogłaby spowodować nadmierne odejście od głównego tematu rozprawy.

Rozdział siódmy *Ostatni akt wojny i epilog gandawski* dzieli się na jedynie 4 podrozdziały. Opisane w nim zostały wydarzenia bezpośrednio poprzedzające zawarcie pokoju,

negocjacje, które doprowadziły do zawarcia traktatu gandawskiego. Ostatni podrozdział rozdziału odnosi się do zmian jakie zaszły w funkcjonowaniu, strukturze organizacyjnej oraz w wymiarze teoretycznym i praktycznym działalności U.S. Navy. Opisane w nim zostały zarówno przemiany, który cały proces zachodzenia przypadał na okres między 1812 a 1815 rokiem, jak również zmiany, które we wzmiankowanym czasie zostały zaledwie zainicjowane. Dwa pierwsze rozdziały podrozdziału związane są bezpośrednio z wpływem jaki zakończenie wojen napoleońskich w Europie miało na sytuację obu stron w konflikcie amerykańsko – brytyjskim. Pierwszy podrozdział odnosi się do działalności jednostek, weteranów wojen z napoleońską Francją, które zostały przerzucone do Stanów Zjednoczonych, co skutkowało zajęciem i spaleniem Waszyngtonu, w którego obronę zaangażowane były również jednostki U.S. Navy, dlatego też zdecydowano się poświęcić się temu zagadnieniu nieco więcej miejsca. Drugi podrozdział związany jest z dalszym marszem przywołanych jednostek brytyjskich przez stan Maryland, oblężeniem Baltimore oraz strachem jaki towarzyszył amerykańskim władzom w związku z realną w ich ocenie możliwością połączenia sił generała Rossa i admirała Cocharane'a z jednostkami operującymi w rejonie Wielkich jezior. W podrozdziale tym skupiam się głównie na zaangażowaniu jednostek U.S. Navy, szczególnie zaś oficerów i marynarzy w plan powstrzymania brytyjskiego zwycięskiego pochodu przez kraj. Przedostatni podrozdział odnosi się w skrótowej formie do różnych pomysłów na przeprowadzenie negocjacji pokojowych, w tym kwestii propozycji rosyjskiej mediacji oraz do samych negocjacji, które skutkowały podpisaniem traktatu gandawskiego. Podrozdział ostatni, jak już wspomniałam, odnosi się do przemian jakimi konflikt amerykańsko – brytyjski skutkował wobec funkcjonowaniu U.S. Navy, w szczególności zaś planów utworzenia Akademii Marynarki Wojennej, wdrożenia do służby okrętów liniowych, a także nowego pomysłu na funkcjonowanie U.S. Navy w czasie pokoju.

W każdym z powyżej poszukiwanych rozdziałów poszukiwano odpowiedzi na pytania badawcze, których postawienie było nieodzowne dla rozpoczęcia pracy badawczej.

Pierwsze pytanie związane było z zależnością jaka zachodziła między wybuchem quasi – wojny amerykańsko – francuskiej, a odrodzeniem U.S. Navy? - tzn. ustalenie co we wskazanej zależności było przyczyną a co skutkiem, z uwzględnieniem, że decyzja o odtworzeniu floty została podjęta już w 1794 roku, jednak jej wykonanie odwlekano przez kolejne lata.

Drugie pytanie związane było z ustaleniem wzorców w oparciu, o które tworzono zasady i strukturę funkcjonowania floty. Ze względu na konotacje kulturowe naturalnym kierunkiem poszukiwań byłoby poszukiwanie wzorców w Royal Navy, jednak taka odpowiedź byłaby zbytnim i zbyt daleko idącym uproszczeniem, stąd poszerzenie kręgu poszukiwań, ze wskazaniem na tyle na ile pozwala zachowany materiał źródłowy, które elementy wywodziły się spoza anglosaskiego kręgu inspiracji.

Ważnym elementem poszukiwań badawczych było również podjecie próby wskazania kamieni milowych rozwoju U.S. Navy w związku z jej zaangażowaniem w konflikty z Francją i Wielką Brytanią oraz ustalenie natury tych momentów dziejowych. Ważnym elementem poszukiwania rozwiązania wyżej wskazanego problemu było podjęcie próby określenia czy owe rozwojowe kamienie milowe były związane bardziej z praktycznym sprawdzianem natury spektakularnej czyli bitwami morskimi czy też raczej z ustawodawstwem i jego mozolnym wdrażaniem w praktyce.

Kolejny problem badawczy związany jest z odwiecznym pytaniem historiografii tj. wpływem jednostki na proces dziejowy. W kontekście rozważonego zakresu tematycznego zagadnienie to sprowadzone zostało do odpowiedzi na pytanie, których spośród ludzi morza wczesnych dziejów U.S. Navy można było uznać za jednostki, których czy to niezwykłe cechy charakteru czy też umiejętności wpłynęły determinująco na funkcjonowanie amerykańskiej Marynarki Wojennej oraz w jakim zakresie.

Niniejsza rozprawa ma również stanowić odpowiedź na pytanie jaka była rola Marynarki Wojennej, czy też ogólniej różnych wymiarów obecności Amerykanów na morzach i oceanach świata w doprowadzeniu do obu konfliktów, a kiedy już wybuchły jaka była ich rola w prowadzonych działaniach wojennych i czy przełożyło się to bezpośrednio na warunki zwartych traktatów kończących wypowiedziany i niewypowiedziany konflikt.

Pośrednio podjęta została również próba ustalenia jak wyglądała codzienność U.S. Navy w czasie zasygnalizowanych w tytule rozparty konfliktów, z jakimi problemami poza obecnością i zagrożeniem ze strony wroga musieli mierzyć się zarówno dowódcy, jak i prości marynarze i jaki wpływ miała owa codzienność na praktyczny wymiar prowadzenia walki i dla jej rozstrzygnięć.

Ostatnie pytania badawcze było związane z próbą określenia czy i jak zaangażowanie w konflikty z Wielką Brytanią i Francją wpłynęło na rozwój amerykańskiej Marynarki Wojennej.

Czy można było określić wprost zakres tych zmian? Czy były one dostrzegalne dla współczesnych wydarzeniom czy też możliwe było dostrzeżenie ich dopiero z perspektywy czasu. Dla pełnej odpowiedzi na tak sformułowane pytanie konieczne było sięgnięcie zarówno do zebranego materiału źródłowego, jak i zbadanie obecności zagadnienia w dotychczasowym dorobku historiografii.

Przygotowanie rozprawy wiązało się z koniecznością przyjęcia wielu zasad porządkujących tekst, jak również przyjęcia określonych założeń związanych z tłumaczeniem terminologii na język polski. Nasunęło również wiele spostrzeżeń, które zostały w tym miejscu przedstawione w nadziei, że ułatwią one percepcję tekstu.

W zakresie tłumaczenia terminologii morskiej na język polski, niekiedy w związku z niemożnością bezpośredniego przekładu korzystałam z możliwości tłumaczenia opisowego starając się jak najlepiej zachować znaczenie oryginalnego terminu. W przypadku przekładu stopni obowiązujaych w ówczesnej U.S. Navy, jako, że nie wszystkie mogły zostać przełożone bezpośrednio na tytulaturę polskojęzyczną, tłumaczono poprzez odwołanie do najczęściej stosowanych terminów wykorzystywanych w j.(spacja) polskim (np. master Commandant było tłumaczone jako młodszy kapitan). W każdym również przypadku, gdy przekład wprost nie był możliwy sygnalizowano tę sytuacje poprzez odwołanie do przypisu. Termin Midshipman oznaczający młodzieńca, który nie posiadał jeszcze statusu oficera, jednak przygotowywał się do uzyskania możliwości awansu na porucznika, pozostawiono w brzmieniu oryginalnym, ze względu na brak odpowiedniego, polskiego określenia. W odniesieniu do nazw geograficznych w przytłaczającej większości posługiwano się nazewnictwem oryginalnym, z odstępstwem dla nazw powszechnie znanych, posiadających swoje ugruntowane odpowiedniki w języku polskim tj. np. Nowy Jork czy Waszyngton. W przypadku nazw, co do których zasady języka polskiego dopuszczają zarówno polską, jak i angielską pisownię, posługiwałam się pisownią angielską. W przypadkach, gdy w mojej ocenie, identyfikacja nazwy miejscowej mogłaby nastręczać trudności informacja na ten temat znajduje się w przypisie. W odniesieniu do imion i nazwisk konsekwentnie zastosowano zachowanie pisowni oryginalnej.

Przygotowanie rozprawy wymagało poważnej selekcji materiału. Z wykorzystania części źródeł mniejszej wagi, lub odnoszących się do wydarzeń mniej ważnych zrezygnowano jeszcze przed przystąpieniem do pisania. Taki los spotkał między innymi planowane pierwotnie rozdziały odnoszące się do życia codziennego na okrętach, opisujące mechanizmy finansowania floty, strukturę wewnętrzną i funkcjonowanie Departamentu Marynarki

Wojennej. Nie zrezygnowano całkowicie z poruszania tych zagadnień jednak ograniczone zostały one do niezbędnego dla omówienia wszystkich aspektów związanych z tematem rozprawy. Pierwotna wersja rozprawy liczyła niemal 750 stron. Konieczna stała się dalsza redukcja materiału. Zrezygnowano z podrozdziałów, które wiązały się jedynie pośrednio z podstawowym zagadnieniem zaangażowania U.S. Navy w konflikty z Wielką Brytanią i Francją. Ten los spotkał osobny podrozdział poświęcony dziejom Korpusowi Piechoty Morskiej czy kształtowaniu się Korpusu Medycznego U.S. Navy. Jako, że flotylle rzeczne i śródlądowe w okresie wojny 1812 roku nie stanowiły formalnie części amerykańskiej Marynarki Wojennej, usunięte zostały również rozdziały poświecone zagadnieniu ich działalności, szczególnie, że ich wczesne dzieje postrzega się współcześnie jako początki amerykańskiej Straży Przybrzeżnej. Nie znalazły swojego miejsca w pracy również rozdziały przedstawiające „biografie" poszczególnych jednostek włączanych do U.S. Navy w okresie obu opisanych konfliktów, a których załogi nie dokonały czynów godnych upamiętnienia. Selekcja materiału była zadaniem bolesnym, ale koniecznym stąd też przynajmniej w założeniu w ostatecznej wersji rozprawy zostały poroszone jedynie najważniejsze kwestie, kluczowe dla zobrazowania i przeanalizowania kwestii zaangażowania U.S. Navy w konflikty z Wielką Brytanią i Francją, a w szczególności niezbędne z punktu widzenia postawionych pytań badawczych. Konieczne było również zredukowanie do niezbędnego minimum tła historycznego. W wielu przypadkach opis tła historycznego został przeniesiony do przypisu, bądź zasygnalizowany poprzez odesłanie do właściwej pozycji bibliograficznej.

W prowadzonej narracji dokonując opisu bitew zachowano systematykę od ogółu do szczegółu. W pierwszej kolejności przedstawiana była relacja bitwy autorstwa dowodzących oficerów. W tych sytuacjach gdy relacje obu stron różniły się drastycznie, najpierw przedstawiono relację jednej strony, potem zaś drugiej ze wskazaniem elementów wspólnych oraz rozbieżności oraz wyjaśnieniem możliwych źródeł uzasadniających powstanie rozbieżności. Tam gdzie materiał źródłowy był szczególnie bogaty, np. w przypadku stracia *USS Constellation* z *La Vengeance*, przytoczono również ubarwiające narrację relacje szeregowych uczestników bitew, szczególnie, że w wielu przypadkach to właśnie te relacje były źródłem legend związanych z danych wydarzeniem (np. legenda ostatnich słów kapitana Jamesa Lawrence'a podczas starcia *USS Chesapeake* z *HMS Shannon*).

Należy również zasygnalizować, że biogramy postaci uczestniczących w wydarzeniach zamieszczałam w przypisach jedynie w tych przypadkach, gdy wydarzenia z przeszłości miał wpływ na postrzeganie danej postaci w związku z wydarzeniami opisywanymi w tekście

głównym. Tak miało miejsce dla przykładu w odniesieniu do budowniczych okrętów, w których przypadku przytoczenie w przypisie faktów z ich wcześniejszej kariery uzasadniało zachwyt związany z wyborem właśnie ich osób przez Departament Marynarki Wojennej, co zostało opisane w tekście głównym.

Na koniec chciałabym serdecznie podziękować mojemu promotorowi Prof. nadzw. dr hab. Jolancie A. Daszyńskiej za pomoc i wsparcie okazane przy przygotowaniu niniejszej rozprawy, jak również za cierpliwość i gotowość do okazania pomocy ilekroć wymagała tego sytuacja.

I. Narodziny i trudne początki istnienia U.S. Navy

Zakończenie wojny o niepodległość Stanów Zjednoczonych stało się początkiem końca amerykańskiej Marynarki Wojennej, znanej jako Continental Navy. Od chwili podpisania pokoju paryskiego (1783), okręty były sukcesywnie sprzedawane, a ich załogi zwalniane. Ostatni z okrętów walczących w czasie wojny o niepodległość – fregata *Alliance*, został sprzedany 3 czerwca 1785 roku.[1] Tym samym Stany Zjednoczone, państwo, którego znaczna część przychodów budżetowych pochodziła z handlu morskiego, nie mogło zapewnić swym kupcom żadnej ochrony na morzach i oceanach świata. Można było uznać co prawda, jak to uczynił Thomas Jefferson, że lepiej by się stało gdyby Amerykanie porzucili morza i zajęli się rolnictwem[2], jednak tych, którzy nie podzielali tej opinii było znacznie więcej niż tych, którzy się z nią zgadzali. Bardzo szybko stało się również oczywiste, że oszczędności uzyskane dzięki likwidacji floty, nie dorównywały stratom jakie ponosiły bezbronne amerykańskie jednostki handlowe na niemal wszystkich akwenach świata. Impressment stosowany przez Brytyjczyków, embarga nakładana przez Francuzów czy w końcu bezpardonowe napady będące dziełem berberyjskich piratów sprawiły, że władze w Filadelfii musiały na nowo rozważyć swoją decyzję z początku lat 80. Nim minęło pierwsze pięciolecie bez Marynarki Wojennej, w roku 1789, James Madison wystąpił z pomysłem utworzenia szkoły morskiej, która w jego założeniu, miałaby kształcić kadry dla floty handlowej, jednak w szerszej perspektywie stałaby się również miejscem kształcenia oficerów i marynarzy dla Marynarki Wojennej. Idea Madisona nie spotkała się jednak z entuzjastycznym przyjęciem i w związku z tym została porzucona.[3] Już jednak rok później, ówczesny Sekretarz Wojny – Henry Knoxa[4] zwrócił się do Kongresu z prośbą o wyliczenie kosztów zbudowania i wyposażenia kilku okrętów, które miałyby stać się podstawą dla dalszej rozbudowy Marynarki Wojennej. Zapytanie Knoxa rozbudziło w Kongresie zagorzałą dyskusję. Federaliści gorąco popierali

---

[1] K. J. Hagan, *In Peace and War. Interpretations of American Naval History 1775 – 1978*, Westport – London 2008, s. 27.
[2] Cyt. z: Thomasa Jefferosona za: H. Sprout, M. Sprout, *The Rise of American Naval Power 1776 – 1918*, Princeton 1946, s. 17.
[3] *Tamże*, s. 25.
[4] Henry Knox (1750 – 1806) – w czasie wojny o niepodległość dosłużył się stopnia generała i miejsca w panteonie amerykańskich bohaterów narodowych. W latach 1785 – 1794 pełnił funkcję Sekretarza Wojny, w styczniu 1795 roku złożył rezygnację ze stanowiska na ręce Prezydenta Washingtona I został zastąpiony przez Timothy'ego Pickeringa. Był jednym z pomysłodawców odbudowy amerykańskiej Marynarki Wojennej, a także współautorem Naval Act z 1794 roku. Po złożeniu stanowiska wycofał się z głównego nurtu życia politycznego i wyjechał do swej rezydencji, którą zwano Montpellier, gdzie otoczony najbliższymi zmarł w 1806 roku; zob. szerzej: N. Brooks, *Henry Knox: A Soldier of the Revolution, Major-General in the Continental Army and Washington's Chief of Artillery*, New York 2007.

projekt i wskazywali na płynące z niego korzyści, Republikanie zaś podążając za tokiem myślenia Jeffersona, nie odnosili się do idei Knoxa zbyt przychylnie. Jedynym efektem jaki przyniosła przeprowadzona w Kongresie dyskusja, była uchwała Senatu stwierdzająca, że kwestia stworzenia Marynarki Wojennej miała zostać ponownie rozważona, gdy „stan finansów państwa na to pozwoli."[5] Kolejnym krokiem na drodze do budowy U.S. Navy była uchwała Kongresu ze stycznia 1794 roku, zgodnie z którą zakładano budowę 44. działowych fregat i dwóch okrętów 24. działowych, na który to cel miała zostać przeznaczona kwota 800 tys. dolarów.[6] W połowie lutego 1794 roku w Kongresie rozpoczęły się prace nad uchwaleniem Naval Act. Przebieg dyskusji trudno nazwać spokojnym, a o tym jak duże były różnice miedzy poszczególnymi Stanami może świadczyć, chociażby rozkład głosów w ostatecznym głosowaniu[7]. Zdecydowanie za były stany północne i część środkowych, południowe zaś opowiedziały się w większości przeciw ustawie.[8] Plantatorskie stany południowe, politycznie były zdominowane głównie przez Republikanów, którzy zgodnie z radą Jeffersona, woleli zająć się uprawą i rolnictwem, niż handlem morskim. Na południu nie było także dużych miast portowych, porównywalnych z Bostonem, Nowym Jorkiem czy Alexandrią, których mieszkańcy ponieśliby znaczące straty w związku z działalności francuskich kaprów i korsarzy. Ostatecznie Naval Act, przeszedł w Kongresie minimalną większością głosów. W pierwszym głosowaniu, które odbyło się 21 lutego 1794 roku za ustawą opowiedziało się 43 Kongresmanów, 41 było przeciw, 21 zaś w ogóle wstrzymało się od głosu. W drugim, przeprowadzonym 10 marca 1794 roku, głosowaniu, proporcje głosów za i przeciw były nieco korzystniejsze dla ustawy. Aż 50 Kongresmanów odpowiedziało się za przyjęciem Naval Act, przeciw było 39, zaś 16 wstrzymało się od głosu.[9] Ustawa została więc przyjęta, a liczba jej zwolenników, była na tyle duża, że nie można było mówić o przypadkowym sukcesie, jak miało to miejsce po pierwszym głosowaniu.

Patrząc na rozkład głosów, można wyraźnie zauważyć to, co zostało już zasygnalizowane - stany południowe były w przytłaczającej większości przeciwne działaniom związanym z budową floty wojennej. Współcześni również dostrzegali tę tendencję i w okresie poprzedzającym głosowanie prasa federalistyczna, odwołując się do rzekomego niebezpieczeństwa desantu byłych niewolników z Hispanioli na plantatorskie południe,

[5] H. Sprout, M. Sprout, *Dz. cyt.*, s. 25 – 26.
[6] K. J. Hagan, *In Peace and War…*, s. 31.
[7] Patrz tabela, rozkład głosów poszczególnych stanów w głosowaniu nad Naval Act.
[8] Patrz tabela: *Tamże.*
[9] Opracowano na podastawie: H. Sprout, M. Sprout, *Dz. Cyt.*, s. 31.

grzmiała: *Strzeżcie się uśpieni południowi głupcy, gdyż Wasi Murzyni za rok od dziś będą prawdopodobnie Waszymi Panami*.[10] Warto jednak podkreślić, że Republikanie z południa, sprzeciwiając się budowie okrętów Marynarki Wojennej, oferowali w zamian, ich zdaniem, znacznie lepsze rozwiązanie. Tym zamiennikiem miał być wypracowany przez Thomasa Jeffersona i Alberta Galatina system obrony pasywnej, którego założenie opierały się o stworzenie z jednej strony systemu baterii nadbrzeżnych, utytułowanych w najbardziej newralgicznych portach i punktach wybrzeża, z drugiej zaś na stworzeniu systemu obrony opartego na kanonierkach. Zgodnie z założeniami planu, 50 kanonierek miało patrolować wybrzeże pomiędzy Nowym Jorkiem a Cape Cod, kolejne 40 szlak wodny Missisipi. W sumie w ramach systemu obrony pasywnej miałoby funkcjonować 200 kanonierek, a koszt wyposażenia i utrzymania każdej z nich miał nie przekroczyć 6 tys. dolarów. Republikanie wskazywali wiec, w sowim własnym mniemaniu, na rozwiązanie nie tylko ich zdaniem lepsze i bardziej odpowiadające potrzebom Stanów Zjednoczonych, ale także i tańsze.[11] W swoich rozważaniach, nie wzięli jednak pod uwagę informacji moim zdaniem najbardziej istotnej, proponowany przez nich system w żadnym wypadku nie mógł zapewnić bezpieczeństwa amerykańskiemu handlowi morskiemu, a takie właśnie miało być zadanie okrętów, które Marynarki Wojennej. Niebezpieczeństwo czyhało bowiem nie u wybrzeży amerykańskich, ale na odległych akwenach, gdzie proponowany przez Republikanów system obronny, nie byłby w stanie zapewnić bezpieczeństwa amerykańskiemu handlowi.

Rozważania te, jak i towarzyszące im dyskusje i spory, czy wreszcie pełne emocji głosowanie, doprowadziły do uchwalenia w dniu 27 marca 1794 roku, An Act Providing Naval Armament znanego szerzej jako *Naval Act* z 1794 roku. Ratio legis ustawy zostało wyjaśnione w jej pierwszym akapicie, w którym stwierdzano po prostu, że w związku z grabieżami dokonywanymi przez algierskich korsarzy na amerykańskim handlu, stało się koniecznym stworzenie sił morskich, zdolnych obronić amerykański handel przed podobnym bezprawiem.[12] W związku z tym zagrożeniem, Prezydent został upoważniony do zakupu, zlecenia budowy bądź pozyskania w inny sposób czterech okrętów 44. działowych i dwóch okrętów 36. działowych.[13] Tym sposobem zbudowanych miało zostać 6 fregat, które do historii przeszły

[10] M. A. Palmer, *Stoddert's War. Naval Operations during Quasi War with France 1798 – 1801,* South Carolina Univeristy Press 1987, s. 18.
[11] P. E. Coletta, *The American Naval Hertige*, New York – London 1987, s. 81.
[12] *Naval Act of 1794* [w:] A Century of Lawmaking for a New Nation: U.S. Congressional Documents and Debates, 1774 – 1875 (Preambuła), s. 350, na: http://memory.loc.gov/cgi-bin/ampage?collId=llsl&fileName=001/llsl001.db&recNum=473 (12.02.2015).
[13] *Tamże* s. 350,

pod nazwą „kongresowych" – czyli *USS Constitution, USS United States, USS President, USS Congress, USS Chesapeake* i *USS Constellation*. Na miejsca budowy wspomnianych jednostek wyznaczono Boston, Nowy Jork, Filadelfię, Portsmouth w stanie Vermouth, Baltimore oraz Portsmouth w stanie New Hampshire.[14] Nazwy okrętów, w żadnym wypadku nie były przypadkowe, a zgodnie z wersją najszerzej przyjmowaną w amerykańskiej historiografii, nazwy dla *United States, Constitution* i *Constellation* wymyślił George Washington, natomiast pozostałe trzy „imiona" były autorstwa Johna Adamsa.[15]

Od chwili podjęcia pierwszych prac związanych z budową okrętów stało się jasne, że w dłużej perspektywie konieczne będzie stworzenie sieci stoczni państwowych, z jedną stocznią główną. Zgodnie z założeniami tego planu główna stocznia miała powstać w będącym w fazie kreacji stołecznym Waszyngtonie, natomiast w Norfolk w stanie Wirginia, Portsmouth w stanie New Hampshire, w Bostonie w stanie Massachusttes, w pensylwańskiej Filadelfii oraz w Brooklynie w stanie New York, miały zostać zbudowane stocznie pomocnicze[16] Nim jednak ktokolwiek wysunął plan budowy państwowych stoczni, Federaliści wypracowali rozwiązanie tymczasowe, zgodnie z którym każda część kraju miał dostarczyć materiałów dla budowy okrętów. Zgodnie z tą koncepcją, stany południowe dostarczyłyby drewna i sprzętu morskiego, środkowe – koniecznych metali (zwłaszcza żelaza i miedzi), a północne budowniczych okrętów i marynarzy do obsady nowobudowanych jednostek[17] Chociaż przytoczony plan uległ z czasem wielu modyfikacjom, wyrażona w nim idea, ogólnonarodowych nakładów na rzecz Marynarki Wojennej przetrwała. Jednocześnie wraz z rozpoczęciem budowy pierwszych okrętów U.S. Navy, podjęte zostały również pierwsze decyzje personalne. Mianowano mianowicie kapitanów dla budowanych fregat, którzy do czasu ich ukończenia, mieli nadzorować przebieg prac budowlanych i służyć pomocą budowniczym. Wybrani dowódcy, w większości byli weteranami wojny o niepodległość, a ponadto każdy z nich mógł się poszczycić szerokimi koneksjami w świecie polityki i handlu, a w niektórych przypadkach także dyplomacji. Na czele rodzącej się hierarchii Marynarki Wojennej, postawiono kapitana Johna Barry'ego. Tuż za nim znalazł się Samuel Nicholson, który w czasie wojny o niepodległość służył u słynnego Johna Paula Jonesa. W następnej kolejności mianowani zostali: Silas Talbot – weteran

[14] E. Palmer Hoyt., *America's Wars and Military Excursions*, Cambridge (Mass.) 1988, s. 102.
[15] E. L. Beach, *The United States Navy 200 Years*, New York 1986, s. 32.
[16] R. G. O'Connor, *Origins of the American Navy. Sea Power of the Colonies and New nation*, New York – London 1993, s. 67.
[17] P.E. Coletta, *Dz.cyt.*, New York – London 1987, s. 74.

Marynarki Wojennej i armii lądowej, Joshua Barney, Richard Dale i Thomas Truxtun.[18] Niemniej ważne niż mianowanie dowódców, było wyznaczenie właściwych osób do zaprojektowania okrętów, a następnie wcielenia założeń koncepcyjnych w życie. Niekwestionowanym pierwszym budowniczym został Joshua Humphreys[19], niezwykle doświadczony konstruktor, który w czasie wojny o niepodległość pracował przy budowie słynnych 13 fregat[20]. Na jego pomocników wyznaczono – Josiah Foxa[21] i Williama Doughty[22]. Pierwszy z nich mimo iż znacznie młodszy od Humphreysa, był w swoich poglądach znacznie bardziej konserwatywny, co mogło mieć wpływ na odsuniecie go od budowy fregaty Chesapeake i przeniesienie do Portsmouth, gdzie miał zająć się budową fregaty *Alliance*, przekazanej później dejowi Trypolisu, jako cześć obiecanego w traktacie „podarku". Ciężar nadzorowania budowy zatwierdzonych przez *Naval Act* fregat, spadł tym samym na Joshuę Humphreysa, który jak stwierdził Edward L. Beach *Miał 20 lat [od czasu prac przy budowie 13 fregat, AK] by przemyśleć sobie swoje pomysły i nanieść na nie konieczne poprawki*.[23]

---

[18] E. L. Beach, *Dz. Cyt.*, New York 1986, s. 27 – 28.

[19] Joshua Humphreys (1751 – 1838) – konstruktor okrętów, jeden z najsłynniejszych przedstawicieli swojego fachu w dziejach Stanów Zjednoczonych. W czasie wojny o niepodległość to właśnie jemu powierzono zadanie zaprojektowania i nadzorowania budowy 13 fregat. Po wydaniu Naval Act z 1794 roku, powierzono mu funkcję głównego budowniczego. Joshua Humphreys realizując powierzone mu zadania, odznaczał się nieszablonowym myśleniem i kreatywnością, dlatego też po dziś dzień uznawany jest za jednego z najwybitniejszych konstruktorów okrętów, a za jego największe dzieło uznawana była USS Constitution; zob. szerzej: F. W. Walker, *Ships and Shipbuilders: Pioneers of Desing and Construction*, Seaforth Publishing 2010, s. 44 – 51.

[20] Podczas wojny o niepodległość Stanów Zjednoczonych , 13 grudnia 1775 roku Kongres Kontynentalny wydał uchwałę, zgodnie z którą miało zostać zbudowanych 13 fregat dla Continental Navy. Każda ze zbuntowanych kolonii miała sfinansować budowę jednej z nich, a budowniczym zatrudnionym przy ich budowie został właśnie Joshua Humphreys. Tymi fragtami były: Effingham, Montgomery, Providence, Trumbull (albo Trumble), Virginia, Boston, Congress, Delaware, Washington, Hancock, Raleigh, Randolph i Warren. Wszystkie te okręty, zostały bądź zajęte albo zniszczone w czasie wojny o niepodległość przez Brytyjczyków, a te które dotrwały do podpisania pokoju paryskiego zostały następnie sprzedane. Praca przy fregatach, pozwoliła Humphreysowi zdobyć bezcenne doświadczenia, które w przyszłości miał wykorzystać przy budowie 6 fregat Kongresowych; zob. szerzej: A. Thayer Mahan, *The Major Operations of the Navies in the War of American Independance*, BoD 2013.

[21] Josiah Fox (1763 – 1847) – Był brytyjskim architektem morskim, który w 1793 roku przybył do Stanów Zjednoczonych, żeby sprawdzić zamawiane przez stocznie w Plymouth drewno. W rok później Amerykanie zaproponowali mu pracę przy realizacji w praktyce postanowień Naval Act. Początkowo planowano powierzenie mu stanowiska równorzędnego z tym, które piastował Joshua Humphreys, jednak kiedy na jaw wyszło jego konserwatywne i nieelastyczne podejście do wykonywanej pracy, zdecydowano, że dla U.S. Navy będzie lepiej jeżeli Fox będzie pracował pod kierunkiem Humphreysa, tak też sie stało; zob. szerzej: Josiah Fox. *Gentleman, Quasker*, Shipbuilder – referat wygłoszony na sesji Cumberland County Historical Society I Hamilton Library Association at Carlisle, 15 marca 1963, https://www.google.pl/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=8&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwi1lNvFgLbJAhUDvHIKHY-gACcQFgg1MAc&url=https%3A%2F%2Fjournals.psu.edu%2Fpmhb%2Farticle%2Fdownload%2F41964%2F41685&usg=AFQjCNFXCgx07hMfysObvVDV3JALmKxdoQ&bvm=bv.108194040,d.bGQ (03.02.2015)

[22] Williama Doughty - amerykański projektant okrętów, specjalizujacy się w okrętach 74. działowych. Zaprojektował między innymi fregaty USS President, USS Independence, a także 74. działowy USS United States; zob. szerzej: http://www.hazegray.org/danfs/line/sotl.htm (03.02.2015).

[23] E. L. Beach, *Dz. Cyt.*, New York 1986, s. 29.

Poza wspomnianym już upoważnieniem dla Prezydenta do pozyskania jednostek, które miały stać się zalążkiem przyszłej U.S. Navy, *Naval Act* z 1794 roku, w bardzo ogólny sposób regulował zasady, na jakich miał funkcjonować amerykańska flota. W artykułach od 2 do 4 uregulowano składy załóg dla poszczególnych okrętów.[24] W artykule 5 zapowiadano budowę bądź zakup kilku mniejszych jednostek, które mogły nieść maksymalnie 32. działa każdy.[25] Artykuły zaś 6 i 7 regulowały wysokość żołdu i ilość racji przysługujących dowódcom, oficerom, podoficerom i marynarzom służącym na każdym z okrętów.[26] W artykule 8 uregulowano kwestię niezwykle istotną jaką był skład racji żywnościowych, które miały być serwowane każdego dnia na okręcie.[27] Bardzo ważny w swej treści, był artykuł 9 Naval Act, gdyż przesądzał w sposób, jak się wówczas wydawało rozstrzygający, dalsze losy U.S. Navy. Zgodnie z jego treścią, w przypadku gdyby doszło do uzgodnienia traktatu pomiędzy Stanami Zjednoczonymi a Regencją w Algierze, żadne dalsze kroki w związku z realizacją ustawy nie miały być podejmowane.[28]

Pomimo ograniczonego zakresu prowadzenia prac związanych ze stworzeniem Marynarki Wojennej, przewidzianych w *Naval Act* z 1794 roku, tak w Kongresie jak i poza nim nie brakowało przeciwników ustawy.[29] Zdaniem Raymonda O'Connora oponenci wobec planu budowy Marynarki Wojennej, twierdzili przede wszystkim, że przyniesie on korzyść jednej, stosunkowo niewielkiej grupie społecznej, koszty zaś będzie musiało ponieść całe społeczeństwo.[30] Ową odnoszącą korzyści grupą społeczną mieli być oczywiście kupcy. Takie ujecie zaś problemu, w mojej opinii świadczyło o pewnej krótkowzroczności przeciwników ustawy morskiej. Zapominali oni bowiem, w jakim stopniu nowopowstałe państwo uzależnione było od dostaw zewnętrznych. Luksusowe towary z Europy, cukier trzcinowy i melasa z Indii Zachodnich, przyprawy z Azji, dla wielu ówczesnych Amerykanów stanowiły ważną cześć egzystencji. Chociażby ten argument, mógłby wskazywać, ze grup społecznych odnoszących korzyść z ochrony handlu przez okręty Marynarki Wojennej, było znacznie więcej niż byli skłonni zakładać przeciwnicy *Naval Act*.

W dwa lata po uchwaleniu Naval Act, amerykańskim dyplomatom udało się wynegocjować porozumienie z państwami berberyjskimi. Najpierw 4 listopada 1796 roku, amerykańskiemu

[24] *Naval Act of 1794* [w:] *A Century of Lawmaking …,* s. 350.
[25] *Tamże.*
[26] *Tamże,* s. 351.
[27] *Tamże.*
[28] *Tamże*.
[29] Tabela ukazująca rozkała głosów w głosowaniu nad Naval Act z 1794 roku, zob. Tabela 1 Aneks.
[30] R.G. O'Connor, *Dz.cyt.*, s. 63.

przedstawicielowi udało się uzgodnić *Traktat o wieczystym pokoju i przyjaźni* z bejem Trypolisu, następnie zaś 3 stycznia 1797 roku, Joel Barlow wynegocjował analogiczny dokument z Regencją Algieru. Oba dokumenty zostały sporządzone w sposób jednobrzmiący i zasadniczo przez historiografię traktowane są jako jeden dokument.[31] Amerykanom udało się osiągnąć to na czym najbardziej im zależało, czyli obietnicę nie nękania statków handlowych Stanów Zjednoczonych przez berberyjskich korsarzy, a także co ważniejsze zwolnienie przetrzymywanych w berberyjskiej niewoli marynarzy.[32] Moim zdaniem jednak, zbyt daleko idącym byłoby powielanie tezy Edwarda Palmera Hoyta, głoszącej iż powodem, który skłonił Berberów do podjęcia negocjacji i ostatecznie zawarcia traktatów z Amerykanami, był strach przed amerykańskim programem rozbudowy floty.[33] W zawiązku z faktem, iż nawet potęga pierwszej siły morskiej ówczesnego świata – Wielkiej Brytanii, nie była w stanie skłonić Berberów do odstąpienia od żądania haraczu, trudno przypuszczać by plan budowy zaledwie 6 fregat i kilku mniejszych okrętów, przez państwo położone na drugim końcu świata, mógł wymusić na Amerykanach zawarcie traktatu.

Zasadniczo, w dokumencie obie strony zobowiązywały się do wzajemnego nie nękania swoich jednostek, pod warunkiem, że będą wyposażone w odpowiednie dokumenty obejmujące specjalne paszporty, listy ładunku, a także pozwolenia. Oczywistym jednak było, ze jednostki Stanów Zjednoczonych miały niewiele sposobności do niepokojenia statków czy też okrętów berberyjskich. Istotnymi zapisami traktatu były również te zapowiadające zwalnianie przez każdą ze stron obywateli drugiej strony, którzy znajdowali się na pokładach statków czy okrętów należących do państwa, z którym druga strona była w stanie wojny. To samo dotyczyło własności należącej do obywateli (czy też poddanych), którego z umawiających się państw, znalezionej na statkach czy okrętach wyżej wskazanej kategorii.[34] Amerykanie zobowiązywali się także do przekazywania bejowi Trypolisu i Regencji Algieru zwyczajowych „podarków", co było niczym innym jak zgodą władz w Filadelfii na regularne opłacenie haraczu. Uznano jednak, ze korzyści z możliwości prowadzenia bezpiecznego handlu na Morzu Śródziemnym przeważają nakłady jakie zostaną poniesione na zakupienie wspominanych „podarków". Warto przy tym wspomnieć, że przekazywane dobra miały niemałą wartość.

[31] Traktaty Berberyjskie – zasadniczo pod nazwą ta kryje się szereg porozumień między Stanami Zjednoczonymi, a państwami berberyjskimi zawieranych w latach 1786 – 1816. W niniejszym teście, przez nazwę traktaty berberyjskie, będzie się rozumieć: Traktat o pokoju i przyjaźni, podpisany 4 listopada 1796 roku w Trypolisie, oraz Traktat o pokoju i przyjaźni podpisany 28 sierpnia 1797 roku w Tunisie.
[32] D. R. Palmer, *1794. America. It's Army and the Birth of the Nation*, Presidio 1994, s. 280.
[33] E. Palmer Hoyt, *Dz. Cyt.*, 1987, s. 102.
[34] *The Treaty of Peace nad Frindship, Signrd at Tripoli November 4, 1796* [on;] http://avalon.law.yale.edu/18th_century/bar1796t.asp (11.02.2015)

Pierwszy podarunek, przekazany 21 listopad 1796 roku bejowi Trypolisu przez kapitana O'Braiena składał się z: 40 tys. hiszpańskich dolarów, 13 zegarków złotych i srebrnych, 5 pierścieni z czego 3 z diamentami, 1 z szafirem i 1 bez kamieni, 140 piques materiału i 4 brokatowe kaftany.[35] Łatwo więc zaważyć, że Amerykanie byli gotowi wiele zapłacić by zyskać pokój i bezpieczeństwo dla swego śródziemnomorskiego handlu. Od chwili zawarcia traktatu do jego ratyfikacji musiało minąć jednak minąć dużo czasu. 29 maja 1797 roku tekst umowy został przedłożony Senatowi, który przez ponad tydzień obradował nad jego treścią, by 6 czerwca wyrazić zgodę na ratyfikacje. 10 czerwca 1797 roku prezydent John Adams złożył swój podpis na traktacie dokonując tym samym jego ratyfikacji. Możnaby wiec spodziewać się, że wraz z podpisaniem traktatu wszelkie prace nad wcielaniem w życie postanowień *Naval Act* miały zostać wstrzymane. O tym, że tak się nie stało, zdecydowało pojawienie się nowego zagrożenia, które nadeszło z zupełnie nieoczekiwanej strony, o czym szerzej w dalszej części tekstu.

Zdaniem przeciwników budowy Marynarki Wojennej, w chwili złożenia podpisu pod traktatem z państwami berberyjskimi, Prezydent powinien wystąpić do Kongresu o wstrzymanie wszelkich rozpoczętych już prac przy budowie okrętów. Zamiast tego Prezydent, zwrócił się do zgromadzenia z prośbą o dalsze instrukcje.[36] Było to działanie przez wielu oceniane jako znaczące przekroczenie kompetencji, gdyż *Naval Act*, w dość jasny sposób precyzował, co głowa państwa powinna uczynić w przypadku zawarcia porozumienia z Berberami. Dlatego też moim zdaniem, prosząc o dalsze instrukcje Prezydent musiał być pewien, że Kongres zdecyduje się zalecić podjecie działań odmiennych, niż te wskazane w ustawie morskiej z 1794 roku. Tak też się stało, gdyż posiadający przeważającą większość w zgromadzeniu Federaliści, wyrazili zgodę na kontynuowanie budowy 3 z 6 fregat, budowa zaś pozostałych miała zostać czasowo zawieszona.[37] Taką właśnie treść nadano uchwalonemu 20 kwietnia 1796 roku suplementowi do *Naval Act*.[38] W zaistniałych ówcześnie okolicznościach takie właśnie uregulowanie kwestii budowy okrętów wojennych wydawało się najrozsądniejsze, gdyż jak się miało wkrótce okazać zagrożenie ze strony berberyjskiego piractwa było najmniejszym problem, z którym musiało zmierzyć się nowopowstałe państwo. Pogarszanie się relacji z Francją, Wielką Brytanią i Hiszpanią, mogło w szybkim czasie

[35] *Tamże.*
[36] H. Sprout, M. Sprout, *Dz. cyt.*, s. 36.
[37] *Tamże*, s. 36.
[38] *An Act supplementary to an act entitle „An act do provide a Naval Armament"* [w:] *A Century of Lawmaking for a New Nation: U.S. Congressional Documents and Debates, 1774 – 1875*, s. 453 – 454, http://memory.loc.gov/cgi-bin/ampage?collId=llsl&fileName=001/llsl001.db&recNum=576 (12.02.2015).

doprowadzić Stany Zjednoczone do wojny, z jedną bądź kilkoma z europejskich potęg, a na taki konflikt nowopowstałe państwo nie miało ani sił ani środków. Jednocześnie jednak niektórzy z amerykańskich historyków uważają, że Prezydent miał na tyle silne poparcie w Kongresie, że nie musiał proponować ograniczenia skali prac związanych z tworzeniem floty, a zamiast tego mógł przeforsować wykonanie *Naval Act* z 1794 roku w pełnym wymiarze. Michael A. Palmer, jeden z najbardziej radykalnych głosicieli przytoczonej powyżej tezy, „winą" za wydanie suplementu z 1796 roku do *Naval Act*, obarczył ówczesnego Sekretarza Wojny – Jamesa McHenry'ego, czy raczej jego nieudolność, brak rozeznania w sprawach Marynarki Wojennej i osobistą niechęć do jej rozbudowy. Zdaniem Palmera, brak umiejętności McHenry'ego ostatecznie stał się na tyle jasny dla wszystkich, że pomimo licznej grupy oponentów, zadecydowano o utworzeniu oddzielnego Departamentu odpowiedzialnego za sprawy floty wojenne[39], o czym w dalszej części niniejszego rozdziału.

Istotne zmiany w zakresie pojmowania konieczności budowy floty wojennej, przyniosło zwłaszcza, gwałtowne pogarszanie się relacji miedzy Stanami Zjednoczonymi a Francją. 28 lutego 1798 roku, Sekretarz Stanu Timothy Pickering[40], przesłał do Kongresu raport, w którym wymieniona została długa lista francuskich działań, wymierzonych bezpośrednio w amerykański handel. Znalazły się na niej:

1. *Dokonywanie grabieży i nękanie amerykańskich statków handlowych na morzu przez francuskie okręty wojenne i kaperskie.*
2. *Bolesne i długotrwałe embargo nałożone na statki amerykańskie w Boredeux w roku 1793 i 1794.*
3. *Uchylanie się od płacenia rachunków za dostarczony towar i wystawianie weksli bez pokrycia przez francuską administrację kolonialną w Indiach Zachodnich.*
4. *Zaniżanie wartości towarów oraz wymuszanie przemocą ich sprzedaży. Konfiskowanie ładunków „dla publicznego użytku", bez zapłaty lub za zapłatą nieadekwatną do wartości towarów.*
5. *Nie wywiązywanie się przez francuskich agentów kolonialnych z kontraktów zawartych na dostawę zaopatrzenia.*
6. *Ustawy dyskryminacyjne wydawane przez francuski rząd i administrację kolonialną w stosunku do amerykańskich statków i towarów.*

[39] M. A. Palmer, *Stoddert's War. Naval Operations During the Quasi – War with France 1798 – 1801*, University of South Carolina Press 1987, s. 7.

[40] Timothy Pickering (1745 – 1829) – amerykański polityk, pochodzący ze stanu Massachusettes. W czasie wojny o niepodległość pełnił funkcję adiutanta generała Washingtona. W 1791 roku, w gabinecie Prezydenta George'a Washingtona objął funkcję Poczmistrza Generalnego, następnie w styczniu 1795 roku na krótko zastąpił Henry'ego Knoxa na stanowisku Sekretarza Wojny. W gabinecie Johna Adamsa pełnił fukcję Sekretarza Stanu; zob. szerzej: G. H. Clarfield, *Timothy Pickering and the American Republic*, University of Pittsburgh Press 1980.

7. *przetrzymywanie amerykańskich obywateli i ich własności na podstawie Dekretu Narodowej Konwencji z 9 maja 1793 roku.*[41]

Przedstawiony przez Pickeringa raport był pokłosiem licznych listów od ministra pełnomocnego we Francji Jamesa Monroe[42], który regularnie dostarczał swemu zwierzchnikowi dalszych przykładów francuskich naruszeń. Szczególnie kontrowersyjna była kwestia wspominanego w raporcie dekretu z 9 maja 1793 roku. Kontrowersje wynikały przede wszystkim z oświadczenia rządu francuskiego, wydanego 23 maja tegoż roku, w którym stwierdzono, że postanowienia wyżej wspomnianego dokumenty, nie będą miały zastosowania do obywateli i statków Stanów Zjednoczonych.[43] Dodatkowo francuski minister spraw zagranicznych Pierre Henri Lebrun - Tondu[44], 5 dni później oświadczył iż potrzebne jest wydanie dekretu, który chroniłby naszych amerykańskich przyjaciół.[45] Amerykanie mieli więc pełne prawo oczekiwać poszanowania ich interesów handlowych. Warto dodać, że obiecywany dekret chroniący amerykańską własność i obywateli trudniących się handlem, nigdy nie został wydany. A minister Lebrun, który obietnicę złożył, utracił swój urząd w niespełna miesiąc później. [46]

Naruszenia dokonywane na amerykańskim handlu przez Francuzów, stanowiły zwieńczenie pogarszających się relacji amerykańsko – francuskich. Francja, była państwem, które jako pierwsze uznało niepodległość Stanów Zjednoczonych. Podpisany w 1778 roku traktat o przyjaźni i handlu, znacząco poprawił sytuację zbuntowanych kolonii w starciu z

---

[41] *Secretary of State Timothy Pickering' s Report communicated to Forth Congress, second session, February 28th 1797* [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War Beteen The United States and France*, red. D.W. Knox, t. 1, Washington 1935, s. 1.

[42] James Monroe (1758 – 1831) – amerykański polityk, piąty Prezydent Stanów Zjednoczonych, związany z partią Antyfederalistów. W czasie wojny o niepodległość Stanów Zjednoczonych dosłużył się stopnia pułkownika Milicji i majora w Armii Kontynentalnej. W 1794 roku, został wysłany do Francji jako minister pełnomocny. Po powrocie do Stanów Zjednoczonych, w latach 1798 – 1800 sprawował funkcję gubernatora stanu Wirginia. W 1811 roku został Sekretarzem Stanu w gabinecie Prezydenta Jamesa Madisona, by trzy lata później zastąpił Johna Armstronga na stanowisku Sekretarza Wojny. W 1816 roku, objął urząd Prezydenta Stanów Zjednoczonych, który sprawował przez dwie kadencje; zob. szerzej: L. Pastusiak, *Prezydenci*, t.1, Warszawa 1989, s. 169 – 199.

[43] *Secretary of State Timothy Pickering' s Report communicated to Forth Congress, second session, February 28th 1797* [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War…*, t. 1, s. 2.

[44] Pierre Henri Lebrun – Tondu (1754 – 1793) – przed wybuchem rewolucji francuskiej wykonywał zawód dziennikarza. Po przejęciu władzy przez rewolucjonistów, kilkukrotnie zasiadał w zgromadzeniach prawodawczych, by w końcu objąć stanowisko ministra spraw zagranicznych. Był zwolennikiem pokoju z Wielką Brytania i właśnie za „knowania" z Lordem Grenvillem, został aresztowany, a następnie skazany na śmierć i zgilotynowany; P. R. Hanson, *The A to Z of the French Revolution*, Scarecrow Press 2007, s. 188.

[45] *Secretary of State Timothy Pickering' s Report communicated to Forth Congress, second session, February 28th 1797* [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t. 1, s. 2.

[46] Okres między zdobyciem Bastylii a wprowadzeniem konsulatu, był we Francji czasem gwałtownych przemian. Rządy zmieniały się często, a każdy kolejny okazywał się być bardziej krwawy od poprzedniego. Nikt nie mógł być pewien swego stanowiska, a stanowisko ministerialne w żadnym wypadku nie chroniło przed najwyższym wymiarem kary, w sytuacji dopuszczenia się realnych bądź domniemanych nadużyć. W związku z opisanym stanem rzeczy, zagraniczni partnerzy rządu francuskiego, nie mieli praktycznie żadnych gwarancji, że uzgodnienia zawarte jednego dnia z ministrem X, będą w kolejnych daniach respektowane przez ministra Y, zob. szerzej: E. Perroy, *Historia Francji. Od 1774*, Warszawa 1969, s. 70 – 130.

brytyjską metropolią, a przyjaźń między Stanami Zjednoczonymi i Francją, wydawała się czymś naturalnym i niezachwianym. Ogólnie można stwierdzić, że rewolucja francuska została powitana w Stanach Zjednoczonych entuzjastycznie. Kiedy jednak do Filadelfii to Palmer Hoyta *Amerykanie uznawali Francuzów za starych przyjaciół, jednak Ci Francuzi nimi nie byli*[47].

Kiedy Francja znalazła się w stanie wojny z niemal połową Europy, Amerykanie bynajmniej nie zamierzali udzielić jej wojskowego wsparcia. Można powiedzieć, że wręcz przeciwnie. W wydanej 22 kwietnia 1793 roku Proklamacji neutralności można było przeczytać między innymi: *wydaje się, że wobec istnienia stanu wojny pomiędzy Austrią, Prusami, Sardynia, Wielką Brytanią i Holandią z jednaj strony, a Francją z drugiej strony, obowiązek i interes Stanów Zjednoczonych wymaga, że powinny one szczerze i w dobrej wierze obrać i kontynuować postępowanie przyjazne i bezstronne wobec zagranicznych potęg*.[48] Jak wynika z treści zacytowanego fragmentu, zamiarem władz amerykańskich było utrzymywanie przyjaznych relacji z wszystkimi zagranicznymi potęgami, bez wchodzenia w bliższe relacje czy układy sojusznicze, z którąkolwiek z nich. Proklamacja, miała dodatkowo zagwarantować Stanom Zjednoczonym możliwość prowadzenia szeroko zakrojonego handlu morskiego i utrzymywanie relacji handlowych z wszystkimi stronami europejskiego konfliktu. Niestety z taką interpretacja neutralności nie zgadzała się ani Wielka Brytania ani Francją. Brytyjczycy nie zważając na proklamację zatrzymywali amerykańskie statki płynące do i z portów francuskich, traktując ich ładunek jako kontrabandę[49]. Francuzi zaś uznali, że Proklamacja stanowi pogwałcenie traktatu z 1778 roku i zaczęli domagać się zagwarantowanej przez wspomniany dokument pomocy wojskowej ze strony Stanów Zjednoczonych. Amerykanie odpowiedzieli na te nalegania i ponaglenia nową interpretacją postanowień traktatowych. Zauważyli między innymi, że wspomniany układ został zawarty z Francją rojalistyczną rządzoną przez Ludwika XVI Burbona , tak więc jego postanowienia nie mają zastosowania do

[47] E. Palmer Hoyt, *Dz. Cyt*., s. 103.
[48] The Proclamation of Neutrality (1793) [w:] http://avalon.law.yale.edu/18th_century/neutra93.asp (12.03.2015)
[49] Brytyjczycy niezwykle szeroko interpretowali pojęcie kontrabandy, szczególnie kontrowersyjne były zapisy dotyczące uznawania za kontrabandę „wszystkiego co może posłużyć do budowy okrętów". Wielu brytyjskich kapitanów, interpretowało bardzo dosłownie, uznając za kontrabandę wojenną, drewno, deski, czy płótno lniane, jako, ze każdy z tych artykułów mógł być użyty do budowy okrętów. Takie postępowanie wzbudziło ogromne niezadowolenie Amerykanów, którego wyrazicielem stał się Sekretarz Stanu Timothy Pickering. Stwierdził on, ze dokonując takiej wykładni przepisów, dosłownie wszystko może być uznane za kontrabandę, gdyż deski czy gwoździe używane do budowy domu, mogą być też użyte do budowy okrętu. Jednak czy należy posuwać się do tak absurdalnych interpretacji, gdy relacje amerykańsko – brytyjskie są w miarę poprawne; *Letter to Secretary of State from Gibbs and Channing, Navy Agents in Newport (19 I 1799)*,[w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t. 2, s. 261; *Letter to Robert Liston, British Minister and Envoy Extraordinary to U.States from Secretary of the Stare* [w:] *Tamże,* s. 151 – 152.

Francji rewolucyjnej, której władze wprost, we wszelkich dokumentach odcinają się od monarchistycznej przeszłości.[50]

Francuzi nie zaakceptowali odmowy, o czym może świadczyć tzw. afera obywatela Geneta. Obywatel Genet była francuskim ministrem pełnomocnym wysłanym do Stanów Zjednoczonych, gdzie przybył 8 kwietnia 1793 roku. Zszedł na ląd w Charleston, skąd niezwłocznie miał wyruszyć do Filadelfii. Oficjalnym powodem zmiany portu przeznaczenia fregaty, na której podróżował miały być przeciwne wiatry, uniemożliwiające wejście do portu filadelfijskiego. Można jednak przypuszczać, że Genet od początku zamierzał przemierzyć znaczną cześć amerykańskiego państwa o czym świadczyć może chociażby fakt, że nie spieszył się ani z opuszczeniem Charleston, ani nie starał się przybyć do Filadelfii „niezwłocznie". Genet przybywając do Stanów Zjednoczonych zabrał ze sobą około 250 blankietów listów kaperskich, które wydawał każdemu kto wykazał chęć walki w obronie rewolucyjnej Francji. Krótko po przybyciu wydane zostały pierwsze 4 listy, a wyekwipowane jednostki kaperskie wyszły w morze by „polować" na Brytyjczyków i w ciągu zaledwie kilku dni sprowadziły do portów amerykańskich pierwsze pryzy, część z których została zajęta na amerykańskich wodach terytorialnych. Amerykańskie władze dążące do ułożenia i normalizacji stosunków z Wielką Brytanią znalazły się w bardzo kłopotliwej sytuacji. Od ówczesnego Sekretarza Stanu – Thomasa Jeffersona, oczekiwano, że zrobi wszystko, aby feralny francuski minister został usunięty ze stanowiska.[51] Sam Jefferson wykopywał swoje obowiązki w tym zakresie dość opieszale, gdyż prywatnie popierał francuskiego ministra i utrzymywał z nim przyjacielskie relacje. Ostatecznie jeszcze w tym samym roku, nowopowstały francuski rząd

[50] Amerykanie nie byli skłonni realizować postanowień traktatu z 1778 roku, w takim zakresie w jakim dotyczyły one pomocy wojskowej. Francuzom natomiast nie zależało na deklaracjach wsparcie i braterstwa ze strony rządu w Filadelfii, ale na udzieleniu im realnej pomocy. Oczywiście rząd w Paryżu, zdawał sobie sprawę z ograniczonych możliwości mobilizacyjnych i wojskowych Stanów Zjednoczonych, przede wszystkim jednak oczekiwał wsparcia finansowego. Amerykanie, którzy z najwyższym trudem dopinali kolejne budżety, nie mieli możliwości udzielania jakichkolwiek pożyczek. Wobec tak poważnych rozbieżności interesów i oczekiwać, dojście do porozumienia przez oba państwa było zadaniem trudnym, a jak miało się później okazać niemal niemożliwym; zob. szerzej: S. Elkins, E. McKitrick, *The Age of Federalism. The Early American Republic 1788 – 1800*, Oxford 1995, s. 714 – 754.

[51] Udział Thomasa Jeffersona w aferze Geneta stanowił kwestię bardzo kontrowersyjną. Prywatnie ówczesny Sekretarz Stanu gorąco popierał francuskiego wysłannika, jak również bliskie były mu głoszone przez Francuza idee. Jako jednak, jedne z najważniejszych członków administracji rządowej, nie powinien był w jakikolwiek sposób angażować się z prowadzoną przez Geneta działalność. Oficjalnie też się nie angażował, co swymi tezami popiera większość historiografii. Pewien wyjątek, stanowił Gardner W. Allen, który w swojej monografii niewypowiedzianego konfliktu amerykańsko – francuskiego, przedstawił tezę, zgodnie z którą Jefferson, przekazywał Genetowi użyteczne dla misji Francuza informacje i wpierał prowadzone przez niego działania. Allen był jednak odosobniony swych przypuszczeniach, chociażby ze względu na fakt, że nie dysponujemy materiałem źródłowym, który mógłby z całą pewnością potwierdzić zaangażowanie Jeffersona w tzw. aferę Geneta; por. Z. Libiszowska, *Tomasz Jefferson*, Wrocław – Warszawa – Kraków – Łódź 1984, s. 193 – 197, G. W. Allen, *Our Naval War with France*, Boston – New York 1909, s. 6 – 15.

jakobinów odwołał Geneta ze stanowiska i zwrócił się do Stanów Zjednoczonych o jego wydanie. Prezydent George Washington, obawiając się że we Francji Genet zostanie skazany na śmierć, odmówił jego wydania.[52] W ocenie Geneta i jego działalności w Stanach Zjednoczonych, skłonna jestem zgodzić się z opinią Alexandra DeConde, który stwierdził, iż francuski dyplomata niewiele miał w sobie z „dzikiego rewolucjonisty", którego niektórzy chcieli w nim widzieć. A ponadto, trudno wyobrazić sobie dyplomatę, który usiłując wypełnić misję równie niemożliwą do zrealizowania, odniósłby sukces.[53] Jednocześnie, to właśnie między innymi do jego działań, nawiązywał później John Adams, w swoim majowym przemówieniu do Kongresu w 1797 roku, mówiąc o Francuzach, którzy pragnęli skłócić naród ze swym rządem. Afera stała się także milowym krokiem obu narodów na drodze ku wojnie, która jak się okazało, nigdy miała nie zostać formalnie wypowiedziana.

Początek lat 90. XVIII wieku, można określić jako czas kiedy Francuzi zakładali, że neutralne Stany Zjednoczone będą bardziej wpisywały się w ich koncepcje politycznych ról w światowej polityce, niż gdyby były sojusznikiem rewolucyjnej republiki i początkowo rzeczywiście miało to miejsce. Amerykańskie statki, legitymując się neutralną banderą, omijały brytyjskie blokady i prowadzili nieskrępowany handel z francuskimi koloniami na Karaibach. Wymiana handlowa była zyskowna dla obu stron, jednak Brytyjczycy uznali, że cały proceder jest dla nich wysoce niekorzystny. Stąd też powołali się na tzw. zasadę 1756 roku, głoszącą, że handel, który jest zakazany w czasie pokoju, nie może być legalny w czasie wojny.[54] Wdrożenie tej, uznawanej jedynie przez samych zainteresowanych normy prawnej, spowodowało, że handel z francuskimi koloniami w Indiach Zachodnich, przestał być dla Amerykanów opłacalny. To z kolei pociągnęło za sobą akty wrogości ze strony francuskich jednostek kaperskich, których dowódcy zdobywali przemocą te towary, których nie mogli pozyskać na drodze legalnej wymiany handlowej. Doprowadziło to do licznych nadużyć, które szerzej omówiłam powyżej, odwołując się do przedłożonego Kongresowi raportu Sekretarza Stanu.

Po wyciszeniu afery Geneta, wydawało się, że stosunki między Stanami Zjednoczonymi a Francją są na jak najlepszej drodze do normalizacji. W 1794 roku do Francji w charakterze ministra pełnomocnego Stanów Zjednoczonych, udał się James Monroe. 25 września 1794 roku Monroe, został przyjęty przez Konwent. Wymianom uprzejmości i zapewnień o wiecznej i szczerej przyjaźni między oboma narodami, nie było końca. By przypieczętować wygłaszane

[52] G.W. Allen, *Tamże*, s. 5-6.
[53] A. DeConde, *A History of American Foreign Policy*, New York 1971, s. 62.
[54] A. DeConde, *Tamże*, s. 55.

deklaracje, przewodniczący zgromadzenia i członkowie amerykańskiej delegacji wymienili „braterskie pocałunki" i nic nie zapowiadało zbliżającej się katastrofy.[55]

Kolejnym zdarzeniem, które przybliżyło oba kraje do stanu, jeżeli nie wojny, to co najmniej daleko posuniętej wrogości, było podpisanie przez Stany Zjednoczone traktatu handlowego z Wielką Brytanią, zwanego od nazwiska jego amerykańskiego sygnatariusza traktatem Jay'a. Dokument regulował wiele kwestii spornych, istniejących między byłymi koloniami i dawną Metropolią. Co do przyczyn wzajemnych animozji wiele racji miał Alexander DeConde, stwierdzając: *Amerykanie, jakkolwiek nie byłoby to ironiczne, chcieli uzyskać niepodległość, ale jednocześnie korzystać z przywilejów handlowych, którymi cieszyli się jako część Brytyjskiego Imperium*.[56] Pomimo iż negocjacje nie były łatwe, porozumienie udało się w końcu wypracować, choć trzeba by naprawdę wiele dobrej woli by nazwać je korzystnym dla każdej ze stron. Niestety, w zawartym w Londynie porozumieniu Francuzi upatrywali amerykańsko – brytyjskiego sojuszu, którego ostrze było wymierzone bezpośrednio z w ich interesy. Nie pomagały zapewnienia amerykańskie, że traktat jest jedynie zwyczajną umową międzynarodową regulująca kwestie sporne między Stanami Zjednoczonymi a Wielką Brytanią i normalizującą relacje handlowe miedzy oboma państwami. Francuzi zdecydowali się zerwać kontakty dyplomatyczne z Amerykanami.

Dokument, który przyniósł pogorszenie relacji z Francją, zdaniem niektórych amerykańskich historyków, w tym Dave'a R. Palmera, przyczynił się paradoksalnie do unormowania relacji z Hiszpanią. Źródła animozji Hiszpanów w stosunku do Amerykanów upatruje się w postanowieniach traktatu paryskiego z 1783 roku. Król Kalorl III i jego dwór, był najdelikatniej rzecz ujmując oburzony, gdy do Madrytu dotarła informacja o zasięgu amerykańskich granic na południu i południowym zachodzie[57]. A na realne wyrazy owego oburzenia nie trzeba było długo czekać. By zniechęcić osadników Stanów Zjednoczonych Hiszpanie dostarczali broń i zaopatrzenie Indianom, zachęcając ich do walki z „najeźdźcami",

---

[55] *Transcript od the Meeting National Convention September 25th 1794* [w:] *A Biographical Memoir of the late Commodore Joshua Barney : From Autographical Notes and Jurnals in Possesions of his Family, and Other Authentic Surces [Appendix]*, ed. M. Barney, Boston 1832, s. 327.

[56] A. DeConde, *A History of American Foreign …,* s. 41.

[57] Szczególnie niedogodne dla Hiszpanów było uregulowanie amerykańskich granic na południu wskazane w traktacie paryskim. Rzeka St. Mary rozgraniczającą posiadłości Jego Katolickiej Wysokości od terytorium Stanów Zjednoczonych nie stanowiła szczególnie trudnej przeszkody dla amerykańskich osadników, którzy coraz częściej zapuszczali się na hiszpańskie terytoria. Hiszpanie obawiali się również, że ekspansja Stanów Zjednoczonych z terytorium Georgii mogłaby w krótkim czasie zagrozić hiszpańskim koloniom, zaś gubernatorzy Florydy, Kalifornii czy Luizjany, nie dysponowali odpowiednimi siłami, pozwalającymi na odparcie ewentualnego amerykańskiego ataku. Dlatego też Hiszpanie, zaczęli buntować Indian z terenów nadgranicznych, dozbrajać ich i inspirować ataki na amerykańskich osadników. Mimo stosunkowo niewielkiej skali zjawiska, zdecydowano się uregulować kwestie sporne, co udało się uczynić w przywołanym traktacie; zob. szerzej: Th. Paterson, J. G. Clifford i in., *American Foreign Relations: A History*, vol. I (to 1920), Boston 2009, s. 49 – 51.

którzy pragną odebrać ich ziemie". Kolejnym ciosem wymierzonym w nowych sąsiadów, były regulacje nakładające dodatkowe cła na kupców ze Stanów Zjednoczonych na Missisipi. Straty ponoszone przez przedstawicieli handlowej socjety jak i zwykłych osadników, były na tyle dotkliwe, że jednym z priorytetów władz w Filadelfii stało się uregulowanie relacji z Hiszpanami[58]. Zawarty 27 października 1795 roku, w San Lorezno traktat, usuwał większość kwestii spornych, której uprzednio kładły się cieniem na relacjach Amerykanów z dworem madryckim. Przede wszystkim, jak ujął to Palmer, Hiszpanie uznając traktat Jay'a za swego rodzaju gwarancję nienaruszalności swych posiadłości w Ameryce, zgodzili się otworzyć rzekę Mississippi dla żeglugi Stanów Zjednoczonych. Ponadto kupcy Amerykańcy uzyskali prawo do preferencyjnego traktowania w nowoorleańskim porcie. Obie strony uznały też 31 równoleżnik, za naturalną granicę oddzielającą ich posiadłości, oraz zobowiązały się nie podburzać miejscowych Indiach i nie zachęcać ich do ataków na drugą z umawiających się stron.[59]

Ostatnia próba ratowania relacji z Francją została, podjęta przez nowo wybranego prezydenta Stanów Zjednoczonych Johna Adams. Prezydent znajdował się wówczas w bardzo trudnej sytuacji, gdyż zwolenników wysłania parlamentariuszy do Francji musiał szukać raczej poza własną partią. Skrzydło hamiltonowskie w łonie Federalistów, popierało koncepcję „postawienia sprawy na ostrzu noża" i podjęcia zdecydowanych kroków przeciw niedawnemu sojusznikowi. Na krótko przed wysłaniem do Francji trzyosobowej delegacji złożonej z Charlesa C. Pinckney'a, Elbridge'a Gerry'ego oraz Johna Marshalla, Hamilton zmienił zdanie. Nie wiązało się to jednak ze zmianą jego poglądów na relacje francusko – amerykańskie, ale jak uważa Alexander DeConde, wynikało z nadziei Hamiltona, że kolejna misja dyplomatyczna stanie się przysłowiowym gwoździem do trumny, pokojowej koegzystencji obu państw. Z tych samych powodów, Alexander Hamilton, torpedował te kandydatury na ministrów pełnomocnych, które uważał za niegodne z jego założeniem. I tak, kandydatura Thomasa Jeffersona, przepadała w związku z argumentacją federalistów wskazującą iż wiceprezydentowi nie wolno opuszczać kraju. Silny sprzeciw wzbudziła również kandydatura Jamesa Monroe i w związku z tym również została porzucona.[60] Tym sposobem Hamilton osiągnął swój zamiar, a do Francji udało się trzech wskazanych powyżej Gentelamanów.

Wysłannicy przybyli do Paryża na początku września 1797 roku, musiały minąć jednak trzy tygodnie, by Minister Talleyrand, zdecydował się wysłać do niech pierwszego ze swych

[58] A. DeConde, *A History of American Foreign …*, s. 49.
[59] D. R. Palmer, *Dz. Cyt.*, s. 280.
[60] A. DeConde, *The Quasi War. Policy, Diplomacy of the undeclared war with France 1797 – 1801*, New York 1966, s. 11 – 14.

licznych przedstawicieli – Jeana Hottinguera i Pierre'a Bellamy'ego. Obaj gentelamani byli bankierami i nie posiadali żadnych oficjalnych dokumentów stwierdzających, że byli oficjalnymi reprezentantami upoważnionymi do negocjowania w imieniu Dyrektoriatu. Mimo tego, od razu wysunęli wobec amerykańskiej delegacji, stanowcze żądania, obejmujące przeprosiny za przemowę Prezydenta Adamsa z 16 maja 1797 roku oraz 50 tysięcy dolarów „na potrzeby Talleyranda"[61]. W owej przemowie, która tak bardzo uraziła Francuzów, że zażądali od ministrów oficjalnych przeprosin, najbardziej krzywdzące ich zdaniem było następujące stwierdzenie: *Mowa Przewodniczącego (Przewodniczący Barras[62]) zawierała stwierdzenia bardziej alarmujące niż odmowa przyjęcia ministra, ponieważ kryła się w nich groźba wobec naszej niepodległości i unii, w której kryły się zniewagi wobec rządu Stanów Zjednoczonych. Zdecydowali się oni bowiem by oddzielić naród Stanów Zjednoczonych od ich rządu i wmawianie, że rząd i naród różnią się co do swych upodobań, zasad, interesów – co może mieć fatalne konsekwencje dla naszych pokojowych negocjacji i umiłowania pokoju.*[63] Republikanie bardzo mocno skrytykowali wypowiedź Admasa, w czym przodował zwłaszcza Thomas Jefferson. Zarzucali mu, że swoją wypowiedzią praktycznie zniweczył szanse powodzenia planowanej misji dyplomatycznej, że była ona zbyt ostra w swym tonie i całkowicie niepotrzebna. Przedstawiciele własnej partii Prezydenta, w tym nawet niechętni mu osobiście Hamilton i George Cabot, uznali, że Adams stanął na wysokości zadania i powiedział to co było trzeba w zaistniałych okolicznościach.[64]

W kraju sytuacja Adamsa również nie była łatwa. Członkowie własnej partii doradzali Prezydentowi by uzbroił okręty i pomimo oficjalnego kontynuowania negocjacji, coraz bardziej otwarcie przygotowywać się do wypowiedzenia otwartej wojny Francuzom. Brytyjczycy ze swojej strony starali się za wszelką cenę wciągnąć Amerykanów w swoją orbitę wpływów. Robert Liston, przedstawiciel rządu Jego Królewskiej Mości w Filadelfii, został upoważniony do zapewnienia Amerykanów o gotowości swego rządu do zapewnienia ochrony amerykańskim statkom handlowym przez Royal Navy, jeżeli tylko administracja Adamsa nie

---

[61] W. Stinchcombe, *The XYZ Affair*, Westport – London 1980, s. 3, zob. także: J.A. Daszyńska, „Afera XYZ" jako polityczny dylemat prezydenta Johna Adamsa w świetle relacji Johna Marshalla, „*Acta Universitatis Lodziensis*", Folia historica 70, 2001, s. 43–59

[62] Paul Francois Jean Nicholas, wicehrabia de Barras – (1755 – 1829) – francuski polityk, pochodzenia arystokratycznego. Jeden z czołowych przywódców przewrotu terrmidoriańskiego, a po jego przeprowadzeniu objął stanowisko jednego z pięciu Dyrektorów. Przypisuje mu się doprowadzenie do małżeństwa Napoleona z Józefiną – swoja byłą kochanką. Po dojściu Napoleona do władzy został odsunięty od wszystkich funkcji publicznych i internowanych (Napoleon nie mógł wybaczyć Barrasowi lekceważenia z jakim odnosił się do niego w czasie oblężenia Tulonu). Uwolniony po upadku cesarstwa, już nigdy nie powrócił do dawnej pozycji; zob. szerzej: P. Temin, *Barras. Chef d'Etat oublie, ou, Le proces du vicomte a l'ail contre l'hisotire*, Paris 1992.

[63] W. Stinchcombe, *Dz. Cyt.*, Westport – London 1980, s. 20.

[64] W. Stinchcombe, *Dz.cyt.*, Westport – London 1980, s. 21.

zdecyduje się na zacieśnianie więzów z Francją. Na drugim biegunie Republikanie, starali się usprawiedliwiać działania Dyrektoriatu i nalegali by ponownie wejść w sojusz z Francją.[65]

Tymczasem negocjatorzy w Paryżu na próżno czekali na zgodne z protokołem przyjęcie poprzez Talleyranda i tym samym uznanie ich za oficjalnych przedstawicieli rządu Stanów Zjednoczonych. Największy manipulator ówczesnej dyplomacji zręcznie lawirował i unikał oficjalnej odmowy, nie składając jednocześnie żadnej wiążącej obietnicy. Pinckney, Gerry i Marshall byli odwiedzani przez kolejnych półoficjalnych przedstawicieli i być może liczyli na wsparcie ze strony przychylnych Amerykanom członków Dyrektoriatu. Do największych sprzymierzeńców misji przedstawicieli Adamsa należeli – Marguerite Carnot i Francois Marquise de Barthe. Oficjalnie krytykowali oni postawę Dyrektoriatu wobec Stanów Zjednoczonych i namawiali do zmiany tonu, nie byli jednak w stanie złamać oporu Talleyranda i jego zwolenników.[66] Mijały kolejne tygodnie, a pochód szarych eminencji przysyłanych przez Talleyranda ciągnął przez rezydencję zajmowaną przez Amerykańskich przedstawicieli, nie wydarzyło się jednak nic co możnaby nazwać przełomowym. Nic było więc nic dziwnego w tym, że z każdym kolejnym dniem rosło zniecierpliwienie dyplomatów, a ich wiara w powodzenie misji proporcjonalnie malała. Sytuacja pogorszyła się jeszcze po ataku Napoleona na Austrię, co było jawnym pogwałceniem traktatu z Campo Formio[67], jednak co bardziej interesowało dyplomatów wysłanych przez Admasa, spowodowało wzrost nastrojów antyamerykańskich. Przedstawicieli Stanów Zjednoczonych traktowano jak piątą kolumnę Wielkiej Brytanii w samym sercu Francji, a sytuacja była tak napięta, że John Marshall nieco dramatyzując stwierdził, *Dyrektorzy są do nas tak wrogo nastawieni, ze tylko* Atlantyk może nas uratować.[68] Sytuacji nie poprawił również silny nacisk, ze strony mieszkających w Paryżu Amerykanów, którzy obawiając się konfiskaty swojego mienia i innych form represji, nakłaniali Pinckney'a, Gerry'ego i Marshalla, by zgodzili się na warunki Talleyranda i podpisali traktat.[69]

4 marca 1798 roku do Stanów Zjednoczonych dotarły depesze od ministrów w Paryżu, opisujące sposób w jaki byli taktowani i absurdalne, ich zdaniem, żądania Talleyranda. Adams

---

[65] A.DeConde, *The Quasi – War…*, s. 19 – 21.
[66] *Tamże,* s. 41.
[67] Zgodnie z podpisanym 17 października 1797 roku traktatem pokojowym w Campo Formio, zawartym między Francją a Austrią, pokojowe relacje między oboma państwami miły mieć charakter wieczny i nienaruszalny. Określono w nim również terytoria, które Austria przekazywała Francji, a których przekazanie miało zaspokajać francuskie roszczenia i zapobiec kolejnym wojną. Atak Napoleona na Austrię wspomniany w tekście głównym, stanowił więc jawne pogwałcenie zasad przyjętych w traktacie; zob. szerzej: L. Bazylow, *Historia powszechna 1789 – 1918*, Warszawa 1986, s. 1779 – 1781.
[68] A. DeConde, *The Quasi War…*, s. 49.
[69] W. Stinchcombe, *Dz. Cyt.*, s. 97.

zdał sobie sprawę, że nikła szansa na pokojowe rozwiązanie konfliktu powili znikała z pola widzenia. Misja co prawda nie została jeszcze formalnie zakończona, niewielu było jednak takich, którzy wierzyli w jej powodzenie. Mimo to Adams, był przeciwny publikacji otrzymanych z Francji depesz, na co naciskało hamiltonowskie skrzydło partii Federalistów. Prezydent obawiał się, że taki krok może sprowokować Francuzów do uwięzienie przebywających w Paryżu ministrów, kiedy 2 z nich bezpiecznie dotarło do ojczystych brzegów, Admasa uległ presji radykałów ze swej własnej partii i 3 kwietnia 1798 roku wyraził zgodę na publikację. Nazwiska francuskich „negocjatorów" zastąpiono w publikacji WXYZ, a aferę która stała się pokłosiem publikacji nazwano aferą XYZ.[70] Obywatele Stanów Zjednoczonych zostali ogarnięci pragnieniem wojny, podsycanym umiejętnie przez publicystów z otoczenia Hamiltona. Grono tych, dla których oficjalne wypowiedzenie wojny Francji było jedynymi rozwiązaniem rosło z każdym dniem.

Warto podkreślić jednak, że już w roku 1797 Stany Zjednoczone znalazły się z Francją, w stanie ni to wojny ni pokoju, który w historiografii zyskał miano quasi – wojny amerykańsko – francuskiej. Żadna ze stron nie zdecydowała się na formalne wypowiedzenie wojny, a mimo to przez cały okres miedzy 1797 a 1801 rokiem, dochodziło do mniejszych lub większych stać między okrętami obu państw.

Narastanie napięcia w relacjach Francją miało ogromny wpływ na intensyfikację prac przy rozbudowie, czy w zasadzie tworzeniu od podstaw, amerykańskiej Marynarki Wojennej. Znikome siły, którymi dysponowali Amerykanie na morzu, skłoniły rządzących do rozważenie możliwości zezwolenia na uzbrajanie statków cywilnych. Problem ten zostaje po raz pierwszy poruszony w okólniku wydanym przez Sekretarza Skarbu do Collectors of Customs, w czerwcu 1797 roku. Na postawione w teście pytanie: *Czy jest to zgodne z prawem by uzbroić statki handlowe Stanów Zjednoczonych w celu ochrony ich samych i prowadzonego przez nie handlu*?[71] Padła odpowiedź, iż *Bez wątpienia można użyć siły militarnej przeciwko piratom, a uzbrajanie statków handlowych pływających do Indii Zachodnich powinno być dozwolone jak dotychczas. Jednakże uzbrajanie statków prowadzących handel z Indiami Zachodnimi i Europą w celu atakowania statków obcej bandery – w tym względzie należy zachować powściągliwość i poczekać na decyzję Kongresu.*[72] Jak wynikało z zacytowanego fragmentu, nawet wobec znaczących strat ponoszonych przez amerykański handel, Amerykanie nie chcieli zdecydować

[70] A. DeConde, *The Quasi War…*, s. 72.
[71] Circular from Secretatry of the Treasury to Collectors of the Cusotms, [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, s. 5.
[72] Circular from Secretatry of the Treasury to Collectors of the Cusotms, [w:] *Tamże*, s. 5.

się na krok radykalny jakim było rozpoczęcie masowego wydawania listów kaperskich i letters of marque[73]. Moim zdaniem, kierowano się w tym względzie obawami, o brak możliwości nadzoru nad kaprami, którzy mogliby zbyt szeroko interpretować pojęcie *francuskiej uzbrojonej jednostki lub jednostki pływającej z upoważnienia rządu francuskiego.*[74] Podobnych obaw nie mieli Francuzi, o czym może świadczyć kilkustronicowy raport Benjamina H. Philipsa, amerykańskiego konsula w Curaçao za okres maj – sierpień 1797. W raporcie dotyczącym jedynie rejonu południowych Indii Zachodnich, można było przeczytać o kilkudziesięciu amerykańskich statkach handlowych zajętych przez francuskich kaprów i uznanych za zgodne z prawem pryzy[75]. W raporcie zostały także podkreślone okrucieństwa Francuzów wobec amerykańskich załóg. Odbieranie im własności prywatnej, a często także ubrań, otwieranie prywatnych listów, pobicia, czy grożenie śmiercią, to tylko niektóre ze zbrodni, których mieli się dopuszczać francuscy kaprzy.[76] Wspomniane grabieże, czy raczej ich opisy, przyniosły jednak pewien pozytywny skutek. Publikowane w największych amerykańskich gazetach listy nieszczęsnych kapitanów zajętych jednostek, czy dyplomatów zmuszonych przyglądać się niedoli swoich współobywateli, zmieniały nastawienie społeczeństwa do wojny. Kupcy chcąc chronić swoją własność, zwracali się do rządu z propozycjami partycypowania w kosztach budowy okrętów dla Marynarki Wojennej, wyrażali także chęć uzbrajania własnych jednostek, co moim zdaniem znacząco przyspieszyło prace legislacyjne w Kongresie nad ustawą, umożliwiająca podejmowanie takich działań. Ostatecznie, akt prawny regulujący powyższe kwestie został wydany 25 czerwca 1798 roku. „*Ustawa upoważniająca jednostki kupieckie Stanów Zjednoczonych do obrony przed francuskimi grabieżami*"[77], przyznawała załogom amerykańskich jednostek kupieckich prawo do obrony i oporu oraz przeciwstawienia się każdej próbie zajęcia lub przeszukania ich statku. Prawo to nie było jednak bezwarunkowe, wprowadzono bowiem szereg okoliczności, których wystąpienie musiało zaistnieć by kapitan danej jednostki mógł skorzystać ze swego prawa. Po

[73] Letters of marque – inna nazwa listu kaperskiego.
[74] uzbrojona jednostka francuska definiacja za: *An Act for More Effectually to Protect the Commerce and Coast of the United States*, [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War…*, s. 87.
[75] Po zajęciu pryzu, konieczne było przeprowadzenie procedury legalizacyjnej. Rozpoczynała się ona od wniesienia wniosku do sądu admiralicji, który podczas następujących później obrad, ustalał czy zajęte jednostka należy do kategorii, tych których zajmowanie zostało dopuszczone przez prawo. Następnie ocenie podlegał sam sposób zajęcia, oraz następnie traktowania jeńców. Gdy stwierdzono spełnienie wszystkich tych kategorii, orzekano, że pryz został zajęty zgodnie z prawem, a załodze okrętu, która dokonała zajęcia przysługiwało pryzowe; zob. szerzej: D. Petrie, *The Prize Game: lawful looting on the high seas in the days of fighting sail*, Annapolis 1999.
[76] Consular's Letters Respecting Caprures by the French, [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, s. 22 – 27.
[77] Tytuł orginalny – Act authorizing defence of merchant vessels of the United States against French Depradations"

pierwsze, statek musiał być wyłączną własnością obywatela lub obywateli Stanów Zjednoczonych. Tym samym wyłączano spod działania ustawy jednostki należące do spółek wielonarodowych czy stanowiące współwłasność obywateli USA i innego państwa. Poza tym zgodnie z tytułem, prawo obrony i oporu, mogło być stosowane jedynie wobec działań nieporządnych, których dopuszczały się załogi jednostek pływających pod banderą francuską.[78] Moim zdaniem to ostatnie obostrzenie wraz z zapisem, by nie podejmować działań obronnych wobec prób przeszukania czy zajęcia, podejmowanych przez jednostki należące do państw, z którymi Stany Zjednoczone były ówcześnie w przyjaznych realacjach, wprowadzono by nie powodować incydentów, które mogłyby doprowadzić do pogorszenia relacji z Wielką Brytanią. Trudno bowiem wskazać jednostki innych państw niż Anglia, z którymi Stany Zjednoczone były w przyjaźni, a które dopuszczały się aktów niezgodnych z prawem i traktami wobec jednostek amerykańskich. W przypadkach gdyby doszło do incydentów z udziałem jednostek państw zaprzyjaźnionych, amerykański ustawodawca zakładał optymistycznie, że byłby to „nieporozumienia", które możnaby było wyjaśnić na drodze dyplomatycznej.

Wyżej omówiona ustawa wprowadzała również bardzo precyzyjne przepisy dotyczące „salvage", czyli pryzowego, które miel otrzymywać członkowie załóg amerykańskich okrętów wojennych, które odzyskały zajęty przez uprzednio przez Francuzów statek handlowy. Zgodnie z zapisem ustawy, załoga taka była uprawniona do pryzowego w wysokości od 1/8 do maksymalnie ½ wartości odzyskanego statku i jego ładunku. Dokładna wysokość stawki, miała być określana na mocy porozumienia między kapitanem okrętu, który statek odzyskał a właścicielem odzyskanej jednostki. W przypadku niemożności uzgodnienia stawki w drodze porozumienia, należało powołać rzeczoznawcę, który szacował wartość statku i ładunku, a wysokość kwoty, którą otrzymywali zdobywcy determinował wyrok sądowy.[79] Możnaby więc powiedzieć, że kwestia pryzowego w takich przypadkach była uregulowana w sposób na tyle precyzyjny, że uniemożliwiał wszelkie nadużycia. Jak miała jednak pokazać praktyka, nawet najbardziej precyzyjny zapis ustawy ulega zmianom, w zależności od tego kto go interpretował.

Poza tym, że kupcom pozwolono uzbrajać własne jednostki, umożliwiono im także partycypowanie w dozbrajaniu Marynarki Wojennej swojego kraju. Po koniec czerwca 1798 roku przed Kongresem znalazła się ustawa zgodnie, z którą kupcy z największych miast amerykańskich – Filadelfii, Bostonu, Nowego Jorku i Baltimore mieli przeprowadzić zbiórkę

[78] Act authorizing defence of merchant vessels of the United States against French Depradations [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, s. 135 – 136.
[79] Act authorizing defence of merchant vessels of the United States against French Depradations [w:] *Tamże*, s. 136.

pieniędzy w celu zbudowania 4 fregat o sile ognia co najmniej 32 działa każda, a kupcy z mniejszych miast mieli pozyskać środki na budowę mniejszych jednostek.[80] Warto zaznaczyć, że inicjatywa wydania nowego prawa wyszła od samych obywateli, którzy potraktowali budowę okrętów jako swój patriotyczny obowiązek. Kiedy nowe przepisy weszły w życie i rozpoczęto przeprowadzanie zbiórek pieniędzy, nie wzięcie w nich udziału przez wpłacenie choćby najmniejszej kwoty było traktowane jako brak zaangażowania w sprawy kraju. Listy subskrybentów były publikowane w gazetach ogólnokrajowych i lokalnych, a znalezienie się na nich było powodem do dumy. Ostatecznie zdecydowano też, że budowa okrętów przez kupców, będzie traktowana jako forma pożyczki dla państwa.

Najszybciej kwestę na ten cel przeprowadzono w Bostonie. Już 5 lipca 1798 roku w „*Claypool's American Daily Advertiser*" opublikowana została lista subskrybentów zbiórki na budowę okrętu. W sumie udało się zebrać 120 tys. dolarów, a największą kwotę przekazał William Phillips, wpłacając aż 10000 dolarów. Dodatkowo organizatorzy mieli nadzieję, że uda im się zebrać w sumie 150 tys. dolarów, co wraz z 50 tys. przekazanymi przez Legislatywę i 50 tys. przekazanymi przez Gubernatora dawało kwotę 250 tys. dolarów.[81] Zebranie tak ogromnej kwoty dawało nadzieję, na spektakularny sukces w zakresie obywatelskiej inicjatywy budowy okrętów. Niemal równie szybko, przeprowadzona została zbiórka w Filadelfii, gdyż już 17 lipca 1798 roku, działający w imieniu Komitetu budowy okrętu – Thomas Fitzsimons, zawarł umowę na zakup drewna na okręt z John T. Morganem. Przeprowadzanie dostawy planowano sfinalizować w ciągu 3 miesięcy, tak że zgodnie z przewidywaniami, około 1 listopada miały rozpocząć się pierwsze prace związane z budową okrętu.[82]

Początkowo w ogóle nie planowano powoływania oddzielnego Departamentu odpowiedzialnego za Marynarkę Wojenną, uznając, że tak niewielką ilość okrętów jaką dysponowały Stany Zjednoczone ówcześnie, może być zarządzana przez Departament Wojny. Być może ten plan udałoby się wcielić w życie, gdyby nie osoba Sekretarza Wojny – Jamesa McHenry'ego. Zdaniem wielu amerykańskich historyków, z Michaelem Palmerem na czele twierdzi, że McHenry, nie posiadał żadnych kompetencji, czyniących go zdolnym do kierowania Marynarką Wojenną, co zdaniem wspominanego autora miało być również jedną z przyczyn decyzji o zwieszeniu budowy 3 z 6 fregat[83], o czym już wspominałam. Z czasem

[80] Letter to Thomas Fitzsimons from Secretary of the Navy [w:] *Tamże*, s. 143.
[81] Regarding subsbription for building Vessel in Boston [w:] *Tamże*, s. 168.
[82] Agreement between John T. Morgan and Thomas Fitzsimons for a timber for firgate Philadelphia, *[w] Tamże*, s. 215.
[83] M.A. Palmer, *Stoddert's War. Naval Operations during the Quasi – War with France 1798 – 1801*, University of South Carolina 1987, s. 7.

niekompetencja McHenry'ego stała się przyczyną jego konfliktu z dowódcami okrętów, weteranami wojny o niepodległość, którzy otwarcie zwrócili się do Prezydenta żądając usunięcia ze stanowiska nieudolnego Sekretarza.[84] Prezydent John Adams początkowo opierał się tym naleganiom, jednak w końcu im uległ i 30 kwietnia 1798 roku, specjalną ustawą Kongresu został ustanowiony Departament Marynarki Wojennej. Warto zaznaczyć że, sama ustawa o powołaniu Navy Department, została przyjęta przez Senat już 16 kwietnia 1798, jednak kiedy 25 kwietnia trafiła ponownie do Izby Reprezentantów, rozgorzała zajadła dyskusja. Przeciwnicy ustanowienia oddzielnego Departamentu odpowiedzialnego za Marynarkę Wojenną, odwoływali się do najtrafniejszego, ich zdaniem, argumentu ekonomicznego, twierdząc, że powołanie takiego urzędu będzie niepotrzebnym marnowaniem państwowych pieniędzy, których przecież Stany Zjednoczone nie miały w nadmiarze, a dodatkowo amerykańska Marynarka Wojenna była zbyt mała, aby konieczne było tworzenie dla jej potrzeb oddzielnego Departamentu. Ostatecznie we wspomnianym już głosowaniu, które miało miejsce 30 kwietnia, ustawa przeszła większością zaledwie 6 głosów[85], co moim zdaniem jednoznacznie wskazuje na to jaki klimat polityczny towarzyszył jej uchwaleniu. Musiał jednak minąć kolejny miesiąc nim nowe prawo zostało wprowadzone w życie i swój urząd objął pierwszy w historii Stanów Zjednoczonych Sekretarz Marynarki Wojennej – Benjamin Stoddert.[86] Opóźnienie pod tym względem wynikało nie z opieszałości administracji, czy braku chęci do wdrożenia ustawy, ale z problemów ze znalezieniem odpowiedniego kandydata. Już w dzień po uchwaleniu *An Act Establishing Navy Department*, stanowisko głowy Departamentu, zaproponowano George'owi Cabotowi[87], Federaliście z Massachussetts, a 11 maja Senat przyjął jego nominację. Cabot nie był jednak zainteresowany objęciem urzędu i nominację odrzucił. Wobec tego trzeba było szukać dalej. Drugi wybór padł na przywołanego już Benjamina Stodderta, wpływowego Federalistę ze stanu Maryland. Gorącym orędownikiem jego kandydatury był Sekretarz Stanu – Timothy Pickering, który zdaniem Michael A. Palmera, wiedząc, że w ówczesnych okolicznościach politycznych, współpraca

[84] *Tamże*.
[85] *Tamże*, s. 8.
[86] Letter to Secreatary Benjamin Stoddert from Secreatary Pickerikng, [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, s. 78.
[87] George Cabot (1752 – 1823) – amerykański kupiec z Bostonu, z sukcesami zajmujący się również polityką. Był członkiem partii Federalistów. W 1775 roku, rozpoczął swoją polityczną karierę, zostając członkiem Prowincjonalnego Kongresu kolonii Massachusettes, następnie zaś był delegatem stanu na Konwencję Konstytucyjną roku 1777 i później w roku 1787. Na początku lat 90. został wybrany Senatorem. W 1798 roku zaproponowano mu stanowisko Sekretarza Marynarki Wojennej, jednak jak wspomniano w tekście głównym, odmówił przyjęcia nominacji; zob. szerzej: http://bioguide.congress.gov/scripts/biodisplay.pl?index=c000009 (15.02.2015).

miedzy oboma Departamentami będzie nieodzowna, widział na czele Departamentu Marynarki Wojennej, człowieka którego znał i co ważniejsze, któremu ufał.[88] Obowiązki nowo powołanego urzędnika określono jako *Wykonywanie każdego rozkazu, który otrzyma od Prezydenta Stanów Zjednoczonych, w zakresie zakupu sprzętu, narzędzi i materiałów, a także konstruowania, uzbrojenia i wyposażenia okrętów wojennych, jak również innych zadań związanych z funkcjonowaniem Marynarki Wojennej Stanów Zjednoczonych*.[89] Sekretarz Marynarki Wojennej uzyskiwał również szerokie kompetencje w zakresie mianowania podległych mu urzędników. Sam decydował o tym ilu i jakiego rodzaju urzędników powołać, oraz jaki będzie zakres kompetencji każdego z nich. Dodatkowo każdy nowo mianowany Sekretarz, był obowiązany do przejęcie od poprzednika wszystkich dokumentów Departamentu, za pokwitowaniem, a w momencie zakończenia urzędowania, ustępujący Sekretarz przygotowywał pełne sprawozdanie dotyczące spraw Departamentu i przekazywał je swojemu następcy. Jego uposażenie miało wynosić trzy tysiące dolarów rocznie, wypłacane w ratach kwartalnych ze Skarbu Stanów Zjednoczonych.[90] Jak miało się okazać największa ilość obowiązków Sekretarza, stanowiły te, które ustawa określała jako *wykonywanie innych zadań związanych z funkcjonowaniem Departamentu Marynarki Wojennej*.

Nim jednak powołano urząd Sekretarza Marynarki Wojennej, sprawami floty jak już wspomniałam, zajmował się Sekretarz Wojny – James McHenry. Mimo zarzucanej mu tak przez jemu współczesnych, jak i historyków niekompetencji, to właśnie on był inicjatorem wielu przedsięwzięć związanych z flotą, które miały zaowocować w późniejszym okresie. Ciekawy jest moim zdaniem okres między końcem maja 1798 a 19 czerwca 1798 roku, kiedy to istniał pewien system dwuwładzy w sprawach związanych z Marynarkom Wojenną. Nowopowołany Sekretarz mimo formalnego objęcia urzędu, złożył przysięgę urzędniczą dopiero 19 czerwca. Wobec tego wszystkie decyzję i polecenia od niego pochodzące miały charakter nieoficjalny, co sam w nich zaznaczał.[91] Wszystkie zaś oficjalne dokumenty wydawał Sekretarz Wojny. Wielu amerykańskich historyków tłumaczy faktem, że McHenry był przekonany, ze wkrótce uda mu się przekazać niedogodne dla niego obowiązki związane z flotą Stoddertowi, to iż wydawane przez niego instrukcje miały charakter bardzo ograniczony i zostały zawężone jedynie do kwestii absolutnie niezbędnych, których nieuregulowanie

[88] M. A. Palmer, *Dz. Cyt.*, s. 9.
[89] An Act Estblish an Executive Department to be denominated Department of the Navy [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, s. 59
[90] An Act Estblish an Executive Department to be denominated Department of the Navy [w:] *Tamże*, s. 60.
[91] Zob. m.in. Letter to Jeremiah Yellot, Navy Agent, Baltimore from Secretary of the Navy [w:] *Tamże*, s 123.

mogłoby pociągnąć za sobą poważne konsekwencje[92], takie jak zabezpieczenie czy zaprowiantowanie okrętów, rozpoczęcie akcji werbunkowych tam gdzie było to możliwe. Moim zdaniem teza ta wydaje się być bardzo prawdopodobna, zwłaszcza, że Stoddert wkrótce po objęciu stanowiska, szybko dostrzegł tymczasowość rozwiązań dotychczas przyjętych i konieczność znacznego ich poszerzenia, zwłaszcza w kontekście uprawnień dowódców poszczególnych jednostek, czy wyznaczonego im geograficznego terenu działania, o tym jednak w dalszej części rozdziału.

Lipiec i sierpień 1797 roku były czasem intensywnych prac legislacyjnych mających za zadanie uregulowanie najbardziej podstawowych kwestii związanych z funkcjonowaniem Marynarki Wojennej. 1 lipca 1797 roku, został wydany *An Act Providing for Naval Armament*. Dokument ten w bardzo szczegółowy sposób regulował to, co dziś nazwalibyśmy warunkami socjalno – płacowymi w Marynarce Wojennej i moim zdaniem był rewolucyjny w swoich założeniach. W pierwszej części aktu, bardzo szczegółowo uregulowano kwestię składu osobowego załóg okrętów poszczególnych rozmiarów, oraz wyraźnie określono, którzy oficerowie mogli być wybierani przez kapitana, by następnie otrzymać mianowanie z podpisem prezydenckim, a których mianowanie spoczywało wyłącznie w gestii Prezydenta. [93] Warto zaznaczyć, że w niemal każdym przypadku Prezydent mianując dowódców polegał na opinii Sekretarza Marynarki Wojennej i powierzał stanowiska zasugerowanym przez niego osobom. Zasadniczo, podczas swoich badań, spotkałam się jedynie z jednym przypadkiem, w którym John Adams odmówił podpisania nominacji wskazanych przez Stodderta osób. Doszło do tego w lipcu 1799 roku, a sprawa dotyczyła dwóch poruczników, który mieli służyć na pokładzie *USS Constitution* – Talmana i Dubela. Prezydent stanowczo odmówił złożenia podpisu pod ich nominacjami, tłumacząc iż nie udało mu się poznać ani jednego człowieka, który o dwóch wspomnianych Panach miałby coś pozytywnego do powiedzenia[94]. Jak jednak pokazała praktyka, Ci z kapitanów, którzy swoją postawą zasłużyli sobie na uznanie najwyższych władz państwowych, mieli znacznie większą swobodę w doborze kadry oficerskiej, niż wskazywałaby na to ustawa.

Kolejne sekcje dokumentu poruszały niezwykle ważna kwestię wynagrodzenia (żołdu), które mieli otrzymywać poszczególni członkowie załogi. Zagadnienie to prezentowało się w

[92] M. A. Palmer, *Dz. Cyt.*, s. 16.
[93] An Act Providing for Naval Armament, [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War*, t. 1, s. 7
[94] Letter to Secretary of the Navy from President John Adams (5 VII 1799), [w:] *Tamże*, s. 466.

sposób następujący: *kapitan otrzymywał 75 dolarów miesięcznie i 6 racji*[95] *dziennie, oficerowie (porucznicy) 40 dolarów miesięcznie i 3 racje dziennie, kapelan – 40 dolarów miesięcznie i 2 racje, nawigator – 40 dolarów miesięcznie i 2 racje, chirurg okrętowy – 50 dolarów i 2 racje, intendent – 40 dolarów miesięcznie i 2 racie, bosman – 20 dolarów miesięcznie i 2 racje, kanonier – 20 dolarów i 2 racje, żaglomistrz – 20 dolarów i 2 racje (...).*[96]

Akt zezwalał na zmianę wysokości żołdu podoficerów, marynarzy i Marines przez Prezydenta Stanów Zjednoczonych, jeżeli zaszłaby taka potrzeba. Ogólnie stawka żołdu marynarza z kategorii able seaman[97] wynosiła 17 dolarów, natomiast ordinary seaman[98] i landsman[99], a także w późniejszym okresie chłopców okrętowych, była zależna od zasług i wahała się między 5 a 12 dolarów.[100] Można więc stwierdzić, że stawki płac w Marynarce Wojennej były stosunkowo wysokie i pozwalały zapewniać godny byt zarówno marynarzowi, jak i jego rodzinie. W dalszej części „Act Providing…" w bardzo szczegółowy sposób określono z czego powinny składać się posiłki marynarzy podczas rejsu. Zgodnie, więc z zaleceniem Kongresu – menu na okręcie miało wyglądać, w sposób następujący:

Poniedziałek – 1 funt chleba, 1 funt wieprzowiny, pół pinty grochu lub fasoli, 4 uncje sera

Wtorek – 1 funt chleba, 1,5 funta wołowiny, 1 funt ziemniaków lub rzepy i pudding

Środa – 1 funt chleba, 2 uncje masła lub zamiast tego 6 uncji melasy, 4 uncje sera i pół pinty ryżu

Czwartek – 1 funt chleba, 1 funt wieprzowiny, i pół pinty grochu lub fasoli

Piątek – 1 funt chleba, 1 funt solonych ryb, 2 uncje masła lub uncja oleju, 1 funt ziemniaków

Sobota – 1 funt chleba, 1 funt wieprzowiny, pół pinty grochu lub fasoli, 4 uncje sera

Niedziela – 1 funt chleba, 1,5 funta wołowiny, 0,5 pinty ryżu.[101]

---

[95] racja – wydawana w systemie dziennym, ilość pożywienia przewidziana dla jednego żołnierza/marynarza; za: *Mała Encyklopedia Wojskowa*, ed. J. Urbanowicz, t. III, Warszawa 1971, s. 5.

[96] An Act Providing for Naval Armament, [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War*, t. 1, s. 7

[97] able seamen – termin tłumaczony najczęściej jako starszy marynarz. Do kategorii tej zaliczano przede wszystkim marynarzy, który mieli doświadczenie w służbie i mogli wykonywać prace na okręcie bez konieczności przeszkolenia, mogli również szkolić swoich mniej doświadczonych kolegów.

[98] ordniary seamen – maryanrze z minimalnym lub w ogóle nie posiadajacy doświadczenia.

[99] landsman – najniższa kategoria marynarzy tożsama z tzw. szczurami lądowymi. Były to osoby, które nie posiadały żadnego doświadczenia związanego z morskim rzemiosłem.

[100] Nie ustalenie sztywnej kwoty wynagrodzenia dla marynarzy z kategorii landsman i chłopców okrętowych związane było z ich brakiem doświadczenia w marynarskim rzemiośle. Dlatego też przez pierwsze tygodnie na morzy, marynarze z wyżej wymienionej kategorii musieli uczyć się od swoich bardziej doświadczonych kolegów i nabierać wprawy. W zależności od tego, jak szybko uczyli się nowego fachu, otrzymywali dostosowane indywidualne wynagrodzenie.

[101] An Act Providing for Naval Armament, [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War*, t. 1, s. 8.

Jak wyraźnie widać posiłki spożywane przez marynarzy nie miały być zbyt wyszukane, zapewniły jednak witaminy niezbędne by uniknąć szkorbutu, oraz miały wystarczającą wartość kaloryczną, by zaspokoić zapotrzebowanie energetyczne dorosłego, ciężko pracującego mężczyzny.

Dodatkowo Akt Kongresu z 1 lipca 1797 roku, gwarantował świadczenie tym spośród członków załogi okrętów wojennych, którzy podczas służby zostali trwale okaleczeni w sposób uniemożliwiający im powrót do służby. Wysokość takiego świadczenie miała zostać ustalona przez Prezydenta, zastrzeżono jednak, że nie mogła ona przekraczać połowy miesięcznego żołdu otrzymywanego w czasie służby.[102] Wszystkie wyżej wymienione przywileje i prawa przyznane marynarzom, sprawiały, że zawód ten stał się niezwykle intratny. Regulacje wprowadzone w U.S. Navy, w tym zakresie, daleko wyprzedzały te które obowiązywały ówcześnie we flotach innych krajów. Potwierdzeniem, tej tezy może być fakt, że marynarze służący pod innymi banderami, bardzo chętnie zaciągali się na okręty amerykańskie. Przodowali w tym zwłaszcza marynarze brytyjscy, którzy nad wyraz chętnie porzucali służbę u Jego Królewskiej Mości Jerzego III, by służyć pod gwieździstą banderą Stanów Zjednoczonych.[103]

Równolegle do prac legislacyjnych trwały przygotowania do wyjścia w morze pierwszych amerykańskich okrętów wojennych. W marcu 1797 roku, Kongres przyjął uchwałę przyznającą środki na dokończenie budowy 3 z 6 fregat, których budowę rozpoczęto na podstawie *Naval Act* z 1794 roku.[104] Jednak w ciągu 1797 roku zwodowane zostały 3 fregaty, z 6 zwanych kongresowymi, których budowę usankcjonował Naval Act z 1794 roku. Jako pierwszy z falami zetknął się *USS United States*, co miało miejsce 10 maja 1797 roku. Na dowódcę okrętu symbolu wybrano kapitana Johna Barry'ego[105], weterana wojny o niepodległość Stanów Zjednoczonych i zdolnego dowódcę.[106] Niestety podniosła chwila wodowania została przyćmiona przez przykry wypadek. Okręt został uszkodzony na tyle

[102] *Tamże*.
[103] W związku z trudnymi warunkami panującymi w Royal Navy, a także z powodu przymusowego charakteru poboru, marynarze brytyjscy niezwykle chętnie, bez wiedzy i zezwolenia swych zwierzchników, niezwykle chętnie zamienili służbę na okrętach Jego Królewskiej Mości, na służbę w U.S. Navy. Jak już wspominałam, co do zasady oficerom werbunkowym z amerykańskich okrętów, nie było wolno werbować cudzoziemców , jednak w przypadku Brytyjczyków, władających tym samym językiem i zachowujących się w podobny sposób, stwierdzenie, że werbownik ma do czynienia z cudzoziemcem nastręczało wielu trudności. Brytyjczycy jednak niełatwo rezygnowali z poszukiwania dezerterów, co z kolei prowadziło do nieporozumień i incydentów z udziałem okrętów obu państw; zob. szerzej: D. Brunsman, *The Evil Necessity. British Naval Impressment in the Eighteenth – Century Atlantic World*, University of Virginia Press 2013, s. 171 – 209.
[104] R. G. O'Connor, *Dz. Cyt.*, s. 66.
[105] Portret Johna Barry'ego – zob. rys. 1 Aneks.
[106] Letter to Captain John Barry from Secretary of War (30 VIII 1797), [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War*, t. 1, s. 16.

poważnie, że naprawy ciągnęły się do 30 sierpnia tego samego roku. Dopiero wtedy możliwe było kontynuowanie prac umożliwiających wyjście fregaty w morze. Dowódca United States otrzymał rozkaz wzięcia balastu i oczekiwania w na przysłanie dział.[107] Okręt kapitana Barry'ego były niezwykle nowoczesny. Miał 1500 ton wyporności, długość 53 metry, szerokość 13, 3 metra i zanurzenie 4,4 metra. Osiągał prędkość maksymalnie 13 węzłów (20 km/h) a jego poszycie zostało pokryte blachą miedzianą.[108] W owym czasie była to technologia rewolucyjna, znacznie przedłużająca możliwość użytkowania okrętu. Zastosowanie miedzi na poszyciu utrudniało osadzanie się szlamu, mułu, czy innych morskich zanieczyszczeń na dnie okrętu. Dodatkowo miedź w odróżnieniu od żelaza nie podlegała procesowi korozji, a utlenianie, na które była podatna nie przebiegało tak szybko jak korozja.

Jeszcze w tym samym roku zwodowana została kolejna z amerykańskich fregat – *USS Constellation*. Jeszcze nim okręt zszedł na fale, powołano jego dowódcę. Został nim 42. letni Thomas Truxtun – bohater wojny o niepodległość Stanów Zjednoczonych, uważany za najzdolniejszego dowódcę swoich czasów. Fakt, że dowodzenie nad *USS Constellation*, która jak się później okazało była jednym z pierwszych okrętów U.S. Navy, które wyszły w morze, Michael Palmer nazywał „swoistą ironią."[109] Przywołany autor wskazywał bowiem, na wcześniejszą karierę Truxtuna, która w czasie wojny o niepodległość dowodził jedynie okrętami kaperskimi i nie darzył Continental Navy szczególnym szacunkiem, a o swoich odczuciach w tym zakresie mówił otwarcie i bez ogródek. Jednocześnie jednak Truxtun był uznawany za jednego z najzdolniejszych żeglarzy swoich czasów. Jako jeden z pierwszych Amerykanów wyruszył z misją handlową do Chin, a ponadto znany był również jako mistrz nawigacji opartej na obserwacji ruchu słońca, gwiazd i księżyca, oraz autor wydanej w 1797 roku publikacji poświęconej zasadom tworzenia i wykorzystania kodów sygnałowych.[110] Można więc zaryzykować stwierdzenie, że pomimo braku doświadczenia w służbie państwowej, Thomas Truxtun wydawał się być jednym z najlepszych możliwych wyborów. Zdaniem historyka amerykańskiej Marynarki Wojennej, Edwarda L. Beacha, *Truxtun był znany jako kapitan, który nigdy nie zawiódł pokładanego w nim zaufania, a osoby i mienie powierzone jego pieczy miało zapewnione bezpieczeństwo. Znany był również z szybkości swoich reakcji w sytuacjach kryzysowych, dobry nawigatora, a za swe przymioty darzony był*

[107] Letter to Captain John Barry from Secretary of War (30 VIII 1797), [w:] *Tamże.*
[108] *Dictionary of American Naval Fighting Ships*, red. J.L. Mooney, t VII, Washington 1981, s. 413 – 417.
[109] M. A. Palmer, *Dz. Cyt.*, s. 25.
[110] M. A. Palmer, *Dz. Cyt.*, s. 26

powszechnym szacunkiem.[111] Po takiej rekomendacji nie pozostaje mi nic innego, jak zgodzić się z przytoczoną powyżej opinią i po raz kolejny powtórzyć, że Truxtun był na swe stanowisko jednym z najlepszych możliwych wyborów.

Przed zwodowaniem okrętu Truxtun udał się do Baltimore, gdzie znajdowała się fregata i rozpoczął energiczne prace przygotowawcze.[112] Jego działania wspomagał konstruktor okrętów i architekt morski – Joshua Humphreys. Ich wysiłki doprowadziły do przyspieszenia zwodowania okrętu, co nastąpiło 7 września 1797 roku o godzinie 9 wieczorem. Dumny kapitan pisał do Joshui Humpherysa, *było to najwspanialsze wodowanie jakie w życiu widziałem, a dzięki podjęciu wszelkich środków ostrożności obyło się bez najmniejszego wypadku.*[113] *USS Constellation* miał 1200 ton wyporności, długość 50 metrów, szerokość 12 metrów, znużenie 4,1 metra. Był też niezwykle szybki i dlatego zyskała sobie przydomek „jankeskiego konia wyścigowego"(Yankee Race Horse) i podobnie jak *United States* miała pokryte miedzią poszycie.[114]

Ostatnią ze zwodowanych w 1797 roku fregat był *USS Constitution*. Nastąpiło to 21 października 1797 roku. Dowódcą okrętu został kapitan Samuel Nicholson, weteran wojny o niepodległość, znany głównie z tego, iż był oficerem na okręcie *Bonhomme Richard* dowodzonym przez słynnego Johna Paula Jonesa. Czasy największej chwały Nicholson miał już jednak dawno za sobą. W chwili, gdy zapadła decyzja o jego mianowaniu, Nicholson miał 55 lat i był statecznym ojcem rodziny, o znaczących koneksjach wynikających z faktu, że jego bratanica wyszła za Alberta Gallataina, a dwóch braci kapitana mogło poszczycić się rozległymi znajomościami i robiło błyskotliwą karierę polityczną. Ani jednak koneksje, ani powiązania polityczne, ani też majątek, nie mogły dla kapitana Marynarki Wojennej stanowić ekwiwalentu szacunku marynarzy i oficerów, ani umiejętności żeglarskich czy oszczędnego sposobu gospodarowania powierzonym mieniem. Niestety żadnej z tych ostatnich czterech cech kapitan Nicholson nie posiadał i to właśnie z tego powodu Stephen Higginson, James Lowell i Sekretarz Skarbu, odradzali Prezydentowi jego nominacje.[115] Adams jednak zdecydował inaczej.

W odróżnieniu od swego kapitana, *USS Constitution* był jednym z najwspanialszych okrętów, jakie U.S. Navy posiadała wtedy i jeszcze długo później. Miał wyporności 2200 ton, długości

---

[111] E. L. Beach, *Dz. Cyt.*, s. 37.
[112] Letter to Captain Thomas Truxtun from Secretary of War, [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War,* t. 1, s. 6.
[113] Letter to Joshua Humphreys from Captain Thomas Truxtun, [w:] *Tamże*, s. 17.
[114] http://www.hazegray.org/danfs/frigates/constell.htm (12.03.2015).
[115] M. A. Palmer, *Dz. Cyt.*, s. 45.

53 metry, szerokości 13,3 metra i zanurzeniu 4,4 metra. Dzięki wyjątkowej twardości drewna, z którego został wykonany, od którego kule miały odbijać się jak od stali, *USS Constitution* zyskał sobie przydomek „Żelaznobokiego" (Old Ironsides).[116]

Nim jednak okręty wyszły w morze musiało minąć jeszcze kilka kolejnych miesięcy. Tymczasem nadal pozostawało wiele spraw wymagających uregulowania. Jedną z nich było zagadnienie tak bardzo prozaiczne jak kwestia wyglądu mundurów Marynarki Wojennej. Regulacja w tej sprawie została wydana 24 sierpnia 1797 roku. Zasadniczo mundury oficerskie miały mieć kolor głęboko niebieski (deep blue)[117]. Zdobiły je liczne guziki, w kolorze złotym. Na ramionach umieszczane miały być epolety wskazujące na rangę noszącego. Wyjątek stanowił mundur chirurga okrętowego, który miał być w kolorze ciemnozielonym z czarną jedwabną podszewką. Kamizelka i bryczesy przy tym mundurze miały być w kolorze czerwony, w odróżnieniu od kamizelki i bryczesów pozostałych mundurów oficerskich, które miały być białe. Liczba złotych guzików i ich rozmieszczenie przy poszczególnych mundurach również były bardzo istotne. Wspominana regulacja bardzo szczegółowo systematyzowała tę kwestię, określająca np. że na mundurze kapitańskim powinny być 4 guziki na mankietach płaszcza (kurty), również 4 na kieszeniach, 9 na klapach i 1 na stojącym kołnierzu. Uregulowana została również kwestia wyglądu mundurów Piechoty Morskiej, na który miała składać się niebieska kurta z czerwonym pasem, błękitne spodnie wykończone czerwonym pasem i czerwona kamizelka.[118]

Jak więc widać z powyższych wzmianek, rok 1797 był bardziej czasem intensywnych prac ustawodawczych niż realnych działań wojennych, co w kontekście opisanych powyżej trwających negocjacji z Francją nie powinno szczególnie dziwić. Za kolejną z przełomowych dat w budowaniu U.S. Navy można pod tym względem uznać 16 maja 1797 roku, czyli dzień, w którym John Adams wygłosił słynne, przywoływane już przemówienie, którym Francuzi poczuli się tak bardzo urażeni i za które zażądali przeprosin ze strony amerykańskich ministrów. W przemówieniu owym, poza zarzutami pod adresem Francuzów, znalazł się również ustęp wskazujący na potrzebę opracowania planu kompleksowej budowy Marynarki Wojennej, na wypadek gdyby misja do Francji zakończyła się fiaskiem.[119]

Klęska paryskich negocjacji, spowodowała diametralną zmianę sytuacji i poglądów na U.S. Navy, wraz z nastaniem roku 1798. Na początku marca tegoż roku, Sekretarz Wojny wysłał do

---

[116] *Dictionary of American Naval Fighting Ships*, red. J.L. Mooney, t II, Washington 1977, s. 173 – 177.
[117] Mundury U.S. Navy w latach 1800 – 1808, zob. rys. 2 Aneks.
[118] Uniform Regulation issued by James McHenry (24 VIII 1797), [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War*, t. 1, s. 10 – 11.
[119] R. G. O'Connor, *Dz. Cyt.*, s. 65.

kapitana Thomasa Truxtuna, instrukcje werbunkowe. Prace przy *Constellation* były już na tyle zaawansowane, że można było zaokrętować na nim załogę. Na okręt poza oficerami i podoficerami i Marines miało zostać zaciągniętych 130 marynarzy. Instrukcje były bardzo szczegółowe w zakresie określania tego, kto mógł zostać zaciągnięty na okręt. Sekretarz McHenry ujął to w następujący sposób: *Poucz sowich oficerów, by nie zaciągali nikogo kto nie jest zdrowym i sprawnym mężczyzną, niech odrzucają tych, którzy chorują na szkorbut i gruźlicę. Powinieneś wyznaczyć chirurga, lub jego pomocnika by nadzorował zaciąg i odrzucał tych ze szkorbutem lub gruźlicą.*

Ci, których zaciągniesz muszą mieć skłonność do morza i muszą być werbowani dobrowolnie. Nie wolno Ci więc werbować pijanych, ani zmuszać ich siłą do służby

Nie może być zaciągnięty nikt kto ma mniej niż 5 stóp i 6 cali wzrostu (czyli około 155 cm), ani nikt młodszy niż 18 i straszy niż 40 lat. Muszą być oni zdrowi i krzepcy, mieć prawidłową postawę ciała i zdrowe kończyny, być wytrzymali na zmęczenie i mieć honor żołnierski.

Żadnych Murzynów, Mulatów i Indian, ani innych podejrzanych osobników, w tym cudzoziemców o nieuregulowanym statusie. Rekruci nie powinni mieć niezdrowych skłonności(...)[120]

Zacytowane instrukcje dla kapitana Truxtuna, stały się wzorem, powielanym przy wszystkich tego typu okazjach. Podstawowe zasady wyszczególnione w instrukcjach, wskazujące na stan zdrowia rekrutów, ich pochodzenie czy wynagrodzenie, były powielane we wszystkich wytycznych werbunkowych przez cały okres quasi – wojny. Zmienna we wszystkich instrukcjach była oczywiście liczba marynarzy zaciąganych na poszczególne okręty oraz stosunek ilości poszczególnych kategorii marynarzy, jednak najistotniejsze kwestie pozostawały niezmienne. Fakt, iż żeglarze musieli być ludźmi sprawnymi i zdrowymi, nie wymaga dodatkowego komentarza. Wspinanie się na wanty, obsługa żagli czy wykonywanie codziennych obowiązków na okręcie wymagało siły i sprawności fizycznej. Co do wzmiankowanego w tekście instrukcji wieku potencjalnych marynarzy, bardzo szybko okazało się, że wprowadzone kategorie muszą zostać zmodyfikowane, ze względu na konieczność zatrudniania chłopców okrętowych. U progu XIX wieku praca dzieci była zjawiskiem normalnym, a jedynie nieliczni dostrzegali w niej coś niewłaściwego. Na okręcie wojennym, służba nastolatków czy kilkuletnich dzieci była traktowana jako nieodzowna. Po pierwsze podnoszono argument, że nikt tak jak małe dziecko nie sprawdzi się przy pracach

[120] Instructions for Captain Thomas Truxtun from Secretary of War, [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War*, t. 1, s. 42 – 44.

wymagających zręczności czy niewielkiego wzrostu. Kilkuletni chłopcy dostarczali proch kanonierom w czasie starcia, przenosili rozkazy od dowódcy do poszczególnych stanowisk czy też wykonywali prace porządkowe. Dodatkowo, jak zaznaczano w listach z epoki *Jest najlepszą polityką naszego kraju by kształcić dobrych marynarzy, obeznanych w swym rzemiośle.*[121] Zgodnie z tym argumentem im wcześniej chłopiec zaczął służyć na okręcie, tym większa była szansa, że uda się z niego zrobić dobrego marynarza. Zanim jednak uregulowano ustawowo kwestię zaciągu chłopców okrętowych, zaczęto stosować ją w praktyce. Już na początku września 1798 roku, Sekretarz Marynarki Wojennej pisał w listach do dowódców okrętów, że *Zaciąg kilku chłopców byłby użyteczny dla okrętów. Proszę więc byś zwerbował kilku, najlepiej będzie jeżeli na jedno działo będzie przypadał jeden chłopiec.*[122]

Szerszego wyjaśnienie wymaga natomiast punkt instrukcji odnoszący się do zakazu zaciągania cudzoziemców, Murzynów czy Mulatów. Jeżeli chodzi o te dwie ostatnie kategorie osób objętych zakazem zaciągu, niechęć do nich wynikała głownie z pobudek rasistowskich. Uznawano, że „Murzyn" nie może być dobrym marynarzem, ze względu na fakt iż nie ma naturalnych predyspozycji. W późniejszym okresie wojny z Francją, amerykańscy kapitanowie, którzy dokonywali zajęć jednostek kaperskich w rejonie Indii Zachodnich, których załogi złożone były wyłącznie lub w znacznej części z osób o czarnym kolorze skóry, uznawali ten fakt za przyczynę klęski swoich przeciwników. Pojawiały się pogardliwe opinie, że co prawda przeciwnik był liczniejszy, ale obsadę jego jednostek stanowili Murzyni, więc przewaga liczebna nie miała znaczenia. Niektóre z tych opinii, zwłaszcza w odniesieniu do zmagań z jednostkami z Santo Domingo czy Gwadelupy, znajdowały potwierdzenie w rzeczywistości. Trudno jednak upatrywać przyczyn takiego stanu rzeczy, w kolorze skóry wrogich marynarzy. Znacznie większe znaczenie miał fakt, iż byli to w większości wyzwoleńcy, niedawno uwolnieni, znający się na uprawie roli czy pracach gospodarskich. Bez odpowiedniego przeszkolenia, takie osoby nie mogły stać się od razu wytrawnymi kanonierami czy żeglarzami. Na przeszkolenie zaś potrzebny był czas, którego najczęściej nie było.

Problem zakazu zaciągania cudzoziemców, można rozpatrywać z wielu perspektyw. W XVIII i XIX wieku, nie istniały współczesne zakazy służby w obcym wojsku czy flocie, dlatego też służba najemnicza była czymś powszechnym. Sytuacja Stanów Zjednoczonych była jednak pod tym względem szczególna. Bardzo poważnym problemem, z którym musiały

[121] M.in. w: Letter to Captain Thomas Williams, in command of brig Norfolk, from Secretary of the Navy [w:] *Tamże*, s. 381.
[122] M.in. w: Letter to Captain Thomas Williams, U.S. Brig Norfolk, from Secretary of the Navy[w:] *Tamże*, s. 381.

zmagać się w owym czasie amerykańskie władze był i Impressment[123], czyli zabieranie, bardzo często przy użyciu siły, marynarzy z wojennych i handlowych jednostek Stanów Zjednoczonych na okręty Brytyjskie. Zaprzestanie podobnych działań przez stronę brytyjską było jednym z głównych punktów, w trakcie negocjowania traktatu Jay'a.

Nie bez znaczenie dla umocnienia tego punktu instrukcji, był również fakt wydania 13 listopada 1797 roku ustawy o cudzoziemcach oraz wydana nieco później ustawa o karaniu pewnych zbrodnii przeciwko Stanom Zjednoczonym. Zdaniem Jeffersona i skupionych wokół niego anty-federalistów, ustawa ta była „narzędziem wprowadzonym przez federalistów by skłonić społeczeństwo Amerykańskie do wrogości wobec Francji."[124] Moim zdaniem jednak, ustawa ta była pokłosiem afery Geneta i próbą zabezpieczenia się przed takimi sytuacjami na przyszłość. Wspomniany akt prawny, upoważniał Prezydenta Stanów Zjednoczonych wydania rozkazu aresztowania oraz deportowania z kraju cudzoziemców, pochodzących z państw, z którymi Stany Zjednoczone znajdowały się w stanie wojny. I nie można zaprzeczyć, że w okresie, w którym zostały wydane wspomniane ustawy, jednym państwem, z którym Stany Zjednoczone pozostawały we wrogich stosunkach była Francja.

W listopadzie 1798 roku do Instrukcji rekrutacyjnych wprowadzono zapis o konieczności sporządzania rysopisu rekrutów na wypadek gdyby zdezerterowali. Opis miał zawierać nazwisko, zawód oraz wygląd zewnętrzny rekruta, a także kopię złożonej przez niego przysięgi. Poza wspominanym już zabezpieczaniem finansowym ze strony dwóch poręczycieli było to dodatkowe zabezpieczenie, mające chronić Marynarkę Wojenną przed stratami, które mogłaby by ponieść w wyniku dezercji.[125]

Otrzymawszy instrukcje werbunkowe kapitanowie amerykańskich okrętów wojennych rozpoczęli rekrutację załogi. Nowych marynarzy pozyskiwano w punktach werbunkowych, zakładanych najczęściej w gospodach, domach gościnnych czy karczmach. Nowi rekruci mogli otrzymać od oficerów werbunkowych zaliczkę w wysokości dwumiesięcznego żołdu. By uniknąć sytuacji, w której nowo zwerbowany marynarz zdezerterowałby po wzięciu zaliczki, wprowadzono instytucje zabezpieczania na wypadek dezercji. Dwóch obywateli Stanów

---

[123] Impressment – przymusowe wcielanie marynarzy narodowości innych niż brytyjska do Royal Navy. Szczególnym upodobaniem brytyjscy oficerowi darzyli marynarzy z okrętów i statków handlowych amerykańskich, co stało się przyczyną narastania napięcia miedzy oboma narodami, a w ostatecznym rezultacie, stało się jedną z przyczyn wojny amerykańsko – brytyjskiej, która miała miejsce w latach 1812 – 1814, zob. szerzej: J. F. Zimmerman, *Impressment of American Seamen*, Columbia University 1925 (repint 1971).

[124] https://books.google.pl/books?id=qXeRALIwozgC&pg=PA21&dq=alien+and+sedition+acts&hl=pl&sa=X&ei=ivswVY2VO4n7asT6gcgO&ved=0CC8Q6AEwAg#v=onepage&q=alien%20and%20sedition%20acts&f=false

[125] Recruting Instructions from Seceretary of The Navy, Letter to Captain John Barry from Secretary of War (30 VIII 1797), [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War*, t. 1, s. 388.

Zjednoczonych musiało poświadczyć za marynarza, ze w razie jego ucieczki zwrócą pobraną zaliczkę. By zachęcić oficerów werbunkowych, do szybkiego i sprawnego przeprowadzania zaciągu, mięli oni zagwarantowane pełne pokrycie wydatków ponoszonych w czasie prowadzenia działalności, w okresie późniejszym wprowadzono również dodatkowe uposażenie dla „werbowników" w postaci 2 dolarów za każdego pozyskanego rekruta.[126] Stosunkowo szybki werbunek załóg w początkowym okresie istnienia U.S. Navy był związany z trudnościami, jakie w owym okresie przeżywali amerykańscy kupcy trudniący się dotychczas handlem morskim. Wielu z nich w związku z zagrożeniem ze strony francuskich kaprów zrezygnowało z prowadzonej działalności, bądź ograniczyło jej skalę. W związku z tym, wielu marynarzy zatrudnionych dotychczas na statkach kupieckich, pozbawionych źródła środków do życia, szukało zatrudnienia[127], a warunki zaciągu oferowane przez U.S. Navy, dawały szansę za zapewnienie godnego życia sobie i rodzinie.

Jednocześnie z prowadzeniem werbunku załóg na okręty już zbudowane, amerykańskie władze podjęły starania o zwiększenie liczby jednostek, którymi dysponowała nowopowstała U.S. Navy. 27 kwietnia 1798 roku, Kongres wydał prawo zatytułowane „Ustawa wprowadzająca dodatkowe zbrojenia dla dalszej ochrony handlu Stanów Zjednoczonych i w innych celach"[128]. Dokument ten upoważniał amerykańskiego Prezydenta do zbudowania, zakupu lub wydzierżawienia 12 okrętów, z których każdy mógł być uzbrojony w maksymalnie 22 działa, przyznając na ten cel 950 tysięcy dolarów. Dodatkowo ustawa dawała amerykańskiej głowie państwa możliwość mianowania dowódców dla tych jednostek bez konieczności zwracania się do Kongresu, jeżeli w chwili gdy dokonanie mianowania było konieczne nie trwała akurat sesja zgromadzenia prawodawczego.[129] Wprowadzenie ustawy znacznie usprawniało i przyspieszało tworzenie Marynarki Wojennej. Jeszcze na dwa dni przed jej wydaniem, będąc najwyraźniej pewnym, że nowe prawo zostanie przyjęte w Kongresie, Sekretarz Wojny rozkazał kapitanowi Thomas Truxtonowi i architektowi morskiemu Joshui Humphreysowi przeprowadzić oględziny statku Two Friends, by sprawdzić, czy jednostka ta może zostać przerobiona na okręt wojenny. Jeżeli zaś odpowiedź na tak zadane pytanie,

[126] Letter to Lieut. John Rodgers from Captain Thomas Truxtun (IV 1798) [w:] *Tamże*, s. 49.
[127] R. G. O'Connor, Dz. Cyt., s. 67.
[128] Tytuł orgnizalny: „An Act provide for additional armament for the futher protection of the trade of the United States and for other purposes"
[129] An Act provide for additional armament for the futher protection of the trade of the United States and for other purposes [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War,* t. 1, s. 58.

okazałby się twierdząca, sprawdzić ile dział mógłby potencjalnie nieść na swoich pokładach oraz jakie modyfikacje należałoby wprowadzić by przystosować go do celów wojskowych.[130]

Podobnych propozycji sprzedaży statku handlowego, by przygotować go do celów wojskowych po wydaniu wspomnianej wyżej ustawy pojawiło się znacznie więcej. Niektórzy z kupców czy armatorów przedkładali władzom swoje oferty ze względów czysto ekonomicznych, inni upatrywali w takim działaniu realizacji swojej powinności wobec ojczyzny. Jak pokazała przyszłość większość z tych jednostek okazała się całkowicie nie nadawać dla celów Marynarki Wojennej. Inaczej było w przypadku statku *Adrianna*, który Stany Zjednoczone zakupiły 3 maja 1798 roku od Setha Bartona z Baltimore, a która to jednostka po wcieleniu do U.S. Navy została przemianowana na *USS Baltimore*. Był to niewielki trójmasztowy bryg, o długości 130. stóp i 19 cali, zbudowany w 1795 roku.[131] Takie właśnie niewielkie okręty, idealnie nadające się do walki z jednostkami kaperskimi, miały okazać się najbardziej przydatne dla amerykańskiej Marynarki Wojennej w czasie quasi – wojny amerykańsko – francuskiej. W okresie między majem a czerwcem 1798 roku, amerykańskie władze zdecydowały się na zakup dwóch kolejnych statków, które miały zostać przerobione na okręty wojenne. Były to *Ganges,* nabyty 3 maja 1798 roku za kwotę 58 tysięcy dolarów, oraz statek *Montezuma*, zakupiony 26 czerwca 1798 roku, za 28 tysięcy dolarów. Były to jednostki, zdolne nieść dwadzieścia kilka dział, szybkie i zwrotne, mogące pełnić funkcje patrolowe. Wszystkie zakupione jednostki były dodatkowo stosunkowo nowe, Adrianna i Montezuma zostały zbudowane w 1795 roku, a Ganges w 1796. Ich przeznaczeniem miały być rejsy transatlantyckie, stąd tez nabywcy mogli oczekiwać, że okręty te będą odznaczać się wytrzymałym kadłubem i dobrą szybkością żeglugi. Również na początku maja, został zakupiony Hambourgh Packet, kupiecki statek, który został wcielony do służby w U.S. Navy jako *USS Delaware*. Jednostka ta została zwodowana w 1794 roku, miała długość 94 stóp i 6 cali i mogła nieść 20 dział (16 dział 9. funtowych i 4 działa 6. funtowe). Jej dowódcą został mianowany kapitan Stephen Decatur Senior.[132]

W czerwcu 1798 roku zdecydowano o zakupieniu kolejnego okrętu. Za sumę 21 tysięcy dolarów nabyto od Edwarda Davisa z Bostonu statek *Herald*, który miał stać się *USS Herald*. Nowo nabyta jednostka była trójmasztowym dwupokładowcem, o długości 92 stopy i 8 cali i mogącym nieść w sumie 22 działa (16 dział sześciofuntowych i 6 dział czterofuntowych). *Herald* był okrętem nowym, gdyż zaledwie rok wcześniej zarejestrowano go w porcie

[130] Letter to Joshua Humphreys and Captain Thomas Truxtun from Secretary of War [w:] *Tamże*, s. 57.
[131] Act of Purchase Ship Adrianna [w:] *Tamże,* s. 62.
[132] Purchase Hambourg Packet [w:] *Tamże,* s. 67.

Newburyport, można więc zakładać, że został zbudowany pod koniec 1796 lub na początku 1797 roku.[133]

Utworzenie flotylli galer i jej krótka historia

Przełom kwietnia i maja 1798 roku, był kolejnym okresem intensywnych prac legislacyjnych. Poza dwoma wspomnianymi wyżej ustawami, właśnie w tym okresie wydano również szereg innych aktów prawnych, którym należałoby poświęcić trochę uwagi.
4 maja 1798 roku, wydana została *Ustawa upoważniająca Prezydenta Stanów Zjednoczonych do sprawienia by nabyto lub zbudowano, liczne małe jednostki, które będą wyposażone jak galery lub w inny sposób*[134]. Przyczyną dla wydania ustawy stały się coraz liczniejsze doniesienia o pojawianiu się francuskich jednostek kaperskich na południowym wybrzeżu Stanów Zjednoczonych. Gubernatorzy obu Karolin oraz stanu Georgia, bardzo silnie naciskali na władze federalne, w celu stworzenia flotylli, która umożliwiałaby szybką reakcję w razie pojawienia się ponownego zagrożenia. Kongres wyszedł naprzeciw tym oczekiwaniom, czego wyrazem, była wspomniana powyżej ustawa. Ze względu na trudności finansowe z jakimi borykały się w owym czasie Stany Zjednoczone, na cel budowy i wyekwipowania galer oraz opłacenia ich załóg przeznaczono sumę jedynie 18 tysięcy dolarów, z zaznaczeniem, że środki te mają pochodzić z przychodów Skarbu, które do tej pory nie zostały jeszcze zadysponowane. Ustawa, zezwalała na budowę w sumie 10 niewielkich jednostek, co jednak ważne ich załogi miały korzystać z takiego samego uposażenia i przywilejów, jakie przysługiwały osobom służącym w Marynarce Wojennej Stanów Zjednoczonych.[135] Budowa galer jak się okazało dostarczyła władzom w Filadelfii więcej powodów do zmartwień niż korzyści. Sam proces konstrukcyjny przebiegał bez zarzutów i już w kilka miesięcy po rozpoczęciu budowy większość jednostek zostało ukończona. Problemy pojawiły się w momencie zaciągu załóg i powołania oficerów. Jako, że galery miały być używane dla obrony doraźnej, oficerowie i marynarze mieli otrzymywać żołd jedynie za czas kiedy realnie pełnili służbę. Taki stan rzeczy nie zachęcał ludzi do zaciągania się na te właśnie jednostki. W końcu jednak załogi udało się zebrać. Jednak, już w kilka miesięcy później, w marcu 1800 roku, do Departamentu Marynarki Wojennej docierać niepokojące informacje. Wynikało z nich, że marynarze z załóg galer

[133] Papers concerning purchse of ship Herlad [w:] *Tamże*, s. 120.
[134] W orginale: „An Act to authorise the President of the United States to cause to be purchase or built a number of small vessles to be equiped as gallies or otherwise"
[135] An Act to authorise the President of the United States to cause to be purchase or built a number of small vessles to be equiped as gallies or otherwise [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War*, t. 1, s. 64.

musztrowani są przez oficera artylerii Johna Robesona, który za swoje usługi otrzymuje wynagrodzenie od Agenta Marynarki Wojennej – Williama Craftsa. Thomas Turner, napisał więc w imieniu Sekretarza Marynarki Wojennej do Craftsa ostry list, w którym zapytywał o powody, dla których dowódcy galer pobierają swoje wynagrodzenie nie wykonując jednocześnie powierzonych ich obowiązków, a dodatkowo wynajmuje się innych oficerów, którzy robią to kapitanowie robić powinni.[136] Po interwencji Thomasa Turnera, odpowiedzialnego za finanse Marynarki Wojennej, podobne praktyki nie miały już miejsca. Nie bez znaczenia był fakt, że Turner zagroził Craftsowi, że podobne wydatki jeżeli będą się powtarzać będzie musiał pokrywać z własnych środków. W listopadzie 1800 roku, kiedy do Stanów Zjednoczonych zaczęły docierać pierwsze informacje o zawarciu pokoju z Francją, władze w Waszyngtonie podjęły decyzję o likwidacji flotylli. Zdecydowały przede wszystkim względy ekonomiczne. Od chwili utworzenia flota galer nie została wykorzystana ani razu, natomiast przez cały okres swojego istnienia generowała znaczne koszty. Dostarczanie zapasów, opłacanie załóg i dowódców, a także wydatki niespodziewane i nadprogramowe, takie jak te wspomniane powyżej, generowało poważne koszty. Dlatego więc, wobec spodziewanego rychłego zakończenia konfliktu z Francją, dalsze utrzymywanie kosztownej flotylli, uznano za niepotrzebne. Zgodnie z rozkazem Sekretarza Marynarki Wojennej z 13 listopada 1800 roku, galery miały trafić do doków, a w szerszej perspektywie zakładano ich rozłożenie, w celu odzyskania użytego do ich bodowy drewna. W następnej kolejności kapitanowie mieli zebrać cały należący do państwa sprzęt użyty na galerach i barkach i przekazać go odpowiednio – Williamowi Craftsowi w Charleston i Ebenezerowi Jacksonowi w Savannah. Wraz z sprzętem miał zostać dostarczony inwentarz w dwóch egzemplarzach, z których jeden miał zostać następnie wysłany do Departamentu Marynarki Wojennej. Po rozdysponowaniu sprzętu, oficerowie i załogi galer mieli uważać się za zwolnionych ze służby.[137]

Pierwsze radości i pierwsze troski Benjamina Stodderta

Wyprzedziwszy nieco rozwój wypadków na powrót przenoszę swą narrację do roku 1798. 28 maja tegoż roku, wydana została *Ustawa dla bardziej efektywnej ochrony handlu i wybrzeży*

[136] Letter to William Crafts, Navy Agent at Charleston from Accountant of the Navy for Secretary of the Navy (5 III 1800) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War*, t. 5, s. 273.
[137] Letter to John F. Randolph (Captian of the Galley), Savannah, Georgia, from Secretary of the Navy (13 XI 1800), [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War* t. 6, s. 528; Letter to William Crafts, Navy Agent at Charleston from Secretary of the Navy (13 XI 1800) [w:] *Tamże*, s. 528.

Stanów Zjednoczonych[138]. Znaczenie tego aktu polegało przede wszystkim na tym iż wprowadzał on prawne uzasadnienie dla podejmowania wrogich działań wobec uzbrojonych jednostek francuskich, nie stając się jednocześnie aktem oficjalnego wypowiedzenia wojny. W pierwszym ustępie ustawy zostało wyrażone jej ratio legis: *Mając na uwadze, iż uzbrojone jednostki pływające pod banderą Republiki Francuskiej lub z jej upoważnienia, dokonują grabieży na handlu Stanów Zjednoczonych, siłą odbierają statki i własność należąca do obywateli wspomnianych Stanów, co jest pogwałceniem prawa narodów i traktatów między Stanami Zjednoczonymi a Francją, (uchwala się) co następuje: (...)*[139]. Takie ujęcie problemu było bardzo korzystne dla Stanów Zjednoczonych. Amerykanie wskazali Francję jako stronę winną niezgodnych z prawem działań, wobec czego podejmowane przez Stany Zjednoczone kroki stawały się odpowiedzią na akty bezprawia ze strony Francuzów. Dodatkowo, wobec wymienionych naruszeń, których dopuszczali się obywatele trójkolorowej republiki, ustawa upoważniała Prezydenta Stanów Zjednoczonych, do wydawania dowódcom okrętów U.S. Navy, rozkazów, nakazujących zajmowanie francuskich jednostek, które jednak by mogły zostać zaatakowane, musiały spełnić kilka kryteriów. Przede wszystkim jednostki takie musiały znajdować się na wybrzeżu Stanów Zjednoczonych, a dodatkowo być uzbrojone. Poza tym załogi okrętów Stanów Zjednoczonych, otrzymywały prawo zajmowania, czy raczej odzyskiwania statków należących do obywateli Stanów Zjednoczonych, które zostały zajęte przez francuskie uzbrojone jednostki.[140]

Prezydent John Adams, bardzo szybko skorzystał z nowo przyznanych uprawnień, gdyż jeszcze tego samego dnia (28 V 1798), wydał „*Instrukcje dla dowódców uzbrojonych jednostek*". Zasadniczo treść rozkazu była powtórzeniem zapisów ustawy. Prezydent nakazywał więc dowódcom amerykańskich okrętów wojennych, podejmowanie działań mających na celu zajmowanie uzbrojonych jednostek francuskich zagrażających amerykańskiemu handlowi oraz odzyskiwanie statków należących do obywateli Stanów Zjednoczonych, zajętych przez Francuzów.[141] Chciałabym zwrócić uwagę na fakt, iż zarówno w ustawie wydanej przez Kongres, jak i w rozkazie Prezydenta Stanów Zjednoczonych z tej samej daty, pojawiło się bardzo istotne organicznie. W obu tych dokumentach była mowa o zajmowaniu francuskich jednostek znajdujących się na wybrzeżu Stanów Zjednoczonych. Zapis ten miał początkowo duże znaczenie, dla uznawania pryzów za legalnie zajęte.

[138] W orginale: „An Act for More Effectually to Protect the Commerce and Coast of the United States"
[139] An Act for More Effectually to Protect the Commerce and Coast of the United States [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War*, t. 1, s. 87.
[140] An Act for More Effectually to Protect the Commerce and Coast of the United States [w:] *Tamże*, s. 87
[141] Instructions to commanders of armed vessels (28 V 1798) [w:] *Tamże*, s. 88.

Wprowadzone ograniczenia umożliwiające zajmowanie jednostek francuskich, jedynie na amerykańskich wodach terytorialnych, zostały zniesione stosunkowo szybko, gdyż już 10 lipca 1798 roku. Tego dnia został wydany rozkaz Prezydenta Stanów Zjednoczonych dla dowódców amerykańskich okrętów wojennych, upoważniający ich do zajmowania francuskich uzbrojonych jednostek, *(...) które zastaną na wodach terytorialnych Stanów Zjednoczonych lub gdziekolwiek indziej je napotkają na pełnym morzu (...).*[142]

Przyczyn wprowadzenie tych początkowych ograniczeń można moim zdaniem upatrywać w tym, że Stany Zjednoczone nie posiadały sił by prowadzić szeroko zakrojone działania zbrojne na morzu. W inauguracyjnym okresie istnienia, główne zadanie Marynarki Wojennej miało polegać na zapewnienie ochrony wybrzeżom Stanów Zjednoczonych i amerykańskim statkom handlowym płynącym z i do Indii Zachodnich. Wydaje się również, że administracja Prezydenta Adamsa, miała nadzieję, na szybkie uregulowanie stosunków z Francją, czemu na pewno nie sprzyjałaby eskalacja konfliktu. Możnaby tu wskazać jeszcze jedną i w zasadzie najbardziej prozaiczną przyczynę takiego rozdysponowania sił U.S. Navy w początkowym okresie jej istnienia – francuscy kaprzy na amerykańskim wybrzeżu stanowili naprawdę poważny problem. Doniesienia o nowych grabieżach dokonywanych przez francuskich kaprów na wybrzeżu, były bardzo alarmujące. Z zeznań świadków wynikało, że jednostki kaperskie nie tylko atakowały amerykańskie statki, ale dopuszczają się napadów na osady na amerykańskim południowym wybrzeżu. Dlatego też z w swoim liście z 30 maja 1798 roku do kapitana Thomasa Truxtuna, Sekretarz Wojny bardzo wyraźnie akcentował konieczność jak najszybszego wyjścia okrętów U.S. Navy w morze. Sekretarzowi McHenry'emu bardzo zależało by maksymalnie przyśpieszyć gromadzenie zapasów, załóg i sprzętu i jak najszybciej wyjść w morze.[143] W tym miejscu warto wspomnieć jak wyglądał sam proces gromadzenia zapasów dla okrętu wojennego i jaki był ich skład. Jak wynika z badań przeprowadzonych przez Michael A. Palmera, zapasy na sześciomiesięczny rejs dla 44. działowej fregaty składały się z 361 beczek solonej wołowiny, wieprzowiny, mąki i solonego mięsa, 485 beczek fasoli i ziemniaków, 33,5 tony ryżu, sucharów, ryb, masła, sera, świec i mydła, 1547 galonów melasy, octu i oliwy do lamp oraz 4325 galonów rumu.[144] Zgromadzenie takiej ilości jedzenia, napitków i innych niezbędnych elementów wyposażenia okrętowej ładowni, było więc znaczącym przedsięwzięciem nie tylko finansowanym, ale i logistycznym.

[142] Instructions of President by Secretary Stoddert to commanders of United States armed vessels [w:] *Tamże*, s. 187.
[143] Letter to Captian Thomas Truxtun from Secretary of War (30 V 1798) [w:] *Tamże*, s. 96.
[144] M. A. Palmer, *Dz.Cyt.*, s. 85.

Nic wiec dziwnego, że opóźnienia w dostarczaniu jednej z części składowych ładunku, mogły spowodować opóźnienie wyjścia w morze okrętu, nawet o kilka tygodni.

Wracając do głównego nurtu narracji, stałe zagrożenie ze strony francuskich kaprów, były przyczyną intensyfikacji zbrojeń morskich. Jeszcze przed nadaniem wspomnianego powyżej listu, na początku maja 1798 roku zostały wysłane kolejne instrukcje werbunkowe, poza wspomnianymi już wytycznymi dla dowódcy *USS Constellation,* 5 maja 1798 roku wysłane zostały instrukcje dla kapitana Nicholsona z *USS Constitution* oraz dowódcy Marines na pokładzie *USS Ganges* – por. Daniela Carmicka. 11 maja wysłano instrukcje werbunkowe oraz akt mianowania do dowódcy *USS Ganges*, którym został kapitan Richard Dale.[145] Pod względem treści instrukcje te nie różniły się od tych, które otrzymał kapitan Thomas Truxtun, stąd też nie będę ich w tym miejscu szerzej omawiać. Chociaż, ze względu na dość atrakcyjne warunki zatrudnienia, werbunek załóg przebiegał stosunkowo szybko, problemy zaczęły pojawiać się w związku z innym aspektem przygotowań okrętów do wyjścia w morze – czym był brak odpowiedniej ilości dział by wyposażyć nawet tak niewielką liczbę okrętów jaką w owym czasie dysponowały Stany Zjednoczone. W związku z tym, iż zamówienia armat w odlewniach i czekanie na realizację kontraktu byłoby bardzo czasochłonne, rząd federalny zdecydowały się poprosić o pomoc w tym zakresie władze stanowe. Pierwszy list w tej sprawie został wysłany 30 maja 1798 roku. Sekretarz McHenry prosił w nim Gubernatora Stanu Massachusttes o przekazanie znajdujących się na Castle Island dział, dla fregaty *USS Constitution.*[146] Na pozytywne rozpatrzenie sprawy trzeba było czekać do 6 lipca 1798 roku, kiedy to kapitan Nicholson poinformował Sekretarza Marynarki Wojennej o otrzymaniu dział z Castle Island i załadowaniu ich na okręt.[147] Mimo iż cała procedura trwała niemal półtora miesiąca, co wynikało głównie z szybkości przepływu informacji i korespondencji w tamtym okresie, to i tak okręt otrzymał brakujące działa znacznie szybciej niż gdyby zamówiono je od producenta lub co znacznie bardziej prawdopodobne zaimportowano w Wielkiej Brytanii. Brak odpowiedniej ilości dział i opóźnienia przy przesyłaniu ekwipunku, nie były jedynymi problemami, z którymi musiał zmierzyć się Sekretarz Marynarki Wojennej krótko po objęciu swojego stanowiska. Wielu amerykańskich autorów, przypisuje problemy z zaopatrzeniem nieudolności i braku koordynacji w działaniu Jamesa McHenry'ego. Zaznaczając, że gdy tylko Benjamin Stoddert objął swój urząd, stosunkowo szybko rozwiązał problem zaopatrzenia

[145] Letter to Captain Rcihcard Dale from Secretary of War (11 V 1198) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War*, t. 1, s. 72.
[146] Letter to Governor of Massachussetts from Secretary of War [w:] *Tamże*, s. 92.
[147] Letter to Secretary od the Navy from Captain Samuel Nicholson (6 VII 1798) [w:] *Tamże*, s. 171.

okrętów w działa, zwracając się w lipcu 1798 roku, do Rufusa Kinga, amerykańskiego konsula w Londynie, prosząc go o zamówienie dział 24., 18., 12., 9., 6. i 4. funtowych na potrzeby armii i marynarki. W wyniku realizacji zamówienia przez Roberta Listona, do Stanów Zjednoczonych przetransportowano 370 dział z czego 225 otrzymała Marynarka Wojenna.[148] Był to pierwszy krok Stodderta, na drodze do rozwiązania problemów zaopatrzeniowych U.S. Navy. Moim zdaniem jednak, uznawanie za źródło tych problemów, nieudolności Jamesa McHenry'ego można traktować w kategoriach zbyt daleko idącego uproszczenia. Jak już sygnalizowałam, w chwili kiedy James McHenry dowiedział się, że powstanie oddzielny Departament odpowiedzialny za sprawy Marynarki Wojennej, nie podejmował zbyt wielu działań na rzecz wyposażenia okrętów, wierząc, że jego następca będzie miał w tym zakresie znacznie większe uprawnienia. Warto podkreślić również, iż w McHenry był przede wszystkim Sekretarzem Wojny i dlatego też potrzeby armii lądowej stawiał zawsze przed potrzebami floty i trudno byłoby go za to winić.

Równie ważnym, a może nawet ważniejszym był problemy z obsadzaniem stanowisk oficerskich na okrętach. Odwołując się do ironii, możnaby stwierdzić, że Sekretarz Marynarki Wojennej czy wcześniej Sekretarz Wojny, bardzo szybko pożałował iż poprosił Agentów Marynarki Wojennej[149] (Navy Agents) o wyrażanie szczerych opinii na temat proponowanych kandydatów na stanowiska oficerskie. W listach z 6 i 11 czerwca 1798 roku, Agent z Bostonu – Stephen Higgisnson, zwrócił uwagę na bardzo istotny problem związany z mechanizmem rekomendacji przy mianowaniu oficerów. Higginson podkreślał, że *różni Gentelamani, bardzo ochoczo i bez zastanowienia podpisują rekomendacje, które rzekomo aprobują, ale niewielu pokusi się o sprawdzenie kandydatów.*[150]. Z jednej strony Agent z Bostonu dostrzegał ważny problem, który z łatwością można zauważyć przeglądając listę nazwisk amerykańskich oficerów. Większość z nich uzyskała swoje stopnie dzięki rekomendacji szanowanych obywateli. W założeniu wprowadzenie zasady rekomendowania miało zapobiec wprowadzaniu do kadry oficerskiej osób nie posiadających kwalifikacji na swoje stanowiska. W praktyce jednak wielu oficerów otrzymało swoje stopnie dzięki koneksjom rodzinnym oraz powiązaniom biznesowym z osobami rekomendującymi. W wielu przypadkach zarekomendowani okazali się znającymi się na marynarskim rzemiośle, zdolnymi oficerami,

[148] M. A. Palmer, *Dz. Cyt.*, s. 34.
[149] Navy Agents – urzędnik zajmujący się kwestiami aproziacyjnymi związanymi z funkcjonowaniem Marynarki Wojennej, takimi jak m.in.: zakup wyposażenia i zapasów dla okrętów, opłacanie załóg czy też dystrybucja pryzowego; za: http://www.merriam-webster.com/dictionary/navy%20agent (20.02.2015).
[150] Preasumbly to Secretary of War form Stephen Higginson (6 VI 1798), [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War* ,t. 1, s.106.

jednakże nie brakowało także takich, którzy na stanowisko, które uzyskali nie posiadali żadnych kwalifikacji. Przykładów oficerów tej drugiej kategorii dostarcza Higginson w drugiej części swojego listu. Pisząc o kapitanie Samuelu Nicholsonie, wskazywał, że niewątpliwie był on żeglarzem znającym się na swoim fachu, jednakże zdaniem bostońskiego agenta, do sprawowania dowodzenia potrzeba czegoś więcej, tzn. rozwagi, umiejętności przewidywania konsekwencji swoich czynów czy poczucia sprawiedliwości, a tego dowódca USS Constitution nie posiadał. Równie niepochlebna opina została wystawiona Panu Cordisowi – drugiemu oficerowi oraz Panu Readowi – lekarzowi (chirurgowi) okrętowemu z okrętu Nicholsona. Zdaniem Higginsona, ten pierwszy nie był dobry w niczym co wiązało się z obowiązkami przynależnymi do jego stanowiska, ten drugi zaś nie posiadał ani krzty moralności. Na uznanie Agenta Marynarki Wojennej z Bostonu, zasłużyli jedynie pierwszy oficer Edward Preble oraz trzeci oficer Pan Beal. W nich Higgisnson upatrywał jedynej nadziei, że okręt uda się przygotować do wyjścia w morze na czas.[151] W pewnej mierze opinie Stephena Higgisona były wyrazem jego subiektywnych odczuć i być może niechęci, którą darzył Samuela Nicholsona, a która była dość powszechnie znana. Jak się jednak miało później okazać, w opiniach tych było dużo prawdy, o czym częściowo już wspomniałam, a co jednocześnie omówię szerzej w dalszej części niniejszego rozdziału.

Po licznych kłopotach w połowie czerwca 1798 roku, do Filadelfii zaczęły napływać pozytywne wiadomości. Kapitan Thomas Truxtun wraz z *USS Constellation* był gotowy do wyjścia w morze i na Hampton Roads oczekiwał na otrzymanie rozkazów.[152] 23 czerwca 1798 roku, kapitan Truxton informował Sekretarza McHenry'ego[153] o otrzymaniu instrukcji, prosił także o pozwolenie na zorganizowanie konwoju dla kupca z Norfolk, który zgromadził flotyllę statków handlowych, o ładunku wartym łącznie milion dolarów.[154] Fakt iż Truxton zapytał przełożonego o zgodę, wynikał raczej z uprzejmości niż z konieczności, gdyż o zorganizowaniu konwoju mógł, zgodnie ze swoimi instrukcjami zdecydować samodzielnie. Co miało miejsce, gdyż jak wynika ze wzmianki w dzienniku pokładowym, już 24 czerwca Truxton przekazał dowódcom statków[155], które miał konwojować listę kodów sygnałowych

[151] Preasumbly to Secretary of War form Stephen Higginson (6 VI 1798), [w:] *Tamże*, s.106; Preasumbly to Secretary of War form Stephen Higginson (11 VI 1798) [w:] *Tamże*, s.109.
[152] Letter to Secretary of War from Captain Thomas Truxtun [w:] *Tamże*, s. 122.
[153] Do Truxtuna, nie dotarła jeszcze wówczas informacja o powołaniu Stodderta na stanowisko Sekretarza Marynarki Wojennej, stąd też swój list zaadresował do McHenry'ego.
[154] Letter to Secretary McHenry from Captain Thomas Truxtun (23 VI 1798) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War Beteen*, t. 1, s. 133.
[155] Pod konwoejem USS Constellation znalzały się: Little Sally płycący do Liverpoolu, Charles płynący do Dublina, Ann płynący do Roterdamu, bryg Eliza płynący do Belfastu, szkunery Anthony Wallis I Hope płynący na

oraz informację, że zamierzał połynąć wraz ze wspomnianymi jednostkami na odległość około 20-30 lig[156] od Cape Henry, po czym zawrócić w stronę wybrzeży Stanów Zjednoczonych.[157] 26 czerwca 1798 roku do kapitan Truxtuna został wysłany list od Sekretarza Marynarki Wojennej, potwierdzał on instrukcje, które dowódca *USS Constellation* otrzymał wcześniej od Sekretarza McHenry'ego. Truxtun wraz ze swoim okrętem miał strzec południowych wybrzeży Stanów Zjednoczonych. Potwierdzone zostało również zezwolenie na konwojowanie jednostek kupieckich, jeżeli ich dowódcy zwróciliby się z taką prośbą do kapitana Truxtuna. W liście zostało jednak wyraźnie zaznaczone, by płynąc z konwojem *USS Constellation* nie oddalał się zbytnio od wyznaczonego mu pola rejsowego[158]. Jednocześnie Benjamin Stoddert informował kapitana Truxtuna, że około 10 lipca mógł dołączyć do niego *USS Delaware* pod dowództwem kapitana Stephena Decatura, któremu wyznaczono pole rejsowe między Cape Henry a Long Island.[159] Ostatecznie 27 czerwca 1798 roku kapitan Thomas Truxtun zwolnił łódź pilotową[160], z której usług dotychczas korzystał i wypłynął w rejs.[161]

Bardzo istotnym zagadaniem w kontekście możliwości funkcjonowania Marynarki Wojennej, a w szczególności uczynienia jej władną do podejmowania operacji bojowych było znalezienie źródła importu saletry niezbędnej dla produkcji prochu strzelniczego. Oficjalnie negocjacje w tej sprawie prowadzili prywatni kupcy, jednakże nieocenionym wsparciem był w tym przypadku dla nich Sekretarz Stanu. Timothy Pickering, powołując się na artykuł 13 traktatu Johna Jay'a[162], zwracał się do brytyjskiego ambasadora w Stanach Zjednoczonych, o pomoc w uzyskaniu pozwolenia od brytyjskiej administracji kolonialnej w Indiach Wschodnich na zakup i import około 500 ton saletry. Wykonawcą kontraktu ze strony amerykańskiej miał

Barbados, szkuner Hazard płynący do Nevis oraz statek Fair American płynący do Londyny – List of Vessels Convoyed by USS Constellation [w:] *Tamże*, s. 135.

[156] Liga morska – jednostka odległości równa około 5,6 km, za: https://www.translatorscafe.com/unit-converter/pl/length/26-1/ (12.10.2014).

[157] Captain Thomas Truxtun's journal, U.S. Frigate Constellation (Sunday, 24 VI 1798) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War*, t. 1, s. 134.

[158] Cruising ground - angielski termin oznaczający obszar działania konkretnego okrętu lub zespołu okrętów.

[159] Letter to Captain Thomas Truxtun from Secretary of the Navy, *Naval Documents Related to The Quasi – War*, t. 1, s. 142.

[160] Łódź pilotowa – jednostka wykorzystywana do nawigowania okrętów na szczególnie trudnych lub nieznanych im akwenach. Zadaniem pilota było przeprowadzenie okrętu z ominięciem podwodnych przeszkód oraz dostosowanie trasy do zanużenia „podopiecznego".

[161] Captain Thomas Truxtun's journal, U.S. Frigate Constellation (Wednesday, 27 VI 1798) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War*, t. 1, s. 148.

[162] Zgodnie z artykułem 13 Traktatu Jay'a, wszystkie amerykańskie jednostki morskie powinny być przyjmowane uprzejmie we wszystkich brytyjskich portach na całym świecie i mogły oczekiwać od administracji takiego portu wszelkiej możliwej pomocy. Ważne jest również to, że zgodnie z przywołanym artykułem traktatu, towary, które w czasie wojny były uznawane za kontrabandę, w czasie wojny, mogły być dostarczane do Stanów Zjednoczonych z portów brytyjskich, pod warunkiem, że transport odbywał się z wykorzystaniem brytyjskiej jednostki. Te same zasady dotyczyły jednostek brytyjskich i sposobu ich przyjmowania w amerykańskich portach; zob. http://avalon.law.yale.edu/18th_century/jay.asp#art13 (20.02.2015).

być kupiec z Bostonu – Adam Babock. Argumentem, który miał przekonać Listona do udzielenia swojego poparcia miał być fakt, iż proch ten będzie *(...)użyty w wojnie, w którą faktycznie, a wkrótce formalnie jesteśmy (Amerykanie) zaangażowani, przeciw zadawnionemu i nieprzejednanemu wrogowi Wielkiej Brytanii – Francji.*[163]

Chociaż trudno ocenić, na ile przytoczony argument się do tego przyczynił, Amerykanie uzyskali obietnicę pomocy Listona w uzyskaniu zezwolenia na import saletry z Bengalu, a wkrótce także samo pozwolenie. Nie tylko to jednak przesądza o ważności wspomnianego listu. Jest to pierwszy oficjalny dokument, z tych, do których udało mi się dotrzeć, w którym przedstawiciel amerykańskiego establishmentu, w jednoznaczny sposób wypowiadał się na temat możliwości wypowiedzenia wojny Francji przez Stany Zjednoczone oraz ewentualnego sojuszu z Wielką Brytanią. Jednak jak się okazało ani do formalnego wypowiedzenia wojny ani też do podpisania sojuszu nigdy nie doszło.

W połowie lipca 1798 roku kolejne amerykańskie okręty wyszły w morze. *USS United States* kapitana Johna Barry'ego, *USS Delaware* kapitana Stephena Decatura oraz *USS Herald* kapitana Jamesa Severa, otrzymały rozkaz patrolowania wybrzeża na odcinku od Cape Cod do południowych granic amerykańskich. Następnie cała eskadra miała się udać do Indii Zachodnich i przeprowadzić rekonesans w okolicy wysp Barbados, Martynika i Gwadelupa. Po wykonaniu tego zdania amerykańskie okręty miały przez kilka dni krążyć w okolicy Porto Rico, by następnie wrócić do Stanów Zjednoczonych po dalsze rozkazy.[164] Taki wybór miejsc docelowych, poza przeprowadzeniem zwiadu, mógł mieć jeszcze jeden cel, którym było zaakcentowanie amerykańskiej obecności militarnej w Indiach Zachodnich. Jak już wielokrotnie wspominałam, trudno uznać siły, którymi w omawianym okresie dysponowali Amerykanie za potężne, jednak nie to moim zdaniem, było istotne. Najważniejsze było pokazanie obywatelom, że państwo dba o ich interesy także poza granicami kraju, a wrogom, że amerykański handel, choć nie jest chroniony przez niezaprzeczalną potęgę, to na pewno nie był już bezbronny.

Jedyną z trzech fregat kongresowych, których wypłynięcie opóźniało się była *USS Constitution*. Prezydent zdecydował się powierzyć jego dowódcy zadanie patrolowania wschodniego wybrzeża Stanów Zjednoczonych wespół z *USS Ganges* pod dowództwem kapitana Richarda Dale'a. Instrukcje, które otrzymał Nicholson, zakładały patrolowanie odcinka wybrzeża od obszaru Massachussetts po wschodni kraniec George Banks, natomiast

[163] Letter to Robert Liston, British Ambasador to Washington from Secretarty Pickeing [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War*, t. 1, s, 129.
[164] Letter to Captain John Barry from Secretary of the Navy [w:] *Tamże*, s. 189.

Kapitana Dale'a obszar między Cape Henry a Long Island. Sekretarz Marynarki podkreślał, że patrol miał się odbywać w taki sposób, by oba okręty były widoczne z wybrzeża.[165] Po raz kolejny uwidaczniało się więc to jak bardzo zależało władzom Stanów Zjednoczonych, na ukazaniu obywatelom, że dbali o ich interesy i zapewniali im bezpieczeństwo. Na wspomnianą misję *USS Constitution* musiał wyruszyć sam, gdyż przygotowania *USS Ganges* do wyjścia w morze przeciągały się w czasie. Mijały kolejne miesiące a okręt kapitana Dale'a nie był gotowy do rejsu. Dodatkowo w październiku 1798 roku, kapitan Dale zdecydował się zrezygnować z dowodzenia jednostką tłumacząc się względami rodzinnymi[166]. Jego miejsce zajął kapitan Thomas Tingey, który wkrótce po objęciu dowodzenia zintensyfikował tempo prac przy okręcie.[167] Straconego czasu nie mógł jednak nadrobić.

Około 10 sierpnia 1798 roku, zaczęło dochodzić do powolnego przeorientowywania celów, które zostały postawione przez amerykańską Marynarką Wojenną. *USS Constellation,* do tej pory patrolujący południowe wybrzeże Stanów Zjednoczonych miał zostać przeniesiony do konwojowania jednostek kupieckich do Hawany.[168] Zmiana instrukcji, najpierw jednego a później i pozostałych okrętów Marynarki Stanów Zjednoczonych wiązała się z dostrzeżeniem, przez władze amerykańskie, że strzegąc niemal wyłącznie własnego wybrzeża nie mogły zapewnić bezpieczeństwa całości wymiany handlowej do i z Ameryki. Większość statków amerykańskich, które padały ofiarą kaprów, była zajmowana w rejonie Indii Zachodnich. Stąd też dla zapewnienia im bezpieczeństwa stało się konieczne wysłanie sił amerykańskich właśnie do tamtego rejonu świata. Niestety ekwipowanie i obsadzanie okrętów zdawało się ciągnąć w nieskończoność. Podobna tendencja była charakterystyczna dla, w zasadzie, całego okresu quasi – wojny amerykańsko – francuskiej. Nie do rzadkości należały przypadki, w których Sekretarz Marynarki był przekonany iż jakiś okręt od długiego czasu pozostaje w rejsie, gdy docierała do niego informacja, że nie opuścił nawet jeszcze portu. W przypadku *USS Constitution* opóźnienie nie było duże. Jak już wspomniałam, 12 lipca kapitan Nicholson otrzymał swoje instrukcje, a w dwa tygodnie później był już w morzu. Dziewiczy rejs *Constitution* przebiegał bardzo spokojnie. Niemal codziennie podejmowano pogoń za

[165] Letter to Captain Samuel Nicholson from Secretary of the Navy [w:] *Tamże*, s. 197.
[166] W omawianym okresie kapitan Richard Dale z jednej strony był zaangażowany w zyskowny handel z Chinami, z drugiej zaś oczekiwał narodziń kolejnego dziecka, obwiając się o zdrowie żony, która źle znosiła kolejną ciążę. Względy rodzinne miałyby zapewne drugorzędne znacznie gdyby nie konflikt o pierwszeństwo przy dowodzeniu i starszeństwo patentów, którego Dale również był stroną.; zob. szerzej: B. Hannon, *Three American Commodores*, New York, s. 42 – 54.
[167] Letter to Captain Thomas Tingey from Secretary of the Navy [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War*, t. 1, s. 527.
[168] Letter do Stephen Higgisnson, Navy Agent, Boston from Secretary of the Navy [w:] *Tamże*, s. 289.

widocznymi na horyzoncie żaglami, jednak w każdym przypadku okazywało się, że były to jednostki amerykańskie lub państw będących w przyjaznych relacjach ze Stanami Zjednoczonymi. 13 sierpnia 1798 roku, Sekretarz Marynarki Wojennej wysłał do kapitana Samuela Nicholsona list zapowiadający możliwości zmiany wyznaczonego mu obszaru działań, oraz informujący, że wkrótce dołączą do niego dwa niewielkie okręty uzyskane od Departamentu Skarbu. Miały to być *U.S.R.C. Virginia* oraz drugi dowodzony przez kapitana Cochrana.[169]

Przekazanie tych jednostek do dyspozycji Marynarki Wojennej stało się możliwe dzięki porozumieniu zawartym między Departamentem Skarbu a Sekretarzem Beniaminem Stoddertem. Na jego mocy tzw. kutry poborców podatkowych[170], niewielkie jednostki, najczęściej brygi i szkunery, miały zostać przekazane pod zarząd Marynarki Wojennej i jeżeli okazałoby się, ze mogą działać jako okręty wojenne, pozostać pod jej zarządem tak długo jak będzie to konieczne. Takie działanie pozwoliło dość szybko zwiększyć stan liczebny okrętów U.S. Navy bez jednoczesnego ponoszenia znaczących kosztów. Niestety wkrótce okazało się, ze jedynie niektóre z kutrów poborców podatkowych nadają się na okręty wojenne.[171] Podkreślić należy natomiast, że te które się sprawdziły tak jak *U.S.R.C. Pickering*, pozostały w strukturach Marynarki Wojennej aż do zakończenie konfliktu z Francją.[172] Nie mając czasu by osobiście zająć się sprawą przygotowania do służby w U.S. Navy okrętów przejętych od Departamentu Skarbu, Stoddert powierzył tę sprawę pieczy Joshui Humpherysa. Szczególnie zależało mu na jak najszybszym przygotowaniu do służby *U.S.R.C. Eagle*, nad którym dowodzenie miał objąć kapitan Hugh Campbell.[173]

Dziewiczy rejs USS Constellation i dalsza rozbudowa floty

Równie spokojny dziewiczy rejs co *Constitution* miał *USS Constellation*. W zasadzie przez cały lipiec 1798 roku nie wydarzyło się nic znamiennego. Kapitan Truxtun dokładał wszelkich starań, by jak najlepiej wyszkolić swoich marynarzy. Organizował częste ćwiczenia

[169] Letter to Captain Samuel Nicholson from Secretary of the Navy [w:] *Tamże*, s. 296.
[170] Revenue Cutters – jednostki wykorzystywane przez Departament Skarbu do prowadzenia poboru podatków i innych odpraw, zwłaszcza z terenów niedostępnych, bądź trudnodostępnych drogą lądową, zob. szerzej: D. L. Canney, *U.S. Coast Guard and Revenue Cutters 1790 – 1935*, Naval Institute Press 1995, s. 1 – 27.
[171] Letter to Secretary of the Treasury from Secretary of the Navy [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War*, t. 1, s. 244 .
[172] Wśród jednostek przekazanych przez Depratament Skarbu znalzały się: *U.S.R.C. Goveronor Jay, U.S.R.C. Virginia, U.S.R.C. Pickering, U.S.R.C. General Greene* oraz *U.S.R.C. Scammel* (zakupiony 16 VIII 1798), *U.S.R.C. Diligence*.
[173] Letter to Joshua Humphreys, Naval Constructor from Secretary of the Navy,[w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War*, t. 1, s. 324.

w strzelaniu z dział do celu, regularnie sam lub przy pomocy swoich oficerów przeprowadzał musztrę załogi czy wreszcie dyscyplinował oficerów i wskazywał im jasno i wyraźnie zakres ich kompetencji. Jednakże przepojeni duchem morskiej przygody, często bardzo młodzi ludzie służący pod jego rozkazami nie potrafili cieszyć się spokojem rejsu. Chcieli wziąć udział bitwie, wielkim starciu morskim, o którym snułoby się potem opowieści w portowych tawernach, na to jednak musieli jeszcze poczekać. W omawianym okresie roku 1798 wojna z Francją, przypominała bardziej paradę wojskową. Okręty pływające blisko wybrzeża były często wizytowane przez przedstawicieli władz lokalnych i stanowych, którzy spożywali posiłki z kadrą dowódczą i podziwiali niezaprzeczalne piękno okrętów wojennych.[174] Chociaż załoga *USS Constellation* nie zaznała jeszcze smaku bitwy morskiej, można powiedzieć, ze wielokrotnie poznała jej przedsmak. Każdy dostrzeżony na horyzoncie żagiel, który nie zatrzymywał się na wezwanie amerykańskiego okrętu, powodował ogłoszenie alarmu bojowego. Wszyscy ludzie byli wzywani na swoje stanowiska i musieli na nich postać aż do wyjaśnienia sytuacji. Ludzie Ci żyli więc w ciągłym napięciu, niepewni czy za chwilę znajdą się w starciu czy przeprowadzą uprzejmą rozmowę z dowódcą ściganej jednostki.

Bardzo ważnym krokiem dla usprawnienia działań amerykańskiej Marynarki Wojennej było zawarcie porozumienia z przedstawicielami brytyjskiego rządu w koloniach i admiralicji o wymianie kodów sygnałowych.[175] Zdecydowały o tym względy natury czysto praktycznej. W lipcu 1798 roku w wyniku pomyłki i braku możliwości porozumienia doszło do starcia między fregatą *HMS Thestis* kapitana Alexandra Inglis Cochrane'a i *USS United States* kapitan Johna Barry'ego. Obaj dowódcy uznali przeciwnika za okręt francuski, gdyż starając się ukryć swe prawdziwe tożsamości oba miały trójkolorowe bandery na maszcie. Jednocześnie obaj kapitanowie rozkazali nadawać tajne sygnałowe kody[176] rozpoznawcze, które z oczywistych względów nie mogły zostać zrozumiane przez przeciwnika.[177] Sytuacja wyjaśniła się jednak, nim którykolwiek z okrętów odniósł poważniejsze starty, samo zdarzenie zaś jednak dało

---

[174] Zob. Captian Thomas Truxtun's Journal, U.S. Frigate Constellation (19 – 30 VII 1798), *Naval Documents Related to The Quasi – War Beteen The United States and France*, red. D.W. Knox, t. 1, Washington 1935, s. 222, 231, 235, 242, 243, 259 .

[175] Letter to Secretary of State from Secretary of the Navy, *Naval Documents Related to The Quasi – War Beteen The United States and France*, red. D.W. Knox, t. 1, Washington 1935, s. 227.

[176] Główną zaletą wykorzystania sytemu kodów sygnałowych była jego prostota. Zasadniczo najprostsze informacje i jednocześnie najbardziej istotne z punktu widzenia manewrowania, przekazywano za pomocą różnobarwnych chorągiewek i bandery, umieszczanych na odpowiednim maszcie w określonej kolejności. W ten sposób można było przekazać takie komendy jak – formować linie, podążać za okrętem na czele itp. Poza systemem kolorowych chorągiewek i proporcy, dla przekazywania dłuższych i bogatszych w treść informacji używano chorągiewek z literami. W takich wypadkach posługiwano się szyfrem, często zmienianym każdego dnia; zob. szerzej: P. E. Coletta, *The American Naval Hertige*, New York – London 1987, s. 78.

[177] M. A. Palmer, *Dz. Cyt.*, s. 38.

początek dyskusji na temat możliwości wymiany kodów sygnałowych między Amerykanami a Brytyjczykami. Dyskusji, która jak już wspomniałam zakończyła się obopólną zgodą. Trudno w podobnym działaniu dopatrywać się sojuszu brytyjsko – amerykańskiego wymierzonego przeciwko Francji, jednakże nawet bez tego podobny układ był dla obu stron korzystny. Po pierwsze wymiana kodów sygnałowych umożliwiała uniknięcie często tragicznych w skutkach pomyłek. Kody bowiem, umożliwiały identyfikację okrętu, jeżeli tylko znajdował się on w polu widzenia. Dodatkowo takie rozwiązanie pozwalało na ewentualne wspólne podejmowanie operacji wojskowych na morzu czy współdziałanie w czasie pościgów za wrogą jednostką. Praktyczny wymiar wymiany kodów sygnałowych został bardziej szczegółowo opisany w dalszej części nieniejszej pracy.

Również w lipcu 1798 roku doszło do zdobycia pierwszego pryzu przez amerykańską jednostkę. 7 lipca 1798 roku amerykański okręt *USS Delaware*, dowodzony przez kapitana Stephena Decatura zajął francuski okręt kaperski *La Croyable*. Była to 12. działowa jednostka, z obsadą liczącą 70 ludzi. Jego załoga miała na sumieniu splądrowanie amerykańskiego statku handlowego *Alexander Hamilton* oraz zajęcie angielskiego brygu *Liberty*, jednak w obliczu pojawienia się okrętu wojennego poddali się bez walki po krótkiej pogoni i wystrzeleniu w ich kierunku kilku pocisków.[178] Pryz został zabrany do Fort Mifflin i sprzedany 31 lipca 1798 roku.[179] Mimo iż pryz został zajęty bez walki, amerykańska prasa okrzyknęła to wydarzenie pierwszych chwalebnym triumfem U.S. Navy. Gazety z Bostonu i Philadelphii, rozpisywały się na temat dzielnego kapitana Decatura i jego załogi, a zakotwiczony przy Fort Mifflin pryz, stał się celem wycieczek. Bez wątpienia w sposobie w jaki pisano na temat zajęcia *La Croyable* było wiele przesady i wydźwięku propagandowego, niemniej jednak właśnie takie postępowanie było w tym momencie korzystne dla władz amerykańskich, uzasadniało bowiem dalszą konieczność zbrojeń morskich. Poza tym w zajęciu *La Croyable* dopatrywano się symbolicznego elementu kary za okrucieństwa, których francuscy kaprzy mieli się dopuszczać wobec Amerykanów. Zdaniem amerykańskiej historiografii[180], wobec znacznej przewagi uzbrojenia potyczka *USS Baltimore* z *La Croyable*, mogła zakończyć się jedynie w jeden sposób – zwycięstwem amerykańskiej jednostki. Ważny był jednak, jak już sama to zasygnalizowałam propagandowy wydźwięk wydarzenia, gdyż była to pierwsza zbrojna

[178] French Privateer captured!" – [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War*, t. 1, s. 176 – 177.
[179] To Secretary of the treasury from Secratry of the Navy [w:] *Tamże,* s. 261.
[180] Zob. M. A. Plamer, *Dz. Cyt.*, s. 31.

odpowiedź Stanów Zjednoczonych, na francuską politykę guerre de course[181]. Ten drugi element został jeszcze spotęgowany przez fakt, że nabywcą La Croyable był rząd amerykański, a sama jednostka została wcielona do U.S. Navy jako *USS Retaliation*.[182]

Lipiec 1798 roku był czasem przełomowym dla U.S. Navy również z innego powodu. 9 dnia tego miesiąca, Prezydent John Adams podpisał rozkaz zezwalający amerykańskim okrętom na walkę z francuskimi uzbrojonymi okrętami, gdziekolwiek na pełnym morzu zostałyby napotkane.[183] W porównaniu z wcześniejszym uregulowaniem tej kwestii było to znaczące rozszerzenie teatru działań wojennych, ograniczonego dotychczas głównie do wód przybrzeżnych Stanów Zjednoczonych. Warto jednak zwrócić uwagę na sformułowanie „gdziekolwiek na pełnym morzu", które wykluczało możliwość wchodzenia w starcie z jednostkami francuskimi na wodach przybrzeżnych państw z punktu widzenia Stanów Zjednoczonych neutralnych. Rozszerzając teren działań Prezydent Adams, chciała jednak uniknąć poszerzenia kręgu państwa w konflikcie uczestniczących. Francuzi nie byli, pod tym względem równie powściągliwi, a każdego niemal dnia do Filadelfii docierały raporty informujące o zajmowaniu amerykańskich statków handlowych na wodach terytorialnych holenderskich, hiszpańskich czy duńskich. Prezydent Adams, zdawał sobie jednak sprawę, że Stanom Zjednoczonym daleko jeszcze było do pozycji Francji na arenie międzynarodowej, stąd też nie chciał niepotrzebnie prowokować państw neutralnych.

31 lipca 1798 roku Sekretarz Marynarki Wojennej przedstawił Prezydentowi obszerny raport prezentujący postępy przy budowie okrętów dla U.S. Navy. Zgodnie z tym dokumentem planowano, w ramach realizacji ustaw wydawanych w tej sprawie przez Kongres, budowę 6 okrętów maksymalnie 18. działowych, 12 okrętów niosących nie więcej niż 24. działa oraz 6 okrętów co najmniej 32. działowych. Spośród tej pierwszej kategorii 1 miał zostać zakupiony w Norfolk z polecenia kapitana McNeilla, dwa kolejne były budowane przez kupców w Baltimore. Spośród 12 jednostek mieszczących się w drugiej z wymienionych kategorii, do nabycia lub zbudowania pozostało pięć, siedem zaś było już gotowych[184]. Dodatkowo rząd zakontraktował budowę okrętów w Portsmouth, Nowym Jorku, Newport i Middleton. Poza tym kupcy z Bostonu i Newbury Port zobowiązali się do budowy dwóch kolejnych w ramach

---

[181] Guerre de course – strategia wykorzystywana w starciach morskich polegająca na atakowaniu kupieckich jednostek wroga, w celu odcięcia go od źródła zapasów I zadania mu strat ekonomicznych. W XVIII i XIX wieku, strategia ta była stosowana przede wszystkim przez jednostki kaperskie i tzw. privateers; zob. szerzej: M. Dunan, *La France Les Etats-Unis et la guerre de course (1797 – 1815)*, Paris 1961.

[182] Letter to Presiendt John Adams from Secretary of the Navy [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War*, t. 1, s. 269.

[183] M. A. Palmer, *Dz. Cyt.*, s. 35.

[184] *USS Herald, USS Ganges, USS Delaware, USS Baltimore, USS Montezuma, USS Herald*

wspominanej już akcji budowy okrętów, a podobną chęć deklarowali udzielenia pomocy ojczyźnie wyrazili kupcy z Richmond, Petersburga oraz Norfolk. Z okrętów zaliczonych do tej puli, w Filadelfii kupcy zebrali pieniądze na budowę 44. działowej fregaty, a kupcy z Nowego Jorku na fregatę 36. działową. W toku była również budowa 3 spośród 6 fregat[185], zaaprobowanych przez Naval Act z 1794 roku.[186]

W sierpniu 1798 roku kolejne amerykańskie okręty zaczęły wychodzić w morze. Największe problemy zaistniały przy wysłaniu w rejs *USS Baltimore* kapitana Isaaca Philipsa. Mimo iż pierwotne rozkazy zakładały jego wypłynięcie pierwszego, najpóźniej zaś dziewiątego sierpnia, kapitan Phillips wyszedł w morze dopiero pod koniec miesiąca. Opóźnienie było związane z trudnościami w skompletowaniu kadry oficerskiej jak również w zebraniu zaopatrzenia. W końcu jednak *USS Baltimore* wyszedł w morze i w założeniu miał patrolować odcinek wybrzeża między Capes of Virginia a Charleston.[187] W tym samym miesiącu do Bostonu przybył Prezydent John Adams, który wygłosił przemówienia wzywające młodych ludzi do walki za swój kraj. Znalazło się w nim między innymi szeroko cytowane, w okresie późniejszym, zdanie – *Do broni, moim młodzi przyjaciele do broni, zwłaszcza na morzu.*[188]

Podobne opóźnienia nastąpiły w przypadku *U.S.R.C. Pickering*, co zaowocowało koniecznością zmiany jego pierwotnych instrukcji. W założeniu okręt kapitana Jonathana Chapmana, miał wyjść w morze wraz z *USS United States* i wraz z nim patrolować wyznaczony obszar. Opóźnienia powstałe przy ekwipowaniu i obsadzaniu okrętu doprowadziły do tego, że miał on wypłynąć wraz z *USS Herald* kapitana Severa.[189] Możnaby więc zapytać, dlaczego opóźnienia stały się zjawiskiem tak nagminnym, podczas gdy, jak już wielokrotnie wspominałam, marynarze dziesiątkami stawiali się, by służyć pod gwieździstą banderą. Odpowiedź na tak postawione pytanie była bardzo złożona. Jedną z, a może i najważniejsza przyczyną takiego stanu rzeczy, było deklarowanie przez kapitanów poszczególnych jednostek nierealnych terminów, w których mieli być gotowi do wypłynięcia. Chcąc przypodobać się zwierzchnikowi - dowódcy, licząc na szereg sprzyjających okoliczności określali terminy, w których mieli być gotowi do wypłynięcia, na takie których, ich zdaniem od nich oczekiwano.

---

[185] Przez 3 z zaaprogowanych przez Naval Act fregat należy rozumieć: *USS Chesapeake, USS President, USS Congress.*

[186] Letter to President John Adams from Secretary of the Navy [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War*, t. 1, s. 262.

[187] Letter to Captain Isaac Philips from Secretary of the Navy [w:] *Tamże*, s. 284; Letter to Captain Thomas Truxtun from Captain Isaac Philips [w:] *Tamże*, s. 354.

[188] A. DeConde, *Dz. Cyt.*, s. 81.

[189] Latter to Captain Jonathan Chapman, Revenue Cutter Pickering from Secretary of the Navy [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War*, t. 1, s.257.

Wystarczyło jednak by kilku z członków załogi napotkało trudności w drodze na okręt czy też nastąpiło opóźnienie w transporcie zaopatrzenia, by sugerowany termin zaczął być nierealny. Moim zdaniem, w większości przypadków takie działanie nie było podyktowane złą wolą kapitanów. U schyłku XVIII wieku, transport zarówno ludzi jak i przedmiotów, bez względu na to czy odbywał się drogą wodną czy lądową, w znacznej mierze uzależniony był od warunków atmosferycznych. Wystarczyły długotrwałe ulewne deszcze, susza, śnieżyca czy wcześniejsze nadejście mrozów, by dotrzymanie terminów dostaw stało się niemożliwe. Dodatkowo tak wtedy jak i współcześnie, tym co zawiodło mógł okazać się czynnik ludzki. Nieuczciwi kontrahenci, opóźnienia w realizacji zamówień itd. również mogły przyczynić się do opóźnienia okrętów. W końcu, taką przyczyną mogły okazać się ukryte wady okrętów, które można było wykryć dopiero po dokładniejszym zbadaniu stanu kadłuba, masztów, drzewiec czy żagli. Wszystko to wspólnie i każda z tych przyczyn z osobna, zdolna była przekreślić nawet najszczersze starania kapitanów, by deklarowanego terminu dotrzymać.

Pomimo porozumienia z Sekretarzem Skarbu i finansowego zaangażowania kupców amerykańskich, zbudowanie Marynarki Wojennej, która ówcześnie mogłaby stać się znaczącą siłą, wymagało czasu. Obywatele wymagali, aby rząd chronił ich interesy pod każda szerokością geograficzną, a na to Sekretarz Marynarki Wojennej nie miał środków. Stało się to przyczyną odłożenia w czasie zorganizowanie konwojów dla jednostek handlowych płynących do Indii Wschodnich i Europy. Pod koniec sierpnia 1798 roku głównym obszarem działań amerykańskiej Marynarki Wojennej było wybrzeże Stanów Zjednoczonych, jednak, jak już wspomniałam zaczęto na poważnie rozważać organizowanie konwojów do i z Indii Zachodnich, a także utrzymywanie stałej eskadry bądź nawet kilku eskadr w tamtym rejonie świata. Realizacja rozważań w praktyce szła jednak dość powolnie. Wspomniany już przeze mnie pomysł na wyprawę kapitana Truxtuna z konwojem na Kubę, pod koniec sierpnia nadal pozostawał w sferze planów, a jego potencjalny wykonawca patrolował wybrzeże w okolicy Cape Henry.

Incydent Niger

Początek września 1798 roku przyniósł kolejny sprawdzian zdolności bojowej amerykańskiej marynarki. 8 dnia tego miesiąca, na szerokości 33st. 10 m. N i długości 74 st. S, załoga *USS Constitution* zauważyła żagiel. Kapitan wydał rozkaz postawienia wszystkich żagli i rozpoczęcia pogoni. Kiedy Amerykanie podpłynęli bliżej rozpoznali w ściganej jednostce okręt wojenny, który wezwano do zatrzymania i poddania się kontroli. Wtedy antagoniści

wciągnęli na masz brytyjską banderę i wystrzelili z działa do zawietrznej, ignorując przy tym wezwanie do zatrzymania się. *USS Constitution* zmienił hals i ustawił się w pozycji umożliwiającej oddanie salwy burtowej. Oba okręty znajdowały się odległości połowy strzału z pistoletu. Kapitan Nicholson wezwał załogę ściganego okrętu do poddania na co oni mieli odpowiedzieć w łamanej angielszczyźnie formułując swe słowa w wyjątkowo impertynencki sposób. Oburzony takim zachowaniem Nicholson, nakazał swym antagonistom opuścić łódź, w której kapitan ściganej jednostki miał przybyć na *USS Constitution*. Wezwanie pozostało jednak bez odpowiedzi. Zniecierpliwiony amerykański oficer, ponowił swoje żądanie, tym razem dodając, że w przypadku niewykonania rozkazu lub próby ucieczki, wrogi okręt miał zostać ostrzelany i zatopiony. Wobec siły przytoczonych argumentów prośba została spełniona i na pokład *Constitution* przybył drugi oficer wraz z 4 ludźmi. Jak się okazało wszyscy oni byli Francuzami. Kapitan Nicholson, odesłał łódź obsadzając ją swoimi ludźmi, którzy otrzymali rozkaz sprowadzenia kapitana[190]. Po chwili łódź wróciła z kilkoma oficerami ubranymi w mundury francuskie i niemal nie władającymi językiem angielskim. Przedstawili się jako rojaliści, współpracujący z rządem brytyjskim i pływający z upoważnienia gubernatora Jamajki, na dowód czego przedstawili list kaperski. Kapitan Nicholson uznał, że dokument był podrobiony i zdecydował się zatrzymać zarówno dokument jak i okręt na, który był wystawiony. Podejrzenia amerykańskiego dowódcy wzmagał dodatkowo fakt, iż załoga zatrzymanej jednostki, która jak się okazało zwała się *Niger*, złożona była z przedstawicieli równych narodowości i różnych ras. Podejrzenia budził również ładunek okrętu, na którym znaleziono kilka skrzyń drogich ubrań, biżuterii i amerykańskich dolarów. Zdaniem kapitana Nicholsona, nie mogło być żadnych wątpliwości, że przedmioty te pochodziły z rabunku. Dodatkowo, zgodnie z wersją wydarzeń przedstawioną przez kapitana Nicholsona, również pasażerowie *Nigra*, mięli się ucieszyć na widok Amerykanów, gdyż przebywali na pokładzie jednostki wbrew własnej woli.[191]

Przerzuciwszy na *Nigra* załogę pryzową kapitan Nicholson zmierzał wysłać pryz do Norfolk, a samemu kontynuować patrol na wybrzeżu. W zasadzie trudno stwierdzić, co wpłynęło na zmianę planów kapitana w tej kwestii, faktem jednak pozostawało, że ostatecznie zdecydował się odprowadzić swój pryz do portu. Oba okręty dotarły do Norfolk[192] w niedzielę 16 września 1798 roku. Kapitan rozkazał niezwłocznie wysłać jeńców na brzeg pod strażą Marines, sam zaś

[190] Dowódcą rzekomo francuskiej jednostki Niger był George Du Petit – Thouars, francuski rojalista, współpracujący z rządem brytyjskim, za: M. A. Palmer, *Dz. Cyt.*, s. 47.
[191] Letter to Secretary Benjamin Stoddert from Captain Samule Nichalson, [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War*, t. 1, s. 393 – 395.
[192] Okręt Nicholsona nie pozostawał w porcie, ale zakotwiczył na Hampton Roads.

rozpoczął starania o rozpoczęcie procesu legalizującego pryz. Jak się jednak okazało szybkie rozpoczęcie procesu i co ważniejsze przesłuchanie dowódcy Nigra, stało się przyczyną wielu późniejszych problemów. Zeznania francuskiego dowódcy znacząco różniły się od wersji wydarzeń przedstawionej przez kapitana *USS Constitution*, zbieżne w nich pozostawały jedynie okoliczności w jakich doszło do spotkania, oraz jego przebieg do momentu poddania Nigra. W swoich zeznaniach francuski kapitan bardzo wyraźnie podkreślił fakt, że jego jednostka pływała w służbie Jego Królewskiej Mości Jerzego III, a jego oficerowie posiadali patenty oficerskie potwierdzające ten fakt. Zaznaczył również, że o powyższym informował kapitana Nicholsona, który jednak nie uwierzył jego słowom i zasugerował, że dokumenty zostały albo sfałszowane, albo zrabowane z jakiejś jednostki brytyjskiej.[193] To jednak nie brak zaufania był tym co bulwersowało Francuza w służbie brytyjskiej, ale sposób traktowania jakiego doświadczył zarówno on sam jak i jego załoga. Brak zaufania dla bandery u schyłku XVIII wieku można uznać za zjawisko dość powszechne. Ukrywanie się pod flagą innego państwa, w celu zdobycia czy oszukania wroga, było fortelem stosowanym, zwłaszcza w sytuacjach gdy przeciwnik miał przewagę liczebną, jak miało to miejsce w przypadku *Nigra* i *Constitution*. Jednakże za pewną normę kulturową w przypadku jednostek Marynarki Wojennej, bez względu na kraj do którego należała, uznawano szacunek dla pokonanego przeciwnika, a zwłaszcza gentlemańskie postępowanie wobec oficerów. Zgodnie z zeznaniami francuskiego kapitana, tego ostatniego elementu zabrakło w zachowaniu kapitana Nicholsona i jego ludzi. Zgodnie z relacją dowódcy *Nigra,* załoga *Constitution* za zgodą i wiedzą swojego kapitana, miała odbierać własność należącą do oficerów i załogi „brytyjskiej" jednostki. Niemal cała załogę *Nigra* przerzucono na fregatę.[194]Co również nie stanowiło niczego nadzwyczajnego w ówczesnych stosunkach panujących na morzu. Podobnie jak skonfiskowanie wszystkich dokumentów należących do okrętu. Jednak kapitan Nicholson rozkazał również zabranie i otwarcie prywatnej korespondencji, co już do zwyczaju nie należało. Dodatkowo załoga *USS Constitution* miał poniżać ludzi z *Nigra,* znęcać się nad nimi mimo iż byli zakuci w kajdany oraz zrabować należące do rządu brytyjskiego i kupców z Filadelfii, przewożone na pokładzie *Nigra*, pieniądze oraz towary.[195] Zdanie kapitana *Nigra*, podzielali również jego pasażerowie, którzy jak się okazało wcale nie znaleźli się na podkładzie brytyjskiej jednostki wbrew swojej

[193] Account of the capture or detention of the „english" ship Niger, by the Amrican Frigate Constitution – Translation Niger's Statetement [w] *Naval Documents Related to The Quasi – War …,* t. 1, s. 414.
[194] Account of the capture or detention of the „english" ship Niger, by the Amrican Frigate Constitution – Translation Niger's Statetement [w:] *Tamże,* s. 415.
[195] Account of the capture or detention of the „english" ship Niger, by the Amrican Frigate Constitution – Translation Niger's Statetement [w:] *Tamże*, s. 416.

woli. Sekretarz Marynarki Wojennej, starał się przeanalizować całą sytuacje i nie wyciągać zbyt pochopnych wniosków. Zamierzał sprawdzić czy *Niger* rzeczywiście pływał z upoważnienia rządu brytyjskiego, na co potrzebował czasu. Już jednak 24 września, Benjamin Stoddert pisał do Prezydenta Johna Admasa, że istniały silne dowody, by przypuszczać, że *(...) zajęty przez Nicholsona okręt, należy do Francuzów, którzy zwą siebie lojalistami (rojalistami)*[196]*, opowiadają się za Brytyjczykami i gdy odmówiono im schronienia w Indiach Zachodnich, ruszyli by szukać azylu dla siebie i swego majątku w Stanach Zjednoczonych. (...)*[197]. Sekretarz Marynarki dodatkowo podkreślił fakt, że na rzekome zajmowanie amerykańskich statków przez *Nigra*, Nicholson nie przedstawił żadnych dowodów, a *prawda nie była zbytnim obiektem jego (Nicholsona) dociekań, przynajmniej nie w takim stopniu, jak możnaby tego wymagać od oficera Marynarki Wojennej jego rangi (...)*[198]

Być może cały incydent zakończyłby się dla kapitana Nicholsona bez większych konsekwencji, gdyby wkrótce po dostarczeniu *Nigra* do portu i uzupełnieniu zapasów ponownie wyszedł w morze. Tak się jednak nie stało. Zarówno z zeznań dowódcy *Nigra*, jak i z listów kapitana Nicholsona, można było dowiedzieć się, że na „brytyjskiej" jednostce, już w chwili zajęcia było kilka chorych osób. Zraza wkrótce zaczęła się rozprzestrzeniać i zapadli na nią również członkowie załogi *Constitution*. Wśród tych, którzy zachorowali znalazł się jeden z Midshipmanów z *Constitution*, będący jednocześnie synem kapitana Nicholsona.[199] Midshipman Samuel Nicholson Jr. zmarł w wieku zaledwie 16 lat, po 4 dniach zmagań z febrą – 25 września 1798 roku[200]. Być może to właśnie choroba syna była powodem, dla którego dowódca *USS Constitution* zdecydował się pozostać w porcie dłużej niż wymagało tego zaopatrzenie okrętu i uregulowanie spraw związanych z pryzem. W tej sytuacji jednak, Nicholson zachował się tak jak można się było tego spodziewać po ojcu kochającym swe dziecko, jednakże jednocześnie w sposób całkowicie sprzeczny z powinnościami wynikającymi z jego funkcji. Jako dowódca powinien był bowiem, pozostawić chorych na brzegu, zarządzić wdrożenie procedury oczyszczenia okrętu[201] i gdy tylko zapasy zostałyby uzupełnione,

---

[196] Rojaliści (lojaliści) francuscy – zwolennicy powrotu Burbonów na tron francuski i przywrócenia we Francji monarchii. Rekrutowali się przede wszystkim z arystokratów i szlachty francuskiej, która w okresie terroru rewolucyjnego, w obawie o swoje życie opuściła Francję i znalazła schronienie między innymi na dworze angielskim, zob. szerzej: J. L. Osen, *Royalist Political Thought During the Franch Revolution*, Greenwood 1995.

[197] Letter to President John Adams from Secretary of the Navy [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War* ..., t. 1, , s. 449.

[198] Letter to President John Adams from Secretary of the Navy [w:] *Tamże*, s. 449.

[199] Journal of James Pity, U.S. Frigate Constitution (23 IX 1798) [w:] *Tamże*, s. 442.

[200] Journal of James Pity, U.S. Frigate Constitution (25 IX 1798) [w:] *Tamże*, s. 442.

[201] Zgodnie z wytycznymi Departamentu Marynarki Wojennej każdy okręt, na którym wystąpiły przypadki zarazy, lub wracały z regionu świata, gdzie ryzyko zarażenia się było wysokie musiały zostać poddane kwarantannie.

niezwłocznie podnieść kotwicę i wyjść w morze. Tymczasem mijały kolejne dni, a okręt nadal tkwił na kotwicy. 5 października 1798 roku, zniecierpliwiony Sekretarz Marynarki Wojennej napisał do Nicholsona list. Na jego wstępie Benjamin Stoddert wyraził nadzieję, że korespondencja nie zastanie *USS Constitution* na Hampton Roads i zapytał wprost o przyczyny, dla których Nicholson nadal stał na kotwicy, podczas gdy, wobec absencji na wybrzeżu kapitana Truxtuna[202], dla jego ochrony konieczna była każda jednostka. Pośrednio obwiniając dowódcę *USS Constitution* o dopuszczenie do rozszerzenia się zarazy na okręcie, prosił by jak najszybciej, we współpracy z Williamem Pennockiem, odesłano chorych na brzeg i zorganizowano dla nich opiekę, sam zaś okręt ma niezwłocznie wyjść w morze i udać się do Bostonu. Obawiając się jednak, że na podjęcie proponowanych środków zaradczych było już za późno, Sekretarz Marynarki doprecyzowywał: *W przypadku, gdyby wśród załogi symptomy febry, nadal pozostając po południowej stronie wybrzeża, zachowując wszelkie środki ostrożności, udasz się do Newport.*[203] Jednakże już w kilka dni później, 8 października, w związku z listem Williama Pennocka, informującym o zażegnaniu problemu zarazy, Sekretarz Marynarki wysłał do Nicholsona kolejny list. Było to ponowne wezwanie do jak najszybszego wyjścia w morze, jednak zamiast od razu kierować się do Bostonu, jak było to sugerowane w liście z 5 października, *USS Constitution* miał udać się na południowe rubieże Stanów Zjednoczonych i tam „polować" na francuskich kaprów. Następnie około 20 listopada, jeżeli nie zaistniałaby konieczność przedłużenia rejsu, Nicholson miał udać się do stolicy stanu Massachusttes i tam we współpracy z Navy Agent, przeprowadzić przegląd okrętu i zgromadzić zapasy na 6. miesięczny rejs.[204] Drugi list nie zastał już Nicholsona na Hampton Roads, gdyż zgodnie z oczekiwaniami wypłynął już wtedy w rejs.[205]

Długość trwania kwarantanny była wyznaczana indywidualnie przez Board of Health w porcie, do którego okręt dotarł. Zwykle, jeżeli zachodziło jedynie ryzyko wystąpienia zarazy, a żadnych przypadków nie stwierdzono było to 10 –14 dni. Okręt musiał także zostać „wyczyszczony". Oznaczało to wyjęcie z ładowni i umycie balastu w wodzie z octem lub alkoholem. Woda zgromadzona w beczkach na pokładzie powinna zostać wylana, beczki odkażone. Następnie nalewano do nich świeżej wody, dodając esencję z limonki, cytryny lub sosny. Również zapasy żywności powinny zostać wymienione. Zalecano aby w okresie kwarantanny załga jadał dużo świeżych warzyw i owoców, jak również mięsa; zob. m.in. Letter to Captian John Adams, commanding U.S.R.C. Scammel from Secretary of the Navy[w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t. 3, s. 269; Letter to William Allen, Chairman of the Board of the Health, Pennsylwania from Secretary of the Navy [w:] *Tamże*, s. 255.

[202] Truxtun zgodnie z rozkazami wyruszył do z konwojem do Hawany.

[203] Letter to Captain Samuel Nicholson from Secretary of the Navy [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War Beteen The United States and France*, red. D.W. Knox, t. 1, Washington 1935, s. 493.

[204] Letter to Captain Samuel Nicholson, commanding Constotution, from Secretary of the Navy [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War Beteen The United States and France*, red. D.W. Knox, t. 1, Washington 1935, s. 504.

[205] Journal of James Pity, U.S. Frigate Constitution (9-10 X 1798) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War Beteen The United States and France*, red. D.W. Knox, t. 1, Washington 1935, s. 515, s. 518.

Początki amerykańskiej militarnej obecności w Indiach Zachodnich[206]

Gdy załoga *USS Constitution* zmagała się najpierw z „wrogim" okrętem, a później z zarazą, kapitan Truxtun z *USS Constellation*, przygotowywał się do rejsu do Hawany. 24 sierpnia 1798 roku, informował Sekretarza Marynarki Wojennej, że chociaż jego okręt był już niemal całkowicie gotowy do wypłynięcia, to musiał czekać na *USS Baltimore,* kpt. Philipsa, który nadal nie zebrał załogi i musiał wymienić cały zapas wody, która zatęchła z powodu błędów w konstrukcji i złej jakości beczek.[207] Dodatkowo Truxtuna irytował fakt, że wiadomość o organizowaniu konwoju do Hawany, która w jego mniemaniu miała być przeznaczona jedynie dla kupców wskazanych przez Sekretarza, ze względu na najwartościowsze ładunki, stała się szeroko dostępna i niemal każdego dnia zgłaszali się do niego kupcy, pytający o możliwość przyłączenie się do konwoju. Truxtun uważał takie postępowanie za lekkomyślne, gdyż jak był przekonany, informacja ta mogłaby przedostać się do uszu francuskich, co zaowocuje prawdziwym polowaniem na wzmiankowany konwój.[208] Moim zdaniem, oburzenie Truxtuna było nie do końca uzasadnione i wynikało z opatrznego zrozumienia przez niego instrukcji, nakazujących: *zabranie tych jednostek, które będą gotowe do wypłynięcia do Hawany.*[209] Kapitan Truxtun, uznał, że Sekretarz miał na myśli pewne konkretnie wskazane jednostki, natomiast Benjamin Stoddert uznwał za taką, każdą jednostkę, która w danej chwili byłaby gotowa do wypłynięcia do Hawany. Mimo iż w tej konkretnej sytuacji przedmiot utyskiwań Truxtuna, był wynikiem pomyłki, to problem przedostawania się poufnych informacji dotyczących spraw Marynarki Wojennej do opinii publicznej był naprawdę poważny. W tym miejscu jednak kwestię tę jedynie sygnalizuje, natomiast szerzej zostanie ona omówiona w dalszej części rozdziału .

Wracając do problemu organizacji pierwszego amerykańskiego konwoju do Hawany[210]. W związku z tym, iż wielu spośród kupców nalegało na Truxtuna by opóźnił wypłyniecie by i ich statki mogły skorzystać z dobrodziejstwa konwoju, kapitan postanowił uciąć wszelkie tego rodzaju prośby i spekulacje. 26 sierpnia, napisał list do wszystkich dowódców statków zainteresowanych skorzystaniem z konwoju. W piśmie tym stwierdzał wprost, że był związany

[206] Zob. Mapa Indii Zachodnich Aneks Mapa 1.
[207] Letter to Secretary of the Navy from Captain Thomas Truxtun [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War* ..., t. 1, s. 333.
[208] Letter to Secretary of the Navy from Captain Thomas Truxtun [w:] *Tamże*, s. 337.
[209] Letter to Secretary of the Navy from Captain Thomas Truxtun [w:] *Tamże*, s. 337.
[210] Zorganizowanego przez państwo, a nie będącego kupiecką inicjatywą realizowaną z ich własnych funduszy.

rozkazami, które nakazywały mu niezwłoczne wypłynięcie i nie zamierzał narażać powodzenia całego przedsięwzięcia dla korzyści jednostek.[211]

31 sierpnia 1798 roku *Constellation* był gotowy do wypłynięcia i czekał tylko na gotowość *USS Baltimore* i sprzyjający wiatr by wyjść w morze. Kilka dni wcześniej kapitan Truxtun otrzymał od Sekretarza Marynarki Wojennej dodatkowe instrukcje, zgodnie z którymi poza odkonwojowaniem statków z i do Hawany i przeprowadzeniem zwiadu co do liczebności sił francuskich w tamtym rejonie, na pokład *USS Constellation* miały zostać zabrane pieniądze należące do tamtejszych amerykańskich kupców.[212] Był to kolejny ze sposobów w jaki U.S. Navy dbała o interesy obywateli USA. Transport gotówki drogą morską był bardzo trudny i wiązał się z dużym ryzykiem, stąd też kupcy bardzo chętnie korzystali z pomocy Marynarki Wojennej w tym zakresie. Kapitanowie zaś byli zadowoleni będąc oddelegowanymi do takiej służby, gdyż przypadał im procent od przewiezionych pieniędzy. I w tym przypadku nie obywało się bez nieporozumień. Wynikały one z faktu, że aż do połowy 1799 roku, nie uregulowano dokładanie ile miał wynosić procent od przewożonego kapitału, który otrzymywali kapitanowie. Prowadziło to do nadużyć, które może nie były powszechne, ale znacząco wpływały na wizerunek Marynarki Wojennej. Niewątpliwie, ponaglenia słane przez Sekretarza Marynarki Wojennej do Truxtuna, miały swoje źródło również w doniesieniach płynących od amerykańskich dyplomatów i kupców z rejonu Morza Karaibskiego. Zgodnie z tymi informacjami od 60 do 80 francuskich jednostek kaperskich z Gwadelupy, miało blokować amerykańskie statki handlowe w Hawanie oraz zagrażać bezpośrednio całej wymianie handlowej między Stanami Zjednoczonymi a Indiami Zachodnimi.[213] Zażeganiem tego problemu miał zająć się kapitan Thomas Truxtun i załoga *USS Constellation*, którzy 4 września 1798 roku wyruszyli w rejs.[214]

W tym czasie na Karaibach znajdował się już *USS United States* oraz *USS Delaware*. Obecność tych okrętów była pierwszym etapem tworzenia stałej eskadry amerykańskiej w rejonie Gwadelupy. Przybywszy na miejsce kapitan John Barry wyznaczył St. Bartholomews jako punkt zborny dla okrętów pod jego komendą, gdzie miały one przybywać w celu uzupełnienia zapasów oraz otrzymania rozkazów.[215] Już po kilku dniach swej bytności w Indiach Zachodnich, eskadra Barry'ego odniosła swój pierwszy sukces. 23 sierpnia 1798 roku,

---

[211] Letter to Masters of Ships convoy from Captain Thomas Truxtun [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War* ..., t. 1, s. 341.
[212] Captain Thomas Truxtun's Journal, U.S. Frigate Constellation (31VIII 1798) [w:] *Tamże*, s. 365.
[213] Letter to President John Adams from Secretary Benjamin Stoddert (25 VIII 1798) [w:] *Tamże*, s. 336.
[214] Captain Thomas Truxtun's Journal, U.S. Frigate Constellation (4 IX 1798) [w:] *Tamże*, s. 375
[215] Journal of Lieutant John Mullowny, U. S. Frigate United States (24 VIII 1798) [w:] *Tamże*, s. 334.

między Martyniką a Dominiką, *USS United States* zajął francuski okręt kaperski *Sans Pariel*[216]. Kaprzy nie stawili żadnego oporu, liczyli na to, że mogło udać im się uciec przed amerykańską fregatą. By zmniejszyć ciężar okrętu wyrzucili w czasie pogoni 6 z 10 dział, którymi dysponowali, nie uchroniło ich to jednak przed zajęciem.[217] Przejecie francuskiej jednostki, wobec jej siły ognia i liczebności załogi nie mogło sprawić załodze *USS United States* większych trudności. W zasadzie jedyną nadzieją dla Francuzów była ucieczka, co jak wiadomo, im się nie udało. Co do zasady taktyka kaprów nie zakładał wchodzenia w stracie z okrętami wojennymi. Ich celem było zajmowanie słabo obsadzonych i słabo chronionych jednostek handlowych, dlatego też w przypadku gdy zachodziło prawdopodobieństwo starcia z okrętem wojennym, zwłaszcza znacznie przewyższających ich siłą, jednostki kaperskie ratowały się ucieczką. Zwykle nie ryzykowały też długotrwałej pogodni, lecz chroniły się w miejscach zapewniających im naturalną ochronę takich jak płycizny, zatoki itp. Instrukcje, które otrzymywali amerykańscy dowódcy, nakazywały im eliminowanie zagrożenia ze strony francuskich kaprów dla amerykańskiego handlu, nie było na to lepszego sposobu niż ich fizyczna eliminacja. 5 września 1798 roku kolejny francuski okręt padł łupem amerykańskiej eskadry. Tym razem był to *Jealous*, 8. działowy slup należący do Josepha Renne'a z Gwadelupy. Podobnie jak w przypadku *Sans Pariel*, ścigani kaprzy wyrzucili za burtę 6 z 8 dział, jednak nie uchroniło ich to przed zajęciem.[218] Krótko po tych wydarzeniach, kapitan John Barry uznał, iż wykonał powierzone mu zadanie w Indiach Zachodnich i zgodnie z instrukcjami od Sekretarza Marynarki Wojennej mógł wracać do kraju. 23 września 1798 roku, *USS United States* wraz z *USS Baltimore* oraz swymi pryzami *Sans Pariel* i *Jealous* powróciły do Stanów Zjednoczonych i pojawiły się w okolicy Newcastle.[219] Pomimo iż Barry twierdził, że wracając do Stanów Zjednoczonych po zaledwie kilku tygodniach od ich opuszczenia realizował instrukcje otrzymane od Sekretarza Marynarki Wojennej, sam zainteresowany zdawał się być zaskoczony jego powrotem. W liście do Johna Adams, Benjamin Stoddert żalił się, że dowódca *USS United States* wrócił do ojczyzny zbyt wcześnie, a jego tłumaczenie o obawach związanych z nastaniem pory huraganów w Indiach Zachodnich, nie wydawały się być zbyt przekonujące.[220] Nie można było bagatelizować problemu karaibskich kaprysów pogodowych, zwłaszcza zaś sezonowych huraganów, kiedy to siła wiatru nierzadko

[216] 10 działowy, 27 ludzi załogi.
[217] Journal of Lieutant John Mullowny, U. S. Frigate United States (23 VIII 1798) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t. 1, s. 331.
[218] Journal of Lieutenant John Mullowny, U.S. Frigate United States (5 IX 1798) [w:] *Tamże*, s. 377.
[219] Journal of Lieutenant John Mullowny, U.S. Frigate United States (23 IX 1798) [w:] *Tamże*, s. 442.
[220] Letter to President John Admas from Secretary of the Navy [w:] *Tamże*, s. 430.

przekraczała 12 stopni w skali Beauforta i nawet okręty Royal Navy, nie opuszczały w tym czasie portów bez potrzeby. [221] Warto jednak podkreślić, że w czasie gdy John Barry opuszczał Indie Zachodnie, rzekomo z obawy przed huraganami, czynił to na długo przed rozpoczęciem sezonu, w którym zwykły one nawiedzać karaibskie wyspy. Mimo to Sekretarz Stoddert, nie zdecydował się na zastosowanie wobec Barry'ego żadnych kroków dyscyplinarnych. Zdaniem niektórych z amerykańskich historyków takie zachowanie zwierzchnika wobec dowódcy *USS United States*, mogło być podyktowane wiarą, że wkrótce Barry mógł zdecydować się przejść na emeryturę. W roku 1798, chociaż metrykalnie miał 53 lata, to czuł się i wyglądał na znacznie starszego. Swoją karierę marynarską planował zakończyć już w 1789 roku, jednak kiedy w 1794 prezydent Washington zaproponował mu dowodzenie nad jedną z kongresowych fregat, wyraził zgodę.[222] Dopóki jego obowiązki dowódcze ograniczały się do nadzoru nad budową i wyposażeniem okrętu i nie było konieczność przebywania na morzu, gdzie był narażony na kaprysy pogody, wywiązywał się z nich bardzo dobrze. Kiedy jednak znalazł się na morzu, jak wspominali jego załoganci, ogromnie dokuczały mu ataki podagry i reumatyzmu, w wyniku których miał trudności z poruszaniem się, czy wykonywaniem najprostszych czynności, nie mówiąc o dowodzeniu okrętem.

Oprócz pewnych sukcesów, które odnosiła U.S. Navy, za dobry znak rząd amerykański uznał docierające z Europy informacje o rosyjskich planach przystąpienia do koalicji antyfrancuskiej. Sama budowa koalicji i wojna tocząca się w Europie, nie budziła w Stanach Zjednoczonych większych emocji, odmiennie niż proklamacja wydana przez cara Rosji – Pawła, zapowiadająca gwarancję ochrony handlu neutralnego przez rosyjskie okręty wojenne.[223] Amerykanie upatrywali we wspomnianej proklamacji szansy dla zapewnienia ochrony handlu w Europie. Deklaracja cara Pawła, stanowiła łyżkę miodu w beczce dziegciu, którą stanowiły raporty amerykańskiego konsula w Madrycie. Zgodnie z w tymi informacjami, zachodziła możliwości porozumienia się Francuzów z państwami berberyjskimi. Wobec zwycięstwa Napoleona w bitwie pod Piramidami i informacji, że francuscy kaprzy korzystają swobodnie z hiszpańskich portów w celu organizowania wypraw łupieżczych, nie można było sobie wyobrazić gorszego dla Amerykanów scenariusza rozwoju wydarzeń, niż sojusz berberyjsko – francuski.[224] Kruche porozumienie jakie istniało między Stanami Zjednoczonymi

[221] M. A. Palmer, *Dz. Cyt.*, s. 42.
[222] M. A. Palmer, *Dz. Cyt.*, s. 43.
[223] Letter to President John Adams from Secretary of the State (18 VIII 1798) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t. 1,s 321.
[224] Letter to Secretary of State from David Humphreys, U.S. Minister in Spain (9 X 1798) [w:] *Tamże*, s. 507.

a Trypolisem[225], mogło w każdej chwili zostać zerwane. Oznaczałoby to niemal całkowite wyeliminowanie statków USA z handlu śródziemnomorskiego. Chociaż informacje o sojuszu okazały się nieprawdziwe, a rząd brytyjski deklarował wsparcie w ochronie amerykańskich statków handlowych w tym rejonie, jak również na Morzu Bałtyckim i Północnym[226], to jak miało okazać się w kolejnych miesiącach, wszelkie deklaracje ochrony ze strony państw trzecich miały charakter iluzoryczny a jedynym sposobem na zapewnienie sobie realnej obrony było stworzenie własnej Marynarki Wojennej i Amerykanie doskonale zdawali sobie z tego sprawę.

Zgodnie z tą ideą pod koniec września 1798 roku Sekretarz Marynarki Wojennej zdecydował się rozważyć utworzenie kolejnej eskadry amerykańskich okrętów, nie ujawniając na razie ich celu. W jej skład miały wejść *USS Montezuma* kapitana Alexandra Murray'a, *USS Retaliation* porucznika Williama Bainbridge'a, *U.S.C.R. Eagle* kapitana Hugh Campbella oraz *USS Norfolk* kapitana Thomasa Williamsa. Wszystkie wyżej wspomniane okręty miały zebrać do dnia 5 października w Norfolk, gdzie miały otrzymać dalsze instrukcje.[227] Po raz kolejny okazało się jednak, że przestrzeganie terminów nie było najmocniejszą stroną, niektórych z kapitanów U.S. Navy. 8 października 1798 r. spośród 4 oczekiwanych okrętów do Norfolk przybyły 3. Tym, który nie dotarł na czas był *U.S.R.C. Eagle* kapitana Campbella. Sekretarz Marynarki Wojennej był pełen obaw co do dalszych losów tak tej jednostki, jak i całego przedsięwzięcia. W liście z 8 października, do kapitana Alexandra Murray'a pisał *Podjąłem wszelki trud by mieć go (Eagle) w morzu wcześniej i nie wiem, czy przypisać winę, że tak nie jest zarazie[228] czy też podzielić ją miedzy zarazę a kapitana. Bainbridge, nie mam wątpliwości, że spełni pokładane w nim nadzieje, nie wiem jak Williams, ale co do Campbella to myślę, że brakuje mu energii.(...)*[229]. Z zacytowanej wypowiedzi wyraźnie wynikało, iż Sekretarz Marynarki nie miał zbyt wielkich nadziei na dotarcie *Eagle* na czas do Norfolk. Nie mając jednak pewności co było przyczyną opóźnienia, nie chciał podejmować wiążących czy drastycznych decyzji i postanowił zaczekać. 13 października, Benjamin Stoddert uznał jednak,

---

[225] Relacje amerykańsko – berberyjskie – zob. M. L. S. Kitzen, *Tripoli and the United States at War. A history of American Relations with the Barbary States 1785 – 1805*, Jefferson (N.C.) – London 1993.

[226] Zgodnie z Listem H.R. Saabye, amerykańskiego konsula w Kopenhadze, wobec liczebności sił angielskich w rejonie Morza Północnego i Kanału La Manche, można mówić wręcz o blokowaniu francuskich kaprów. Poza tym Anglicy deklarowali ochronę „handlu neutralnego" we wspomnianym rejonie. Konsul zaznaczał jednak, ze najlepszym sposobem na ochronę handlu amerykańskiego w tym rejonie byłoby wysłanie jednej lub dwóch fregat dla jego ochrony – zob. Letter to Secretary of State from H.R. Saabye, United States Consul Copenhagen, [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t. 1, s. 515.

[227] Letter to captain Hugh G. Campbell, Revenue Cutter Eagle from Secretary of the Navy [w:] *Tamże*, s. 434.

[228] Wzmianka o zarazie odnosiła się do epidemii żołtej febry, która dotknęła załogę Eagle.

[229] Letter to Captain Alexander Murray from Secretary of the Navy, *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t. 1, s. 503.

że dalsze opóźnienie wypłynięcia eskadry ze względu na jeden okręt nie było rozsądnym posunięciem. Wysłał więc list do kapitana Campbella, w którym nakazał mu mimo wszystko udać się do Norfolk. Jednak w związku z tym, że kapitan Murray otrzymał rozkaz wyruszenia bez oczekiwania na *Eagle*, jeżeli pod innymi względami będzie gotowy do drogi, kapitan Campbell miał w przypadku nie zastania eskadry zająć się patrolowaniem wybrzeża i oczekiwać na dalsze rozkazy.[230] Ostatecznie eskadra wypłynęła około 15 października, natomiast USS Eagle pozostał na wybrzeżu, gdzie wykonywał rejsy patrolowe aż do grudnia 1798 roku. Wtedy do kapitan Campbell otrzymał rozkaz uzupełnienia zapasów i niezwłocznego wyruszenia do Indii Zachodnich.[231]

Tymczasem *USS Constellation* 21 września 1798 roku dotarł w okolice Hawany. Pierwszym krokiem kapitana Truxtuna było wysłanie na brzeg listów do Gubernatora Jego Katolickiej Wysokości na wyspie. Zapewniał w nich o przyjaznym nastawieniu Stanów Zjednoczonych względem Hiszpanii i gorącym pragnieniu zachowania i kultywowania harmonii między oboma narodami. Informował również, że obecność amerykańskich okrętów wojennych na wodach podległych gubernatorowi, wymierzona była jedynie przeciwko Francuzom, nie zaś w celu nękania jednostek państw neutralnych z punktu widzenia USA.[232] Umiejętność odnalezienia się w zawiłym świecie dyplomacji była bardzo cenna dla oficerów Marynarki Wojennej. W związku z działaniem w znacznym oddaleniu od umiejscowionych w kraju ośrodków decyzyjnych, dowódcy okrętów musieli bardzo często samodzielnie, w oparciu o niezwykle ogólne wytyczne prowadzić rokowania czy zawierać krótkotrwałe porozumienia z przedstawicielami innych państw. W takich sytuacjach najlepiej sprawdzali się Ci dowódcy, którym nieobca była etykieta, ogłada dworska czy znajomość języków obcych.

Po spełnieniu powinności wobec Gubernatora, kapitan Truxtun przystąpił do realizacji celów, w których przybył do Hawany. Napisał list do swoich przyjaciół – Barry'ego i Palyarta i poprosił ich o rozpowszechnienie wśród amerykańskich kupców informacji o organizacji konwoju, który, jeżeli wszystko poszłoby zgodnie z planem, miał wypłynąć 27 września. Każdy z kapitanów pragnących skorzystać z ochrony okrętu kapitana Truxtuna, miał przed tym terminem przybyć na pokład *USS Constellation*, by wpisać swój statek na listę konwojową i odebrać karty kodów sygnałowych.[233] Przebywający w Hawanie *USS Constellation* stał się

[230] Letter to Captain Hugh G. Campbell from Secretary of the Navy [w:] *Tamże*, s. 528.
[231] Letter to Captain Hugh G. Campbell from Secretary of the Navy [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t. 2, s. 81.
[232] Letter to His Excellency Goveronor of Havana from Captain Thomas Truxtun [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t. 1, s. 432.
[233] Letter to Mr Barry and Mr Palyart from Captain Thomas Truxtuna [w:] *Tamże*, s. 431.

celem wizyt, zarówno ze strony amerykańskich kupców w tym mieście, jak i przedstawicieli rządu hiszpańskiego w kolonii. Wszyscy goście przywozili ze sobą niezwykle cenne dla marynarzy podarki, w postaci dobrych win oraz owoców cytrusowych. Kapitanowi Truxtunowi udało się także uzyskać kilka istotnych informacji o charakterze wywiadowczym. Dowiedział się mianowicie, że w Cape Francois oczekiwane były 3 francuskie fregaty. Nie było wiadomo czy wzmiankowane okręty miały pozostać na Karaibach, czy jedynie przybywały z konwojem by następnie wrócić do Francji.[234] Bez względu na to, która z opcji miała okazać się prawdziwa, 3 fregaty stanowiły siłę, która mogła poważnie zagrozić amerykańskiemu handlowi w Indiach Zachodnich. Kapitan Truxtun, dysponując jedynie swoim własnym okrętem i *USS Baltimore*, nie zdecydował się samodzielnie rozpocząć operacji skierowanej przeciwko spodziewanym francuskim okrętom. Posłuszny instrukcjom otrzymanym z Departamentu Marynarki Wojennej dowódca USS *Constellation* zebrał zainteresowanych konwojem kapitanów i około 30 września wyruszył w drogę powrotną do Stanów Zjednoczonych. Kilkudniowe opóźnienie w stosunku do pierwotnie planowanego terminu było wynikiem złych warunków pogodowych.[235] Pech zdawał się prześladować zmierzający do Stanów Zjednoczonych konwój. Już w kilka dni po wypłynięciu, 5 października 1798 roku dwa statki z konwoju – Dolphin i Harmony zderzyły się, w wyniku czego, pierwszy z nich doznał poważnego uszkodzenia burty i szybko nabierał wody. Zgodnie z powszechnie przyjęta zasadą kapitan Truxtun nie zamierzał narażać całego konwoju ze względu na jedną jednostkę i nakazał udzielić wszelkiej pomocy uszkodzonemu statkowi, zaznaczył jednak, że jeżeli nie byłby on w stanie nadarzyć za konwojem miał zostać pozostawiony.[236] 9 października, 27 z 30 statków z konwoju, wraz z chroniącymi je *USS Constellation* i *USS Baltimore* dotarło do wybrzeży Georgii. Kapitan Truxtun skorzystał z pierwszej sposobności by przekazać Sekretarzowi Marynarki Wojennej uzyskane informacje i zawiadomić go o swoim rychłym przybyciu do Charleston, lub jakiegokolwiek innego portu, który zwierzchnik by mu wskazał.[237] Nie czekał jednak na odpowiedź Stodderta, lecz ruszył dalej wzdłuż wybrzeża.[238] 13 października 1798 roku, Sekretarz Marynarki, napisał list do Kapitana Truxtuna i wskazał w nim instrukcje dla *USS Constellation* na kolejne miesiące.[239] Zgodnie z nimi, po przybyciu do Charleston, kapitan

[234] Captian Thomas Truxtun's journal, U.S. Frigate Constellation (23 IX 1798) [w:] *Tamże*, s. 441.
[235] Captain Thomas Truxtun's journal, U.S. Frigate Constellation (30 IX 1798) [w:] *Tamże*, 475.
[236] Letter to Captain Preble from Ship Dolphin from Captain Thomas Truxtun [w:] *Tamże*, s. 489; Captain Thomas Truxtun's journal, U.S. Frigate Constellation (5 X 1798) [w:] *Tamże*, s. 492.
[237] Letter to Seceratry of the Navy from Captain Thomas Truxtun, [w:] *Tamże*, s. 508.
[238] Captian Thomas Truxtun's journal, U.S. Frigate Constellation (9 X 1798) [w:] *Tamże*, s. 514.
[239] Nie jest możliwe, aby pisząc swój list Stoddert znał treść listu napisanego do niego przez Truxtuna 9 października.

Truxtun miał uzupełnić niezbędne zapasy, bez zwłoki ponownie wypłynąć i patrolować wybrzeże na odcinku wskazanym w instrukcjach z lipca. Następnie około 10 listopada, jeżeli nie zaistniałyby okoliczności, w ocenie Truxtuna wpływające na konieczność przedłużenia rejsu, udać się do Nowego Jorku, jeśli nie uniemożliwiłyby tego mrozy, jeżeli zaś tak by się stało do Newport, gdzie Truxtun miał otrzymać rozkazy.[240] Dowódca *USS Constellation* wykonał otrzymane rozkazy, jednak już 1 listopada 1798 roku przybył na Hampton Road, skąd napisał do Sekretarza Marynarki Wojennej list, w którym opisał istotne problemy związane z funkcjonowaniem systemu przekazywania rozkazów w U.S.Navy. Kapitan Truxtun narzekał, na fakt iż do znajdujących się wyżej na liście kapitanów dowódców[241] zgłaszali się młodsi stażem po rozkazy, których Ci pierwsi nie mogli im wydać, gdyż nie otrzymali instrukcji w tym celu. Wielu z kapitanów wykorzystywało też napotkane jednostki dowodzone przez dowódców młodszych stażem w sposób nieautoryzowany przez Departament Marynarki Wojennej. Wszystkie te działania i zaniechania prowadziły do chaosu organizacyjnego i powstania sytuacji, w której władze zwierzchnie traciły kontrolę nad podległymi im okrętami.[242] Niewątpliwie poruszony przez Truxtuna problem był bardzo istotny, trudno jednak wyobrazić sobie w ówczesnych warunkach komunikacyjnych sposób na jego skuteczne rozwiązanie.

Uzupełnianie zapasów i zwiększanie sił U.S. Navy

Gdy Truxtun paktował z hiszpańskim gubernatorem i organizował konwój w Hawanie, funkcję ochrony wschodniego wybrzeża przejęły dwa niewielkie okręty *USS Herald* oraz *USRC Pickering*. Oba okręty wyszły w rejs na początku września i przez pierwszy miesiąc rejsu nie napotkały niczego nadzwyczajnego. Jednak już na początku października, Sekretarz Marynarki Wojennej zdecydował się na wycofanie obu okrętów i powierzenie im innego zadania. Wspominałam już wielokrotnie o brakach w wyposażeniu z jakim musiała zmagać się w U.S. Navy w początkach swojego istnienia i trudnościach jakie napotkali kapitanowie i władze próbując je przezwyciężyć. Wobec tego każdą okazję do uzupełnienia wspomnianych niedoborów traktowano z najwyższa uwagą. Taka właśnie okazja nadarzyła się w październiku 1798 roku. 6 dnia tego miesiąca Sekretarz Stoddert wysłał list do dowodzącego *USS Herald*

[240] Letter to Captain Thomas Truxtun from Secretary of the Navy (13 X 1798) [w:] *Tamże*, s. 528.
[241] Lista kapitanów – dokument sporządzany przez Departament Marynarki Wojennej, na bieżąco aktualizowany, wskazujący na rangę poszczególnych oficerów. Na podstawie listy uzgadniano kolejność obejmowania przez poszczególnych oficerów komendy, a także wysokość uposażenia.
[242] Letter to Secretary of the Navy from Captain Thomas truxtun (1 XI 1798) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War* ..., t. 2, s. 1.

kapitana Jamesa Severa, w którym nakazał mu udać się do Halifaxu i odebrać stamtąd ładunek dział i amunicji, a następnie przetransportować go do Charleston. Wspomniane działa i amunicja były łupem, który w czasie wojny o niepodległość Brytyjczycy zabrali wycofując się z Charleston.[243] W 1798 roku postanowili je zwrócić, co było gestem dobrej woli wykonamy w stronę Amerykanów. Zasadniczo, znaczenie gestu, było znacznie ważniejsze niż wartość samego, przestarzałego już w pewnym stopniu, sprzętu. W okresie quasi – wojny amerykańsko – francuskiej, relacje rządu Jego Królewskiej Mości Jerzego III z władzami w Filadelfii, nadal nie były najlepsze. Jednak obie strony wykazywały w stosunku do siebie bardzo dużo dobrej woli, by nadać im ton poprawności. O kilku przejawach tego typu dążeń wspomniałam we wcześniejszej części rozdziału, by przywołać tu chociażby wymianę kodów sygnałowych, czy deklarację opieki nad handlem amerykańskim w Europie ze strony władz brytyjskich. Amerykanie rewanżowali się przyjmując odpowiedzialność, także finansową, za incydenty takie jak przypadek Nigra czy wydając rzeczywistych dezerterów z Royal Navy. Obu stronom zależało bowiem na pokoju. Amerykanie doskonale zdawali sobie sprawę, że nie mieli sił by prowadzić wojnę na dwa fronty, gdy prowadzenie jej na jednym nastręczyło im wiele trudności. Wielka Brytania zaś angażując swoje siły w zmagania z Francją, ceniła sobie spokój ze strony swej byłej kolonii. Stąd też misja *USS Herald* i *USRC Pickering* mogła nabrać znaczenia symbolicznego.

Również we wrześniu 1798 roku U.S. Navy powiększyła się o kolejny okręt. 18 września tego roku, zakupiono za sumę 40 tys. dolarów jednostkę o nazwie *George Washington*, przemianowaną potem na *USS General Washington*.[244] Okręt był zachwalany, tak przez jego pierwotnego właściciela, jak i przez kapitana Silasa Talbota, któremu Benjamin Stoddert nakazał przeprowadzenie poprzedzającej zakup inspekcji. Po *najlepszym żaglowcu w Ameryce*[245], jak określił go kapitan Talbot wiele się spodziewano, jak jednak miało się okazać realia były bardzo odległe od oczekiwań. Dowodzenie nad nowo nabytą jednostką objął kapitan Patrick Fletcher, który zgodnie z rozkazem Sekretarza Marynarki, miał przygotować go do wyjścia w morze, tak szybko jak było to możliwe, co jak się miało okazać, było terminem bardzo odległym. Nieco wcześniej miała być gotowa zakupiona na początku września brygantyna *Richmond*. Jej zakupu dokonali kupcy z Norfolk, w ramach realizacji swojego zobowiązania na dostarczenie okrętu dla U.S. Navy. Dowódcą okrętu został mianowany

[243] Letter to Captain James Sever of the Herald, from Secretary of the Navy [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War* ..., t. 1, s. 500.
[244] Letter to John Brown, Providenve R.I., from Sceretary of the Navy [w:] *Tamże*, s. 423
[245] Letter to Captain Silas Talbot from Secretary of the Navy [w:] *Tamże*, s. 351.

kapitan Samuel Barron, który miał przygotować brygantynę do wyjścia w morze i zająć się werbunkiem załogi.[246] Sekretarz Marynarki nie zakładał, osiągnięcia przez ten okręt gotowości do wypłynięcia przed 1 grudnia i zgodnie z tym założeniem sformułował swoje rozkazy dla Barrona. Dowódca *USS Richmond* do 20 października miał zakończyć przygotowywanie okrętu do wzięcia załogi, następnie rozpocząć werbunek, zabrać zapasy i czekać na dalsze rozkazy, które miał otrzymać przed wyżej wspomnianą datą.[247]

12 października 1798 roku do okrętów U.S. Navy dołączył *USS Merrimack*. Zwodowany właśnie tego dnia o godzinie 13.15 w Newburyport, uzbrojony był w 20 dział 9. funtowych i 8 dział 6. funtowych. Był to kolejny z darów kupców dla Marynarki Wojennej, czego wyrazem miała być jego figura dziobowa wyobrażająca orła usadowionego na kuli ziemskiej, wspieranej z jednej strony przez postać personifikująca Handel, z drugiej zaś przez postać kobiecą niezwykłej urody wyobrażającą Sprawiedliwość.[248] Miało to być wyrazem dwóch wartości na, których opierała się egzystencja Stanów Zjednoczonych Ameryki, jak również sugerować, że wymiana handlowa prowadzona przez to państwo oparta była na jasnych i sprawiedliwych zasadach. Warto również wspomnieć, że okręt został ukończony w rekordowym tempie, gdyż od czasu położenia kilu[249], co miało miejsce 9 lipca, do czasu zwodowania minęło zaledwie trzy miesiące. Dowodzenie nad dumą lokalnych kupców objął kapitan Moses Brown, który podobnie jak wszyscy wspomniani już w tym rozdziale dowódcy, otrzymał zadanie jak najszybszego przygotowani okrętu do wyjścia w morze.

Wykorzystanie tych okrętów w działaniach wojennych, stanowiło jednak pieśń przyszłości, a Beniamin Stoddert musiał polegać przede wszystkich na tych okrętach, które już były w służbie. *USS United States*, który 23 września powrócił do Stanów Zjednoczonych z rejsu do Indii Zachodnich, na początku października był gotowy by ponownie wyjść w morze. Sekretarz Marynarki nie zgodził się na propozycję kapitana Barry'ego by zorganizować konwój do Europy, tłumacząc się szczupłością sił amerykańskich. Wyznaczył mu natomiast inne zadanie, polegające na patrolowaniu wybrzeża na odcinku między Delaware a New Hampshire. Po powrocie z tego rejsu, co miało nastąpić około 15 listopada, Barry miał

[246] Letter to Captain Samuel Barron from Secretary of the Navy (19 IX 1798) [w:] *Tamże*, s. 425.
[247] Letter to Captain Samuel Barron, commanding USS Richmond from Secretary of the Navy [w:] *Tamże*, s. 425.
[248] The Lauch, "Claypoole's American Daily Adcertiser", Philadelphia, 22 X 1798.
[249] kil – wiązanie szkieletu kadłuba statku/okrętu. Pierwszy element okrętu, do którego mocowane są kolejne elementy żebrowania, za: https://www.tawernaskipperow.pl/czytelnia/slownik/kil-grzbiet-na-brzuchu/5036(19.05.2016).

rozkazać przeprowadzenie niezbędnych napraw oraz zgromadzenie zapasów na 4. miesięczny rejs i oczekiwać na dalsze rozkazy w Newport.[250]

Zasadniczo termin połowy listopada miał być tym, w którym większość okrętów amerykańskich miała powrócić do portów po nowe rozkazy. Moim zdaniem właśnie ta data, został wybrana głównie ze względu na warunki pogodowe. Sekretarz Marynarki Wojennej mógł liczyć, że jednostki, które powrócą do portów w połowie listopada mogło udać się ponownie wysłać w morze przed nastaniem pierwszych poważnych mrozów. Jednocześnie przy takim wyborze terminu, każde opóźnienie mogło mieć ogromne znacznie i spowodować unieruchomienie dotkniętych nim okrętów w lodzie, aż do nastania wiosennych roztopów. Można więc powiedzieć, że mimo dość logicznego wyboru terminu Benjamin Stoddert, wiele ryzykował, zwłaszcza patrząc z perspektywy dotychczasowych doświadczeń w zakresie dotrzymywanie deklarowanych terminów przez dowódców amerykańskich jednostek.

Już w pierwszym okresie funkcjonowania U.S. Navy można dostrzec zapowiedź problemów, z którymi będzie musiała się ona mierzyć w okresie późniejszym, a na który zwraca uwagę wielu amerykańskich historyków, z Gardnerem Allenem i M. A. Palmerem na czele. Zgadzam się z obowiązującej w amerykańskiej historiografii tezą, że zaciąganie marynarzy do służby na okres tylko 1 roku, był poważnym błędem, którego skutki miały ujawnić się w pełni, zwłaszcza w drugim okresie quasi – wojny[251]. Tak krotki czas służby załóg uniemożliwiał praktycznie planowanie dłuższych operacji i prowadzenie ich na odległych od Stanów Zjednoczonych akwenach wodnych. Problemem był również niedostatek doświadczonych oficerów, chociaż warto podkreślić, ze U.S. Navy tak w owym, jak i w późniejszym okresie funkcjonowania w Marynarce Wojennej Stanów Zjednoczonych, narodziło się wiele gwiazd kadry oficerskiej. Ludzi nieprzeciętnie zdolnych, którzy szybko nabywali doświadczenie i o których można było powiedzieć, że czując pokład pod stopami, zachowywali się tak, jakby było to ich naturalne środowisko życia.

Jednocześnie warto podkreślić, że w pierwszym okresie istnienia U.S. Navy, jej twórcy dokonali tytanicznego wręcz wysiłku, tworząc jej zręby organizacyjne. Zaczynając praktycznie od przysłowiowego zera, w roku 1797, odpowiedzialni za flotę, sprawili, ze w połowie 1798 roku, zgodnie z wyliczeniami admirałów E. B. Pottera i Charlesa Nimitza, amerykańska Marynarka Wojenna składała się ze 154 oficerów, ponad 350 midshipmanów, ponad 6 tysięcy

[250] Letter to Captain John Barry from Secretary of the Navy (1 X 1798) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War* ..., t. 1, s. 481.
[251] Zob. M.A. Palmer, *Dz. Cyt.*, s. 236.

marynarzy i niema 1100 Marines.[252] Podkreślę raz jeszcze, podkreślając skromne początki liczbę tę można określi jako imponującą.

[252] *Sea Power. A Naval History*, ed. E. B. Potter, Ch. W. Nimitz, New York 1960, s. 192.

II. Rozdział – „Prawdziwa" wojna z Francją. U.S. navy po raz pierwszy w boju.

Jako jeden z pierwszych na rodzime wybrzeże powrócił *USS Constellation*, który już 1 listopada zawinął do portu. W związku z tym iż okręt wymagał licznych napraw, kapitan zdecydował się powierzyć go pieczy jednego ze swoich oficerów, sam zaś udał się do siedziby rządu, by zobaczyć się ze zwierzchnikiem Marynarki Wojennej. Benjamin Stoddert bardzo cenił sobie rady kapitana Truxtuna, o czym wielokrotnie wspominał w swoich listach, dlatego tez wizyta dowódcy *USS Constellation* w Filadelfii mogła być zapowiedzią stworzenia nowego planu działania dla U.S. Navy.

Po przeprowadzeniu niezbędnych napraw na *USS Constellation,* kapitan Truxtun wyszedł na Hampton Roads, odbył krótki rejs patrolowy i na początku grudnia 1798 roku otrzymał rozkaz udania się do Indii Zachodnich i objęcia dowodzenia nad eskadrą złożoną z brygantyny *USS Richmond* kapitana Samuela Barrona, oraz okrętu *U.S.C.R. Virginia* kapitana Brighta. W późniejszym okresie miały dołączyć do niego kolejne jednostki w postaci *USS Baltimore* kapitana Philipsa, szkunera *USS Retaliation* porucznika Bainbridge'a oraz brygu *USS Norfolk* kapitana Williamsa. Eskadra dowodzona przez Truxtuna miała operować w rejonie obejmującym St. Kitts, St. Christophers oraz Porto Rico oraz kooperować z eskadrą kapitana Johna Barry'ego w rejonie Prince Rupert's Bay oraz wyspy Dominika.[1] Jednym z celów kapitana Truxtuna miało unieszkodliwienie fregat przybyłych z Francji, o których dowódca *USS Constellation* powziął informację w czasie rejsu do Hawany. Owe jednostki zgodnie z obawami Amerykanów pozostały na Karaibach i znalazły się pod zarządem Victora Hughesa - gubernatora Gwadelupy. 26 grudnia 1798 roku kapitan Truxtun zebrał jednostki, które były zainteresowane skorzystaniem z odkonowojowania do Indii Zachodnich, przekazał im listę kodów sygnałowych i zapowiedział wyruszenie w drogę wraz z pierwszym sprzyjającym wiatrem.[2] 31 grudnia powiał sprzyjający wiatr i *USS Constellation* wraz z brygiem *USS Richmond* oraz 4 statkami kupieckimi pod konwojem wyszedł w morze.[3]

---

[11] Letter to Captain Thomas Truxtun from Secretary of the Navy (8 XII 1798) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War Beteen The United States and France*, red. D.W. Knox, t. 2, Washington 1935, s 73.

[2] Letter to William Pennock (Navy Agent, Norfolk) from Secretary of the Navy (27 XII 1798) [w:] *Tamże,* s. 127.

[3] Captain Thomas Truxtun's Journal, U.S. Frigate Constellation (31 XII 1798) [w:] *Tamże,* s. 144.

Również w grudniu 1798 roku, w swój dziewiczy rejs miał wyruszyć *USS Ganges*. Po wzmiankowanej już zmianie kapitana, prace przy okręcie szły bardzo szybko i jedynie kaprysy pogody mogły uniemożliwić jego szybkie wypłynięcie. 12 grudnia 1798 roku kapitan Thomas Tingey otrzymał rozkazy od Benjamina Stodderta. *USS Ganges* miał popłynąć w okolice Kuby i przez kolejne tygodnie patrolować rejon między hiszpańską wyspą a Santo Domingo, „polując" na każdą francuską uzbrojoną jednostkę, którą zdarzyłoby mu się napotkać.[4] 20 grudnia, przezwyciężywszy wszelkie trudności kapitan Tingey był już w morzu i mijając Cape Henlopen, kierował się na wyznaczoną mu przez zwierzchników pozycję.[5]

Kapitan Samuel Nicholson z *USS Constitution,* podobnie jak kapitan Truxtun powrócił do portu w listopadzie. 19 dnia tego miesiąca, Sekretarz Stoddert napisał do niego list, w którym wskazywał, że liczył iż dowódca *Constitution* otrzymał list, który zwierzchnik wysłał do niego 15 października i wkrótce mógł zakończyć gromadzenie zapasów wystarczających na 6. miesięczny rejs, przez co osiągnąłby gotowość do wypłynięcia.[6] Rzeczywistość okazała się jednak przerażająco odmienna od oczekiwań. 23 listopada 1798 roku, na pokładzie Constitution niemal doszło do buntu. Załoga była niezadowolona z nieudolności swego dowódcy, którego podobnie jak Sekretarz Marynarki Wojennej obwiniała o dopuszczenie do rozprzestrzenia się zarazy na okręcie. Przyczyną mogły być także chimeryczne nastroje kapitana, wobec których nikt nie mógł być pewien swej pozycji i bezpieczeństwa. Na szczęście dla kapitana, zarzewie buntu zostało wykryte a jego przywódcy w osobach: oficera nawigacyjnego – Warda oraz bosmana Connela zakuci w kajdany zostali wysłani na brzeg.[7] Pobłażliwy, de facto sposób w jaki kapitan Nicholson obszedł się z buntownikami, wzbudził niezadowolenie jego oficerów, na czele z porucznikiem Charlesem C. Russelem. Napisali oni list do Sekretarza Marynarki Wojennej, zawiadamiając o nieudolności swego kapitana i prosząc o interwencję. Benjamin Stoddert znalazł się w bardzo trudnej sytuacji, z jednej strony miał kolejny dowód na indolencję Nicholsona, dzięki któremu mógł go usunąć. Z drugiej zaś obawiał się w pełni zawierzyć relacji oficerów z *Constitution* i na tej podstawie usunąć kapitana, gdyż mogłoby to stworzyć niebezpieczny precedens. Ostatecznie zdecydował się na

[4] Letter to Captian Thomas Tingey from Secretary of the Navy (12 XII 1798) [w:] *Tamże*, s. 84.
[5] Letter to Secretatry of the Navy from Captian Thomas Tingey (20 XII 1798) [w:] *Tamże*, s. 98.
[6] Letter to Captain Samuel Nicholson from Secretary of the Navy (19 XI 1789) [w:] *Tamże*, s. 37.
[7] Journal of James Pity, U.S. Frigate Constitution (23 XI 1798), [w:] *Tamże*, s. 47.

udzielanie dyplomatycznej odpowiedzi, w której obiecywał zajęcie się sprawą i dokładne jej zbadanie, ale nie zdecydował się na podjęcie żadnych bezpośrednich kroków.[8]

Podobnie więc jak w przypadku poprzedniego przewinienia, żadne konsekwencje nie zostały wyciągnięte wobec kapitana Nicholsona. W liście do dowódcy USS Constitution z 26 listopada, problem buntu i niezadowolenia oficerów, w ogóle nie został poruszony. Sekretarz Marynarki wyrażał w nim jedynie nadzieję, że Nicholson mógł w krótkim czasie wyjść w morze, gdyż wymagało tego bezpieczeństwo amerykańskiego handlu.[9] 5 grudnia 1798 roku Sekretarz Marynarki Wojennej wysłał kolejny list do Nicholsona, licząc, że tym razem *USS Constitution* naprawdę był gotowy do wypłynięcia. Jeżeli by tak było kapitan Nicholson miał niezwłocznie wyjść w morze i płynąć do Prince Rupert's Bay i dołączyć do tamtejszej eskadry amerykańskiej. Jednocześnie Sekretarz Stoddert zalecał by nim Nicholson przed dotarciem na miejsce przeznaczenia, odbył krótki rejs wokół Gwadelupy, w poszukiwaniu francuskich kaprów, którzy mogliby zagrażać amerykańskiemu handlowi.[10] 25 grudnia wszystko zdawało się wskazywać, że *USS Constitution*, jeżeli nie uniemożliwiłaby tego pogoda, szybko wyszedłby w morze, co stało się 3 dni później. Jednak nim kapitan Nicholson wyruszył w drogę do Indii Zachodnich, „pozbył się" jednego ze swoich ludzi – drugiego oficera Johna Cordisa, odsyłając go na brzeg z zarzutami nieposłuszeństwa rozkazom i okrucieństwa wobec podwładnych.[11] Największym wygranym w powyższej opisanej aferze okazał się porucznik Charles C. Russell. Jego lojalność wobec Sekretarza Marynarki Wojennej została nagrodzona przez powierzenie mu samodzielnego dowództwa. 23 stycznia 1799 roku, były pierwszy oficer z *USS Constitution*, objął dowodzenie nad *USS Herald*.[12] W liście z tej daty, nie zostało co prawda powiedziane wprost, że młody oficer został nagrodzony za swoje postępowanie, jednak moim zdaniem wnioski były oczywiste, zwłaszcza jeżeli wziąć się pod uwagę, że kolejka oficerów oczekujących na objecie samodzielnego dowodzenia, często pochodzących z najznamienitszych rodzin, była bardzo długa.

Seria niefortunnych zdarzeń

USS United States, który jak już wspomniałam wrócił ze swego rejsu znacznie wcześniej niż oczekiwał Sekretarz Marynarki Wojennej, 4 listopada 1798 roku zacumował

[8] Letter to Lieut. Charles C. Russell and other officers of Constitution from Secretary of the Navy[w:] *Tamże*, s, 51.
[9] Letter to Captain Samuel Nicholos from Secretary of the Navy [w:] *Tamże*, s. 51.
[10] Letter to Captain Samuel Nicholson from Secretary of the Navy [w:] *Tamże,* s. 65.
[11] Journal of James Pity, U.S. Frigate Constitution (28 XI 1798) [w:] *Tamże,* s. 47.
[12] Letter to Lieut. Cahrles C. Russel from Secratry of the Navy (23 I 1799) [w:] *Tamże,* s. 274.

w Newcastle (albo Chester). Fregata doznała w czasie rejsu licznych uszkodzeń wynikających z niszczącego wpływu pogody na jej kadłub i drzewce, a zwłaszcza żagle i takielunek. Konieczne było więc przeprowadzenie napraw, do asystowania przy czym został skierowany sam Joshua Humphreys. Kiedy 5 grudnia naprawy nadal nie były ukończone, Sekretarz Marynarki uznał, że dalsze przebywanie fregaty w Chester mogło zakończyć się jej uwięzieniem w lodzie, w związku z czym nakazał przesunięcie okrętu w pobliże Reedy Island.[13] Otrzymawszy jednak optymistyczne wieści co do stanu okrętu, już dwa dni później Stoddert wysłał do Barry'ego instrukcje na kolejny rejs. Kapitan *USS United States*, miał objąć dowodzenie nad eskadra złożona z *USS Constitution, USS George Washington* i *USS Merrimack*, która w perspektywie miała powiększyć się o kolejne cztery lub pięć jednostek[14]. Teren działania eskadry miał rozciągać się od St. Christophers po Barbados i Tobago, ze szczególnym uwzględnieniem Cayenne i Curacao. Kapitan Barry otrzymywał pełną swobodę w zakresie dysponowania swoimi siłami, gdyż zdaniem Sekretarza Marynarki sam najlepiej wiedział jak mógłby najefektywniej wykorzystać okręty, którymi nad którymi obejmował dowodzenie.[15] 15 grudnia 1798 roku *USS United States* ruszył w drogę, zatrzymując się jednie na krótko na Marcus Hook.[16] Po stosunkowo krótkim i pozbawionym znaczących wydarzeń rejsie, pod koniec grudnia *USS United States* dotarł do Prince Rupert's Bay, gdzie 31 grudnia, dołączył do niego *USS General Washington,* kapitana Patricka Fletcher.[17]

Koniec 1798 roku przyniósł również incydent, który zaważył na karierze jednego z dowódców U.S.Navy. W czasie konwojowania amerykańskich statków handlowych do Hawany, 18 listopada 1798 roku, *USS Baltimore* został zatrzymany przez brytyjski okręt liniowy *HMS Carnatick* i towarzyszącą mu eskadrę. Dowodzący *Carnatick* kapitan Loring[18], zażądał od amerykańskiego dowódcy możliwości przeszukania *USS Baltimore*.

---

[13] Letter to Captain John Barry from Secretary of the Navy (5 XII 1798) [w:] *Tamże,* s. 65.
[14] Jedną z nich miał być *U.S.R.C. Diligence*, którego dowodca kapitan John Brown, otzymał rozkaz wypłynięcia do Indii Zachnich I dołączenia do kapitana Barry'ego 15 grudnia 1798 roku, Letter to John Brown of the Revenue Cutter Diligence from Secretary of the Navy (15 XII 1798) [w:] *Tamże,* s. 93.
[15] Letter to Captain John Barry from Secretary of the Navy (7 XII 1798) [w:] *Tamże,* s. 70 – 71.
[16] Journal of Lieut. John Mullowny, U.S. Frigate United States (15 XII 1798) [w:] *Tamże*, s. 94.
[17] Journal of Lieut. John Mullowny, U.S. Frigate United States (31 XII 1798) [w:] *Tamże*, s. 145.
[18] John Loring (1761 – 1808) - brytyjski oficer Marynarki Wojennej. Urodził się w brytyjskiej kolonii Nowa Anglia, ale jego rodzina po zbuntowaniu się 13 kolonii opowiedziała się za Metropolią. Zaciągnął się do Royal Navy w wieku 14 lat i został midshipmanem. Walczył w czasie wojny o niepodległość Stanów Zjednoczonych, w 1776 trafił do amerykańskiej niewoli, ale jeszcze w tym samym roku został wymieniony i wrócił do Anglii. Po uzyskaniu stopnia kapitana dowodził eskadrą. W czasie wojen napoleońskich, dowodząc fregat ą wsławił się zajęciem francuskiego 74 działowa Duquesne. Zmarł w swojej posiadłości zostawiając żonę i dzieci; za: http://www.geni.com/people/Commodore-John-Loring/6000000001980651227 (01.03.2015).

Kapitan Phillips wyraził zgodę i udzielił brytyjskim oficerom aktywnej pomocy przy selekcji swojej załogi. Ostatecznie Loring nakazał zabranie 55 członków załogi *USS Baltimore*, z których następnie odesłał 50, 5 pozostawiając na HMS Carnatick jako dezerterów z floty brytyjskiej.[19] Kapitan Phillips nie sprzeciwił się zabraniu swoich ludzi, a gdy cała sprawa dotarła do wiadomości Sekretarza Marynarki Wojennej, Stoddert zażądał wyjaśnień od pechowego kapitana U.S. Navy. Phillips nie był w stanie znaleźć wytłumaczenia dla swojego zachowania, a przynajmniej nie takiego, które zawalałoby jego zwierzchników. Sekretarz Marynarki zdecydował się więc odsunąć kapitana Isaaca Philipsa od dowodzenia. Swoją decyzję uzasadnił w następujący sposób: *Nie mogąc stawić oporu wobec brytyjskiej jednostki, nie musiałeś Sir okazywać jej dowódcy całkowitego posłuszeństwa. A Ty Sir, nie tylko pozwoliłeś mu wydawać rozkazy na pokładzie swojego własnego okrętu, ale wezwałeś wszystkich marynarzy i przekazałeś mu (Oficerowi Loringa) listę nazwisk. (…) Wobec okoliczności tak upokarzających, nie jest możliwe byś nadal sprawował dowodzenie w U.S. Navy. Informuję Cię więc, że Twa służba dobiegła końca.*[20] Kapitan Phillips nie pogodził się z decyzją swego zwierzchnika i zaangażował wszystkich swoich wpływowych przyjaciół aby pomogli mu odzyskać utraconą pozycję. Słali oni listy do Sekretarza Stodderta i próbowali skłonić go do zmiany decyzji. Sekretarz Marynarki, zmęczony tymi prośbami, zdecydował się ostatecznie zakończyć sprawę kapitana Philipsa i 20 lutego 1798 roku, wysłał do niego list. Tłumaczył w nim, niemożność cofnięcia swojej decyzji, gdyż była ona ostateczna i nieodwołalna. Prosił też by były dowódca *USS Baltimore*, przedstawił swoim przyjaciołom prawdziwy przebieg incydentu, a nie mamił ich swymi zmyślonymi historyjkami.[21] Nie wiadomo czy Philipsa przekonała argumentacja zastosowana przez Sekretarza, czy tez zdał sobie sprawę, że decyzja w jego sprawie była ostateczna. W każdym razie, zrezygnował z kolejnych prób przekonania Stodderta do swoich racji i zajął się urządzaniem swojego życia poza U.S. Navy. Jego okręt zaś *USS Baltimore*, zyskał nowego dowódcę w osobie Josiaha M. Speake'a. Amerykańska historiografia, przez 200 lat które minęły od incydentu, wysnuła wiele hipotez zarówno co do przebiegu, jak i przyczyn zdarzenia. Unikatową teorię w zakresie „incydentu Baltimore" i jego przyczyn przedstawił E. Palmer Hoyt w swojej książce „American Wars and Military Excursions". Uczynił on odpowiedzialnym za

[19] *Letter from Levis Trezzevant nad William Timmon to G.,C Morton (18 XI 1798)* [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t. 2, s. 26.
[20] Letter to Captain Isaac Philips from Secretary of the Navy (10 I 1798) [w:] *Tamże,* s. 30.
[21] Letter to Captain Isaac Philips from Secretary of the Navy (20 II 1798) [w:] *Tamże,* s. 32.

zdarzenie, a przede wszystkim za jego decyzję o udzieleniu pomocy brytyjskiemu dowódcy w poszukiwaniu rzekomych dezerterów z Royal Navy na pokładzie *USS Baltimore, tajemniczego Gentelamana o znacznej reputacji, z którym kapitan Phillips skonsultował się i który nakazał mu być posłusznym pleceniom Brytyjczyków*.[22] Moim zdaniem, teza ta pozbawiona była podstaw z wielu względów. Po pierwsze w żadnym ze źródeł nie pojawiała się wzmianka informująca o bytności na pokładzie *USS Baltimore* w chwili incydentu „szacownego gentelamana", ani też o fakcie, że kapitan Philipsa miał konsultować swoją decyzję z kimkolwiek. Jeżeli jednak Palmer – Hoyt dotarł do źródeł taką wzmiankę potwierdzających i podobne zdarzenie rzeczywiście miało miejsce, to trudno interpretować je na korzyść kapitana Philipsa. Na okręcie, daleko od rodzimych brzegów, kapitan jak się mawiało, był drugim zaraz po Istocie Najwyższej, a jedynymi osobami, których opinii, choć nie była ona dla niego w żaden sposób wiążąca, mógł wysłuchać byli jego oficerowie. Żaden, najszacowniejszy nawet Gentelaman, nie mógł więc wpływać na decyzję kapitana, ani też rad jakiejkolwiek nawet najszacowniejszej persony znajdującej się na pokładzie, kapitan nie musiał i nie powinien był słuchać. Wyjątkiem byłaby sytuacja, gdyby pasażer otrzymał oficjalny rozkaz Prezydenta takiej władzy mu udzielający[23], co jednak w tej sytuacji nie miało miejsca.

W listopadzie 1798 roku miało miejsce kolejne wydarzenie, które z punktu widzenia nowopowstałej amerykańskiej Marynarki Wojennej, można rozpatrywać w kategorii nieszczęścia. Jak już wspominałam okręt *USS Retaliation*, który przebywał w Indiach Zachodnich wraz z *USS Montezuma* i *USS Norfolk,* miał po powrocie do USA w założeniu, w krótkim czasie ponownie wyjść w morze i dołączyć do kapitana Truxtuna na jego pozycji. Los jednak zdecydował inaczej. 18 listopada 1798 roku, w czasie pogoni za francuskim okrętem, niewielkiej eskadrze udało się zająć pryz francuskiego kapra – amerykański statek kupiecki *Fair America*. Krótko potem zapadła noc. W panujących ciemnościach amerykańskie okręty rozdzieliły się, a kiedy nastał ranek, podniosła się mgła i odnalezienie się poszczególnych jednostek z eskadry było niemożliwe. Kiedy w końcu mgła się przerzedziła, załogi *Montezumy* i *Norfolk* nigdzie nie mogły dostrzec *USS Retaliation*. W końcu zobaczyli go stojącego między dwiema fregatami, na których masztach powiewały brytyjskie bandery. Dowodzący *USS Retaliation* porucznik Bainbridge, sądząc, że miał do czynienia z jednostkami zaprzyjaźnionego narodu, podniósł

[22] E. Palmer – Hoyt, *American's Wars and Military Excursions*, Cambridge (Mass.) 1988, s. 105.
[23] Tak było w przypadku dyplomatów podróżujących na pokładach okrętów U.S. Navy do swoich placówek

swoją banderę. Wtedy w stronę *USS Retaliation* zostały wystrzelone pierwsze kule. Bainbridge, zakładając, że zaszło nieporozumienie, które szybko mogło udać mu się wyjaśnić, zdecydował się na opuszczenie bandery. Wtedy z masztów okrętów, które zmusiły go do poddania zniknęły brytyjskie flagi, a w ich miejsce pojawiły się bandery trójkolorowe. Była to chwila, w której, porucznik Bainbridge zdał sobie sprawę, że stał się jeńcem. Natomiast okrętami, przed którymi opuścił banderę były francuskie jednostki *Le Volunteer* i *L'Insurgente*.[24]

Porucznik Bainbridge i jego okręt zostali zabrani na Gwadelupę, gdzie młody oficer mógł się na własne oczy przekonać jak traktowani byli wzięci do niewoli obywatele amerykańscy. Co prawda będący symbolem okrucieństwa Victor Hughes został odwołany do Francji, a jego miejsce zajął Generał Desfourneaux[25], była to jednak zmiana wyłącznie personalna, która nie przyczyniła się do polepszenia losu jeńców. Dowódca *USS Retaliation* z charakterystyczna dla siebie energią, postanowił jednak dołożyć wszelkich starań aby zastaną sytuację zmienić na lepsze. Składał gubernatorowi wyspy liczne wizyty i wstawiał się za swoimi rodakami. Sprytnemu Francuzowi zaangażowanie młodego Amerykanina podsunęło pewien pomysł. Desfourneaux starał się przekonać porucznika do tego, iż wcale nie był jego jeńcem, lecz gościem, a Stany Zjednoczone i Francja zgodnie z jego wiedzą związane były traktatem i trwały w przyjaźni. W związku z powyższym Bainbridge mógłby zabrać swój okręt i załogę i służyć Gubernatorowi, zanosząc jego pokojowe propozycje wznowienia handlu z wyspą do Ameryki. Mimo młodego wieku William Bainbridge nie był naiwny. Doskonale zdawał sobie sprawę, że przystanie na propozycję Desforneauxa byłoby równoznaczne ze zdradą swego kraju, dlatego też uprzejmie lecz stanowczo odmówił.[26] Na odmowę, Gubernator miał zareagować wściekłością, co amerykański porucznik opisał w następujący sposób: *Generał powiedział, że nie ma wojny między Stanami Zjednoczonymi a Francją, więc nie może mnie traktować jak jeńca, a jak przyjaciela. (...) Odpowiedziałem mu, że skoro tak jest, to dlaczego jego*

---

[24] Letter from Captain Alexander Murray of 23 XI 1798 to Secretary of the Navy (23 XI 1798) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t. 2, s. 40; Letter to John Clapp, Philadelphia from John Stucky (on board USS Montezuma) [w:] *Tamże*, s. 45.

[25] Etienne Desfourneaux (1767 – 1849) – francuski polityk I dowódca wojskowy. Karierę wojskową rozpoczął w 1789 roku. W walkach na Santo Domingo w roku 1792 dosłużył się stopnia podpułkownika. W latach 1798 – 1799 sprawował funkcję gubernatora Gwadelupy. W 1801 roku został ranny w czasie brytyjsko – francuskich walk o Ceutę. W 1804 roku został odznaczony Legią Honorową. Od 1811 był członkiem Ciała Ustawodawczego i jego wiceprzewodniczącym. W 1814 roku został odznaczony orderem Świętego Ludwika. Po restauracji Burbonów wycofał się z życia politycznego; zob. szerzej: http://www.frenchempire.net/biographies/desfourneaux/ (05.03.2015)

[26] *Letter to Secretary of the Navy from Lieutenant William Bainbridge (7 I 1799) Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t. 2, s. 218.

kaprzy zajmują nasze statki, a Amerykanie, zamknięci są w więzieniu, o chlebie i wodzie (...)On zaś wpadł w gniew i zagroził mi śmiercią. Na co odpowiedziałem - Ty Sir, jesteś Panem w tym miejscu i uczynisz ze mną co zechcesz. Jestem bowiem Twoim jeńcem. [27] Desfourneaux nie zdecydował się jednak wprowadzić swoich gróźb w życie. Natomiast niemal codziennie nękany przez Bainbridge'a zgodził się na wymianę jeńców. Dzięki temu, pod koniec lutego 1799 roku porucznik Bainbridge znalazł się z powrotem w swojej ojczyźnie. Towarzyszyło mu kilkunastu Amerykanów, również jeńców z Gwadelupy. Sekretarz Marynarki Wojennej, mimo iż młody oficer samowolnie zaproponował generałowi Desfournauxowi wymianę jeńców, dokładał wszelkich starań by zgromadzić odpowiednią ilość Francuzów, którzy mieli zostać odesłani na pokładzie Retaliation na Gwadelupę.[28] Ostatecznie na przełomie lutego i marca, konwój wyruszył a porucznik William Bainbridge mógł znowu uważać się za wolnego człowieka. Mimo iż stracił okręt i nie mając formalnych uprawnień zainicjował wymianę jeńców, nie wyciągnięto wobec niego żadnych konsekwencji, w wręcz przeciwnie. Sekretarz Marynarki Wojennej docenił aktywność młodego oficera i jego zaangażowanie w pomoc rodakom na Gwadelupie. Trudno było też winić Bainbridge'a za utratę *USS Retaliation,* wobec liczebnej przewagi wroga, którego napotkał.

Kolejna batalia w Kongresie – ustawa o okrętach 74. działowych

Pod koniec grudnia 1798 roku, Benjamin Stoddert napisał bardzo długi list do Josiah Parkera –Przewodniczącego komitetu spraw morskich w Kongresie. Sekretarz Marynarki Wojennej, zwrócił w nim uwagę na bardzo ważny problem – wojna z Francją trwała od dwóch lat, cztery lata wcześniej zdecydowano się na „wskrzeszenie" Marynarki Wojennej Stanów Zjednoczonych, nadal jednak nie został podjęty problem budowy okrętów liniowych. Dlatego też, argumentował Sekretarz, biorąc pod uwagę geopolityczną sytuację Stanów Zjednoczonych, należałoby rozważyć budowę bądź zakup - 12 okrętów 74. działowych. Zdaniem Stodderta, właśnie taka ilość okrętów liniowych, mogłaby zapewnić bezpieczeństwo handlowi Stanów Zjednoczonych i ich obywatelom. W dalszej części listu Sekretarz rozważał argumenty, który ze sposobów pozyskania okrętów wybrać – budowę czy zakup. Za drugim rozwiązaniem przemawiałby pośpiech, jednak Stoddert opowiadał się za tym pierwszym, ze względu na korzyści natury ekonomicznej i

[27] *Letter to Secretary of the Navy from Lieutenant William Bainbridge (3 I 1799)* [w:] *Tamże*, s. 122; *Letter to Secretary of the Navy from Lieutenant William Bainbridge (7 I 1799)* [w:] *Tamże*, s. 218.
[28] Letter to William Nicholls, Marshall of Pennsylvania from Secretary of the Navy[w:] *Tamże*, s. 406.

propagandowej. Wskazywał, że tylko budowa okrętów w kraju była w stanie zapewnić Amerykanom jednostki najwyższej jakości, dodatkowo zaś wsparty zostałby rodzinny przemysł stoczniowy, metalurgiczny, rusznikarski itd. W liście pojawia się również pomysł przerobienia okrętów dwudziestokilkudziałowych na 32. działowe fregaty, co pozwoliłoby tanim kosztem zwiększyć siłę ognia jaką dysponowała U.S. Navy. Proponowana była również budowa 6. okrętów maksymalnie 18. działowych, które można było z pożytkiem wykorzystać do zwalczania francuskich kaprów w Indiach Zachodnich. Całkowity koszt utrzymania Marynarki Wojennej, w przypadku wprowadzenia powyższych rozwiązań zwiększyłby się z 2.432.261 dolarów i 10 centów do 5.383.540 dolarów i 6 centów, co choć na pierwszy rzut oka wydawało się znaczącym kosztem, to jednak w dłuższej perspektywie, zwróciłoby się w postaci zwiększenia zysków z handlu zagranicznego. By zrealizować to przedsięwzięcie konieczna byłaby również budowa państwowych stoczni w największych miastach Stanów Zjednoczonych, z których główna miałaby znajdować się w powstającej nowej stolicy państwa – Waszyngtonie.[29]

Korespondencja z przewodniczącym Parkerem przyniosła efekty, w ciągu zaledwie dwóch miesięcy. 25 lutego 1799 roku Kongres uchwalił „Ustawę o powiększeniu Marynarki Wojennej"[30]. Z 12 okrętów liniowych, których budowę postulował Sekretarz Marynarki, Kongres wyraził zgodę na 6. Dodatkowo ustawa upoważniała Prezydenta Stanów Zjednoczonych do pozyskania 6 slupów wojennych o sile nie większej niż 18 dział. Prezydent uzyskiwał również prawo do zwiększania ilości dział niesionych przez okręty będące już w służbie, w sytuacji gdy wymagałby tego charakter prowadzonych przez nie działań.[31] Można wiec było powiedzieć, że Sekretarzowi Stoddertowi udało się uzyskać jedynie cześć z tego o co postulował, jednak moim zdaniem, nie miał powodów do narzekań. Oczywistym jest, że od wyrażenia zgody przez Kongres do zwodowania okrętów, droga była bardzo długa i nie pozbawiona trudności, ważne jednak było, że Sekretarz uzyskiwał możliwość podjęcia działania i jak się okazało, szybko zaczął z niej korzystać.

Również pod koniec grudnia, mając na uwadze incydent z udziałem *USS Baltimore* kapitana Philipsa, Sekretarz Marynarki Wojennej, wydał okólnik adresowany do dowódców okrętów wojennych Stanów Zjednoczonych. Pisał w nim, że amerykańscy

[29] Letter to Josiah Parker, Chairman of Committee of the House of Representatives from Secrtary of the Navy (29 XII 1798) [w:] *Tamże*, s. 129 – 134.
[30] W orginale: An Act for the augumentation of the Navy
[31] An Act for the Augumentation of the navy [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t. 2, s. 399.

dowódcy nie mogli dopuszczać do znieważania flagi państwowej przez poddanie swego okrętu, w sytuacji gdy możliwe było stawianie dalszego oporu. We wspomnianym okólniku, Sekretarz bardzo mocno podkreślił, że w sytuacji miażdżącej przewagi wroga, dowódcy wolno było poddać jednostkę wraz z załoga, ale nie wolno mu było dopuścić do zabrania z jego okrętu ludzi w sytuacji innej niż pełne poddanie okrętu. To ostatnie sformułowanie, odnosiło się zwłaszcza, do stosowanego przez Brytyjczyków impressmentu, czyli przejmowania ludzi z załóg innych okrętów pod pozorem, iż byli oni dezerterami z floty brytyjskiej.[32] Kazus kapitana Isaaca Philipsa, jasno wskazywał, że zezwolenie przez dowódcę na Impressment, miało być traktowane z całą surowością i żadne okoliczności nie były w stanie go usprawiedliwić. Dokument ten pokazywał również, że zachowanie dobrych relacji z Wielką Brytanią, nie mogło odbywać się za wszelką cenę. Dowódcy zaś, którym Brytyjczycy próbowaliby odebrać członków załogi, mieli prawo do obrony i mogli z niego korzystać.

Nowe prawo bardzo szybko znalazło zastosowanie w praktyce. W połowie lutego 1799 roku, oficer z angielskiej 44. działowej fregaty *HMS Suprise*, zatrzymał przy Cape Nicholas Mole amerykański okręt *USS Ganges*. Brytyjczycy domagali się, by kapitan Thomas Tingey pozwolił przeszukać im swój okręt, a następnie zezwolił na zabranie wszystkich marynarzy, którzy zostaliby uznani za dezerterów z Royal Navy. Zgodnie z informującym o tym incydencie artykułem w „Connecticut Currant": *Odpowiedź kapitana Tingey'a była mężna i szlachetna – Okręty wojenne należące do Stanów Zjednoczonych nie potrzebują innej ochrony niż ich bandera – rzekł – I choć nie spodziewam się sukcesu w walce z Wami, to raczej zginę na swoim stanowisku, niż pozwolę by jakiś człowiek został zabrany z mego okrętu – Załoga trzy razy zakrzyknęła na cześć swego kapitana i ruszyła do dział śpiewając „Yankee Doodle". A (ludzie) z Suprise słysząc tę determinację wybrali pozostawienie ich w spokoju (...)*[33] W zamieszczonej w gazecie nocie, wiele elementów miało wydźwięk propagandowy, jednak istnienie samego incydentu, jak również jego finał, potwierdzał list kapitana Tingey'a do Sekretarza Marynarki Wojennej z 18 lutego 1799 roku.[34] Kapitan nie starał się w nim kreować się na bohatera, informował jedynie rzetelnie, o tym, że incydent z udziałem *HMS Suprise* miał miejsce. Jego oburzenie budził zaś fakt, że brytyjscy kapitanowie, przypisywali sobie prawo do przeszukiwania okrętów

[32] Circular to the Commanders of U.S. Vessels of War from Secretary of the Navy (28 XII 1798) [w:] *Tamże*, s. 135.
[33] Letter from an officer of the USS Ganges, "Connecticut Curnat", 18 March 1799, *Tamże*, s. 382.
[34] Letter to Secretary of the Navy from Captain Thomas Tingey (18 II 1799) [w:] *Tamże*, s. 366- 368.

wojennych państw neutralnych. W swoim liście Tingey wyrażał też nadzieję na uzyskanie kary dla winnych incydentu na drodze dyplomatycznej.[35] Zachowanie kapitana Tingey'a stało się przykładem tego jak należało postępować w podobnych okolicznościach. Można było jednak stwierdzić, że dowódca *USS Ganges* wiele ryzykował, gdyż Brytyjczycy mogli użyć siły i tym samym nieugięty kapitan doprowadziłby do zagłady swej załogi. Moim zdaniem było to jednak mało prawdopodobne, że w ówczesnych okolicznościach politycznych, brytyjski dowódca sięgnąłby po rozwiązanie siłowe. Jeżeliby do tego doszło, musiałby liczyć się z bardzo poważnymi konsekwencjami, gdyż dopóki Stany Zjednoczone znajdowały się w stanie niewypowiedzianej wojny z Francją, władze brytyjskie w podobnych przypadkach starały się łagodzić incydenty i surowo karać winnych. Jeżeli więc dowódca *HMS Suprise* zdecydowałby się ostrzelać *USS Ganges,* musiałby się liczyć z surową karą, z odsunięciem od dowodzenia włącznie. Kiedy na początku marca 1799 roku kapitan Tingey wrócił do portu Norfolk, był witany niczym bohater. Amerykanie zdawali się nie rozumieć, że ich kraj znajdował się w stanie wojny z Francją nie zaś z Wielką Brytanią.

The Rage of Glory – USS Constellation vs L'Insurgente

W połowie stycznia 1799 roku, do Indii Zachodnich dotarł *USS Constellation*. Rejs przebiegł bez większych problemów, a największą trudnością, z która musiał poradzić sobie kapitan Truxtun była niesubordynacja i nie przywiązywanie uwagi do sygnałów przez załogi konwojowanych jednostek. 16 stycznia 1799 roku, załoga amerykańskiej fregaty zajęła statek Spencer, będący pryzem francuskiego okrętu *L'Insurgente*.[36] Kapitan Truxtun, zyskał tym samym namacalny dowód obecności w Indiach Zachodnich francuskich fregat, o których dowiedział się kilka miesięcy wcześniej będąc w Hawanie. Przebywając na Karaibach kapitan Thomas Truxtun dowiedział się również o zajęciu przez Francuzów *USS Retaliation*. Dowódca *USS Constellation* obawiał się, że znany ze swych podstępów Desfourneaux, skłonił młodego Bainbridge'a do zdrady, jednak jego obawy okazały się jednak bezpodstawne. Wobec wszystkich wspomnianych powyżej okoliczności, zajęcie *L'Insurgente* stało się jednak głównym celem kapitana Truxtuna, który myśląc o zemście na Francuzach, nie zaniedbywał jednak swoich podstawowych obowiązków, wynikających z funkcji dowódcy eskadry. Już w zaledwie kilka dni po

[35] Letter to Secretary of the Navy from Captain Thomas Tingey (18 II 1799) [w:] *Tamże*, s. 366- 368.
[36] Captain Thomas Truxtun's journa, U.S. Frigate Constellation (16 I 1799) [w:] *Tamże*, s. 246.

przybyciu, podzielił swoje szczupłe siły i wyznaczył poszczególnym dowódcom zadania. Zgodnie z tymi wytycznymi, kapitan Thomas Williams z *USS Norfolk* wraz z kapitanem Alexandrem Murray'em z *USS Montezuma*, mieli konwojować amerykańskie statki handlowe do szerokości geograficznej 25 st. N, którą uznawano za punkt, po przekroczeniu którego znikało zagrożenie, ze strony francuskich kaprów. Natomiast załoga *USS Richmond* miała konwojować statki z St. Thomas i Antigua do St. Christopher.[37] Wydawszy dyspozycje swoim podkomendnym, kapitan Truxtun sam wyruszył w drogę. 8 lutego 1799 roku, załoga *Constellation* zauważyła żagiel na horyzoncie. Kapitan Truxtun rozkazał rozpocząć pogoń, którą kontynuowali aż do następnego dnia. Kiedy zbliżyli się do ściganej jednostki, okazało się, że to około 40. działowa fregata, której załoga na widok *USS Constellation* wywiesiła brytyjską banderę. Kapitan Truxtun rozkazał więc wywiesić tajny sygnał rozpoznawczy Royal Navy. Ścigani jednak, zamiast na niego odpowiedzieć, ściągnęli Union Jack i w jego miejsce wciągnęli amerykańskie kolory. Dowódca *Constellation*, wraz z każdym kablem skracającego się dystansu między oboma jednostkami, nabierał pewności, że ścigany okręt był francuski, mimo to jednak, wydał rozkaz wywieszenia tajnego amerykańskiego sygnału rozpoznawczego, na który, tak jak się spodziewał nie otrzymał odpowiedzi. W tym czasie *Constellation* udało się podejść bardzo blisko ściganej jednostki, której załoga, zdecydowała się zakończyć grę pozorów i wciągnęła na maszt francuską banderę oraz oddała strzał ostrzegawczy do zawietrznej. Na amerykańskim okręcie, od początku pogoni wszyscy byli na stanowiskach i czekali jedynie na rozkaz kapitana aby rozpocząć atak. Truxtun czekał jednak na odpowiedni moment. Jak wspominał John Rodgers – *Wiatr wiał bardzo mocno i Constellation zdawał się frunąć między falami niesiony na spotkanie przeznaczenia*.[38] Około godziny 15.30, gdy oba okręty znalazły się w pozycji burta w burtę, Francuzi zaczęli okrzykiwać Amerykanów. Dowódca *Constellation* zakazał jednak udzielania jakiejkolwiek odpowiedzi i chwilę później wydał rozkaz wystrzelenia pełnej salwy burtowej. Francuzi odpowiedzieli w ten sam sposób i tym samym rozpoczęło się trwające godzinę i 15 minut starcie.[39] Po pierwszej salwie, Truxton wydał rozkaz utrzymywania ognia ciągłego i strzelania bez rozkazu, co miało oznaczać, że po wystrzeleniu salwy z jednaj burty, *Constellation* zmieniał hals[40] i ustawiał

[37] Captain Thomas Truxtun's journa, U.S. Frigate Constellation (19 –21 I 1799) [w:] *Tamże*, s. 265.
[38] Letter to Secretary of the Navy from John Rodgers (15 II 1799) [w:] *Tamże*, s. 336.
[39] Plan stracia USS Contellationa z L'Insurgente, zob. rys. 3 Aneks.
[40] Hals – terminem hals najczęściej, jak i we wskaznym w tekście przypadku, definiuje sie odcinek drogi, jaką jednostka żaglowa pokonuje między kolejnymi zwrotami, za: https://landlinephone.wordpress.com/2013/12/15/hals-zeglarstwo/ (15.05.2015).

się do francuskiej jednostki drugą burtą i tak na przemian. Oba okręty znajdowały się od siebie w odległości strzału z pistoletu. Wykorzystali to Marines z amerykankiej jednostki prowadząc morderczo celny ostrzał z muszkietów w stronę zatłoczonego pokładu wroga, co znacząco przyczyniło się do zwiększenia liczby zabitych Francuzów. Także z pokładu *L'Insurgenete* prowadzony był ostrzał z muszkietów, lecz jeżeli mierzyć skuteczność liczbą zabitych i rannych, to strzelcy z francuskiego okrętu nie imponowali tą cechą. Również kanonierzy z *Constellation,* wcześniej systematycznie musztrowani przez swego dowódcę, wreszcie mieli okazję by dać pokaz swoich umiejętności. Po godzinie i kwadransie, poprzez kłęby gryzącego dymu, można było dostrzec francuską załogę ściągającą swoją banderę.[41] Jak zapisał John Rodgers: *Wróg leżał wtedy poprzecznie na rufie i jeżylibyśmy chcieli posłać go do piekła naszym ostrzałem moglibyśmy z łatwością to zrobić*.[42] Kapitan Truxtun mógł świecić tryumf. Chwila przekazania szabli kapitanowi Truxtunowi, przez dowódcę *L'Insurgente*, kapitana Berceau, a więc moment ostatecznego poddania francuskiego okrętu obrósł przez lata wieloma legendami. Zgodnie z najsłynniejszą z nich, w chwili przekazywania szabli francuski kapitan miał powiedzieć do Truxtuna – że zajęcie francuskiego okrętu wojennego, oznaczało wypowiedzenie wojny. Na co dowódca *USS Constellation* miał odpowiedzieć, że jeżeli tak należało to w istocie traktować, to wojnę wypowiedziała Francja, w chwili, gdy *L'Insurgente* i *L'Volunteer* zajęły *USS Retaliation*.[43]

Jak się okazało po zakończeniu walki, wobec 38 dział *USS Constellation, L'Insurgente* dysponował 40 działami, w tym czterem 36. funtowymi, dwoma 24. funtowymi, dwoma 18. funtowymi, 24 działami 12. funtowymi i 8 działami 6. funtowymi.[44] Można więc stwierdzić, że przewaga w tym aspekcie była po stronie Francuzów. Podobnie było w przypadku liczebności załogi. Pod tym względem 360[45] ludzi na *Constellation*, mierzyło się z 409 osobową załogą *L'Insurgente*. Jak już wspominałam mimo przewagi to załoga francuskiego okrętu poniosła większe straty. Zabitych lub rannych zostało 70 ludzi, natomiast na *Constellation* tylko 5. Wśród nich

[41] Letter to Secretary of the Navy from Captain Thomas Truxtun (14 II 1799) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t. 2, s. 329 – 331; Latter to Captain John Barry from Captain Thomas Truxtun (16 II 1799) [w:] *Tamże*, s. 331 – 332; Letter to Secretary of the Navy from Captain Thomas Truxtun (10 II 1799) [w:] *Tamże*, s. 326.
[42] Letter to Secretary of the Navy from John Rodgers (15 II 1799) [w:] *Tamże*, s. 336.
[43] M. A. Palmer, Stoddet's War. Naval Operations during the Quasi – War with France 1798 – 1801, University of South Carolina Press 1987, s. 102.
[44] Latter to Captain John Barry from Captain Thomas Truxtun (16 II 1799) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t. 2, s. 331 – 332.
[45] Dane rozbieżne, najprawdopodobniej w momencie starcia na Constellation było 330 bądź 328 ludzi.

Midshipman McDonereigh (lub Mcdnough), który stracił stopę oraz marynarze: John Andrews ranny w głowę i William Brown – postrzelony. Zabici zostali dwaj marynarze - Thomas Wilson i Neal Harvey.[46] Ze startami poniesionymi przez obsadę amerykańskiego okrętu wiązała się enigmatyczna kwestia śmierci – marynarza Neala Harvey'a. Zgodnie z listą załogi *Constellation*, człowiek ten poległ w czasie starcia, nie zostało jednak sprecyzowane w jaki sposób. Drugi oficer z *Constellation* – porucznik Andrew Sterett, w liście do swojego brata, napisał zaś: *Tylko raz w trakcie starcia musiałem sięgnąć po kordelas. Ruszyłem wtedy na jednego człowieka by położyć kres tchórzowi. Do tej pory pamiętam, jak blado wyglądał ten człowiek, leżąc we krwi na pokładzie naszej fregaty*."[47] Moim zdaniem, w relacji Steretta dotyczącej Neala Harvey'a, mogła oddawać to jak jak zginął marynarz, chociaż warto również wziąć pod uwagę, że gdyby opisana sytuacja rzeczywiście miała miejsce, pociągnęłaby za sobą jakieś konsekwencje dal samowolnego działania drugiego oficera czy też znalazłyby się na jej temat wzmianki również w innych relacjach. Mimo to, w amerykańskiej historiografii teza o tchórzostwie Neala Harvey'a była wielokrotnie powielana.[48]. Wytłumaczeniem zaś dla przemilczenia jej w relacjach oficjalnych, mógł być fakt, że kapitanowi, jeżeli ta sytuacja rzeczywiście miała miejsce, zależało na uniknięciu skandalu, dlatego przemilczał ją w liście do swoich zwierzchników. Poza tym, kara za tchórzostwo w obliczu wroga, nawet zgodnie z amerykańskim, stosunkowo liberalnym systemem karnym, mogła być tylko jedna – śmierć. Co prawda, drugi oficer nie miał żadnych kompetencji, by podobną karę wymierzyć, jednak w związku z tym, że Sterrett był dobrze zapowiadającym się młodzieńcem, Truxtun mógł nie chcieć niszczyć jego kariery z powodu podobnego incydentu, dlatego też wolał przemilczeć całą sytuację. Odbiegając jednak od sprawy marynarza Harvey'a i wracając do dalszych losów pryzu i zwycięskiego okrętu. Pieczę nad *L'Insurgente* powierzono pierwszemu oficerowi z *USS Constellation* – porucznikowi Johnowi Rodgersowi. Młody oficer otrzymał rozkaz przerzucenia jeńców na swą macierzystą jednostkę i wyruszenia wraz z pryzem do St. Kitts. W przypadku gdyby przez warunki pogodowe lub z innych przyczyn, oba okręty rozdzieliły się, Rodgers miał płynąć sam do wyznaczonego celu i jako, że dysponował jedynie ograniczona załogą, miał za wszelką cenę unikać starcia. Gdy porucznik Rodgers wszedł na pokład *L'Insurgente* jego oczom ukazał się przerażający widok, który opisał w

[46] Letter from Andrew Sterett to his brother (St. Kitts, 14 II 1799) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War* …, t. 2, s. 334.; Case of William Brown – Powder Monkey aboard [w:] *Tamże*, s. 339.
[47] Letter form Lieutenant Andrew Sterett to his brother [w:] *Tamże.*
[48] E. Palmer – Hoyt, *Dz. Cyt.*, s. 108.

następujący sposób: *Mimo, że nie chciałbym byś myślał, że jestem człowiekiem lubującym się widokiem krwi, muszę wyznać, że było satysfakcjonującym widokiem dla mych oczu, 70 francuskich piratów (wiesz, że mam powody by ich tak nazywać) tarzających się we własnej krwi, 29 z nich było zabitych, a 41 rannych.*[49] Mimo swej podagry dla wrogów, Rodgers nakazał opatrzyć rannych i zebrać zabitych, jeńców zaś zgodnie z rozkazem, przerzucić na *Constellation*. Oba okręty miały następnie razem ruszyć w stronę St. Kitts, gdzie kapitan Thomas Truxtun zamierzał zająć się zorganizowaniem wymiany jeńców. Przerzucanie jeńców na pokład *Constellation*, przerwało nadejście huraganowego wiatru. Jak wynikało z opowieści przedstawionej wiele lat później, przez porucznika Rodgersa, a wydanej w 1824 roku, przez urzędnika Departamentu Marynarki Wojenne – Charlesa W. Golsdborough, ze względów bezpieczeństwa zabrano trapy łączące okręty, a sam porucznik otrzymał rozkaz od kapitana Truxtuna, by w razie rozdzielenia kierować się wprost na Bassaterre Roads przy wyspie St. Kitts.

Przeczucia dowódcy *Constellation* sprawdziły się. Oba okręty rozdzieliły się nocą z 9 na 10 lutego 1799 roku. Sytuacja, w której znalazł się Rodgers wraz ze swoją ledwie 12 osobową załogą była skrajnie niebezpieczna. Na *L'Insurgente* pozostało 173 francuskich jeńców, a włazy prowadzące pod pokład były zniszczone. Dodatkowo, jak opisywał to sam Rodgers: *Pokład L'Insurgente przypominał rzeźnię. Nie został jeszcze oczyszczony z krwi, wszędzie leżeli też zabici i umierający. Jego drzewce, żagle i takielunek były w strzępach, które również walały się na pokładzie. Kierowanie okrętem w takiej sytuacji przy huraganowym wietrze, przez 2 oficerów i 11 ludzi, którzy musieli jeszcze pilnować jeńców bez kajdan i łańcuchów, było niemal niemożliwe*.[50]

Porucznikowi Rodgersowi udało się jednak wywiązać z powierzonego mu zadania. Najpierw nakazał zebrać całą broń, jaka pozostała jeszcze na okręcie i zamknąć w jednym miejscu. Następnie rozkazał, by wszyscy jeńcy zostali umieszczeni w dolnej ładowni, a u każdego wejścia do niej postawił marynarza uzbrojonego w garłacz, kordelas i parę pistoletów z rozkazem by strzelać do każdego kto spróbowałby się wydostać. Następnie przez dwa dni niemal nie zażywając snu, marynarze pilnowali jeńców, w każdej chwili spodziewając się buntu. Trzeciego dnia niewielkiej amerykańskiej załodze *L'Insurgente* udało się doprowadzić okręt do Saint Kitts gdzie zastali *Constellation*.[51]

---

[49] Letter to Secretary of the Navy from John Rodgers (15 II 1799) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War* …, t. 2, s. 337.
[50] The United States Naval Chronicle[w:] *Tamże*, s. 327.
[51] The United States Naval Chronicle[w:] *Tamże*, s. 327.

Powyższa relacja mogła wydawać się trudna do uwierzenia. Zapewne niektóre jej elementy mogły być dziełem wyobraźni uczestników tych zdarzeń. Niektóre jednak jej fragmenty zaznały potwierdzenie również w innych źródłach. Z listu Kapitana Thomasa Truxtuna, do kapitana Johna Barry'ego, wynikało, że oba okręty rzeczywiście rozdzieliły się w noc po starciu i że *L'Inrugente* dodarł do St. Kitts, dopiero 13 lutego 1799 roku.[52] Porucznik Rodgers musiał więc sobie radzić, z kierowaniem okrętem i pilnowaniem jeńców przez dwa dni i wywiązał się z zadania, bez względu na to jakie towarzyszyły temu okoliczności. Dowódca *USS Constellation* nie pozwolił sobie na zbyt długie fetowanie swego tryumfu. 20 lutego 1799 roku, kapitan Truxtun napisał do Pana Beaucerle, jednego z zarządców Gwadelupy, list w którym proponował dokonanie wymiany jeńców, gdyż jak zaznaczył, wielu Amerykanów znajdowało się na francuskiej wyspie i pragnął ulżyć ich niedoli wymieniając ich na Francuzów pojamnych na pokładzie *L'Insurgente*. W swoim liście kapitan dokładnie opisywał statek, który w powyższym celu, pod flagą pokoju, miał udać się na Gwadelupę i prosił by nie podejmowano względem niego wrogich działań.[53] Szansę na powodzenie przedsięwzięcia zwiększał fakt iż misji pośredniczenia w wymianie podjął się kapitan Barreau, ostatni dowódca *L'Insurgente*. Jeszcze przed wysłaniem tego listu, Truxtun kontaktował się z Desforneauxem, który wysłał do dowódcy *USS Constellation* list – manifest, zatytułowany *Wolność – Prawo – Równość*. W liście tym, gubernator Gwadelupy, stwierdził, że w związku z tym, iż na jego wyspie Amerykanie traktowani byli jak najmilsi goście, nie mógł pogodzić się z faktem, że okręt wojenny Stanów Zjednoczonych zajął francuską fregatę. Dalej stwierdzał, że nie mógłby zgodzić się na wymianę jeńców, gdyż u niego żadnych amerykańskich jeńców nie było, na wyspie przebywali zaś jedynie wzmiankowani już mili jego sercu, pochodzący z USA goście. Status gości mieli również porucznik William Bainbridge i załoga jego *USS Retaliation.* W zakończeniu swego listu, Desfourneaux prosił Truxtuna, o zwrot zajętej „omyłkowo" francuskiej fregaty i podkreślał fakt istnienia dobrych relacje między oboma narodami.[54] Kapitan Truxtun odpisał w podobnym tonie, że niczego bardziej nie pragnął niż pokoju z Francją, jednak dopóki nie otrzymał informacji o jego rzeczywistym zawarciu od swych zwierzchników, musiał działać zgodnie z otrzymanymi uprzednio rozkazami. Te zaś pozwalały mu zajmować francuskie okręty gdziekolwiek je napotkał i tak też postąpił z

[52] To Capt. John Barry from Capt. Thomas Truxton, [w:] *Tamże*, s. 331.
[53] Letter to Mousieur Beauvarlet, one of the Administrators of Guadelupe from Captain Thomas Truxtun [w:] *Tamże*, s. 375.
[54] Letter to Captain Thomas Truxtun from Genereal Desfourneaux, Commander in Chief, Guadelupe, Berrau, [w:] *Tamże*, s. 377 – 379.

L'Insugente. Jeżeli więc Desfourneaux nie byłby zainteresowany wymianą jeńców, Truxtun zamierzał wysłać pojmanych Francuzów do Stanów Zjednoczonych, by tam oczekiwali poprawy relacji amerykańsko – francuskich.[55] 25 lutego, Truxtun otrzymał zgodę od władz Gwadelupy i zajął się organizowaniem wymiany jeńców. Zgodnie z podjętymi ustaleniami, oficerowie francuscy mieli zostać zwolnieni na słowo honoru, natomiast zwykli marynarze wymienieni na Amerykanów na zasadzie człowiek za człowieka.[56] Zwycięstwo odniesione przez kapitana Thomasa Truxtuna nad *L'Insurgente* było pierwszym wielkim tryumfem odrodzonej amerykańskiej Marynarki Wojennej, stąd trudno byłoby przecenić jego wagę. Dzięki postawie dowódcy *USS Constellation* i jego ludzi, Sekretarz Marynarki Wojennej zyskiwał bardzo silny argument w swoich bataliach z Kongresem o kolejne środki na rozbudowę floty. Kapitan Thomas Truxtun, człowiek raczej skromny, stał się ze znanego jedynie wąskiemu gronu specjalisty w swej dziedzinie, bohaterem narodowym. Od tej chwili każdy dowodzony przez niego okręt miał zapewnioną załogę złożoną z najlepszych marynarzy, którzy traktowali służbę pod jego rozkazami jako zaszczyt i wyróżnienie. Obiektywnie jednak rzecz ujmując, gdyby autorem podobnego zwycięstwa był kapitan Royal Navy, poza niewielką wzmianką w codzinnej gazecie na niewiele mógłby liczyć. Po raz kolejny uwidaczniała się oczywista różnica skali. Jednak wobec szczupłości sił jakimi dysponowały wówczas Stany Zjednoczone, ze zwycięstwa Truxtuna nad *L'Insurgente* propaganda uczyniła wiktorię na miarę zwycięstwa Nelsona pod Abukirem.

Cisza nad Santo Domingo

Podobnym do Truxtuna sukcesem, nie mógł poszczycić się kapitan John Barry z *USS United States*, dowodzący drugą z amerykańskich eskadr operujących w rejonie Karaibów. Mimo iż systematycznie patrolował powierzony jego pieczy obszar, nie napotkał przeciwka, którego mógłby uznać za godneg. Dowódca *USS United States* poza standardowymi instrukcjami, otrzymał również inne, niemniej ważne zadanie, którym było nawiązanie bliższych relacji z Generałem Toussaintem z Santo Domingo. Barry miał co jakiś czas pojawiać się ze swym okrętem w pobliżu Cape Francois i stworzyć u

[55] Letter to General Desfourneaux from Captain Thomas Truxtun[w:] *Tamże*, s. 379.
[56] Prisioners Exchange[w:] *Tamże*, s. 410 – 413.

czarnoskórego przywódcy Haiti, przeświadczenie o potędze Stanów Zjednoczonych i ich walorach jako potencjalnego sojusznika.[57]

Z dyplomatycznego zadania Barry wywiązywał się znacznie leipiej niż z zadań militarnych. Na pierwszy sukces eskadry, trzeba było czekać do 27 lutego 1799 roku, kiedy to *USS United States* odbił z rąk francuskich brytyjski statek Cicero, uprzednio zajęty przez jednostkę kaperską Democrat.[58] Poza tym dowódca *USS United States*, systematycznie organizował konwoje zarówno między poszczególnymi wyspami karaibskimi jak i do Stanów Zjednoczonych. Dokładał także wszelkich starań, by okręty, którymi dowodził nie trwały bezczynnie w porcie dłużej niż było to absolutnie konieczne, organizując stałe patrole w powierzonym jego pieczy rejonie. Brak energii i inicjatywy kapitana Nicholsona z *USS Constitution*, o którym będzie szerzej mowa w dalszej części rozdziału, nadrabiali pozostali podkomendni Barry'ego, zwłaszcza kapitan Moses Brown z *USS Merrimack* oraz kapitan Aleksander Murray z *USS Montezuma*. Załoga tego pierwszego okrętu późnym popołudniem 25 marca 1799 roku odzyskała baltimorski statek Harmony, pryz francuskiej jednostki kaperskiej *La Resolve*.[59]

Funkcjonowanie amerykańskich eskadr w Indiach Zachodnich, wymagało rozwiązania problemu ich zaopatrywania. W tym celu, zdecydowano się na regularne wynajmowanie statków kupieckich, które miały przewozić w swoich ładowaniach zaopatrzenie dla okrętów wojennych na Karaibach. Takie rozwiązanie było znacznie tańsze niż nabywanie potrzebnego sprzętu czy zaopatrzenia na wyspach. Niewątpliwie amerykański system zaopatrzeniowy był znacznie sprawniejszy niż brytyjskich, chociaż sporo przesady było w stwierdzeniu Tryona G. Martina, który nazwał go *jednym z pierwszych genialnych rozwiązań U.S. Navy*.[60] Moim zdaniem, różnica skali między ówczesnymi Marynarkami amerykańską i brytyjską, nie pozwalała na uznanie podobnego porównania za w pełni uzasadnione. Przy liczbie okrętów jaką dysponowała ówcześnie U.S. Navy, nabywanie transportowców czy chociażby kabotażowców można było uznać za niepotrzebny koszt, na który władze w Filadelfii nie mogły sobie pozwolić. Dlatego też wykorzystanie statków cywilnych dla zaopatrzenia floty wojennej było rozwiązaniem korzystnym dla obu stron. By maksymalnie zniwelować ryzyko przejęcia cennego ładunku przez Francuzów, jednostki przewożące zapasy były konwojowane przez okręty Stanów

[57] Letter to Captain John Barry from Secretary of the Navy (16 I 1799) [w:] *Tamże*, s. 241.
[58] Jornal of Lieut. John Mullowny, U.S. Frigate United States (27 II 1799) [w:] *Tamże*, s. 414.
[59] Journal of U.S. Ship Merrimack, Captian Moses Brown (25/26 III 1799) [w:] *Tamże*, s. 521.
[60] T. G. Martin, *A Most Fortunate Ship. A Narrative History of "Old Ironsides",* Chester 1980, s. 12.

Zjednoczonych, które akurat płynęły do Indii Zachodnich z kowojem. W późniejszym okresie, dla usprawnienia systemu zaopatrywania wprowadzono kilka nowych rozwiązań. Przede wszystkim spośród amerykańskich kupców, prowadzących swoją działalność na Karaibach, wyłoniono kilku, którym została powierzona funkcja agentów Marynarki Wojennej. Ich zadanie polegało na zaspokajaniu potrzeb załóg okrętów wojennych Stanów Zjednoczonych, poprzez rozdysponowywanie zapasów wysłanych z Ameryki, jak również w szczególnych sytuacjach, nabywanie zaopatrzenia na wyspach. Mieli oni również udzielać pomocy w organizacji konwojów do Stanów Zjednoczonych, wspomagać marynarzy i kapitanów, którzy padli ofiarą francuskich kaprów, jak również przeprowadzać sprzedaż pryzów, których z różnych względów nie było można wysłać do Stanów Zjednoczonych. Na Martynice, za rekomendacją kapitana Thomasa Truxtuna, na agenta został wyznaczony John Gay, natomiast w St. Kitts, również z polecenia dowódcy *USS Constellation* – David M. Clarkson.

W dniu 2 marca 1799 roku, Kongres zdecydował się na dalsze zawieszenie relacji handlowych z Francja i jej posiadłościami.[61] Wydanie tej ustawy doprowadziło do konieczności wydania, nowych, uszczegóławiających ją instrukcji dla dowódców Marynarki Wojennej. Taki dokument został wydany 12 marca 1799 roku i nakazywał zatrzymywanie każdego amerykańskiego statku handlowego, który w zakazany handel był zaangażowany. W przypadku kiedy zachodziła wątpliwość co do zgodności z prawem działalności prowadzonej przez właściciela statku, należało taką jednostkę zająć i wysłać do portu w celu wyjaśnienia jej sytuacji prawnej oraz faktycznej. Podobnie dowódcy mieli postępować z pozornie neutralnymi statkami, czyli jednostkami francuskimi, kryjącymi się pod obcą banderą, lub neutralnymi przewożącymi francuską kontrabandę.[62] Ten ostatni punkt instrukcji stał się przyczyną wielu nieporozumień oraz sporów z przedstawicielami państw neutralnych, zwłaszcza Szwecją i Danią. Upoważnienie to rodziło również pole do nadużyć w postaci zbyt szerokiej interpretacji tego punktu przez samych dowódców,

[61] Wydany 2 III 1799 roku dokument, de facto stanowił przedłużenie aktu wydanego rok wcześniej (13 VI 1798), zawieszającego relacje handlowe z Francją. Zgodnie z jego treścią wprowadzano całkowity zakaz handlu z Francja i jej koloniami oraz bezpośredniego bądź pośredniego wchodzenia w relacje handlowe z Francuzami. Zawijanie do francuskich portów, zgodnie z brzmieniem aktu, było dopuszczalne jedynie w sytuacji gdy warunki pogodowe, bądź stan okrętu zagrażały życiu załogi. Podobnie też zakazywano, z zastrzeżeniem podobnego wyjątku zakazywano francuskim jednsotkom zawiajania do portów francuskich; zob szerzej: An Act to Suspend the Commercial Intercourse between the United States and France, and the Dependencies Thereof [w:] *The Controversy over Neutral Rights Between the United States and France 1797 – 1800*, ed. J. Brown Scott, New York 1917, s. 57.

[62] Circular Instructions of the Captians and Commanders of the Vessels in the service of the United States (12 III 1799) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War Beteen …*, t. 2, s. 447.

którzy nawet bez uzasadnionego powodu, zatrzymywali jednostki neutralne czy amerykańskie, ze względu na wartość przewożonego przez nie ładunku.

Nowy plan Stodderta i jego nieprzewidziane konsekwencje

Pod koniec marca 1799 roku, Sekretarz Marynarki, zdecydował się zweryfikować swoje dotychczasowe plany na wykorzystanie amerykańskich okrętów w rejonie Karaibów. Zgodnie z poczynionymi 26 marca założeniami, w Indiach Zachodnich miały być utrzymywane 3 eskadry, a okręty do nich przynależące miały się zmieniać co trzy miesiące. Tym sposobem, uniknięto by długotrwałego narażania załóg na negatywne wpływy karaibskiego klimatu, a także umożliwione zostałoby bardziej elastyczne reagowanie na zmiany polityczne w tym rejonie świata. Plan wydawał się doskonały, jednak jego największym mankamentem była osoba kapitana Samuela Nicholsona. W swoim liście do Stephena Higginsona, Benjamin Stoddert, skarżył się, że z dowodzonego przez Nicholsona *USS Constitution,* nie było praktycznie żadnego pożytku, a samemu dowódcy Sekretarz od czasu afery *Nigra* i jej następstw nie potrafił zaufać. Wobec powyższego zwierzchnik Marynarki Wojennej, rozważał mianowanie nowego dowódcy dla *USS Constitution,* a dla Nicholsona zaś znalezienie jakiegoś zajęcie, do którego miałby lepsze predyspozycje, niż do dowodzenia okrętem. Sekretarz bardzo żałował, że nie postawił Samuela Nicholsona przed sądem za sprawę Nigra, zdawał sobie jednak sprawę, że minęło zbyt dużo czasu i zachowanie kapitana Nicholsona związane z zajeciem rojalistycznej jednostki nie mogło stanowić podstawy, a przynajmniej nie jedyną, dla pozbawienia go dowodzenia.[63]

W czasie rejsu do Indii Zachodnich, w który jak już wspominałam *USS Constitution* wypłynął z dużym opóźnieniem, Nicholson nie uczynił nic co mogłoby wpłynąć na zmianę decyzji Sekretarza Marynarki Wojennej. Możnaby nawet zaryzykować stwierdzenie, że kapitan Nichloson uczynił wszystko, by utwierdzić Stodderta w słuszności jego decyzji. W czasie rejsu dyscyplina na *Constitution* pozostawiała wiele do życzenia. W dzienniku prowadzonym przez porucznika Jamesa Pity, praktycznie przy każdym wpisie pojawiły się wzmianki o ukaraniu marynarzy, za próby ucieczki, niesubordynację czy brak dyscypliny. Trudno się jednak było dziwić zachowaniu marynarzy, którzy na co dzień obserwowali nieudolność swego dowódcy. Kapitanowi Nicholsonowi brakowało inicjatywy, długo pozostawał w porcie, a w morze wychodził jedynie na wyraźny rozkaz

[63] Letter to Stephen Hissonson from Secretary of the Navy (26 III 1799) [w:] *Tamże,* s. 519 – 520.

dowódcy eskadry kapitana Barry'ego. Gdyby chodziło jedynie o brak pryzów, możnaby przypisać tą okoliczność brakowi szczęścia, którego potrzebowali nawet najlepsi. Nie można jednak było złożyć na karb braku szczęścia faktu, że Nicholson nie musztrował swojej załogi, nie przeprowadzał ćwiczeń w strzelaniu z dział, muszkietów i pistoletów czy walki w ścisku, która była nieodzowna w przypadku abordażu. 16 marca 1799 roku, Sekretarz Marynarki Wojennej, przez kapitana Tingey'a z *USS Ganges*, posłał Nicholsonowi rozkaz powrotu do Stanów Zjednoczonych. W swoim liście jednak, Benjamin Stoddert, ani słowem nie wspominał o swoich planach zmiany dowódcy *USS Constitution*.[64] Trudno jednak zakładać by już wtedy nie podął decyzji, którą oznajmił w liście z 26 marca. Prawdopodobnie Sekretarz Stoddert obawiał się reakcji niestabilnego emocjonalnie Nicholsona i wolał przekazać swoją decyzję po tym, jak *USS Constitution* dotarłby bezpiecznie do wybrzeży Stanów Zjednoczonych. Odzyskanie 4 kwietnia 1799 roku przez załogę *USS Constitution* brytyjskiego statku *Carteret*, zajętego kilka dni wcześniej przez Francuzów i obsadzonego jedynie minimalną pryzową załogą, nie było wydarzeniem, którr mogło odwieść Sekretarza Stodderta od powziętej decyzji.[65]

Ten, który miał dostarczyć Nicholsonowi rozkaz wzywający go do powrotu – kapitan Thomas Tingey, udawał się do Indii Zachodnich z wymagającą delikatności i dyskrecji misją dylomatyczną. Jego zadaniem było odkonwojowanie na Santo Domingo statku Kingston, na którym podróżował Doktor Edward Stevens – nowo mianowany amerykański konsul. Dyplomacie powierzono trudne zadanie pozyskania przywódcy wyspy – Generała Toussainta Louverture[66] do współpracy i podjecie działań w celu wypracowania porozumienia przywracającego relacje handlowe między Stanami Zjednoczonymi a Santo Domingo.[67] Sam Tingey odgrywał w tym planie rolę drugorzędną, jeżeli czas by mu na to pozwolił miał pozostać przez kilka dni w okolicy Cape Francois, na wypadek gdyby Generał Toussaint albo ktoś z jego ludzi mieli ochotę odwiedzić amerykański okręt. Z militarnego punktu widzenia, ważniejszym zdaniem dowódcy *USS Ganges*, było dostarczenie listów z instrukcjami do dowódców eskadr – kapitana Truxtuna i kapitana Barry'ego oraz przekazanie wspomnianym oficerom zamówionego przez nich

[64] Letter to Captain Samuel Nicholson from Secretary of the Navy (16 III 1799) [w:] *Tamże*, s. 479.
[65] Memorandum regarding British Packet Carteret, prize of U.S. Frigate Constitution [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t. 3, s. 13.
[66] O przycznach poszukwiania przez przywódcę powstania niewolniczego i piewcę ideałów rewolucji francuskiej na Karaibach Toussainta Louverture zbliżenia ze Stanami Zjednocznymi i Wielką Brytanią, zob. szerzej: Ph. R. Girard, The Slaves who Defeated Naploeon, Tuscaloosa 2011, s. 1 – 113.
[67] Letter to Captain Thomas Tingey from Secretary of the Navy (16 II 1799) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t. 2, s. 479.

sprzętu.[68] Kapitan Tingey otrzymał wspomniane instrukcje 25 marca i w zasadzie gdy tylko dołączył do niego Kingston, co nastąpiło jeszcze tego samego dnia, był gotów do wyjścia w morze.[69] 21 kwietnia 1799 roku, kapitan Tingey informował w liście Sekretarza Marynarki Wojennej, że Kingston został bezpiecznie odkonwojowany do Cape Francois , a dowódca *USS Ganges* zgodnie z wytycznymi od swego zwierzchnika, pozostawał u wejścia do zatoki przez cały kolejny dzień oczekując na polecenia od amerykańskiego konsula. Kiedy nie otrzymał ich do zmroku, uznał za swój obowiązek ruszyć w dalszą drogę i by przekazać rozkazy z Departamentu Marynarki kapitanom Truxtunowi i Barry'emu.[70]

Tymczasem jednen z adresatów rozkazów instrukcji przewożonych przez Tingey'a – kapitan Thomas Truxxtun 6 marca 1799 roku, po doprowadzaniu swego pryzu do St. Kitts i zaspokojeniu najpilniejszych potrzeb swej załogi musiał zająć się spełnieniem bardzo nieprzyjemnego obowiązku. Dowódca należącego do eskadry Truxtuna *USS Norfolk*, kapitan Thomas Williams kilka dni wcześniej wyruszył z konwojem do St. Thomas. Mniej więcej w połowie drogi między wspomnianą wyspą a St. Kitts, konwój napotkał niewielką francuską jednostkę kaperską i wywiązało się stracie. Załoga *USS Norfolk* poważnie uszkodziła ściganą jednostkę i wszystko zapowiadało, że stanie się ona ich pryzem. Kapitan Williams jednak zamiast doprowadzić do końca rozpoczęte przedsięwzięcie, zdecydował się porzucić niemal zdobyty okręt i ruszył w pogoń za żaglem na horyzoncie. Tym samym naraził konwój na niebezpieczeństwo, gdyż nawet uszkodzony okręt kaperski nadal stanowił zagrożenie dla nieuzbrojonych statków handlowych. Poprzez takie działanie, jak ujęli to oficerowie z *USS Norfolk*, ich dowódca *zhańbił banderę Stanów Zjednoczonych*.[71] Kiedy informacja o zajściu dotarła do kapitana Truxtuna, zdecydował się on odesłać *USS Norfolk* do Stanów Zjednoczonych, by tam osądzono niefortunnego dowódcę. Jak pisał w liście do kapitana Barry'ego z 7 marca 1799 roku: *Kapitana Williamsa z Norfolk byłem zmuszony odesłać do kraju, jego zachowanie było haniebnym dla niego jako człowieka i hańbiącym dla jego kraju.(...) Pozwolił uciec wrogowi, którego miał w swej mocy. I mimo iż brakuje mi okrętów do realizacji moich celów, wolałem odesłać USS Norfolk do kraju niż pozostawić go tutaj pod*

[68] Letter to Captain Thomas Tingey from Secretary of the Navy[w:] *Tamże*, s. 483.
[69] Letter to Secretary of the Navy from Captain Thomas Tingey [w:] *Tamże*, s. 511.
[70] Letter to Secretary of the Navy from Captain Thomas Tingey (21 IV 1799) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t. 3, s. 81.
[71] Letter to Lieut. Thomas Clavert, U.S. Brig Norfolk form Captain Thomas Truxtun [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t. 2, s. 422; Letter to Captain Thomas Williams from Captian Thomas Truxtun (6 III 1799) [w:] *Tamże*, s. 424.

rozkazami takiego człowieka.[72] Truxtun wychodził z podobnego założenia co Sekretarz Marynarki Wojennej w sprawie kapitana Nicholsona – Nic bardziej nie zagrażało bezpieczeństwu okrętów amerykańskich niż nieudolność czy brak zdolności ich dowódców. Jednocześnie jednak, dowódca *USS Constellation*, nie rozstrzygnął sprawy Williamsa samodzielnie w Indiach Zachodnich, lecz pozwolił mu na zaprezentowanie tego co ewentualnie miał na swoje usprawiedliwienie najwyższym zwierzchnikom w Filadelfii. Była to cecha, która charakteryzowała postępowanie Truxtuna, w czasie gdy dowodził eskadrami. W każdym przypadku starał się rozstrzygać sprawiedliwie, zdając sobie sprawę, z ogromnego wpływu jaki miała jego opinia na dalszy los oskarżonego. Zawsze też, jeżeli nie został formalnie wyznaczony do rozstrzygnięcia danego przypadku, starł się zebrać wszelkie dowody zarówno winy jak i niewinności i przekazać je swoim zwierzchnikom. W tym konkretnym przypadku, Sekretarz Marynarki zgodził się ze zdaniem Truxtuna i gdy tylko Williams powrócił do ojczyzny, jego sprawa została rozpatrzona, a pechowy dowódca zdymisjonowany. Dowodzenie zaś nad *USS Norfolk,* powierzono porucznikowi Williamowi Bainbridge'owi.

Odesłanie do ojczyzny *USS Norfolk*, wcale nie oznaczało końca kłopotów , z którymi musiał borykać się kapitan Truxtun jako dowódca eskadry. Zaledwie kilka dni później, około 10 marca 1799 roku, doszło do incydentu z udziałem łodzi z *USS Richmond*, zatrzymanej w bardzo obcesowy sposób przez załogę *HMS Lapwing*. Pragnąc załagodzić incydent, ale jednocześnie wyraźnie zaznaczyć, że tego typu zdarzenia nie mogły być tolerowane, kapitan Truxtun napisał list do dowodzącego brytyjską fregatą kapitana Thomasa Harvey'a. Pisał w nim, że *pragnie wierzyć, że w tej sprawie zaszło nieporozumienie i, że Ty Sir nigdy nie mógłbyś wydać rozkazu zatrzymania w ten sposób ludzi i oficera, z okrętu należącego do zaprzyjaźnionego narodu (...)*[73] Jednocześnie Truxtun zapewniał, że rozumiał obawy kierujące brytyjskim dowódcą, który po zmroku nakazywał sprawdzanie wszystkich łodzi przechodzących w pobliżu burty jego okrętu. Nie negował więc motywów dowódcy *HMS Lapwing*, ale sposób ich realizacji w praktyce.[74] Trudno ocenić zarówno reakcję Truxtuna, jak i postępowanie brytyjskiego kapitana, gdyż

[72] *Letter to Captain John Barry from Captain Thomas Truxton (20 III 1799)* [w:] *Tamże*, s. 491.
[73] Letter to Captain Thomas Harvey, commander HMS Lapwing from Captain Thomas Truxtn (10 III 1799) [w:] *Tamże*, s. 441.
[74] Letter to Captain Thomas Harvey, commander HMS Lapwing from Captain Thomas Truxtn (10 III 1799) [w:] *Tamże*, s. 441.

żadna z zachowanych relacji nie precyzowała o jakie drastyczne i nieludzkie działania zastosowane wobec marynarzy z *USS Richmond* chodziło.

Na poprawę nastroju kapitana Truxtuna wpłynęło niewątpliwie zajęcie 14 marca 1799 roku, francuskiego szkunera kaperskiego *L'Union*. Zaledwie 6. działowa jednostka, nie mogła się równać z poprzednią zdobyczą dowódcy *USS Constellation*, nie zmieniało to jednak faktu, że ładunek zajętej jednostki miał jak to ujął kapitan „znaczną wartość", co nie mogło się nie podobać załodze.[75] Już następnego dnia po zajęciu Union, Truxtun zdecydował się na przeprowadzenie wymiany jeńców. Dowódcę *USS Constellation* bardzo poruszał los jego współobywateli będących „gośćmi" Generała Desfourneaux, dlatego też napisał do gubernatora Gwadelupy, długi i przejmujący list. Truxtun nie miał ochoty dłużej uczestniczyć w grze pozorów, którą uprawiał Francuz i swoje oburzenie wyraził w sposób, moim zdaniem daleko wykraczający poza przyjęte kanony korespondencji dyplomatycznej. A napisał co następuje: *Wydaje mi się, ze widzę rumieńce na Pańskiej twarzy, kiedy przelewał Pan na papier swoje kłamstwa. Czy nie jest prawdą, że Pański naród znieważa amerykańską flagę, rabuje naszych obywateli i ich własność, gdy prowadzą oni zgodny z prawem handel. (...) A cóż my uczyniliśmy wobec tak barbarzyńskiego traktowania? Postąpiliśmy tak jak jeden niepodległy naród może postąpić wobec drugiego, starliśmy się odpowiednimi środkami przywrócić Wam rozsądek, ale Wy pozostaliście na to głusi. Dlaczego więc twierdzisz Sir, że niesprawiedliwości skończyły się wraz z Twoim przybyciem na Gwadelupę, kiedy co dzień otrzymuje wiadomości od nieszczęsnych kapitanów, obrabowanych przez Twoich kaprów*.[76] Nie wiadomo czy ton czy też treść listu skłoniły Generala Desfourneaux, do przystania na wymianę jeńców. W każdym razie już następnego dnia wszyscy Francuzi pojmani na pokładach pryzów wziętych przez amerykańską eskadrę, zostali wprowadzeni na wynajęty w tym celu statek i pod białą flagą wysłani na Gwadelupę. Przy okazji wymiany jeńców kapitan Thomas Truxtun musiał zająć się odpieraniem zarzutów Desfourneaux. Gubernator Gwadelupy zarzucił amerykańskiemu dowódcy, że w momencie kiedy zaatakował *L'Insurgente*, francuski okręt nie był gotowy do walki, gdyż jego dowódca był przekonany, że miał do czynienia z jednostką „sojuszniczą". Truxtun odpowiedział ironicznie, że jeżeli okręt był niegotowy do walki w chwili spotkania, to mógłby pogratulować francuskiej załodze

[75] Letter to Captain John Barry from Captain Thomas Truxtn (14 III 1799) [w:] *Tamże*, s. 459.
[76] Letter to General Desfourneaux, Commander in Chief from Captain Thomas Truxtun (15 III 1799) [w:] *Tamże*, s. 486- 471.

nadludzkiej szybkości w ładowaniu dział, która pozwoliła im tak szybko odpowiedzieć pełną salwą burtową. Przecząc samemu sobie Desfourneaux w kolejnym liście napisał, że załoga *L'Insurgente* jednak była przygotowana do walki, ale weszła do starcia z *Constellation* tylko dlatego, że wzięli go za okręt brytyjski.[77] Żadne jednak tłumaczenia nie były w stanie skłonić amerykańskiego dowódcy do zwrotu zajętego okrętu. A przynajmniej żadne, które nie zostałby poparte rozkazem od jego zwierzchników.

Pod koniec marca eskadra kapitana Thomasa Truxtuna została zwiększona o dwie kolejne jednostki. Do St. Kitts przybyły *USS Baltimore* i *U.S.R.C. Virginia*. Dowódca bardzo ucieszył się z tych posiłków i nie pozwolił dowódcom wzmiankowanych okrętów zbyt długo cieszyć się bezczynnością. Zaraz po przybyciu kapitan Bright dowodzący Virginia otrzymał rozkaz wyruszenia na patrol wraz z *USS Richmond*. Natomiast *USS Baltimore* miał być, zgodnie z zamierzeniem Truxtuna, wykorzystywany do konwojowania amerykańskich statków między wyspami karaibskimi.[78] 6 kwietnia 1799 roku kapitan Thomas Truxtun zdecydował się odesłać swój pryz *Union* do Filadelfii. Pieczę nad zdobytym okrętem powierzono porucznikowi Johnowi Archerowi. Otrzymał on od kapitana Truxtuna bardzo szczegółowe instrukcje, którymi miał się kierować podczas rejsu. W związku z tym, że pryz obsadzony był jedynie minimalną załogą, jego dowódca miał unikać wszelkich starć i w razie napotkania wroga miał ratować się ucieczką. Po dotarciu do Filadelfii zaś Archer miał udać się do Sekretarza Marynarki Wojennej i przekazać mu depesze od Truxtuna oraz powiadomić o potrzebach eskadry.[79] Co do drugiego z pryzów - *L'Insurgente* Truxtun zdecydował o pozostawieniu go w Indiach Zachodnich. 17 kwietnia 1799 roku kapitan Truxtun powziął informację o wypłynięciu z Gwadelupy drugiej z francuskich fregata – *L'Volunteer*, oraz o prawdopodobnej trasie jej rejsu do Cayenne. Dowódca eskadry licząc na zdobycie kolejnego wartościowego pryzu, wyruszył by „zapolować" na francuską jednostkę.[80] 21 kwietnia, kapitan Thomas Truxtun, przesłał swemu zwierzchnikowi w Filadelfii obszerny raport dotyczący jego dotychczasowych działań. Zawiadamiał w nim miedzy innymi o wszystkich pryzach wziętych przez jego okręt. Poza już szerzej opisanymi *L'Insurgente i L'Union*, zajęty

[77] Letter to General Desfourneaux, Commander in Chief of Guadelupe from Captain Thomas Truxtun, [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t. 3, s. 60 – 62.
[78] Letter to Secretary of the Navy from Captain Thomas Truxtun (26 III 1799) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t. 2, s. 518.
[79] Letter to Lieut. John Archer from Captain Thomas Truxtun (6 IV 1799) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t. 3, s. 21.
[80] Captain Thomas Truxtun's journal, U.S. Frigate Constellation (17 IV 1799) [w:] *Tamże*, s. 63.

został *Diligente* oraz odzyskany brytyjski statek *Brother*, który stał się łupem francuskich kaprów w czasie rejsu z Londynu na Jamajkę. Dowódca *USS Constellation* przyznawał jednocześnie, że pozostałe okręty wchodzące w skład jego eskadry nie miały jeszcze szczęścia uzyskać zdobyczy na wrogu. Jednak był w tym względzie dobrej myśli i wyrażał nadzieję, że w kolejnym liście będzie mógł poinformować zwierzchnika o nowych zdobyczach eskadry.[81]

Na początku maja eskadra Truxtuna liczyła, poza *Constellation* tylko 6 jednostek: *USS Baltimore, U.S.R.C. Virginia, USS Portsmouth i USS Richmond, U.S.R.C. Eagle* i *USS Ganges*. Mimo szczupłości swoich sił kapitanowi Truxtunowi udało się zabezpieczyć morskie szlaki handlowe w wyznaczonym mu rejonie oraz organizować częste konwoje zarówno między wsypami karaibskimi, jak i do Stanów Zjednoczonych. Zasadniczo nie wiadomo jednak czy i kiedy kapitan Truxton otrzymał wzmiankowane we wcześniejszej części rodziału instrukcje Sekretarza Stodderta przywiezione przez kapitan Tingey'a na *USS Ganges*.

Karaibska codzienność amerykańskich eskadr

17 maja Sekretarz Marynarki Wojennej napisał list, w którym wydał nowe dyspozycje dla eskadry Truxtuna. W założeniu kapitan Truxtun miał pozostać w Indiach Zachodnich, do czasu przybycia *USS Constitution* pod nowym dowództwem, który miał go „zluzować". Jeśli jednak Truxtun uznałby, że nie czekając na przybycie zastępcy mógłby opuścić Karaiby, powinien był podzielić siły, którymi dysponował między kapitana McNeilla z USS Portsmouth, a kapitana Tingey'a z *USS Ganges*. Pierwszy z nich wraz z przydzielonymi siłami miał patrolować obszar Cayenne i Surinam. Drugi zaś miał pozostać w rejonie Gwadelupy i „szachować" tamtejszych kaprów.[82] Minęło jednak dużo czasu nim wzmiankowane instrukcje dotarły do kapitana Truxtuna, w międzyczasie zaś musiał organizować działania swojej eskadry w oparciu o wytyczne otrzymane w głównej mierze jeszcze przed wypłynięciem. Wkrótce potem do sił Truxtuna miał dołączyć także kapitan Moses Brown z *USS Merrimack*. Wypłynięcie tego okrętu opóźniało się jednak, gównie ze względu na zły stan zdrowia załogi. Nie bez znaczenia były także rezygnacje oficerów, których nie można było co prawda nazwać masowymi, jednak były na tyle znaczące, że

[81] Letter to Secretary of the Navy from Captian Thomas Truxtun (21 IV 1799) [w:] *Tamże*, s. 78.
[82] Letter to Captain Thomas Truxtun from Secretary of the Navy (17 V 1799)[w:] *Tamże*, s. 199.

uniemożliwiały wyjście okrętu w morze. By rozwiązać ten problem Sekretarz Stoddert napisał do Stephena Higginsona, Agenta Marynarki Wojennej w Bostonie, nakazując mu uzupełnić wakujące stanowiska oficerskie, młodszymi oficerami z *USS Constitution*, którego wypłynięcie ze względu na zmianę dowódcy i tak miało się opóźnić.[83] Jednocześnie Sekretarz wysłał instrukcje na kolejny rejs do kapitan Browna, nakazując mu wyruszenie do Indii Zachodnich i udanie się na pozycję eskadry z punktem zbornym w St. Kitts. W przypadku gdyby po przybyciu na miejsce, dowódca *USS Merrimack* nie zastał tam ani Truxtuna, ani kapitanów McNeilla czy Tingey'a, miałaby objąć dowodzenie nad eskadrą i kierować się instrukcjami uprzednio wysłanymi do dowódców tamtejszej formacji.[84] W kilka dni po otrzymaniu listu swego zwierzchnika kapitan Brown wypłynął, zgodnie z wytycznymi, kierując się do Indii Zachodnich.

Tymczasem kapitan Barry nadal czekał na swój pierwszy poważny sukces. 16 marca 1799 roku, dowódca *USS United States* sporządził obszerny raport dla Sekretarza Marynarki Wojennej. Kapitan Barry pisał w nim między innymi, *mam wrażenie, że wszyscy francuscy kaprzy przenieśli się do innej części świata. I chociaż, tak ja, jak i jednostki pod moim dowództwem ciągle pozostajemy w morzu, (...) nie mogę poszczycić się licznymi pryzami.*[85] W dalszej części dowódca *USS United States* pisał o organizacji częstych konwojów dla statków handlowych należących do obywateli Stanów Zjednoczonych. Dodatkowo amerykański kapitan donosił również o problemach swej eskadry. Samowolne działanie kapitana McNeilla, dowodzącego USS Portsmouth, który zabrał kilku ludzi z załogi U.S.R.C. Scammel bez zgody dowódcy tej jednostki, Barry uznał za karygodne i obiecywał swemu zwierzchnikowi, że całą sprawę wyjaśni. Dalszą część listu stanowiły sprawy znacznie przyjemniejsze dla kapitana. Wyraził w niej ogromne zadowolenie ze swoich oficerów, w szczególności z pierwszego – Johna Mullowny i trzeciego – Jamesa Barrona, którzy zdaniem dowódcy *USS United States*, byli gotowi, by po powrocie do Stanów Zjednoczonych z obecnego rejsu objąć samodzielne dowodzenie.[86] Również Midshipmani, Bauning, Sommers oraz Decatur, w opinii kapitana zasłużyli na awans. Poza dobrym sprawowaniem oficerów, radością napawał kapitana fakt iż dzień przed napisaniem listu do Sekretarza, przybył z Bostonu statek z zaopatrzeniem.

---

[83] Letter to Stphen Higginson, Navy Agent Boston from Secretary of the Navy (17 V 1799) [w:] *Tamże*, s. 208.
[84] Letter to Captian Moses Brown from Secretary of the Navy (24 V 1799) [w:] *Tamże*, s. 248.
[85] Letter to Secretary of the Navy from Captain John Barry (16 III 1799) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War* ..., t. 2, s. 473.
[86] Letter to Secretary of the Navy from Captain John Barry (16 III 1799) [w:] *Tamże* , s. 473.

Był to ostatni moment, gdyż jeżeli wspomniana jednostka nie dotarłaby na czas, dowódca eskadry musiałby rozważyć przedwczesny powrót do Stanów Zjednoczonych.[87] W takiej sytuacji, brak sukcesów musiał być bardzo frustrujący dla kapitana Barry'ego, chociażby ze względu na fakt, że dysponował on znacznie silniejszą eskadrą niż kapitan Truxtun. Obok wspominanego już *USS Constitution* kapitana Nicholsona, w skład jego eskadry wchodziły także *USS General Washington, USS Merrimack, U.S.R.C. Eagle, U.S.R.C. Pickering*.

U.S.R.C. Pickering, wykorzystywany był głównie do odbywania rejsów patrolowych, rzadziej do konwojowania statków handlowych. Analizując dziennik pokładowy wspomnianej jednostki można dojść do wniosku, że komodor[88] Barry, preferował sytuację, w której okręt porucznika Edwarda Preble pływał razem z jego własny.[89] W takich przypadkach okręt *Pickering* służył fregacie dowódcy eskadry jako jednostka zwiadowcza, do czego ze względu na niewielkie zanurzenie i dużą szybkość żeglugi doskonale się nadawał. 1 maja 1799 roku, załoga *Pickering* odzyskała z amerykański statek handlowy, zajęty dzień wcześniej przez dwie francuskie jednostki kaperskie. Szczęśliwym zbiegiem okoliczności okazało się, że dowódcą odzyskanej jednostki był Joshua Preble, brat porucznika Edwarda Preble. Obsadzona jedynie przez 7 ludzi pryzowej załogi statek został wzięty bez walki i odesłany po obsadzeniu przez Amerykanów do ojczyzny.[90] To również *Pickering* eskortował pryz *Union*, gdy wyruszał pod flagą pokoju na Gwadelupę.[91] Warto w tym miejscu wspomnieć, że w okresie, gdy dowódcami eskadr w Indiach Zachodnich byli John Barry i Thomas Truxtun, przypisanie okrętów do każdej z nich miało charakter bardzo płynny. Obaj dowódcy prywatnie się przyjaźnili, co zapewne przyczyniało się do tego, że współpraca między nimi układała się bardzo dobrze. Wymiana okrętów między eskadrami, była czymś powszechnie stosowanym i tak właśnie było w przypadku misji *U.S.R.C. Pickering* na Gwadelupę.

---

[87] Letter to Secretary of the Navy from Captain John Barry (16 III 1799) [w:] *Tamże*, s. 473.

[88] Stopień komodora – Stopień komodora nadawano w amerykańskiej I brytyjskiej Marynarce wojennej, osobom dowodzącym eskadrami. Miał charakter honorowy i co do zasady przysługiwał jedynie na czas rzeczywistego sprawowania dowodzenia. W Royal Navy, był to również stopień przysługujący osobom służącym w Marynarce Handlowej, zob. szerzej. R.Adkins, L.Adkins, *Wojna o wszystkie oceany. Od Nelsona nad Nilem do Napoleona pod Waterloo*, tł. J. Szczepański, Poznań 2008.

[89] Log book of J. Ingraham, U.S.R.C. Brig Pickering [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t. 3, s. 47, 59, 64, 76, 83.

[90] Log book of J. Ingraham, U.S.R.C. Brig Pickering (1 V 1799) [w:] *Tamże*, s. 119.

[91] Letter to Captain Edward Preble from Jospeh Ingraham (ok. 11 V 1799) [w:] *Tamże*, s. 146.

Problem francuskich piratów w rejonie Kuby

Pewne szanse na spektakularne zwycięstwo jednej z karaibskich eskadr pojawiły się na przełomie marca i kwietnia 1799 roku, a wiązały się z planem zlikwidowania kryjówki kaprów i piratów, którzy zadomowili się w Large Key, 16 lig na wschód od Mantanzas i 3 mile na północ od Kuby.[92] Po raz pierwszy pomysł ten pojawił się w liście Josepha M. d'Yzardi – amerykańskiego konsula w Hawanie, do Sekretarza Stanu z 2 kwietnia , informował, że we wspominanym rejonie, swoją bazę wypadową mieli kaprzy z okrętów *Diable Passepartou* i *Coffee Mill* oraz kilku innych. Zgodnie z relacją konsula, właśnie Ci Francuzi mięli wyrządzać największe szkody amerykańskim statkom handlowym. Wedle słów Josepha d'Yzardi, wspomniani kaprzy dysponowali głównie działami 9. i 12. funtowymi i zaledwie dwoma 24. funtówkami, oraz około 300 ludźmi, do obsady okrętów. Metody ich działania zaś, miało cechować skrajne okrucieństwo wobec pokonanych. Za przykład mogą posłużyć tu zdarzenia, które miały miejsce w czasie zajęcia statku Ocean, kiedy to w czasie starcia zabitych zostało 9 Amerykanów, a już po poddaniu jednostki kaprzy zamordowali kapitana i dwóch z jego ludzi. Wobec faktu, iż hiszpańska administracja kolonialna, nie była zainteresowana podjęciem stanowczych działań w celu zażegania niebezpieczeństwa ze strony kaprów, a wielu mieszkańców wyspy czerpało zyski z handlu z nimi, Yzardi liczył, że rozwiązaniem tego problemu mógł zająć się rząd amerykański.[93] Kiedy informacja o zagrożeniu dotarła do Prezydenta, John Adams, zdecydował, że w pierwszej kolejności należało spróbować podjąć działania dyplomatyczne, których efektem miało być w założeniu nakłonienie hiszpańskiego gubernatora Kuby, do zażegnania niebezpieczeństwa. Prezydent nie był jednak przekonany, czy urzędnik administracji Jego Katolickiej Wysokości na wsypie, byłby skłonny, pozbawić się lukratywnych źródeł dochodów i zlikwidować kryjówkę francuskich kaprów. Dlatego też ze względu na rozmiary szkód doświadczanych przez obywateli amerykańskich w rejonie hiszpańskiej wsypy, konieczne było podjecie szybkich i skutecznych kroków w celu wyeliminowania zagrożenia.[94] Takie właśnie zadanie miała otrzymać kolejna z amerykańskich fregat, która zgodnie z planem miała być gotowa do wyjścia w morze w kwietniu 1799 roku. Był to *USS General Greene* dowodzony przez

[92] Mapa rejonu Kuby, zob . mapa 2 Aneks.
[93] Letter to Secretary of State from Jospeh M. d'Yzardi, U.S. Agent, Havana, Cuba (2 IV 1799), [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War Beteen* ..., t. 3, s. 6
[94] Letter to President John Adams fro Secretary of the navy (30 IV 1799) [w:] *Tamże*, s. 108.

kapitana Christophera Raymonda Perry'ego[95], który wkrótce po otrzymaniu nominacji, z energią i zapałem przystąpił do werbunku załogi. Mimo optymistycznych zapewnień nowo mianowanego dowódcy, Sekretarz Marynarki nie zakładał, że okręt mógł być gotowy do wypłynięcia przed 15 maja i zgodnie z tym założeniem, sformułował swoje instrukcje. Zgodnie z nimi *USS General Greene* miał po wypłynięciu udać się do Hawany, a dowódca okrętu, miał zastąpić kapitana Stephena Decatura, na stanowisku głównodowodzącego tamtejszej eskadry. Jeżeli jednak stałoby się tak, że przygotowanie fregaty do wyjścia w morze, przeciągnęłoby się nadmiernie. Inny oficer miał objąć dowodzenie nad eskadrą, natomiast Perry, musiałby by służyć pod jego rozkazami. Informacja o możliwości objęcia dowodzenia przez kogoś innego miała zachęcić kapitana Perry'ego do pośpiechu, o czym Sekretarz Marynarki Wojennej poinformował go wprost w swoim liście.[96] 7 maja, Sekretarz ponaglił dowódcę *USS General Greene*, nakazując mu wyjść w morze, gdy tylko dotarłyby do niego wysłane w tym dniu instrukcje. Fakt, że załoga nie byłaby w pełni skompletowana[97] czy nawet, że nie dotarli wszyscy oficerowie nie byłby zdaniem Sekretarza wystarczającym powodem, by zatrzymać okręt w porcie.[98] Jeszcze tego samego dnia, najwidoczniej po otrzymaniu jakichś informacji od kapitana Perry'ego, zawiadamiających o zaawansowanym stanie jego przygotowań do wyjścia w morze, Sekretarz Marynarki, wysłał dowódcy *General Greene* szczegółowe instrukcje. Zgodnie z nimi Perry miał udać się w pobliże Mantanzas, gdzie miał spotkać *USS Delaware* kapitana Stephena Decatura, wraz z *U.S.R.C. Goveronr Jay* i *U.S.R.C. General Greene*. Następnie, przejąć dwa ostanie z wymienionych okrętów od kapitana Decatura, udać się wraz z nimi w pobliże Hawany i pozostać tam dla zapewnienia ochrony amerykańskim statkom handlowym. Kilka tygodni później miały dołączyć do niego dwa kolejne okręty: *U.S.R.C. General Pinckney* oraz *U.S.R.C. South Carolina*. Dysponując tymi 4 okrętami, nie licząc jego własnego, kapitan Perry miał rozważyć wyprawę przeciwko wzmiankowanym powyżej francuskim filibustierom. Sekretarz stwierdzał jednak jasno, że w przypadku

---

[95] Christopher Raymond Perry (1761 – 1818) – oficer U.S. Navy, który rozpoczął swoją karierę w okresie wojny o niepodległość Stanów Zejdnoczonych, kiedy to służył głównie na jednostkach kaperskich. Do historii przeszedł jednak przede wszystkim jako założyciel jednego z najstarszych i najbardziej utytułowanych klanów morskich w dziejach U.S. Navy. Trzech spośród jego synów służyło w Marynarce Wojennej Stanów Zjednocznych w czasie wojny 1812 roku. Jednym z nich był bohater bitwy na jeziorze Erie kapitan Oliver Hazard Perry, zob. szerzej: J.M. Copes, *The Perry family: a Newport Naval dynasty of the Elary republic*, „Newport History", nr 66, s. 48 – 77.

[96] Letter to Captain Christopher Raymond Perry form Secrtary of the Navy [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War* ..., t. 3, s. 85.

[97] czyli liczyłaby mniej niż 220, lub nawet 180 osób.

[98] Letter to Captain Christopher Raymond Perry from Secretary of the navy [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War* ..., t. 3, s. 149.

zajęcia, którejkolwiek z francuskich jednostek, miała ona zostać wysłana do Stanów Zjednoczonych, pojmanym załogom nie przysługiwałby jednak status jeńców wojennych, na który zdaniem Stodderta nie zasługiwali. Mieli być za to zabrani do któregoś z amerykańskich portów i tam osądzeni jako piraci. Jednak nim dowódca *USS General Greene* podjąłby jakiekolwiek działania przeciwko „gniazdu piratów", musiał zgromadzić wszelkie informacje, których pozyskanie byłoby w jego mocy i dopiero na tej podstawie pojąć decyzję co do dalszych kroków.[99]

19 czerwca 1799 roku, Sekretarza Marynarki zdecydował się na wysłanie w okolice Kuby kolejnego okrętu. Był nim *USS General (George) Washington* pod dowództwem kapitana Patricka Fletcher. Jego wysłanie stało się konieczne w związku z zablokowaniem przez francuskich kaprów kilku amerykańskich statków handlowych w zatoce Neuvetas w pobliżu Mantanzas. W ładowniach blokowanych jednostek znajdował się szczególnie wartościowy ładunek, co mogło tłumaczyć szczególną troskę jaką wykazywał wobec nich rząd amerykański. Fletcher miał udać się na miejsce, zapoznać z sytuacją i uwolnić amerykańskie jednostki uprzednio niszcząc bądź rozpraszając blokujące je okręty kaperskie.[100] Kapitan Fletcher nie spełnił jednak pokładanych w nim nadziei. Zasadniczo nie udało mu się nawet opuścić portu, co było spowodowane jednoczesną rezygnacją ze stanowiska jego pierwszego i drugiego oficera. Obaj mężczyźni tłumacząc się względami zdrowotnymi, poprosili o możliwość zejścia na brzeg i zgodę otrzymali. Próbując ratować sytuację Sekretarz Marynarki, skierował na pokład *General Washington*, dwóch poruczników, którzy w tamtym momencie pozostawali bez przydziału.[101] Powstałe w wyniku zawirowań kadrowych opóźnienie, skłoniło Benjamina Stodderta do zmiany planów względem tego okrętu. W wysłanych 25 czerwca instrukcjach, kapitan Fletcher miał nakazane, by zamiast płynąć w okolice Kuby, udał się do Cape Francois, gdzie miał odbywać rejsy patrolowe, do czasu otrzymania dalszych rozkazów.[102]

Ostatni sukces eskadry kapitan Johna Barry'ego

USS United States miał powrócić do Stanów Zjednoczonych na początku maja 1799 roku. W podobnym terminie na amerykańskim wybrzeżu znalazły się również *USS*

[99] Letter to Captain Christopher Raymond Perry from Secretary of the navy [w:] *Tamże*, s. 150-151.
[100] Letter to Captian Patrick Fletcher from Secretary of the Navy (19 VI 1799) [w:] *Tamże*, s. 365.
[101] Letter to Captian Patrick Fletcher from Secretary of the Navy (20 VI 1799) [w:] *Tamże*, s. 372.
[102] Letter to Captian Patrick Fletcher from Secretary of the Navy (25 VI 1799) [w:] *Tamże*, s. 402.

Herald, U.S.R.C. General Greene oraz *U.S.R.C. Scammel*.[103] W przypadku *United States,* czas, na który została zaciągnięta załoga dobiegał końca, a kapitanowi, który zaczął podupadać na zdrowiu należał się odpoczynek. W zasadzie trudno dokładnie wskazać dokładną datę opuszczenia Indii Zachodnich przez kapitana Barry'ego i jego okręt. Pewną wskazówką może być fakt, ze Sekretarz Marynarki Wojennej pisząc w połowie kwietnia 1799 r. do dowódcy *United States*, był pewien, że wzmiankowany list nie mógł zastać go już na Karaibach. [104] Kiedy zwierzchnik napisał do Barry'ego ponownie 13 maja, ten z całą pewnością był już na wybrzeżu amerykańskim. Sekretarz Marynarki Wojennej nakazał mu wtedy, zwolnić dotychczasową załogę, zaciągnąć nową i przygotować okręt pod każdym względem do kolejnego rejsu. Benjamin Stoddert nie sprecyzował dokąd miał się udać jego podkomendny, zaznaczył jednak, że konieczny był jak największy pośpiech i dołożenie najwyższej staranności by doskonale i szybko przygotować *USS United States* do ponownego wyjścia w morze.[105] 20 maja Sekretarz Marynarki wysłał kapitanowi Barry'emu jego instrukcje werbunkowe. Pomimo iż rozważano powierzenie dowodzenia nad *United States* innemu dowódcy, ze względu na zły stan zdrowia Barry'ego, sygnalizowany jeszcze w listach z Indii Zachodnich, to po powrocie okrętu do Stanów Zjednoczonych, okazało się, że nie było to konieczne gdyż na ojczystej ziemi w kapitana jakby wstąpiły nowe siły. Sekretarz Marynarki wykazał się jednak duża dozą nieufności, wobec tej nagłej poprawy stanu zdrowia dowódcy *USS United States* i zdecydował się powierzyć mu zadanie, które nie wymagałoby zbytniego oddalenia się od ojczystych brzegów. *USS United States* miał zabrać na pokład kompanię artylerii i przetransportować ją do Charelstonu.[106] Jednak gdy Barry i jego załoga wypełnili tę misję, Sekretarz uznał, że United States mógł wrócić na otwarte morze. Mimo zalecanego, jak największego pośpiechu w przygotowaniu okrętu do wyjścia w morze, w połowie czerwca, *USS United States* nadal pozostawał w porcie. Wzbudziło to niezadowolenie obywateli, którzy zwrócili się do Sekretarza o przyspieszenie wypłynięcia fregaty. Benjamin Stoddert, podzielając zdanie „zatroskanych obywateli", 17 czerwca wysłał list do Barry'ego, zalecając mu jak najszybsze wyjście w morze, przez co Sekretarz rozumiał znalezienie się *United States* w morzu, w przeciągu tygodnia.[107] 29 czerwca, gdy okazało się, ze *USS United States* nadal pozostawał w porcie. Trudno było jednak winić za to jego kapitana. Okazało się bowiem,

[103] Letter to President John Adams from Secretary of the Navy (13 V 1799) [w:] *Tamże*, s. 176.
[104] Letter to Captian John Barry from Secretary of the Navy (15 IV 1799) [w:] *Tamże*, s. 47.
[105] Letter to Captain John Barry from Secretary of the Navy (13 V 1799) [w:] *Tamże*, s. 177.
[106] Letter to Secretary of War from Secretary of the Navy, [w:] *Tamże*, s. 261.
[107] Letter to Captain John Barry from Secretary of the Navy [w:] *Tamże*, s. 349.

że naprawy którym okręt powinien był zostać poddany są znacznie rozleglejsze niż początkowo zakładano, a do tego konieczne było umieszczenie jednostki w suchym doku. Wobec takie obrotu spraw Sekretarz Stoddert zdecydował się przesunąć planowany termin wypłynięcia *USS United States* na maksymalnie 20 lipca, zaznaczając przy tym, że był to termin ostateczny, które niedotrzymanie sprowadziłoby na kapitana konsekwencje dyscyplinarne.[108]

Kiedy *USS United States* trwał bezczynny w porcie, 28 czerwca 1799 roku w Indiach Zachodnich miało miejsce zdarzenie, które można było nazwać pierwszym sukcesem amerykańskiej eskadry pod dowództwem kapitana Barry'ego[109]. *USS Merrimack* zajął francuski okręt kaperski *Magicienne*, 12. działowy z załogą liczącą 163 osoby. Po niemal czterech godzinach pogoni i wystrzeleniu w stronę ściganego około 23 pocisków, *USS Merrimack* zrównał się ze ściganą jednostka. Wtedy z amerykańskiego okrętu wystrzelono niepełną salwę burtową, która zmusiła załogę ściganej jednostki do opuszczenia bandery.[110] Przewaga siły ognia znajdowała się po stronie amerykańskiego okrętu, dlatego trudno było sobie wyobrazić inny rezultat starcia. Niezwykle ważnym był jednak fakt, że zajętym okrętem okazał się być *USS Retaliation*, pod zmienioną nazwą wcielonym do służby we flocie francuskiej. Amerykanom udało się tym sposobem odzyskać jedyną jednostkę[111], którą jak dotychczas stracili na rzecz Francuzów.

Starcie tytanów – spór o pierwszeństwo w szarży miedzy Thomasem Truxtunem i Silasem Talbotem

W kwietniu 1799 roku, rozpoczęto prace związane z budową okrętów 74. działowych. Sekretarz Marynarki Wojennej nakazał Williamowi Craftsowi, agentowi Marynarki w Charlestonie, zakupienie drewna w ilości wystarczającej na zbudowanie dwóch okrętów 74. działowych. W sumie miało to być 55080 stóp drewna, czyli po 27540 stóp na każdy z okrętów. Zakup drewna był jedynym działaniem związanym z budową 74. działowych okrętów, które rząd amerykański zamierzał podjąć w 1799 roku. Fakt, ten został wyraźnie stwierdzony w liście Sekretarza Marynarki Wojennej do Prezydenta. Bardzo duży nacisk w związku z budową i wyposażaniem okrętów, został położony został

[108] Letter to Captain John Barry from Secretary of the Navy, [w:] *Tamże*, s. 428.
[109] Mimo opuszczenia Indii Zachodnich, Barry nadal pozostawał nomilanym zwierzchnikiem swej uprzedniej eskadry.
[110] Journal of USS Merrimack, Captain Moses Brown (28 VI 1799) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t. 3, s. 423.
[111] *La Croyable – USS Retaliation – Magnicenne – USS Retaliation.*

na to, by materiały konieczne do ich wykonania pochodziły ze Stanów Zjednoczonych. W raporcie dla Josiah Parkera, Sekretarz Marynarki Wojennej podkreślił iż zależało mu aby do wyrobu lin oraz produkcji płótna żaglowego, wykorzystać konopie uprawiane w kraju. Wspierany miał być także rodzimy przemysł zbrojeniowy, przez zamawianie dział, broni strzeleckiej i białej u rodzimych dostawców. Takie działania miały zdaniem Sekretarza odnieść podwójnie pozytywny skutek. Po pierwsze zwiększone zostałyby siły Marynarki Wojennej, po drugie zaś rząd okazałaby wsparcie dla rodzimego przemysłu oraz rolnictwa.[112] Istniał jednak pewien istotny problem, którego Sekretarz Marynarki Wojennej nie wziął pod uwagę – produkowane w Ameryce elementy wyposażenia okrętów, a zwłaszcza płótno żaglowe, były znacznie niższej jakości niż ich europejskie odpowiedniki. To czego nie dostrzegł Benjamin Stoddert bardzo szybko zauważyli dowódcy okrętów. Niektórzy z nich, tak jak kapitan Thomas Truxtun składając zamówienia dla swoich okrętów, wprost stwierdzali, że życzyli sobie aby dostarczane im płótno żaglowe, pochodziło z importu, szczególnie zaś preferowali to wyrabiane w Anglii, Holandii czy nawet Rosji. Chociaż cena płótna pochodzącego z tych krajów, była wyższa niż produkowanego w Ameryce, to różnica zwracała się przy uwzględnieniu trwałości materiału i czasu jego możliwej eksploatacji. Powstawał wiec trudny do rozstrzygnięcia problem, który w zasadzie nie miał dobrego rozwiązania. Importując płótno, liny czy inne elementy wyposażenie okrętów z zagranicy, Marynarka Wojenna zyskiwała towar dobrej jakości, który był w pewnej mierze odporny na negatywne działanie pogody. Jednakże takie rozwiązanie, powodowało niezadowolenie rodzimych wytwórców, którzy czuli się pokrzywdzeni i pomijani przy intratnych rządowych kontraktach. Ponadto, w takiej sytuacji U.S. Navy, pozostawałaby uzależniona od dostaw z zewnątrz, co w ówczesnej, zmieniającej się gwałtownie sytuacji politycznej nie było rozwiązaniem ani dobrym, ani bezpiecznym. Tak jak więc już wspomniałam, z powstałej w ten sposób sytuacji nie było dobrego wyjścia.

Także w liście z 19 kwietnia 1799 roku Benjamin Stoddert przedstawił Prezydentowi pomysł uczynienia kapitana Samuela Nicholsona, zarządcą budowy jednego z 74. działowców. Sekretarz wobec oczekiwania rychłego powrotu *USS Constitution* do Stanów Zjednoczonych prosił swego zwierzchnika o wyrażenie swojej opinii o wspomnianym pomyśle i wskazywał, że byłoby to najlepsze miejsce dla nieudolnego

[112] Letter to Josiah Parker, Chariman of the Committee on Naval Affairs from Secrtary of the Navy[w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t. 3, s. 60.

kapitana, gdyż na nowym stanowisku, zdaniem Sekretarza, Nicholson nie zdoła przynajmniej doprowadzić do kolejnego incydentu, którego zażegnanie wymagałoby zaangażowania wielu sił dyplomatycznych.[113] W tym miejscu pojawiało się pytanie – dlaczego John Admasa i Benjamin Stoddert po prostu nie zdymisjonowali Nicholsona, tylko zatroszczyli się o to by znaleźć dla niego odpowiednie zajęcie na lądzie? Odpowiadając na to pytanie, skłonna jestem przychylić się do tezy Michaela A. Palmera, zgodnie z która przyczyną pobłażliwości Prezydenta i Sekretarza wobec Samuela Nicholsona, miały być osoby jego braci Jamesa i Johna[114]. Obaj byli zasłużonymi i powszechnie rozpoznawanymi bohaterami wojny o niepodległość, a dodatkowo James był jednym z najpotężniejszych członków Partii Republikańskiej w Nowym Jorku.[115] Zarówno Adams, jak i Stoddert, moim zdaniem, zdawali sobie sprawę, że usunięcie Samuela Nicholsona ze służby zostałoby bezlitośnie wykorzystane politycznie przez jego brata i dałoby Republikanom do ręki potężny oręż. Mogliby oni uczynić z nieudolnego dowódcy *USS Constitution* męczennika na ołtarzach walki politycznej i wykorzystać jego przypadek do wykazania, że stojący u władzy Federaliści w wyborze dowódców dla okrętów, kierowali się nie kompetencjami, ale kluczem politycznym. Podobna teza, choć z pozoru łatwa do obalenia, mogłaby jednak uczynić nieodwracalne szkody. Jak bowiem powszechnie wiadomo, nawet najbardziej ordynarne plotki, szybciej znajdowały posłuch, niż nawet najzgrabniej sformułowane sprostowania. A w sytuacji zbliżającego się roku wyborczego, Adams w żadnym wypadku nie zamierzał dostarczać swoim politycznym przeciwnikom podobnej amunicji. Jednocześnie jednak Prezydent podzielał obawy Benjamina Stodderta, związane z dłuższym pozostawaniem kapitana Nicholsona przy dowodzeniu *USS Constitution* i około 15 maja 1799 roku, udzielił zgody na przeniesienie pechowego kapitana do zadań na lądzie.[116] Jak potencjalni następcy Nicholsona, rozpatrywani byli następujący kapitanowie: Silas Talbot, James Sever, Stephen Decatur Senior, McNeill i Alexander Murray. Jednak Sekretarz Marynarki skłaniał się ku tej pierwszej kandydaturze, zaznaczając, że Talbot, *Będzie dobrym i sprawiedliwym dowódcą i nie pozwoli by ucierpiał honor amerykańskiej flagi.*[117] Równie pozytywnie postać Talbota

[113] Letter to President John Adams from Secretary of the Nacy (19 IV 1799) [w:] *Tamże*, s. 66.
[114] John Nicholson (1765 – 1820) – członek Partii Republikańskiej z Nowego Yorku, w latach 1809 – 1811 członek Izby Reprezentantów w Kongresie Stanów Zjednoczonych, za: http://bioguide.congress.gov/scripts/biodisplay.pl?index=N000098 (05.06.2015).
[115] M. A. Palmer, *Dz. Cyt.*, University of South Carolina Press 1987, s. 44 – 49.
[116] Letter to President John Adams from Secretary of the Navy (15 V 1799) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t. 3, s. 185.
[117] Letter to President John Adams from Secretary of the Navy (15 V 1799) [w:] *Tamże*, s. 185.

była oceniana przez współczesną amerykańską historiografię. Tyron G. Martin, w swojej monografii poświeconej dziejom *USS Constitution*, nazwał Silasa Talbota *Jankesem i prawdziwym bohaterem Rewolucji*[118]. Zwrócił on uwagę, że nowomianowany dowódca *Constitution* podczas wojny o niepodległość Stanów Zjednoczonych dosłużył się zarówno stopnia kapitana w Marynarce Wojennej, jak i podpułkownika w armii lądowej. W czasie działań wojennych być ranny 13 razy, a w jego ciele pozostało 5 kul muszkietowych, których nie udało się usunąć.[119] Wybierając go Benjamin Stoddert mógł więc liczyć, że zostałby zaakceptowany przez załogę i potrafiłby wykorzystać potencjał tak wspaniałej fregaty, jak *USS Constitution*.

Warto zaznaczyć, że decyzję o wyborze właśnie Talbota, Benjamin Stoddert musiał podjąć znacznie wcześniej niż wskazywałaby na to data przywołanego powyżej listu, gdyż już 2 maja 1799 roku, w liście właśnie do kapitana Talbota, pisał iż w niedługim czasie, kapitan Talbot miał objąć dowodzenie nad *Constitution* albo nad *United States*. Zaznaczał jednak, że bez względu na to, którą fregatę Talbot objąłby, starszym oficerem wobec niego byłby kapitan Thomas Truxtun. Obaj gentelamani, od wielu lat byli ze sobą skonfliktowani i Sekretarz Marynarki, uznał za stosowne jak najwcześniej poinformować przyszłego dowódcę *USS Constitution* o relacjach służbowych, które miały istnieć między nim a jego antagonistą.[120] Zapewne, Stoddert nie zdawał sobie jeszcze wtedy sprawy, jak ostry charakter mógł przybrać spór o pierwszeństwo szarży, między wspomnianymi kapitanami. Można było stwierdzić, że zwierzchnik Marynarki Wojennej uznał iż spokojna i logiczna argumentacja, którą zastosował w liście do Talbota, przekonałaby przyszłego dowódcę *Constitution* do jego racji i byłby to ostatni dokument, w którym musiał o tej sprawie w ogóle wspominać. O tym jak bardzo się pomylił, przekonał się już zaledwie kilka dni później, odpowiadając na list kapitana Silasa Talbota. W liście, tym Sekretarz tłumaczył, swemu podkomendnemu, że Truxtun miał dłuższy staż w służbie i że wynikało to przede wszystkich z faktu, że jego fregata (*USS Constellation*) była bardziej zaawansowana w budowie niż fregata, do której dowodzenia mianowany był Talbot i dlatego po częściowym zawieszeniu postanowień *Naval Act* z 1794, to Truxtuna a nie Talbota pozostawiono w służbie. Dodawał również, że zarówno Truxtun jak i Barry i Nicholson, nie piastowali swoich stanowisk, na mocy pierwszych mianowań z 1794 i 1795, ale na podstawie tych,

---

[118] Tyron G. Martin, *A Most Fortunate Ship. A Narrative History of "Old Ironsides",* Chester 1980, s. 7.
[119] *Tamże*, s. 7-8.
[120] Letter to Captian Silas Talbot from Secretary of the Navy (2 V 1799) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t. 3, s. 120.

które zostały wystawione już po ukończeniu budowy fregat.[121] Wobec tego nowe mianowanie Truxtuna zostało wystawione w 1797, natomiast Talbota nosiło datę 1799, dlatego też, to właśnie Truxtun znajdował się wyżej na liście kapitanów. W swoim liście Sekretarz wyraził nadzieje, że kwestia tak „błaha" nie mogłaby spowodować odejścia Talbota z służby i liczył, że wzmiankowany list, stanowił definitywne zażegnanie rodzącego się sporu. Pomylił się jednak po raz kolejny. Około 18 maja 1799 roku *USS Constitution* powrócił do Stanów Zjednoczonych. Sekretarz nakazał kapitanowi Nicholsonowi, natychmiast zwolnić tych członków załogi, których czas służby kończył się w maju lub w czerwcu. Następnie zaś Nicholson miał wyznaczyć oficerów werbunkowych do zaciągu nowej załogi i czekać na dalsze rozkazy. W swoim liście Sekretarz nie zdradził się ze swoim planem pozbawienia go dowodzenia fregatą.[122] Być może wynikało to z faktu iż nie był wtedy jeszcze pewien, czy kapitan Talbot zgodziłby się zastąpić Nicholsona. Prawdopodobna wydawać by się mogła również teza, zgodnie z którą Stoddert, że obawiał się iż próbując walczyć o zachowanie stanowiska dowódca *USS Constitution*, doprowadziłby do opóźnienia wypłynięcia okrętu i nastawiłby załogę przeciwko nowemu kapitanowi. 28 maja 1799 roku, Sekretarz Marynarki Wojennej postanowił zakończyć czas niedomówień i zdecydował się napisać zarówno do Talbota jak i do Nicholsona. Temu pierwszemu nakazywał niezwłocznie udać się do Bostonu, w celu objęcia dowodzenia nad *Constitution* i jak najszybszego przygotowania okrętu do wyjścia w morze.[123] Nicholsonowi zaś Stoddert polecił by przekazał dowództwo Talbotowi, udzielając mu wszelkich informacji odnośnie stanu okrętu, o które nowy dowódca mógłby poprosić. Po spełnieniu tego obowiązku zaś, były już wtedy dowódca *USS Constitution* miał objąć zarząd nad budową jednego z sześciu 74. działowych okrętów.[124] Wbrew oczekiwaniom Sekretarza Marynarki, kapitan Samuel Nicholson przyjął decyzję o odsunięciu od dowodzenia bardzo spokojnie i nie próbował podejmować żadnych kroków by ją zmienić. Problemem nadal jednak pozostawał kapitan Silas Talbot, a raczej jego relacje z kapitanem Thomasem Truxtunem. Mimo zapewnień zwierzchnika U.S. Navy, że najwyższe władze nie dopuszczały do sytuacji, w której Truxtun i Talbot służyliby na tej samej pozycji i tym samym, któryś z nich musiałby być podległy drugiemu[125], dowódca USS Constitution bardzo sceptycznie odnosił się do swej nowej pozycji, chociaż nie można było mu

[121] Letter to Captian Silas Talbot from Secretary of the Navy (8 V 1799) [w:] *Tamże*, s. 157-158,
[122] Letter to Captian Samule Nicholson from Secretary of the Navy (18 V 1799) [w:] *Tamże*, s. 207.
[123] Letter to Captian Silas Talbot from Secretary of the Navy (28 V 1799) [w:] *Tamże*, s. 265.
[124] Letter to Captain Samuel Nicholson from Secretary of the Navy (28 V 1799), [w:] *Tamże*, s. 266.
[125] Letter to Captian Silas Talbot from Secretary of the Navy (29 V 1799) [w:] *Tamże*, s. 273.

odmówić, że z niespożytą wręcz energią przystąpił do przygotowywania okrętu do wyjścia w morze.

Sytuacja miała dodatkowo się skomplikować, gdy do Stanów Zjednoczonych powrócił kapitan Thomas Truxtun. 19 maja 1799 roku, dowódca *USS Constellation* poinformował Sekretarza Marynarki Wojennej o swoim zamiarze opuszczenia Karaibów i udania się w stronę ojczystych wybrzeży wraz z najwartościowszym ze swoich pryzów – francuską fregatą L'Insurgente.[126] Przed wyruszeniem amerykański dowódca, starał się jak najlepiej uregulować wszystkie sprawy swojej eskadry, tak by mógł ją opuścić z tzw. czystym sumieniem. Najszybszej interwencji wymagała sprawa wymiany jeńców z generałem Desforneauxem. przed wypłynięciem (16 kwietnia 1799) kapitan Truxtun wysłał list do gubernatora Gwadelupy, właśnie w tej sprawie. Amerykański dowódca wyraził gotowość organizacji kolejnego konwoju z jeńcami, zaznaczył jednak, że przetrzymywanie jego oficerów, którzy wyruszyli pod flagą pokoju na francuską wyspę, jak miało to miejsce przy poprzedniej misji nie mogło być tym razem tolerowane. Dlatego też, pozostali w St. Kitts francuscy jeńcy, mieli zostać odesłani dopiero gdy generał odesłałby pozostających w jego mocy Amerykanów. Formułując swoje żądanie dowódca *USS Constellation* powoływał się na porozumienie z obywatelem Beauvareltem, w którym postanowienie takiej treści się znalazło.[127] Jednocześnie kapitan Truxtun był zmuszony odpierać kolejne zarzuty, ze strony gubernatora, który tym razem posądził go przystąpienie do frakcji brytyjskiej i działanie przeciwko swym, jak to ujął Desfourneaux „francuskim przyjaciołom."[128] Amerykański dowódca, pisząc swoją odpowiedź był wyraźnie wzburzony, chociaż w odróżnieniu od cytowanego już poprzedniego listu do Generała, w tym nie wyszedł poza granice ówczesnej konwencji dyplomatycznej. Truxtun pisał: *(...) Muszę w tym miejscu zaprzeczyć Twoim twierdzeniom i poinformować Cię, ze nie przystałem do zadanej frakcji tak angielskiej jak i francuskiej. Nie Sir, jestem Amerykaninem urodzonym i wychowanym w umiłowaniu racjonalnej wolności i prawdziwej niepodległości. Jednym z tych, którzy zawsze będą ufać swojej ojczyźnie i nigdy nie pozwolą wodzić się żadnej frakcji. Amerykaninem, który postrzega tak Anglików jak i wszystkich innych, jako przyjaciół w czasie pokoju i jako wrogów w czasie wojny. (...) Nie mogę jednak wyjść ze zdumienia, dla zazdrości Francji wobec wszystkich narodów,*

[126] Letter to Secretary of the Navy from Captain Thomas Truxtun (19 V 1799) [w:] *Tamże,* s. 210.
[127] Pozorumienie dotyczyło warunków wymiany jeńców.
[128] Letter to General Desfourneaux, Commander in Chief of Guadelupe from Captain Thomas Truxtun, [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t. 3, s. 61.

które są w pokoju z Wielką Brytania.[129] Jak więc wyraźnie widać, kapitan Truxtun stanowczo zaprzeczył, istnieniu jakiegokolwiek sojuszu brytyjsko – amerykańskiego, zaznaczył również, że okazywanie przyjaźni, narodom z którym jego kraj znajdował się w stanie pokoju było dla niego czymś naturalnym i nie zamierzał od niego odstępować tylko dlatego, że żądał tego gubernator Gwadelupy. Co było znamienne, Truxtun mimo iż stwierdził wprost, że jeńcy francuscy mieli zostać odesłani na Gwadelupę przez Agenta Marynarki z St. Kitts– Clarksona, nie poinformował Francuza o swoim zamiarze opuszczenia Indii Zachodnich.[130] Było to z jego strony bardzo sprytne posunięcie, gdyż wiadomość o opuszczeniu okolic Gwadelupy przez najsilniejszy z amerykańskich okrętów, niewątpliwie skłoniłaby francuskich kaprów, to bardziej śmiałych poczynań wobec amerykańskiego handlu.

20 maja *USS Constellation* zakotwiczył na Hampton Roads.[131] W ciągu kolejnego tygodnia, Sekretarz Marynarki wysłał do kapitan Truxtuna szereg listów, informując go zarówno o planach w stosunku do jego okrętu jak i całej Marynarki Wojennej. To właśnie w jednym z tych listów, Sekretarz potwierdził powierzenie dowodzenia nad *USS Constitution* kapitanowi Talbotowi. W stosunku do osoby Truxtuna, przewidywano różne możliwości, od powierzenia zarządu nad 44- działową fregata budowaną w Nowym Jorku (późniejszy *USS Congress*), przez przekazanie mu dowodzenia nad *USS United States*, w przypadku rezygnacji kapitana Barry'ego, po pozostawianie do czasu ukończenie przeznaczonej dla niego fregaty (*USS President*) przy dowodzeniu *USS Constellation*.[132] W chwili pisania wspomnianych listów, najbardziej prawdopodobna wydawała się opcja trzecia. Na nią wskazywałyby także instrukcje przesłane Truxtunowi ostatniego dnia maja, które nakazywały mu zwolnić jak tych spośród członków załogi, których czas służby wygasał w ciągu miesiąca i na ich miejsce zaciągnąć nowych. Załoga, po przeprowadzeniu procesu legalizującego pryz, miała być także zaciągnięta dla *L'Insurgente*, nad którym okrętem do czasu wyznaczenia dla niego dowódcy, Truxtun również miał sprawować pieczę. Sekretarz prosił również, by jeżeli byłoby to możliwe przenieść oba okręty do Norfolk, gdyż we wschodnich i północnych stanach trwał werbunek dla licznych okrętów i prowadzenie tam rekrutacji dla *Constellation* mogło zaowocować, albo opóźnieniem

[129] Letter to General Desfourneaux, Commander in Chief of Guadelupe from Captain Thomas Truxtun, [w:] *Tamże*, s. 60.
[130] Letter to General Desfourneaux, Commander in Chief of Guadelupe from Captain Thomas Truxtun, [w:] *Tamże*, s. 61.
[131] Captain Thomas Truxtun's Journal, U.S. Frigate Constellation (20 V 1799) [w:] *Tamże*, s. 224.
[132] Letter to Captain Thomas Truxtun from Secretary of the Navy (24 V 1799) *[w:]Tamże*, s. 247.

okrętu Truxtuna, albo innych okrętów.[133] Moim zdaniem bardziej prawdopodobna była druga opcja, gdyż na okręt „słynnego i dzielnego kapitana Truxtuna" marynarze zaciągaliby się znacznie bardziej ochoczo niż na każdy inny. W połowie czerwca 1799 roku, stało się to czego Sekretarz Marynarki Wojennej obawiał się od dawna. Truxtun dowiedziawszy się, o możliwości uznania Silasa Talbota, za oficera przewyższającego go szarżą, zaczął domagać się stanowczego zapewnienia, że jego pierwszeństwo przy dowodzeniu nie mogło budzić wątpliwości. W odpowiedzi Benjamin Stoddert wysłał do Truxtuna uspokajający list, zapewniając go, podobnie jak wcześniej Talbota, że najwyższe władze miały zatroszczyć się, aby obaj kapitanowi, nigdy nie służyli jednocześnie na tej samej pozycji.[134] Niewątpliwie, jeżeli to opinia publiczna miałaby decydować o pierwszeństwie na liście kapitanów, Thomas Truxton miałby na niej zapewnioną pierwszą pozycję. Po zajęciu *L'Insurgente* dowódca *USS Constellation*, stał się ulubieńcem społeczeństwa, a do umocnienia tego wizerunku, przyczyniła się odezwa dowódcy do załogi z około 19 czerwca 1799 roku, opublikowana przez „Claypool's American Daily Advertiser". Kapitan w bardzo emocjonalnych słowach dziękował w nim swojej załodze, za dzielność i wytrwałość w starciu z wrogiem, jednocześnie prosząc o wytrwanie w patriotyzmie, zwłaszcza w sytuacji gdy ojczyzna była znieważana i znajdowała się w potrzebie. Na zakończenie swego wystąpienia, Truxton napisał iż miał nadzieję, że wszyscy jego ludzie w przyszłości nadal będą wykazywać się odwagą, szanować nawzajem i będą posłusznymi wobec rozkazów przełożonych.[135]

Osierocona eskadra

Kiedy kapitan Truxtun po powrocie do ojczyzny toczył piórem pojedynki o palmę pierwszeństwa z kapitanem Silasem Talbotem, jego eskadra musiała radzić sobie pod nowym dowództwem w Indiach Zachodnich. Kapitan Thomas Tingey, który zastąpił Truxtuna, napisał w liście z 20 maja 1799 roku do Sekretarza Marynarki Wojennej *ze zdumieniem odkryłem iż jestem tu najstarszym oficerem i zacząłem organizować poczynania pozostałych okrętów.*[136] Stwierdzenie użyte w liście przez dowódcę *USS Ganges*, może moim zdaniem świadczyć, jak dalece wadliwy był system przepływu

[133] Letter to Captain Thomas Truxtun from Secretary of the Navy (31 V 1799)[w:] *Tamże*, s. 285.
[134] Letter to Captian Thomas Truxtun from Secretary of the Navy (15 VI 1799) [w:] *Tamże*, s. 340.
[135] Adress of Captain Thomas Truxtun to his ship company concerning capture L'Insurgente, "Claypool's American Daily Advertiser [w:] *Tamże,* s. 366.
[136] Letter to Captain Thomas Tingey from Secretary of the Navy (20 V 1799) [w:] *Tamże*, s. 218.

informacji miedzy poszczególnymi okrętami w Indiach Zachodnich. Chociaż, w związku z tym, że Sekretarz Marynarki Wojennej w swoich listach, wyznaczając dowódców poszczególnych eskadr, posługiwał się schematem zgodnie, z którym jeżeli po przybyciu do Indii Zachodnich, nie byłoby tam kapitanów A i B, to Ty C obejmiesz dowodzenie nad eskadrą, to po przybyciu na miejsce kapitan C, miał niewielkie możliwości stwierdzenia z całą pewnością, że kapitanów A i B nie było akurat na Karaibach i to jemu przysługiwało stanowisko dowódcy eskadry. Tak właśnie mogło być w przypadku Tingey'a, który objął dowodzenie gdyż w Indiach Zachodnich nie było ani Truxtuna, ani Barry'ego, ani też Nicholsona. Można wskazywać na wiele mankamentów takiego sytemu, lecz kiedy weźmiemy pod uwagę stopień drażliwości amerykańskich dowódców na punkcie ich miejsca na liście kapitanów, to przy takim rozumowaniu, z łatwością przyjdzie nam uznanie, że pomimo swych wad stosowany system był najlepszym z możliwych. Mimo zaskoczenia, jakie wywołało u Tingey'a odkrycie iż był dowódcą eskadry, do 25 maja udało mu się wyznaczyć zadania dla dowódców wszystkich okrętów, które miał pod swoją komendą. Już 21 maja *USS Baltimore, USS Norfolk, U.S.R.C. Eagle* i *USS Richmond* wyszły w morze i zajęły przypisane im pozycje. Ostatni z wymienionych okrętów, zgodnie z założeniem dowódcy eskadry, miał towarzyszyć okrętowi flagowemu, którym stał się *USS Ganges* i podejmować pogoń tam, gdzie głębiej zanurzona jednostka nie miałaby możliwości popłynąć.[137] 28 maja, a więc na długo przed otrzymaniem przez Sekretarza Marynarki wzmiankowanych powyżej listów od kapitana Tingey'a, zwierzchnik U.S.Navy wysłał dowódcy *USS Ganges*, list który potwierdzał to co zostało wspomniane powyżej. Po opuszczeniu Indii Zachodnich przez Barry'ego i Truxtuna, eskadry obu dowódców miały zostać połączone, a dowództwo nad nimi miał objąć właśnie Tingey. Do eskadry miał dołączyć także *USS Montezuma*, pod nowym dowództwem, porucznika Johna Mullowny, byłego pierwszego oficera na *USS Constitution*, który zgodnie z rozkazem przekazanym dowódcy miał udać się na Jamajkę.[138] Uwagę Sekretarza zaprzątał również koszt utrzymania jeńców w Indiach Zachodnich. Pragnąc maksymalnie zmniejszyć wydatki z tego tytułu, Stoddert nakazał Tingey'owi, aby wszyscy jeńcy, którzy nie mogli być natychmiast wymienieni na Amerykanów, byli wysłani do Stanów Zjednoczonych, gdy tylko nadarzyłaby się ku temu okazja.[139]

[137] Letter to Secretary of the Navy from Captain Thomas Tingey, [w:] *Tamże*, s. 256.
[138] Letter to Captain Thomas Tingey from Secretary of the Navy, [w:] *Tamże*, s. 267.
[139] Letter to Captain Thomas Tingey from Secretary of the Navy [w:] *Tamże*, s. 277.

16 czerwca eskadra pod nowym dowództwem odniosła swój pierwszy, niewielki sukces. Załoga *USS Ganges*, zajęła francuską jednostkę kaperską *Vainguere*[140]. Stało się to po kilkugodzinnej pogoni, w odległości 16 – 18 lig na północny – wschód od St. Bartholomews. W trakcie trwania pogoni załoga amerykańskiego okrętu wystrzeliła w kierunku ściganego ponad 40 pocisków, które jednak nie uczyniły wrogiej jednostce większej szkody. Jednak, gdy około godziny 13.00 (pogoń trwała od wschodu słońca), *USS Ganges* zbliżył się na tyle do wrogiej jednostki, że jak zaznaczył kapitan Tingey *zauważyli, że zbliżamy się do nich i że nie mają szans. Wtedy wywiesili francuską banderę, by chwilę później opuścić ją na znak poddania, gdyby tego nie uczynili, chwilę później nasza salwa burtowa, posłałaby go na dno*.[141] Zdobyty okręt, niósł na swoim pokładzie 8 dział i miał 85 członków załogi. Dane te wskazywały jednoznacznie, że główną taktyką tej jednostki kaperskiej, było dążenie do abordażu. Przy tak licznej załodze zajęcie minimalnie obsadzonej jednostki handlowej[142] nie stanowiłoby bowiem, dla niego wyzwania.

Mimo obietnicy rychłego przybycia posiłków, którą otrzymał kapitan Tingey od Sekretarza Marynarki, 28 maja, nic nie zapowiadało rychłego wypłynięcia *USS Montezuma*. Dodatkowo, głównym zdaniem okrętu porucznika Mullowny, miało być przewiezienie gotówki, która mieli mu przekazać kupcy z Jamajki, do Stanów Zjednoczonych. Zgodnie, z rozkazem, który otrzymał od Sekretarza Marynarki Wojennej, Mullowny miał pozostać w Indiach Zachodnich, tylko i wyłącznie w przypadku, gdyby okazało się, że do przetransportowania gotówki, został już wcześniej wyznaczony inny okręt.[143] 2 czerwca 1799 roku, *USS Montezuma* wyszedł w morze, zgodnie z rozkazem kierując się w stronę Jamajki.

W połowie czerwca *USS Montezuma, USS Delaware, U.S.R.C. Eagle, USS Portsmouth* oraz *USS Norfolk,* wraz z *USS Ganges* stanowiły cały amerykańską eskadrę pozostającą w Indiach Zachodnich. Wobec szczupłości swoich sił, kapitan Tingey, zdecydował się

---

[140] W liście Tingey'a do Sekretarza Marynarki z 29 czerwca, pojawia się inna nazwa zajętego okrętu kaperskiego- Vainqueure; zob. Letter to Secretary of the Navy from Captain Thomas Tingey [w:] *Tamże,* s. 426. Moim zdaniem najbardziej prawdopodobna byłaby jeszcze inna nazwa – Vainquerelle – oznaczajaca w jezyku francuskim, daremna kłótnia, spór czy po prostu opór.

[141] Letter to Secretary of the Navy from Captain Thomas Tingey (26 VI 1799) [w:] *Tamże,* s. 346.

[142] Zatrudnianie na jednostkach handlowych jedynie minimalnej obsady wynikało z prostej potrzeby czy chęci maksymalnego zwiększenia zysków, przy jednoczesnym zminimalizowaniu nakładów. Armatorzy i właściciele jednostek, zdawali sobie sprawę, że każdego załoganta trzeba było opłacić, każda dodatkowa osoba na pokładzie wymuszała również konieczność odpowiedniego zwiększenia ilości zabieranego prowiantu i wody. Stąd też by ograniczyć te i wszystkie inne koszty związane z prowadzeniem działalności handlowej, kupcy wysyłali swoje jednostki w rejs, obsadzone jedynie taką załogą, która była konieczna do prawidłowego nawigowania statku.

[143] Letter to Lieutenant John Mullowny from Secretary of the Navy[w:] *Tamże*, s. 268.

wcielić zajęty okręt kaperski Magnicene, ponownie do U.S. Navy, przywracając mu nazwę *USS Retaliation* i mianując do dowodzenia nim porucznika Archibalda McElroy'a, swojego pierwszego oficera. Jako, że w czasie pościgu Francuzi wyrzucili z Magnicene 8 dział, kapitan Tingey chcąc uzupełnić jego stan posiadania poprosił agenta Clarksona w St. Kitts o zakupienie sześciu dział 4. funtowych, za niewielką cenę 160 dolarów za sztukę. Odzyskany okręt miał być wykorzystywany do rejsów zwiadowczych i patrolowych, a jego dowódca miał rozkaz nie oddalać się zbytnio od *USS Ganges*.[144] W tym miejscu warto zadać pytanie – czy kapitan Thomas Tingey miał prawo samowolnie rozstrzygnąć o losie pryzu w ten czy inny sposób? Zasadniczo nie, gdyż zgodnie z ówczesnym prawem, najpierw należało wysłać okręt do któregoś z portów w Stanach Zjednoczonych, gdzie stwierdzono by legalność przejęcia i wystawiono go na sprzedaż. Gdyby Skarb Państwa był zainteresowany jego zakupem, zgłosiłby swój udział w aukcji i dopiero po zakupie, okręt mógłby zostać wcielony ponownie do U.S. Navy. Kapitan Tingey w pewnym stopniu działał jednak w stanie wyższej konieczności, a fakt iż następnie nie wyciągnięto wobec niego żadnych konsekwencji, zdawał się potwierdzać, że od sztywno wytyczonych reguł prawnych dopuszczano wyjątki.

Róg obfitości U.S. Navy

Około 10 maja do Filadelfii dotarła optymistyczna informacja o zbliżającej się końca budowie okrętu dla Marynarki w Newburyport. Odpisując agentowi ds. budowy okrętu – kapitanowi Nicholasowi Johnsonowi – Sekretarz przystał na propozycje kapitana by nadać okrętowi nazwę *USS Warren*, jak również obiecywał, że w najbliższym czasie zostanie wysyłana miedź na pokrycie poszycia oraz konieczne do tego ukończenia prac przy okręcie gwoździe i śruby.[145] Na początku czerwca zdecydowano, że dowodzenie nad budowaną w Massachussetts fregatą *Essex* obejmie porucznik Edward Preble. W związku z tą nominacją miał on otrzymać awans na kapitana, co stało się 7 czerwca 1799 roku.[146] Poza Edwardem Preble, awansowani mieli zostać również: por. John Rodgers (pierwszy oficer z *USS Constellation*), por. John Mullowny (pierwszy oficer z *USS Constitution*), por. James Barry (pierwszy oficer z *USS United States*).[147]

---

[144] Letter to Secretary of the Navy from Captian Thomas Tingey (26 VII 1799) [w:] *Tamże*, s. 543 – 544.
[145] Letter to Captain Nicholas Johnson, Agent for vessel buinding at Newburyport, Mass, from Secretary of the Navy [w:] *Tamże*, s. 178.
[146] Letter to Captian Edward Preble from Secretary of the Navy (7 VI 1799) [w:] *Tamże*, s. 315.
[147] Letter to President John Adams from Secretary of the Navy (25 V 1799) [w:] *Tamże*, s. 252.

20 maja 1799 roku do stanu Marynarki Wojennej dołączył *USS Boston*. 32. działowa fregata, dar dla U.S. Navy od kupców z Bostonu.[148] Na początku czerwca dowódcą *USS Boston*, został kapitan George Little, który już 5 dnia tego miesiąca otrzymał od Sekretarza Marynarki, rozkaz rozpoczęcia werbunku załogi.[149]

7 czerwca 1799 roku, zwodowany został kolejny okręt amerykańskiej Marynarki Wojennej. Tego dnia około godziny 17.30 *majestatycznie spoczął na piersi rzeki, od której wziął nazwę*[150] *– USS Connecticut*. Dowódcą okrętu minowano kapitana Moses Tryona, z którego osobą wiązano wielkie nadzieje.[151] Niemniej jednak miało upłynąć jeszcze sporo czasu zanim okręt i jego dowódca wyszli w morze. Przełom maja i czerwca 1799 roku, miał się okazać okresem obfitości dla U.S.Navy. Poza już wspomnianymi jednostkami, również w tym okresie zwodowano i mianowano dowódcę w osobie kapitana George'a Crossa dla *USS John Adams*. Zgodnie z oczekiwaniami Sekretarza Marynarki Wojennej, nowy okręt miał znaleźć się w morzu przed końcem czerwca.[152] Termin ten okazał się jednak nierealny. W połowie sierpnia 1799 roku, agent Marynarki Wojennej w Charleston informował, że *USS John Adams*, wypłynie najprawdopodobniej w połowie września i był to najwcześniejszy z realnych terminów.[153] Skąd mogło wynikać opóźnienie? Moim zdaniem najprawdopodobniej z ilości okrętów, dla których prowadzono werbunek w okresie od kwietnia do lipca 1799 roku. Wiele jednostek wróciło wtedy z rejsów do ojczyzny, gdyż kończył się czas służby ich dotychczasowych załóg. Porównywalną ilość okrętów zwodowano w tym okresie i dla wszystkich potrzebne były załogi. W pierwszej kolejności zapełniały się pokłady tych, których dowódcy zdążyli się już okryć się chwałą i służba pod ich rozkazami dawała nadzieję na pryzowe i wykazanie się w walce. Nie bez znaczenia były również rozkazy z Filadelfii nakazujące w pierwszej kolejności werbować załogi, dla okrętów, które wróciły z rejsu i nie wymagały większej ilości napraw.

Również na początku czerwca zwodowany został *USS Maryland*. Ten slup wojenny, wybudowany w Baltimore, miał być dowodzony przez porucznika Johna Rodgersa, pierwszego oficera z Constellation, który w związku z objęciem samodzielnego

[148] Zgodnie z moją wiedzą było to jedyne wodowanie, na który Prezydent był obecny osobiście.
[149] Letter to Captain George Little from Secretary of the Navy (5 VI 1799) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t.3, s. 305.
[150] „The Launch of U.S.S. Connecticut, „Connecticut Curant", Hartford, 3-10 VI 1799 [w:] *Tamże*, s. 311.
[151] „The Launch of U.S.S. Connecticut, „Connecticut Curant", Hartford, 3-10 VI 1799 [w:] *Tamże*, s. 311.
[152] Letter to Captain George Cross from Secretary of the Navy (29 V 1799) [w:] *Tamże*, s. 275.
[153] Letter to Captain George Cross from Secretary of the Navy (15 VIII 1799) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t.4, s. 82.

dowodzenia został awansowany na kapitana.[154] Także w czerwcu 1799 roku ukończony miał zostać drugi z okrętów, który został nazwany na cześć Prezydenta Stanów Zjednoczonych – *USS Adams*. Jego dowódcą został kapitan Richard Valentine Morris, któremu Sekretarz Marynarki rozkazał rozpocząć werbunek, jeszcze przed zwodowaniem okrętu, licząc, że takie rozwiązanie mogło przyśpieszyć wyjście okrętu w morze.[155] Kiedy jednak po upływie miesiąca, żadne działanie nie zostały w tym kierunku podjęte, Benjamin Stoddert uznał za stosowne przypomnieć Morrisowi o jego obowiązkach. Napisany 15 lipca 1799 roku list, stanowił niemal kopię tego z 17 czerwca, jedyną zmianą w stosunku do pierwotnej treści, było wprowadzenie zapisu o konieczności przedstawienia rachunków i pokwitowań za wszelkie wydatki, które miały być podstawą zwrotu poniesionych przez oficerów werbunkowych nakładów.[156]

20 czerwca 1799 roku około godziny 9.40, zwodowany został 20. działowy slup wojenny *USS Patapsco*[157]. Galion zdobiący dziób okrętu wyobrażał boga mórz Neptuna, który w uniesionych nad głowę rękach trzymał urnę, z której wylewała się woda. Opisujący zdarzenie dziennikarz baltimorskiej gazety, nazwiązuąc do wyglądu figury dziobowej, przekazał kończąc swoją relację z wodowania, następujące życzenia dla okrętu i jego załogi: *Niech jego wody zmiażdżą naszych wrogów, a ogień z jego burt uczyni daniną śmierci apostatę Talleyranda i jego popleczników.*[158] Zanim jednak „postrach Francuzów" doprowadzony został do stanu, umożliwiającego zaokrętowanie załogi, musiało minąć niemal 5 miesięcy. Dopiero 8 października, jego dowódcą został mianowany kapitan Henry Geddes, który od razu po objęciu stanowiska miał zając się sporządzeniem listy potrzebnego sprzętu i zainicjować przygotowania do rozpoczęcia werbunku załogi.[159]

„Szeregi" Marynarki Wojennej zasilił również, jak już wspominałam *L'Insurgente,* pryz kapitana Thomasa Truxtuna, który został uznany za legalny i po zakupieniu przez Skarb Państwa, miał stać się częścią U.S. Navy, jako *USS Insurgente*. Jego dowódcą został

---

[154] Letter to Jeremiah Yellott, Navy Agent, Balmimore from Secretary of the Navy [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t. 3, s. 319.
[155] Letter to Captian Richard Valntine Morris from Secretary of the Navy (17 VI 1799) [w:] *Tamże*, s. 349.
[156] Letter to Captain Richard Valentine Morris from Secretary of the Navy (15 VII 1799) [w:] *Tamże,* s. 501.
[157] Okręt początkowo miał nosić nazwę USS Chesapeake, jednak w związku z tym, że nazwę tę zastrzeżono już wcześniej dla jednej z 6 fregat kongresowych, jednostkę przemianowano na *USS Patapso.*
[158] "Launching of sloop of war Chesapeake (Patapsco) and description of her figure head", "Federal Gazette nad Baltimore Daily Advertiser", 20 VI 1799[w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t. 3, s. 377.
[159] Letter to Henry Geddes from Secretary of the Navy (8 X 1799) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t. 4, s. 265.

mianowany kapitan Alexander Murray, dotychczas dowodzący *USS Montezuma*, który do czasu przygotowania okrętu do wyjścia w morze, przekazał pieczę nad nim porucznikowi Jeremiahowi Bartonowi.[160] Nowe okręty, których budowa została przeprowadzona w rekordowym, biorąc pod uwagę okoliczności, tempie, znacząco wzmocniły dotychczasowy potencjał U.S. Navy. Ich wodowania były okazją do powszechnych wybuchów patriotycznych uczuć, z dumą manifestowanych zarówno przez tych, którzy na ich budowę przeznaczyli tysiące dolarów, jak i tych którzy ofiarowali zaledwie klika, bądź w ogóle nie mogli sobie pozwolić na taki wydatek. Zwiększenie potencjału militarnego Marynarki Wojennej, dawało tłumom zgromadzonym na nadbrzeżach amerykańskich miast, tak w dniach wodowania, jak i wyjścia w morze, poczucie bezpieczeństwa i budowało w ich umysłach przekonanie, że ich ojczyzna rosła w siłę. Jakkolwiek złudne mogło być to wrażenie, jego psychologiczny aspekt był nie do przecenienia.

Naturalnym porządkiem rzeczy, wraz z wchodzeniem do U.S. Navy nowych okrętów, ze służby usuwano te, które okazały się nieużyteczne. Takie właśnie usuniecie nastąpiło 20 maja 1799 roku, kiedy to Sekretarz Marynarki Wojennej zdecydował, że nie wszystkie spośród kutrów poborców podatków przekazanych przez Departament Skarbu, nadawały się do służby dla Marynarki Wojennej. Zdecydował się więc, pozostawić pod zarządem swojego Departamentu okręty: *U.S.R.C. Eagle, U.S.R.C. Scammel* oraz *U.S.R.C. Pickering*, natomiast *U.S.R.C. Diligence* oraz *U.S.R.C. General Greene*, zwrócić Departamentowi Skarbu, jako zbyt małe i lekkie by mogły być wykorzystywane przez U.S. Navy.[161] Kilka dni później, podobna decyzja została podjęta w stosunku do U.*S.R.C. Governor Jay*, który również po sprawdzeniu w praktyce, okazał się nieprzydatny dla celów Marynarki Wojennej.[162] Ostatnim ze zwróconych Departamentowi Skarbu „kutrów" był *U.S.R.C. Virginia*, przekazany 3 czerwca 1799 roku.[163] 2 kwietnia 1800 roku, Sekretarz Marynarki Wojennej podjął ostateczną decyzję odnośnie jednostek użyczonych z Departamentu Skarbu. Stoddert zdecydował, że trzy okręty: *U.S.R.C. Eagle, U.S.R.C. Pickering* oraz *U.S.R.C. Scammel* pozostaną na stałe w strukturach organizacyjnych Marynarki Wojennej, pozostałe zaś jednostki zostaną zwrócone.[164]

---

[160] Letter to Jeremiah Barton from Captain Alexander Murray (27 VI 1799) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t. 3, s. 411.
[161] Letter to Secretary of the Treasury from Secretary of the Navy (20 V 1799) [w:] *Tamże*, s. 220.
[162] Letter to Secretary of the Tresury from Secretary of the Navy (25 V 1799) [w:] *Tamże*, s. 256.
[163] Letter to Secretary of the Treasury from Secretary of the Navy (3 VI 1799) [w:] *Tamże*, s. 295.
[164] Letter to Auditor of the Treasury from Secretary of the Navy (2 IV 1800) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t.5, s. 374.

Generał Toussaint Louverture – nowy przyjaciel Ameryki

Wspominałam we wcześniejszych podrozdziałach, że przybywając do Indii Zachodnich *USS Ganges*, miał pod konwojem cywilny statek Kingston, na którego pokładzie przebywał amerykański konsul na Santo Domingo – Doktor Edward Stevens. Zadaniem amerykańskiego dyplomaty miało być uzgodnienie warunków wznowienia handlu z Santo Domingo.[165] Negocjacje miały być prowadzone wspólnie z Brytyjczykami, dlatego też w zaledwie dzień po przybyciu Doktor Stevens udał się na pokład *HMS Camilla*, by porozmawiać z Generałem Thomasem Maintlandem[166]. Obaj Panowie uzgodnili, wstępną akceptację propozycji Generała Toussainta, by na początek otworzyć dla handlu ze Stanami Zjednoczonymi i Wielką Brytanią, jedynie dwa porty – Cape Francois i Port-au-Prince.[167] Nadal pozostawało jednak wiele kwestii, które należało uzgodnić. Amerykanie nalegali by uregulować je jak najszybciej, Brytyjczycy nie wykazywali się jednak podobną skłonnością do pośpiechu. Dla nich najważniejsze było nie samo porozumienie handlowe, ale uzyskanie gwarancji, że *murzyńska rebelia z Santo Domingo nie przeniesie się na Jamajkę*. Wobec tych rozbieżności celów, szanse na osiągniecie szybkiego porozumienia wydawały się niezbyt wysokie. Mimo to jednak, już 5 czerwca 1799 roku, do rąk Prezydenta Stanów Zjednoczonych dotarł projekt proklamacji o wznowieniu handlu uzgodniony przez Stevensa i Maintlanda. Z projektem wiązało się kilka wątpliwości, których wyjaśnienie było sprawą kluczową. Po pierwsze, jak powinny zachowywać się Stany Zjednoczone w sytuacji, gdyby generał Toussaint upierał się przy

---

[165] Generał Toussaint Louverture wyrósł na przywódcę Santo Domingo w okresie tuż po wybuchu rewolucji francuskiej. Dosłownie interpretując deklaracje o powszechnej równości, wolności i braterstwie Toussaint dokonał przewrotu, odsuwając plantatorów od władzy i dając wolność czarnoskórym niewolnikom. Władzom w Paryża postępowanie wojowniczego byłego niewolnika szybko przestało się podobać. By go ujarzmić na Santo Domingo został wysłany agent specjalny Sonothax, który jednak w sierpniu 1797 roku został przez Toussainta usunięty i przymusowo odesłany do Francji. W IV 1798 roku, wysłano do Cape Francois specjalnego agenta Dyrektoriatu – Generała Marie Josepha d'Hedouville, który dotarłszy na miejsce był zmuszony współpracować z L'Overurem by odeprzeć brytyjski atak na wyspę. Jednocześnie od momentu gdy Toussaint został przywódcą ludności Santo Domingo, zdawał sobie sprawę, że najlepszym wyjściem kolonii francuskiej byłaby niepodległość. Tę skłonność niewolniczego przywódcy dostrzegli również Amerykanie i Brytyjczycy i zdecydowali się wzmacniać w nim to przekonanie, a jednocześnie wciągać w swoją orbitę wpływów. Misja Maintlanda i Stevensa, wiązała się z właśnie tym dążeniem, zob. A. De Conde, *Dz. Cyt.*, s. 131 – 134.

[166] Thomas Maintland (1760 – 1824) – Brytyjski oficer wojskowy i urzędnik kolonialny. Karierę wojskową rozpoczął w wieku 18 lat I w ciągu kolejnych 12 lat dosłużył się stopnia generała brygady. W 1798 świeżo upieczony generał został oddelegowany w charakterze oficjalnego przedstawiciela na Santo Domingo. Po zakończeniu tej misji, po części w uznaniu zasług został mianowany gubernatorem Cejlonu. W roku 1813 został mianowany gubernatorem Malty, którą to funkcję sprawował aż do swej śmierci w roku 1824; zob. szerzej: C. W. Dixon, *The Colonial Administration of Sir Thomas Maitland*, London 1939.

[167] Letter to President John Adams from Secretary of the State (29 V 1799) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t.3, s. 272.

wprowadzeniu ograniczeń w stosunku do handlu brytyjskiego, których nie chciałby wprowadzać w stosunku do amerykańskiego. Prezydent obawiał się również, że jeżeli Toussaint, nie zgodziłby się na zdeklarowanie, że nie będzie próbował „eksportować" czarnej rewolucji, zagrożona mogłaby być nie tylko Jamajka, co Amerykanów obchodziło w mniejszym stopniu, ale także amerykańskie stany południowe, na co władze w Filadelfii nie mogły pozwolić. Wreszcie pozostawała kwestia, w jaki sposób generał Toussaint zamierzał zapewnić bezpieczeństwo statkom handlowym przybywającym do jego wyspy i z niej wypływającym. Chodziło tu przede wszystkim o amerykańsko – brytyjski postulat, cofnięcia listów kaperskich wszystkim kapitanom z Santo Domingo, którzy do tej pory je posiadali i nie wydawanie nowych.[168] Prezydent zdecydował, że dopóki powyższe kwestie nie zostałyby w jasny sposób rostrzygnięte, żadne porozumienie nie mogło być zawarte. John Adams opowiadał się również za stanowczą odmową zawarcia porozumienia i otwarcia handlu, w przypadku gdyby Brytyjczycy zdecydowali się odstąpić od negocjacji. Zdaniem Prezydenta, handel z Santo Domingo był ważnym i zyskowny z punktu widzenia Amerykanów, jednak nie na tyle by z jego powodu ryzykować pogorszenie relacji czy nawet wojnę z Wielką Brytanią.[169] 22 czerwca do Stanów Zjednoczonych dotarła informacja, że udało się osiągnąć porozumienie odnośnie większości kwestii spornych, jednak najbardziej realnym terminem otwarcia portów Santo Domingo dla amerykańskich i brytyjskich statków handlowych była data – 1 sierpnia 1799 roku.[170] Na początku lipca, kolejne depesze napływające od Edwarda Stevensa, potwierdziły iż dwa porty na wyspie gen. Toussainta miały zostać otwarte dla handlu ze Stanami Zjednoczonymi, jednak Benjamin Stoddert, po konsultacji z Prezydentem oraz Sekretarzem Stanu, podjął decyzję, by przez pewien czas nie podawać tej informacji do wiadomości publicznej.[171] Przyczyną tego stanu rzeczy mogła być miedzy innymi obawa, że nim uzgodnienia weszłyby w życie, mogłyby nastąpić wydarzenia, które by to uniemożliwiły. Chodziło przede wszystkim o zapis, który forsowały władze Santo Domingo, a który nakładał na statki i okręty brytyjskie obowiązek wchodzenia do portów wyspy jedynie pod flaga pokoju. Wprowadzenia podobnej niedogodności nie żądano od Amerykanów, jednak władze w Filadelfii doszły do wniosku, że jeżeli Brytyjczycy poczuliby się znieważeni i zerwaliby negocjacje, Amerykanie powinni byli postąpić tak samo. Prezydent John Adams

[168] Letter to President John Adams from Secretary of the State (5 VI 1799) [w:] *Tamże*, s. 301 – 303.
[169] Letter to Secretary of the Navy from President John Adams (7 VI 1799) [w:] *Tamże*, s. 312.
[170] Letter to President John Adams from Secretary of the State (22 VI 1799) [w:] *Tamże*, s. 383.
[171] Latter to President John Admas from Secretary of the Navy (2 VII 1799) [w:] *Tamże*, s. 451.

podkreślał, że korzyści, które można było uzyskać z handlu z Santo Domingo, nie były warte, poświęcenia dla niech dobrych relacji z Wielką Brytanią.[172] I jego stanowisko w tym aspekcie nie podlegało negocjacjom.

Próba nowego rozdania

Wbrew początkowym założeniom, zgodnie z którymi, kapitan Talbot z *USS Constitution* miał udać się do Indii Zachodnich i dotrzeć tam przed początkiem sezonu huraganów, przedłużające się przygotowania okrętu do wyjścia w morzy, zmusiły Sekretarza Marynarki Wojennej, do znalezienia innego celu dla tego okrętu. Pod koniec czerwca Benjamin Stoddert, zaproponował Prezydentowi, wysłanie *USS Constitution* wraz z *USS United States* okolice Cape Clear na wybrzeżu Irlandii. Stamtąd oba okręty miały popłynąć na wybrzeże francuskie, przejść Kanał La Manche, a następnie wzdłuż brzegu dojść do Zatoki Biskajskiej. Celem misji miało być pokazanie, że U.S. Navy, mogła ochronić amerykańskich obywateli, gdziekolwiek się oni znajdowali. Jednak przed wszystkim obecność amerykańskich okrętów na francuskim wybrzeżu, miała wskazać Francuzom, że wojna mogła przenieść się bliżej ich własnych brzegów.[173] Trudno jednak, uznać dwie fregaty, za siłę, która mogłaby wzbudzić niepokój u władz francuskich. Moim zdaniem, misja mogła jedynie stanowić pewien atut, w przyszłych, ewentualnych negocjacjach pokojowych. Pokazać Francuzom, że U.S. Navy, w ciągu zaledwie dwóch lat zwiększyła znacząco swój stan posiadania i nadal mogła się rozwijać. Plan Sekretarza, nigdy nie doczekał się realizacji w praktyce, co było cechą charakterystyczną wielu koncepcji z okresu pierwszych lat funkcjonowania Marynarki Wojennej Stanów Zjednoczonych. Szybko zmieniające się okoliczności, uniemożliwiały wcielenie w życie wielu założeń, które mogły okazać się przydatne i pożyteczne.

Bez wątpienia na fiasko wspomnianego powyżej planu, wpłynął przywoływany już spór między Truxtunem i Talbotem. Sekretarz, nie chciał odejścia ze służby, żadnego z kapitanów, zwłaszcza tak zdolnych jak dowódcy *USS Constellation* i *USS Constitution*, jednak ciągłe próby skłonienia ich do pozostania w służbie, podważały jego autorytet i mogły podziałać jako zły przykład dla innych. Trudno sobie wyobrazić by podobna sytuacja miała miejsce w Royal Navy. Pod koniec czerwca 1799 roku, Sekretarz Marynarki, zdecydował, że nie mógł zaoferować obu spierającym się nic ponadto co już

[172] Letter to Secretary of State from President John Adams (29 VI 1799) [w:] *Tamże*, s. 424.
[173] Letter to President John Adams from Secretary of the Navy (25 VI 1799) [w:] *Tamże*, s. 399.

zaproponował, czyli obietnicą iż nigdy, jeżeli nie wymagałoby tego bezpieczeństwo państwa, nie znaleźliby się w sytuacji, w której konieczna byłaby służba jednego pod rozkazami drugiego.[174] Na początku lipca 1799 roku, wydawało się, że kapitan Talbot pogodził się z losem i zdecydował nie przedkładać osobistych ambicji ponad służbę dla ojczyzny. Przybył na pokład swojego okrętu, gdzie niedługo po przybyciu musiał spełnić nieprzyjemny obowiązek, jakim było przewodniczenie sądowi wojennemu, zwołanemu w sprawie porucznika Johna B. Cordisa. Wśród licznych zarzutów, postawionych temu młodemu oficerowi znalazły się miedzy innymi zachowanie niegodne oficera, jak również okrutne pobicie marynarza Johna Hunta oraz pijaństwo i spanie podczas wachty. Powołani w czasie procesu świadkowie, zeznali, że nie zdarzyło im się widzieć oskarżonego pijanym, natomiast pobicie Johna Hunta, było wynikiem niewłaściwego zachowania marynarza. Jedynym świadkiem, który potwierdził swoimi zeznaniami oskarżenia wobec Cordisa, był stewart – John Dilaway. Jego wiarygodność podważał jednak fakt iż praktycznie od początku służby pozostawał w otwartym konflikcie z oskarżonym. Po przesłuchaniu wszystkich świadków, sąd wydał wyrok uniewinniający. Zdaniem sędziów – oficerów, porucznik Cordis, otrzymał rozkaz od porucznika Russell by wymierzyć wspomnianemu marynarzowi – Johnowi Huntowi karę. Wobec czego, nie dopuścił się on pobicia, a jedynie wykonał rozkaz przełożonego. Co do drugiego zarzutu – pijaństwa i zachowania niegodnego oficera, sąd uznał iż złożone przez świadków zeznania, nie pozwalały na potwierdzenie, że takie zachowania Cordisa miały miejsce, wobec czego został on uwolniony od przytoczonych zarzutów.[175]

Po przeprowadzeniu procesu, kapitan Talbot miał niezwłocznie wyjść w rejs, tak się jednak nie stało. Postanowił po raz kolejny upomnieć się o należną mu, jego zdaniem pozycję w Marynarce Wojennej. Pomijając drogę służbową, zwrócił się bezpośrednio do Prezydenta, zapowiadając, że jeżeli sprawa nie zostałaby rozstrzygnięta ponad wszelką wątpliwość (zapewne na jego korzyść), to złoży rezygnację z dowodzenia. Prezydent odpowiedział mu w sposób bardzo uprzejmy, aczkolwiek stanowczy, że wszystko co było do powiedzenia w jego sprawie zostało już powiedziane. John Adams, dodawał także, że byłoby mu bardzo przykro, jeśli Talbot odszedłby ze służby, jednak nie zamierzał nikogo zatrzymywać w służbie na siłę i wbrew woli zainteresowanego. Jeżeli więc dowódca *USS Constitution* naprawdę zamierza zrezygnować to w jego miejsce zostałby powołany

[174] Latter to President John Adams from Secretary of the Navy (25 VI 1799) [w:] *Tamże*, s. 400.
[175] Proceedings of Court Matrial held on board U.S. Frigate Constitution, by order Secretary Stoddert for a Trial of Lieutenant John B. Cordis [w:] *Tamże*, s. 412 – 420.

kapitan George Little.[176] Jasne postawienie sprawy przez Prezydenta, przywróciło rozsądek kapitanowi Talbotowi, który zajął się przygotowaniem swego okrętu do wyjścia w morze i 23 lipca wypłynął by jeszcze tego samego dnia rzucić kotwice na Hampton Roads.[177] Wobec zarzucenia planu europejskiej ekspedycji *USS Constitution* i *USS United States*, konieczne stało się wydanie nowych wytycznych dla obu okrętów. Jednostka kapitana Talbota, miała płynąc do Indii Zachodnich w rejon Surinam i pozostać tam do 20 września, zapewniając najlepszą możliwą ochronę amerykańskim statkom handlowym w tamtym rejonie. Następnie kapitan Talbot miał skierować się w rejon Gwadelupy, by ostatecznie dotrzeć do Cape Francois i objąć dowodzenie nad znajdującymi się tam okrętami wojennymi U.S. Navy.[178] Na początku sierpnia, *USS Constitution* opuścił Hampton Roads i skierował się do Indii Zachodnich, a jego dowódca wydawał się być ostatecznie pogodzony ze swoim losem.[179]

Również kapitan Thomas Truxtun, zgodnie z rozkazami Sekretarza Marynarki Wojennej, miał wypłynąć przed końcem lipca 1799 roku. By przyśpieszyć naprawę okrętu, dowódca *USS Constellation*, zdecydował się przenieść go do Nowego Jorku i zacumować na redzie, w odległości od brzegu, umożliwiającej szybkie dostarczanie z lądu materiałów koniecznych dla przeprowadzenia napraw.[180] Przybywszy na miejsce, Truxtun poprosił Sekretarza Marynarki Wojennej o kilkudniowy urlop, w trakcie którego mógłby odwiedzić swoją rodzinę, z którą nie widział się od ponad 19 miesięcy.[181] Nadmiar obowiązków i konieczność zatroszczenia się o okręt uczyniły plany urlopowe kapitana niemożliwymi. Około 20 lipca, na pokład jego okrętu przybył porucznik Cyrus Talbot, syn dowódcy *USS Constitution*, który miał zostać pierwszym oficerem na *Constellation*. To właśnie od niego Thomas Truxtun dowiedział się, że kapitan Silas Talbot zdecydował się pozostać w służbie. Z powodu braku źródeł, trudno stwierdzić, czy to właśnie ta informacja przesądziła o rezygnacji kapitana Truxtuna z dowodzenia *USS Constellation*. Faktem pozostawało jednak, że 2 sierpnia, jego rezygnacja znalazła się na biurku Sekretarza Marynarki Wojennej. Co zakasujące, Benjamin Stoddert, nie zdecydował się nalegać na pozostanie Truxtuna w służbie, poprosił go jedynie, by zajął się okrętem do czasu

[176] Letter to Captian Silas Talbot from President John Adams (8 VII 1799) [w:] *Tamże*, s. 474.
[177] Log of U.S. Frigate Constitution, Captian Silas Talbot (23 VII 1799) [w:] *Tamże*, s. 533.
[178] Letter to Captain Silas Talbot from Secretary of the Navy (27 VII 1799) [w:] *Tamże*, s. 553.
[179] Log of U.S. Frigate Constitution, Captian Silas Talbot (2 VIII 1799) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t. 4, s. 23.
[180] Captian Thomas Truxtun's Journal, U. S. Frigate Constellation (1 VII 1799) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t. 3, s. 450.
[181] Letter to Secretary of the Navy from Captain Thomas Truxtun (2 VII 1799) [w:] *Tamże*, s. 455.

przybycia nowego dowódcy.[182] Być może o takiej postawie zwierzchnika Marynarki Wojennej, zdecydował fakt, że Truxtun jako oficjalny powód swojej rezygnacji podał pogarszający się stan zdrowia. Być może wiedział, że nie zdoła skłonić swego podwładnego i przyjaciela do zmiany zdania. Faktem pozostawało jednak, że tego samego dnia, w którym wysłał list do Truxtuna, napisał również do kapitana Samuela Barrona, wzywając go do objęcia dowodzenia nad *Constellation*.[183] Kolejny list Sekretarza to Thomasa Truxtuna, może nazwać listem ostatniej szansy. Stoddert wyjaśniał w nim powody decyzji Prezydenta przyznającej starszeństwo w randze Talbotowi, pisząc: *Nie mogę przestać rozpaczać nad Twoją rezygnacją, ani rozważać, że przecież mógłbyś pozostać w służbie z honorem. Prezydent zdecydował przeciw Tobie, nie dlatego, że preferuje Talbota, ale dlatego, że uznał to za sprawiedliwe. Pragnę byś odmienił swą decyzję (...)*[184] Podobnie jak Sekretarz, z odejściem ukochanego dowódcy nie mogła pogodzić się również załoga. W swoim liście do kapitana napisali: *Szczery żal przepełnia nasze serca, którego nie możemy wyrazić słowami, odkąd dowiedzieliśmy się, że Ty Sir zamierzasz zrezygnować z dowodzenia Constellation. Nie możemy rozdzielić się z Tobą bez wyrażenia naszej szczerej wdzięczności i podziękowań, za Twoją uprzejmość i ojcowską troskę, którą wyrażałeś wobec nas wszystkich. (...)*[185] Ani jednak żal w sercach załogi, ani prośby ze strony zwierzchnika, nie zmieliły zdania kapitana Truxtuna. Jak miało się okazać jego absencja na pokładzie *Constellation* miała charakter jedynie czasowy, jednak w chwili gdy składał rezygnację nikt nie mógł tego wiedzieć.

Kapitan George Little, który miał w razie rezygnacji Talbota objąć dowodzenie nad *Constitution*, już 2 lipca 1799 roku otrzymał swoje instrukcje. Wiązały się one nierozerwalnie z planami otworzenia portów Santo Domingo dla amerykańskich statków handlowych. Jak już wspominałam plan ich otwarcia, władze chciały jak najdłużej utrzymać w tajemnicy, w związku z czym rozkazy, które otrzymał Little podzielone były na cześć jawną i tajną. W części jawnej, Sekretarz Marynarki Wojennej, nakazywał dowódcy *USS Boston*, jak najszybciej wyjść w morze i obrać kurs na Porto Rico. Dopiero po upływie co najmniej 2 dni od opuszczenia portu, Little miał otworzyć rozkazy tajne i

[182] Letter to Captain Thomas Truxtun from Secretary of the Navy (2 VIII 1799) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t. 4, s. 20.
[183] Letter to Captian Samuel Barron from Secretary of the Navy (2 VIII 1799) [w:] *Tamże*, s. 20.
[184] Letter to Captain Thomas Truxtun from Secretary of the Navy (6 VIII 1799) [w:] *Tamże*, s. 35.
[185] Letter to captain Thomas Truxtun from Officers of U.S. Frigate Constelaltion (8 VIII 1799) [w:] *Tamże*, s. 48.

poznać rzeczywisty cel swojego rejsu.[186] Okazał się nim być port Cape Francois na Santo Domingo, gdzie jego okręt miał zapewnić bezpieczeństwo amerykańskim statkom handlowym, które w dużej liczbie mogły wyruszyć do wyspy po ponownym otwarciu jej portów dla handlu amerykańskiego. Sekretarz Marynarki zakładał, że francuscy kaprzy uzyskali informację o otwarciu portów znacznie wcześniej, co dało im czas na zorganizowanie się w celu zajmowania amerykańskiej własności. – By tak się nie stało załoga *USS Boston* miała zrobić wszystko co w jej mocy. W celu uzyskania danych wywiadowczych oraz jak najlepszych informacji o trasach rejsów francuskich jednostek kaperskich kapitan Little miał zwrócić się do Edwarda Stevensa – amerykańskiego konsula oraz Nathaniela Levy – nowomianowanego Agenta Marynarki.[187] Daleko posunięta ostrożność Benjamina Stodderta, okazała się jednak niepotrzebna. Zaledwie w dzień po wysłaniu depesz do kapitana Little, w Filadelfii zapadła decyzja o opublikowaniu proklamacji dotyczącej otwarcia portów Santo Domingo. By uniknąć stwarzania atmosfery braku zaufania, Sekretarz Stoddert jak najszybciej wysłał sprostowanie swoich poprzednich instrukcji do kapitana Little, w którym wprost przedstawił cel rejsu *USS Boston* i zdanie, które będą stały przed jego załogą.[188]

Podczas gdy *USS Constellation* i *USS Constitution*, w założeniu podobanie jak wszystkie pozostałe okręty miały udać się do Indii Zachodnich, *USS United States* miał pozostać na wybrzeżu. Zgodnie z wysłanymi 27 lipca 1799 roku rozkazami, kapitan John Barry miał patrolować południowe rubieże Stanów Zjednoczonych aż do dnia 10 września. Po zakończeniu tej służby miał wrócić do Nowego Jorku, a jeżeli nie byłoby to możliwe do Newport i tam oczekiwać na dalsze rozkazy.[189] Niezwłocznie po otrzymaniu listu, kapitan Barry wyszedł w rejs, wrócił jednak z niego już około 20 sierpnia. Dowiedziawszy się o tym, Sekretarz Marynarki Wojennej niezwłocznie wysłał mu nowe instrukcje, w których zwierzchnik zapowiadał, że w ciągu najwyżej 2 dni, kapitan miał otrzymać informacje o celu swego kolejnego rejsu. Stoddert zakazywał też Barry'emu opuszczania okrętu, odmawiając tym samym jego prośbie o możliwość uzyskania urlopu i odwiedzenia żony.[190]

---

[186] Letter to Captian George Little from Secretary of the Navy (2 VII 1799) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t. 3, s. 451.
[187] Letter to Captian George Little from Secretary of the Navy (Private) (2 VII 1799) [w:] *Tamże*, s. 452.
[188] Latter to Captian George Little from Secretary of the Navy (3 VII 1799) [w:] *Tamże*, s. 463.
[189] Letter to Captian John Barry from Secretary of the Navy (27 VII 1799) [w:] *Tamże*, s. 552.
[190] Letter to Captian John Barry from Secretary of the Navy (20 VIII 1799) [w:] *Tamże*, t. 4, s. 211.

W sierpniu do Stanów Zjednoczonych dotarły informacje o dużej koncentracji sił francuskich w rejonie Surinam. Ich wzmożona aktywność uniemożliwiała praktycznie prowadzenie amerykańskiego handlu w tamtym rejonie, dlatego też konsul w Paramaribo – Turel Tuffts, zwrócił się do rządu w Filadelfii o przysłanie posiłków, w celu przełamania blokady.[191] Przebywający w rejonie kapitan McNeill, dysponował jedynie szczupłymi siłami, z którymi nie podałaby powyższemu wyzwaniu. 8 sierpnia, okręt *USS Portsmouth* dotarł do Surinam, po trwającym aż 23 dni rejsie. Jednostka kapitana McNeilla musiała zmagać się z ciągłymi kaprysami pogody, a gdy wreszcie dotarli do celu, okazało się iż nie mogły przystąpić do realizacji powierzonych im zadań, ze względu na blokadę rzeki. Dowódca dowiedział się o kilku francuskich okrętach kaperskich, które w ciągu kilku zaledwie dni, zajęły kilka amerykańskich statków handlowych, przewożących ładunek o znacznej wartości. Nie mogąc wejść na chronioną przez forty rzekę, McNeill zdecydował się zebrać gotowe do wypłynięcia statki handlowe i zorganizować dla nich konwój. W sumie zebrał ich około 30 i wraz z nimi wyruszył.[192] Niestety brak źródeł, które informowałyby o tym czy konwój bezpiecznie dotarł do amerykańskich brzegów. Moim zdaniem jednak, fakt iż nie było informacji na temat przecienegio scenariusza rozwoju wypadków, można uznać za potwierdzenie tego, że przedsięwzięcie zakończyło się sukcesem. Sytuacja zmieniła się w sierpniu 1799 roku, kiedy to Brytyjczycy zajęli Surinam. Taki obrót spraw był z jednej strony korzystny dla Amerykanów, gdyż niezbyt bezpieczny dla niech dotychczas port przechodził w ręce ich „sojuszników". Z drugiej jednak strony, władze Stanów Zjednoczonych były całkowicie zaskoczone brytyjskim posunięciem[193], co w kontekście dotychczasowej ścisłej współpracy obu państw w rejonie Karaibów, można było uznać za zgrzyt we wzajemnych relacjach.

Wyprawa w nieznane kapitana Alexandra Murray'a

USS Insurgente, powierzono dowodzeniu kapitana Alexandra Murray'a. Zgodnie z instrukcjami, które otrzymał od Benjamina Stodderta, nowomianowany dowódca wraz ze swym okrętem miał udać się do Europy, pozostać przez pewien czas na wybrzeżu francuskim, po czym drogą przez Karaiby wrócić do Stanów Zjednoczonych. Murray'owi pozostawiono bardzo szerokie kompetencje w zakresie wyboru celów, które miał

[191] Letter to President from Turell Tuffts, U.S. Consul Paramaribo (9 VIII 1799)[w:] *Tamże*, s. 53 – 55.
[192] Letter containing information concerning Surinam and arrival of USS Portsmouth (8 VIII 1799) [w:] *Tamże*, s. 45
[193] Zob szerzej: M. A. Palmer, *Dz. Cyt.*, s. 78.

realizować oraz wyboru dokładnej trasy swojego rejsu. Kapitan Murray zdecydował się, że uda się na wybrzeże Algierii gdzie pozostanie przez jakiś czas, prowadząc wywiad w zakresie aktywności francuskiej floty w rejonie Morza Śródziemnego. Następnie zamierzał popłynąć do Zatoki Gibraltarskiej, skąd miał wypłynąć ku Maderze i Teneryfie. Uzupełniwszy zapasy wody, miał popłynąć ku Surinam i Curracoa. W końcu wracając do Stanów Zjednoczonych zamierzał zawinąć do St. Kitts lub Cape Francois, gdzie potencjalnie mogły czekać na niego nowe rozkazy.[194] Sekretarz zaakceptował plan dowódcy *USS Insurgente*, wiele obiecując sobie po tej wyprawie. W połowie sierpnia, po skompletowaniu załogi i uzupełnieniu zapasów *USS Insurgente* wyszedł w morze kierując się ku brzegom Europy. Około 16 września 1799 roku, *USS Insurgente* dotarł do Lizbony. Fakt ten potwierdza zarówno list kapitana Murray'a, jak i amerykańskiego konsula w stolicy Portugalii. Pojawienie się amerykańskiej, wcześniej należącej do Francuzów, fregaty na wybrzeżu Europy wzbudziło niemałą sensację. Dostojnicy dworscy, dyplomaci i szacowni obywatele przybywali na pokład amerykańskiej jednostki by oddać honory jej dowódcy i spożyć z nim posiłek.[195] Zachwycony wizytą amerykański obywatel mieszkający w Lizbonie zapisał: *Pojawienie się (Insurgente) niewątpliwie czyni nasz rząd bardziej szanowanym i naszą żeglugę bardziej bezpieczną. Wszystkie narody będą czuły się zobowiązane by okazywać więcej szacunku niż dotychczas to czyniły dla naszej bandery, która powiewa na takim okręcie. (...)*[196] W zacytowanym fragmencie wiele było przesady i patriotycznego uniesienia piszącego. Pojedyncza fregata, wysłana samotnie na teren wroga, nie zdziałałaby wiele, gdyby Francuzi zdecydowali się ukrócić „pychę" Amerykanów. Na szczęście dla Insurgente i jego załogi, Francuzi mieli w tym czasie większe problemy niż zajmowanie się pojedynczym okrętem, który w żaden sposób nie mógł zagrozić ich wybrzeżom. Moim zdaniem jednak, wysłanie do Europy, akurat tej jednostki, która została zdobyta na Francuzach, miało być wyraźnym sygnałem adresowanym do rządu w Paryżu, a Europie pokazać, że Amerykanie, skutecznie walczyli z „Żabojadami". Kapitan Murray mimo szumnych zapowiedzi, przybywszy do Europy, zdecydował się zrezygnować z długotrwałego przebywania na Morzu Śródziemnym, ograniczył się jedynie do przejścia Cieśniny Gibraltarskiej i na wysokości Gibraltaru,

[194] Letter to Secretary of the Navy from Captain Alexnader Murray (5 VIII 1799) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War ...*, t. 4, s. 30 – 31.
[195] Latter to Secretary of the Navy from William Smith, U.S. Consul, Lisbon, Portugal (14 IX 1799) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War ...*, t. 3, s. 184 – 185; Latter to Secretary of the Navy from Captian Alexnader Murray (16 IX 1799) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War ...*, t. 4, s. 190.
[196] Letter concerning visit of U.S. Frigate Insurgente to Lisbon, Portugal (15 IX 1799) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War ...*, t. 3, s. 188.

zmienił kurs, kierując swój okręt ku Maderze.[197] Do portugalskiej wyspy Amerykanie dotarli 5 października 1799 roku. Rejs z Gibraltaru na Maderę przebiegał bardzo spokojnie, co nie cieszyło kapitana Murray'a, gdyż miał nadzieję napotkać wroga i rozegrać bitwę dzięki, której stałby się równie sławny co zdobywca Insurgente – kapitan Thomas Truxtun. W tej perspektywie Murray'a nie napawały optymizmem również wieści, jakie otrzymał od dowódcy HMS Emerald, który przebywał na tych wodach od dwóch miesięcy i nie dane mu było napotkać Francuzów.[198] Zrezygnowany dowódca *USS Insurgente*, zdecydował się popłynąć wprost do Indii Zachodnich, gdzie miał nadzieję zaznać tryumfu, którego nie doświadczył w Europie. 9 listopada amerykańska fregata dotarła w okolice Barbadosu. Kapitan Murray, wysłał swojego pierwszego oficera – porucznika Jeremiaha Bartona do Bridge Town, by zebrał wieści odnośnie aktywności francuskich kaprów w rejonie Karaibów i na tej podstawie zamierzał opracować dalszy plan działania.[199] 14 listopada w okolicy Deserada załoga *USS Insurgente*, napotkała *USS Adams*, którego dowódca, przekazał im informację o 2 fregatach, których przybycie na Gwadelupę było spodziewane w najbliższych dniach. Rozbudziło to na nowo nadzieję w kapitanie Murray'u, który postanowił pozostać przez kilka dni w rejonie Gwadelupy, by sprawdzić prawdziwość uzyskanych informacji. Tym razem, szczęście również nie uśmiechnęło się do amerykańskiego dowódcy i jego załogi. 27 listopada marynarze z *Insurgente*, zajęli francuską jednostkę kaperską *Vendemaire*, niewielki bryg z minimalną załogą.[200] Pod koniec grudnia 1799 roku, udało im się zdobyć drugi pryz, którym był amerykański statek handlowy *Commerce* zajęty kilka dni wcześniej przez francuskich kaprów.[201] Tak skromne zdobycze, w żadnym wypadku nie mogły zaspokoić ambicji dowódcy *USS Insurgente*. Nowy rok 1800 powitał załogę *USS Insurgente* sztormem, w wyniku, którego ich okręt utracił fokmaszt. W związku z nienajlepszym stanem pozostałych masztów, dowódca *Insurgente* był zmuszony szukać możliwości naprawy w Indiach Zachodnich. Z pomocą przyszedł mu Wiceadmirał niebieskiej eskadry – Hugh Seymor z Królewskiej Marynarki Wojennej. Zgodził się on wydać materiały potrzebne do odtworzenia masztu z Magazynów Royal Navy w Port Royal na Jamajce, jak również zapewnił amerykańskiego dowódcę o udzieleniu wszelkiej innej pomocy, której Murray

[197] Latter to Secretary of the Navy from Captian Alexnader Murray (16 IX 1799) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t.4, s. 190.
[198] Latter to Secretary of the navy from Captian Alexnader Murray (5 X 1799), *Tamże,* s. 256 – 257.
[199] Latter to Jeremiah Barton from Captain Alexander Murray (9 XI 1799) [w:] *Tamże*, s. 272.
[200] Latter to Secretary of the Navy from Captian Alexnader Murray (14 XI 1799) [w:] *Tamże*, s. 394.
[201] Log book of the American Ship Commerece, captured by French Privateer and Recaptured by USS Insurgente, „Calypool's American Daily Advertiser", Philadelphia, 15 Feb. 1799[w:] *Tamże*, s. 375 – 376.

potrzebowałby, a której on byłby w stanie udzielić.[202] Dowódca *USS Insurgente* ucieszył się z okazanej pomocy i miał nadzieję iż po dokonaniu niezbędnych napraw będzie mógł maksymalnie przedłużyć swój pobyt w Indiach Zachodnich. Jego nadzieje okazały się jednak przedwczesne, gdyż przekazane przez Brytyjczyków materiały do naprawy okrętu były niezwykle niskiej jakości, przez co naprawiony masz wymagał ciągłych reparacji, a w zetknięciu ze sztormem, nawet o niewielkiej sile osunąłby się zapewne na pokład. To, jak również ogólnie zły stan okrętu i zbliżający się ku końcowi czas na jaki została zaciągnięta załoga, zmusił kapitana Murray'a do podjęcia decyzji o powrocie do Stanów Zjednoczonych.[203] 12 stycznia 1800 roku po przystąpieniu do ostatniej próby naprawienia masztów, kapitan Murray napisał list do Sekretarza Marynarki Wojennej, w którym informował go iż w przeciągu kilku tygodni zamierzał wrócić na wybrzeże Stanów Zjednoczonych, gdyż naprawienie uszkodzeń masztu przedniego dnia nie było możliwe w Indiach Zachodnich.[204] Pomimo pośpiechu, o którym Murray pisał we wspomnianym liście, na początku lutego 1800 roku nadal przebywał na Karaibach. Kilka dni wcześniej jego załodze udało się odzyskać amerykański statek Aurora z rąk Francuzów. Jednostkę tą Murray zdecydował się wysłać do Stanów Zjednoczonych pod pieczą Midshipmana Richarda Randolpha. Pryz dotarł do rodzimych brzegów, chociaż widmo utraty zdobyczy w pewien styczniowy poranek zawisło nad załogą. 25 stycznia francuska załoga podniosła bunt. Młody Midshipman swoją determinację by bronić pryzu przypłacił odcięciem palca lewej ręki, przestrzeloną kostką i kilkoma ranami ciętymi. Mimo to jednak, udało mu się doprowadzić pryz bezpiecznie do Filadelfii.[205] 7 lutego 1800 roku, *USS Insurgente* ponownie zawinął na Jamajkę. W Port Royal nie udało mu się jednak znaleźć spodziewanej pomocy, w postaci materiałów potrzebnych do naprawy masztu przedniego. Fakt ten zapewne wpłynął na decyzję kapitana Murray'a by w końcu wyruszyć w kierunku ojczystych brzegów. Po drodze jednak postanowił zawinąć do Hawany, by zaoferować tamtejszym amerykańskim kupcom przewiezienie gotówki do kraju. W okolice Moro Castle *USS Insurgente* dotarł 27 lutego 1800 roku. Już w pierwszym dniu bytności w okolicy wyspy załoga amerykańskiego okrętu, zebrała kwotę prawie 500 tys. dolarów, które zgodnie z życzeniem kupców miał po przybyciu do Stanów Zjednoczonych

[202] Letter to Vice Admiral of the Blue Hugh Seymour from Captian Alexander Murray (2 I 1799) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t. 5, s. 28.
[203] Letter to Secretatry of the Navy from Captain Alexander Murray [w:] *Tamże*, s. 29.
[204] Letter to Secretary of the Navy from Captian Alexnader Murray [w:] *Tamże*, s. 68.
[205] Case of Richard Bland Randolph on schooner Aurora, re-captured by U. S. Frigate Insurgente, Captain Murray [w:] *Tamże*, s. 117.

zdeponować w którymś z oddziałów Banku Federalnego.[206] Krótko potem nie widząc dalszego sensu w przedłużaniu rejsu, a zdając sobie sprawę z niebezpieczeństwa w jakim mogłaby się znaleźć załoga, gdyby uszkodzeniu uległy również pozostałe maszty, kapitan Alexander Murray nakazał obrać kurs na wybrzeże amerykańskie. 13 marca 1800 załoga *USS Insurgente* po kilkunastomiesięcznym rejsie znalazła się na rzece Patapsco.[207] 17 marca, otrzymawszy wieści, że *USS Insurgente* znalazł się na wybrzeżu Stanów Zjednoczonych, Sekretarz Marynarki Wojennej, napisał list do kapitana Murray'a. Stoddert nakazywał dowódcy *USS Insurgente* by gdy tyko okręt znajdzie się w porcie nakazał przeprowadzanie kompleksowych napraw. Załoga, mimo iż większości marynarzy pozostało co najmniej dwa miesiące do odsłużenia, miała zostać zwolniona, a na pokładzie miało pozostać jedynie tylu ludzi, ilu było niezbędnych do sprawowania pieczy nad jednostką w czasie remontu. Kapitan miał także wstrzymać się z rozpoczynaniem nowego zaciągu, by uniknąć nadmiernych wydatków wynikające z utrzymywania na pokładzie marynarzy, podczas długotrwałego przebywania okrętu w porcie.[208] Miesiąc później zapadała decyzja o zmianie na stanowisku dowódcy okrętu. W związku z wcześniejszym powrotem kapitana Truxtuna z Indii Zachodnich, kapitan Alexander Murray, miał zastąpić go przy dowodzeniu USS Constellation. Dowodzenie nad Insurgente powierzono zaś, kapitanowi Patrickowi Fletcherowi, który wcześniej dowodził USS George Washington.[209]

Nowe radości i nowe troski Benjamina Stodderta

21 sierpnia 1799 kapitan Tryon z *USS Connecticut* otrzymał rozkaz pozostawania w gotowości do wypłynięcia. Miał też oczekiwać, na szczegółowe instrukcje co do celu jego rejsu. Jak zwykle bywało w przypadku amerykańskich okrętów wojennych, wypłynięcie *USS Connecticut* bardzo się opóźniło. W tym przypadku powodem opóźnienia były trudności ze skompletowaniem załogi. 1 października 1799 roku, zniecierpliwiony Sekretarz Marynarki Wojennej, napisał list do Tryona, nakazując mu by niezwłocznie wyszedł w morze, bez względu na to czy miał pełną załogę czy też nie. Stoddert zaznaczał, że brytyjskie jednostki wychodziły w może mając jedynie ¾ albo nawet niewiele ponad

[206] Letter to Secretary of the Navy from Captain Alexander Murray [w:] *Tamże*, s. 249.
[207] Letter to Secretary of the Navy from Captain Alexander Murray[w:] *Tamże*, s. 300.
[208] Letter to Captian Alexender Murray from Secretary of the Navy [w:] *Tamże*, s. 316.
[209] Letter to Captian Patrick Feltcher from Secretary of the Navy (29 IV 1800) [w:] *Tamże*, s. 465.

połowę przewidzianej regulaminem obsady[210], a brak 30 marynarzy z 260 osobowej załogi, nie był powodem usprawiedliwiającym opóźnienie wyjścia w morze.[211]

Również na sierpień planowano wyjście w morze fregaty *USS Congress,* jednak w związku z koniecznością dokonania udoskonaleń kadłuba oraz przeciągającym się załadunkiem dział, także w tym przypadku doszło do opóźnienia.

Trosk Departamentowi Marynarki Wojennej przysparzały również okręty wracające ze swoich rejsów. Największe problemy pojawiły się w związku z powrotem *USS General Greene*. Okręt przez kilka miesięcy patrolował wody wokół Hawany, jednak z powodu uszkodzeń doznanych w wyniku sztormu, zmuszony był zawinąć do portu i pozostać tam przez kilka dni. Podczas tego przymusowego postoju, kilku członków załogi zapadło na żółtą febrę. Po wyjściu z portu, choroba zaczęła się szerzyć, doprowadzając do śmierci 20 osób. Obawiając się o życie swoich ludzi, kapitan Perry zdecydował się na powrót do Stanów Zjednoczonych, gdzie okręt dotarł na początku sierpnia. Do chwili zacumowania u rodzimych brzegów, zachorowało kolejnych 40 osób, a każdego dnia pojawiały się nowe przypadki choroby. Najlepszym rozwiązaniem dla chorych byłoby zabranie ich na brzeg i poddanie leczeniu w warunkach szpitalnych, na to jednak nie chciał zgodzić się Komitet Zdrowia (Board of Health) Rhode Island. Mieszkańcy miasta obawiali się, że przeniesienie chorych doprowadzi do rozprzestrzenia się choroby na brzegu. Po długich negocjacjach zgodzono się na przeniesienie chorych do ustawionych w znacznej odległości od miasta namiotów, jednak Ci, u których objawy nie wystąpiły mieli pozostać na okręcie przez 6 tygodni i zostać poddani kwarantannie. Kiedy udało się zorganizować opiekę dla chorych, Sekretarz Marynarki musiał rozważyć kwestię wskazania winnych zaistniałej sytuacji. Było to o tyle ważne, ze do Departamentu zaczęły napływać zarówno anonimy, jak i poświadczone nazwiskami doniesienia, przypisujące winę kapitanowi Perry'emu, który zdaniem denuncjatorów pozostawał w porcie dłużej niż wymagała tego sytuacja. Przeanalizowawszy wszystkie okoliczności i po zasięgnięciu opinii Prezydenta,

---

[210] Wobec trudności z werbowaniem załóg, brytyjskie okręty wojenne w niektórych, wcale nierzadkich przypadkach wychodziły w morze obsadzone zaledwie połową regulaminowej załogi. Ilość okrętów, które trzeba było obsadzić, jak również niechęć do służby, która mogła wiązać się z kilkuletnią rozłąką z rodziną i przyjaciółmi, ciągłą niepewnością co do uzyskania żołdu i brakiem jakiegokolwiek zabezpieczenia dla pozostających na brzegu najbliższych, powodował, że tych, dla których służba w Royal Navy była intratnym zajęciem było naprawdę niewielu. W odróżnieniu jednak od kapitanów jednostek amerykańskich, brytyjscy dowódcy bardzo często uzupełniali stany osobowe swych okrętów już po wyjściu z portu, przymusowo wcielając do służby marynarzy z napotkanych jednostek handlowych, niekoniecznie pływajacych pod Union Jakciem; zob. szerzej: R. Adkins, L. Adkins, *Dz.Cyt.*, s. 135 – 160.

[211] Latter to Captain Moses Tryon from Secretatry of the Navy (1 X 1799) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t. 4, s. 242.

Stoddert doszedł do wniosku, że kapitan Perry nie ponosił odpowiedzialności za wybuch epidemii na pokładzie swojego okrętu, gdyż jak wynikało ze zgromadzonych dokumentów, nie pozostawał w porcie ani chwili dłużej niż było to konieczne dla przeprowadzenia napraw okrętu i uzupełnienia zapasów wody i żywności.[212] Rozstrzygnięcie o winie, nie przybliżyło ani o jeden dzień terminu, w którym okręt mógłby ponownie wyjść w morze. Wybuch epidemii na pokładzie, czynił koniecznym przeprowadzenie procedury odkażenia okrętu. Cały balast musiał zostać wymieniony, następnie zaś należało wymienić zapasy żywności i wody pitnej. Beczki do jej przechowywania należało albo wymienić, albo umyć wodą z octem. Do świeżej wody wziętej na pokład dolewano olejek limonkowy bądź sosnowy. Wszystkie te procedury wymagały czasu, co stało w sprzeczności z koniecznością jak najszybszego powrotu USS *General Greene,* na jego pozycję w pobliżu Hawany.[213] Mimo natłoku zadań, które należało wykonać by przygotować okręt do wyjścia w morze, jego dowódcy udało się osiągnąć ten cel w rekordowym tempie i już na początku września *USS General Greene* był gotowy by wyjść w kolejny rejs. Jak się jednak okazało, kapitan Perry ze swym okrętem miał wyruszyć nie do Hawany, ale do Cape Francois. Zmiana uprzednio przekazanych rozkazów była podyktowana opóźnieniami w przygotowaniu do wyjściu w morze kapitana Silasa Talbota z *USS Constitution*, który w założeniu miał objąć dowodzenie nad eskadra Santo Domingo. W związku powyższym stało się konieczne znalezienie dowódcy dla eskadry do czasu, gdy Talbot byłby gotowy, żeby wypłynąć. Wybór padł na kapitana Perry'ego, który nominację przyjął i niezwłocznie wyszedł w morze.[214]

Początki eskadry Santo Domingo

We wrześniu 1799 roku, *USS Constitution* dotarł do Cape Francois, a jego dowódca objął dowodzenie nad całą tamtejszą eskadrą. *USS General Greene*, również przybył na tę pozycję, jednak jak okazało się na miejscu, to nie jemu przypadł zaszczyt bycia okrętem flagowym eskadry, funkcję tę bowiem pełnił *USS Constitution* ze względu na starszeństwo jego dowódcy. Mimo iż z formalnego punktu widzenia kapitan Talbot, pełniący funkcję komodora, miał niepodzielną władzę nad całą eskadrą istniało wiele czynników, z którymi musiał się liczyć podczas jej sprawowania. Przede wszystkim było to zdanie Edwarda

[212] Letter to President John Adms from Secretatry of the Navy (3 VIII 1799) [w:] *Tamże,* s. 24; Latter to Secretary of the Navy from President John Adams (5 VIII 1799) [w:] *Tamże,* s. 29.
[213] Letter to Christopher R. Perry from Secretary of the Navy (7 VIII 1799) [w:] *Tamże,* s. 41.
[214] Letter to Captian Christopher R. Perry from Secretary of the Navy (3 IX 1799) [w:] *Tamże,* s. 149 – 151.

Stevensa – amerykańskiego konsula na Santo Domingo, któremu z kolei zależało na utrzymaniu jak najlepszych relacji z głównodowodzącym na wyspie – generałem Toussaintem. Murzyńskiemu przywódcy zaś zależało na uzyskaniu amerykańskiego wsparcia dla swoich sił, w toczącej się na wyspie wojnie domowej[215]. Wobec powyższego komodor znajdował się nader często w bardzo kłopotliwej sytuacji, wymagającej zręcznego lawirowania między oczekiwaniami konsula i Toussainta a wytycznymi, które otrzymał z Departamentu Marynarki Wojennej. Sekretarz Stoddert zasadniczo był przeciwny zbytniemu angażowaniu się amerykańskich sił w konflikt na wyspie, szczególnie w sytuacji, gdy mogłoby ono prowadzić do pogorszenia relacji z Brytyjczykami. Jednak tym czego Sekretarz Marynarki Wojennej zakazywał stanowczo, było udzielanie przez amerykańskie okręty ochrony statkom handlowym z Santo Domingo prowadzącym wymianę handlową z Francją. Zdaniem Stodderta, byłoby to absolutnie niezgodne z obowiązującą ustawą zawieszającą relacje handlowe z europejską republiką. W pozostałych kwestiach pozostawiał jednak Talbotowi wiele swobody, nakazując mu zdać się na własny osąd, jako że dowódca *USS Constitution* mógł znacznie lepiej ocenić sytuację na miejscu, niż mogły to uczynić władze w odległej Filadelfii.[216] 17 grudnia 1799 roku, kapitan Talbot otrzymał informacje o przybyciu do Santo Domingo trzech francuskich fregat i kilku mniejszych okrętów. Największą z nich była 44. działowa *La Bravoure*, poza tym 40.działowe *La Cockarde* i *La Syrene*[217] a obok nich *L'Enfant Prodigue*. Na pokładach okrętów przybyli przysłani z Francji agenci, których zadaniem miało być zbadanie jakie plany miał Generał Toussaint. Głównodowodzący Santo Domingo, obiecał amerykańskiemu dyplomacie, że nie pozwoliłby francuskim delegatom zejść na ląd, jednak w zamian poprosił o możliwość uzbrojenia jednostek, które mógłby wykorzystać w walce z Rigaudem. Stevens w imieniu swojego rządu przystał na

[215] Wojna domowa na Santo Domingo, między dążącymi do niepodległości siłami generała Toussainta, a opowiadającymi się za pozostaniem przy Francji wojskami generała Rigauda, miała miejsce w latach 1799 – 1801 i zakończyła się zwycięstwem tej pierwszej opcji. Nie byłoby to jednak możliwe bez zaangażowanie Amerykanów po stronie L'Overtura, jak również bez cichego przyzwolenia Brytyjczyków, którzy w dążeniach niepodległościowych Haitańczyków widzieli kolejną możliwość osłabienia Francji. Dzięki wsparciu amerykańskiej eskadry Toussaintowi udało się zająć miasta Jackmel, Saint Louis. To również Amerykanie pojmali jednostkę Diana, na której podróżował Rigaud, a także zajęli kilka mniejszych okrętów, biorąc do niewoli wielu spośród członków sztabu antagonisty Toussainta; zob. szerzej: J. Beard, *Toussaint L'Ouverture: A Biography and Authobiography*, Cosimo 2007 (reprint), s. 96 – 121.

[216] Letter to Captian Silas Talbot from Secretary of the Navy (4 XII 1799) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t. 4, s. 480 – 481.

[217] Nazwy okrętów za: Letter to Captain George Little from Commodore Silas Talbot (22 XII 1799) [w:] *Tamże*, s. 561.

propozycje i niezwłocznie zawiadomił kapitana Talbota o poczynionych ustaleniach.[218] Dla dowódcy sił amerykańskich oznaczało to wzmożoną kontrolę jednostek opuszczających wyspę gdyż pośród wyposażonych zgodnie z postanowieniami porozumienia i posiadającymi odpowiednie dokumenty, z łatwością mógłby się ukryć takie, które mógłby wyrządzić wiele szkód amerykańskim statkom handlowym. Dodatkowo dowódca *USS Constitution*, spodziewał się iż nowe uzgodnienia spowodowałyby zwiększenie ilości statków i okrętów pływających bez wymaganych dokumentów, których załogi ustnie deklarowałyby, iż pływały z upoważnienia i na rozkaz gen. Toussainta. Przeczucia komodora okazały się trafne. Już 20 grudnia 1799 roku, jeden z okrętów amerykańskiej eskadry – *USS Baltimore*, zajął francuski bryg kaperski *L'Esperance*. Jego załoga, nie posiadała żadnych dokumentów, twierdzili jednak, że działali z upoważnienia generała Toussainta, co jak się później okazało, nie było zgodne z prawdą.[219] Talbot, zaś nie zmierzał wierzyć załodze na słowo, zgodnie z tym co zapowiedział przy sprawie brygu Henriette, odesłał pryz jako legalny do St. Christophers.

Stagnacja eskadry Gwadelupa

Opóźnieniu uległo również wypłynięcie *USS Constellation*. Po wzmiankowanej już zmianie dowódcy, kapitan Samuel Barron zabrał się za przygotowanie okrętu do wyjścia w morze, musiał jednak minąć ponad miesiąc nim udało mu się do tego doprowadzić. 20 września, Sekretarz Marynarki Wojennej wysłał do kapitana Barrona instrukcje, w których nakazywał dowódcy *USS Constellation* przeprowadzić dodatkowy werbunek załogi, tak by uzyskać pełną obsadę oraz rozważyć pomysł wymiany dział w celu zmniejszenia ciężaru okrętu i poprawienia jego zwrotności.[220] Piętrzące się trudności związane zarówno z werbunkiem załogi, jak i przede wszystkim z pozyskaniem koniecznych na 6. miesięczny rejs zapasów, sprawiło iż Benjamin Stoddert, zdecydował się cofnąć swoje uprzednie instrukcje i rozkazał kapitanowi Barronowi, wyruszyć w kilkutygodniowy rejs patrolowy na południowym wybrzeżu Stanów Zjednoczonych. Z wspominanego rejsu *USS Constellation* miał powrócić około 10 listopada i dopiero po tej dacie wyruszyć w pierwotnie zamierzony 6. miesięczny rejs.[221] O przebiegu tej wyprawy w zasadzie niewiele

[218] Letter to Captian Silas Talbot from Edward Stevens, U.S. Consul, Cape francois [w:] *Tamże*, s. 547.
[219] Letter to Secretary of the Navy from Master Commanadant William Cowper (31 XII 1799) [w:] *Tamże*, s. 559.
[220] Letter to Captian Samuel Barron from Secretary of the Navy (20 IX 1799) [w:] *Tamże,* s. 211 – 212.
221 Letter to Captian Samuel Barron from Secretary of the Navy (23 IX 1799) [w:] *Tamże*, s. 217.

wiadomo. Ważnym było natomiast, że na dwa tygodnie przed planowanym powrotem *Constellation* do portu, Prezydentowi udało się przekonać kapitana Truxtuna do powrotu w szeregi Marynarki Wojennej. Sekretarz Stoddert pisał wtedy do byłego dowódcy *Constellation* używszy następujących słów: *Prezydent nigdy naprawdę nie przyjął Twojej rezygnacji i nie ma żadnych trudności, których nie dałoby się pokonać by przywrócić Ci rangę z 1794 roku.*[222] Kilka dni później Sekretarz Marynarki napisał ponownie do Truxtuna, proponując mu powrót do dowodzenia *Constellation*, jeżeli tylko pozwoliłby na to stan zdrowia kapitana.[223] W tym czasie nic nie mogło sprawić Truxtunowi większej radości niż propozycja Stodderta, dlatego tez przystał na nią bez wahania. Zgodnie z instrukcjami, które wysłano do niego 4 listopada, Truxtun miał objąć dowodzenie nad eskadrą amerykańską w Indiach Zachodnich, operującą w rejonie Gwadelupy, w skład której wchodziły: *USS John Adams, USS Connecticut, USS Adams, USS Pickering, USRC Eagle, USS Delaware* i *USS Baltimore*. Jego celem, jak w każdej z poprzednich misji miało być zapewnienie bezpieczeństwa amerykańskiemu handlowi przez eliminację zagrożenia ze strony francuskich kaprów. Zaś po zakończeniu rejsu, kapitan Truxtun miał powrócić do Stanów Zjednoczonych, by objąć dowodzenie nad przeznaczoną dla niego fregatą *USS President.*[224] Nim jednak kapitan Truxtun wyruszył by objąć dowodzenie nad eskadrą na pozycji Gwadelupa, funkcję tę sprawował jak już wspominałam kapitan Richard Valentine Morris. W połowie października 1799 roku, Sekretarz Stoddert zawiadamiał głównodowodzącego o tajemniczym *spisku złych ludzi w Curracoa, który zagraża bezpieczeństwu amerykańskich obywateli i ich własności*.[225] We wspomnianą zmowę mieli być zaangażowani ludzie z kontrolowanej przez Rigauda części Santo Domingo, Sekretarz nie precyzował jednak na czym miały polegać ich niecne działania, co mogło dziwić w kontekście faktu iż w dalszej części listu nakazywał Morrisowi, podjecie działań w celu zapobieżenia nieszczęściu. Działania te miały polegać na wysłaniu do Curracoa dwóch okrętów, których dowódcy mieli się w pierwszej kolejności skontaktować z Benjaminem H. Philipsem – tamtejszym amerykańskim konsulem i od niego uzyskać bardziej szczegółowe informacje. Ze wspomnianym we wstępie listu spiskiem musiały mieć związek działania francuskich kaprów w tym rejonie. A szczególnie cieszącego się wyjątkowo złą sławą okrętu *Troi Amis*, dowodzonego przez Josa Rivola. Wysłane przez

222 Letter to Captian Thomas Truxtun from Secretary of the Navy (23 X 1799) [w:] *Tamże*, s. 311.
223 Letter to Captian Thomas Truxtun from Secretary of the Navy (28 X 1799) [w:] *Tamże*, s. 333.
224 Letter to Captian Thomas Truxtun from Secretary of the Navy (4 XI 1799) [w:] *Tamże*,s. 354.
225 Letter to Captian Richard Valentine Morris from Secretary of the Navy (15 X 1799) [w:] *Tamże*,, s. 287.

kapitana Morrisa okręty musiały wyeliminować to zagrożenie.[226] 18 października, a więc na długo przed tym zanim kapitan Morris mógł otrzymać wzmiankowany list z Departamentu Marynarki, jeden z okrętów z jego eskadry *USRC Pickering*, w okolice Point Petre napotkał francuski okręt kaperski *L'Egypte Conquise*. Amerykański okręt miał na pokładzie 70 ludzi załogi i 14 dział 4. funtowych. Jego przeciwnik zaś dysponował 18 działami, z czego 14 było 4.funtówkami, a cztery 6. funtówkami i dysponował załogą liczącą 250 ludzi. Wywiązało się trwające 9 godzin starcie, z którego to amerykański okręt wyszedł zwycięsko. Opinia publiczna w Stanach Zjednoczonych była zachwycona. Podkreślano szczególnie, że zajęty został francuski okręt nazwany na cześć zwycięstwa Napoleona w bitwie pod Piramidami, co miało mieć głębokie symboliczne znacznie.[227] Niezbyt przejmowano się faktem, że kaperska załoga nie dorównywała umiejętnościami Amerykanom, a ich okręt ze względu na przeciążenie spowodowane nadmierną ilością dział był mniej zwrotny i bardziej powolny niż okręt amerykański. Liczył się tylko fakt, kolejnego symbolicznego zwycięstwa, które propaganda w Stanach Zjednoczonych, jak zwykle wykorzystała w sposób mistrzowski.

W połowie listopada ostatecznie potwierdziła się informacja o powrocie kapitana Thomas Truxtuna do dowodzenia eskadrą. Zgodnie z planami Departamentu Marynarki nowy dowódca miał wyruszyć do Indii Zachodnich przed 1 grudnia, dlatego też prowadzą wzmożone działania by złożenia te zrealizować.

Po raz kolejny jednak, zderzenie planów Departamentu Marynarki z rzeczywistością, pokrzyżowało rzeczone plany. Kapitan Truxtun przybył na *Constellation* dopiero w Boże Narodzenie 1799 roku. Dzięki działaniom poprzedniego dowódcy – kapitana Samuela Barrona, okręt był niemal gotowy do wyjścia w morze. Po południu 25 grudnia, kapitan Truxtun dał rozkaz do podniesienia kotwicy i *USS Constellation* opuścił Hampton Roads, kierując się ku Indiom Zachodnim.[228]

U.S. Navy rośnie w siłę

Proces unowocześniania Marynarki Wojennej, poza zakupem nowych okrętów wymagał także sprzedaży starych, które się nie sprawdziły. Wspominałam już o rezygnacji przez Departament Marynarki z wynajmowania części kutrów poborców podatkowych od

226 Letter to Captian Richard Valentine Morris from Secretary of the Navy (15 X 1799) [w:] *Tamże,*, s. 287.
227 Capture of french privateer schooner L'Egypte Conquise by U.S.R.C. Pickering, "Feredal Gazette and Baltmimore Daily Advertiser", Baltimore, 9 Dec. 1799 [w:] *Tamże,*, s. 295.
228 Captian Thomas Truxtun's journal, U.S. Frigate Constellation, (24, 25 XII 1799) [w:] *Tamże,*, s. 566.

Departamentu Skarbu. W tym miejscu zaś chciałabym wspomnieć o sprzedaży *USS Montezuma*, który wobec budowy i zakupu nowych okrętów okazał się przestarzały i nie nadający do służby.[229] Po pewnym czasie, zdecydowano o przekazaniu okrętu Departamentowi Stanu, który potrzebował jednostek, na których dyplomaci podróżowaliby do miejsc docelowych oraz dostarczania dokumentów dyplomatycznych i konsularnych miedzy poszczególnymi placówkami. Ostatecznie jednak i ten pomysł upadł, jako zbyt kosztowny, a okręt sprzedano na państwowej aukcji jednemu z baltimorskich kupców. Jednak to nie sprzedaż przestarzałych okrętów, ale budowa i zakup nowych decydowało o rozwoju Marynarki Wojennej. Dlatego też w październiku 1799 roku, Sekretarz Marynarki Wojennej zdecydował się na zrobienie kolejnego kroku na drodze do zbudowania okrętów liniowych. Jeden z nich miał być budowany pod zarządem kapitana Nicholsona, nadal jednak nierozstrzygnięte pozostawała kwestia pozostałych. Właśnie dlatego 29 października Sekretarz napisał list do Stephena Higginsona, Agenta Marynarki w Bostonie, nakazując mu wybór odpowiedniej osoby do zarządzania powstawaniem okrętu, który planowano zbudować w tym właśnie mieście. Jak można wywnioskować z treści listu, preferowanym przez Stodderta kandydatem był budowniczy okrętów Hart, w przypadku wyboru, którego zdaniem Sekretarza powinien on otrzymać „odpowiednie dla jego kompetencji wynagrodzenie."[230] W listopadzie zapadła decyzja o zakupie drewna na wykonanie kilu dla okrętu budowanego w Portsmouth. Zgodnie z planem Sekretarza do konstrukcji okrętów budowanych na wschodnim wybrzeżu należało wykorzystać drewno z rosnącej w tym rejonie białej sosny, nie zaś jak pierwotnie planowano sprowadzać je z południa. Zdaniem zwierzchnika Marynarki Wojennej, takie rozwiązanie zaoszczędziłoby zarówno kosztów transportu jak i czasu.[231]

Na przełomie lipca i sierpnia 1799 roku, zwodowane zostały bliźniacze szkunery, dar dla U.S. Navy od baltimorskich kupców. Nadano im nazwy USS Experiment i USS Enterprize[232] i w założeniu darczyńców miały stać się dumą amerykańskiej Marynarki Wojennej. Dwa zbudowane w Baltimore szkunery, nim jednak zdążyły wyjść w morze znalazły się w ogniu krytyki. Porucznicy Shaw i Banbury, którzy mieli objąć nad nimi

[229] Letter to Archibald Campbell, Navy Agent, Baltimore from Secretary of the Navy (22 X 1799) [w:] *Tamże*,, s. 309.
[230] Letter to Stephen Higginson and Co., Navy Agents, Boston from Secretary of the Navy (29 X 1799) [w:] *Tamże*, s. 339.
[231] Letter to Jacob Sheaffe, Navy Agent, Portsmouth, N.H., from Secretatry of the Navy (19 XI 1799) [w:] *Tamże*,, s. 427.
[232] USS Enterpize, pojawiał się w źródłach również jako USS Enterprise, dlatego też oboma tymi nazwami będę posługiwała się zamiennie, w zależności od tego, która z nich pojawiła się w konkretnym źródle.

dowodzenie, skarżyli się, że bardziej nadawły się na jednostki kupieckie niż wojenne, że przebywające na ich pokładach załogi były narażone na ogień wrogich muszkietów, nie mogąc liczyć na jakąkolwiek ochronę przed nimi.[233] Owe wady konstrukcyjne, stały się przyczyną rezygnacji z dowodzenia najpierw porucznika Banbury'ego, następnie zaś kapitana Russella. Jedynie porucznik Shaw zdecydowany był pozostać przy swojej komendzie, wybierając na swój okręt *USS Enterprize*. Dla drugiego szkunera zaś – *USS Experiment* na dowódcę mianowano porucznika Williama Maley'a.[234] Mimo początkowych trudności, na początku grudnia oba okręty były już w morzu. *USS Experiment* miał dołączyć do eskadry Santo Domingo, natomiast *USS Enterprize* do eskadry Gwadelupa.[235] Mimo iż nie naniesiono sugerowanych poprawek w zakresie ich wyglądu i uzbrojenia, oba miały się okazać niezwykle wartościowymi nabytkami.

30 września po raz pierwszy z falami zetknął się *USS Essex*. Wodowanie odbyło się w mieście Salem w stanie Massachussetts. 32. działowa fregata była darem miejscowych kupców dla Marynarki Wojennej, a jej zwodowanie stało się okazją do wspólnego świętowania i snucia przypuszczeń na temat świetlanej przyszłości okrętu.[236] Przez kolejne 3 tygodnie okręt pozostawał bez dowódcy, jednak 21 października mianowano na to stanowisko kapitana Edwarda Preble. W połowie listopada, zdecydowano się by nowo zwodowany okręt wraz z *USS Congress*, zaangażować do ochrony konwoju płynącego do Indii Wschodnich. Miało to być pierwszego tego typu przedsięwzięcie, a decyzja o jego organizacji poprzedzona była wielomiesięcznymi naleganiami kupców i rozmowami w zaciszu filadelfijskich gabinetów. Od podjęcia decyzji o organizacji konwoju do jej realizacji w praktyce droga była jednak długa i nie pozbawiona trudności. Należało zorganizować linie zaopatrzenia, zaprowiantować oba okręty, opracować trasę konwoju. Wszystko to sprawiło, że od chwili podjęcia decyzji o zorganizowaniu konwoju, do wprowadzenia jej w życie miało minąć jeszcze kilka miesięcy. Na wypadek, gdyby w trakcie rejsu oba okręty rozdzieliły się, kapitan każdego z nich otrzymał identyczne instrukcje. Dowódca wyprawy, miał być kapitan James Sever[237] z *USS Congress*, jako, że

---

[233] Letter to Jeremiah Yellott, Navy Agent, Baltimore from Secretary of the Navy (2 X 1799) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t. 4, . s. 247.
[234] Letter to Jeremiah Yellott, Navy Agent, Baltimore from Secretary of the Navy (19 X 1799) [w:] *Tamże*, s. 298.
[235] Letter to Captian George Little from Lieut. William Maley (11 XII 1799) [w:] *Tamże*, s. 524.
[236] The Launch of the U.S. Frigate Essex, Salem, Mass. [w:] *Tamże*,s. 239.
[237] Szybki awans kapitana Jamesa Severa, stanowił moim zdaniem jedna z największych zagadek wczesnej U.S. Navy. W czasie quasi – wojny amerykańsko – francuskiej USS Herald, którym dowodził w początkowej jej fazie, nie zapisał się na kratach historii niczym znaczącym. Wcześniejsza jego zaś kariera marynarska praktycznie nie istniała. Był weteranem wojny o niepodległość, służył jednak jako chorąży w armii lądowej.

był starszym oficerem. Wydawało się jednak, że nie zamierzał przypisywać sobie władzy absolutnej, gdyż jeszcze w czasie przygotowań ochoczo wymieniał korespondencję z dowódcą *USS Essex*, przekazując mu wszystkie informacje, które uzyskał, a także udzielając dobrych rad młodszemu koledze. Nawet jednak najlepsze starania nie mogły powstrzymać bezlitosnych kaprysów pór roku, a zwłaszcza najsurowszej z nich zimy. Mimo iż już 1 grudnia *USS Essex* miał być gotowy do wyjścia w morze, 6 grudnia jego dowódca pisał, że nie jest możliwym by przygotować okręt w mniej niż 10 dni. Burze śnieżne oraz nadejście mrozów, uniemożliwiały prowadzenie prac przy takielunku i dostarczanie z lądu zapasów.[238] 14 grudnia 1799 roku, udało się skompletować całą załogę, natomiast dzień później na pokład *USS Essex* przybył jeden z ostatnich transportów zapasów.[239] Opóźnienie *Essex* nie miało aż tak dużego znaczenia, w kontekście jeszcze większego opóźnienia, które stało się udziałem *USS Congress*. Jego dowódca kapitan James Sever, poza trudnymi warunkami atmosferycznymi, musiał zmagać się także z problemami ze zwerbowaniem pełnego kompletu załogi, złą jakością prochu oraz wadami konstrukcyjnymi dostarczonych mu dział. Mimo to Sekretarza Marynarki Wojennej optymistycznie zakładał, że oba okręty mogło udać się przygotować do wyjścia w morze do połowy grudnia.[240] Wobec ograniczeń związanych z miejscem w ładowniach okrętów wojennych, w ślad za *USS Essex* i *USS Congress* miały zostać wysłane dwa statki handlowe z zapasami dla nich. Były to *China* oraz *Dominick Terry*, oba płynęły do Batawii i kapitanowie obu zgodzili się za niewielką opłatą zabrać dodatkowe zapasy dla okrętów wojennych. W przypadku gdyby jeden z okrętów czy też oba z przyczyn losowych nie dotarły do Indii Wschodnich, kapitanowie mieli rozkaz sprzedania nadwyżki zapasów na rachunek Stanów Zjednoczonych.[241] 5 stycznia USS Essex oraz USS Congress wraz z kilkoma jednostkami pod konwojem wyszły w morze. Dzień później, w związku z tym, że konwojowane statki okazały się bardzo powolne, dowódca wyprawy kapitan James Sever, zdecydował się pozostawić je pod pieczą *Essex*, sam zaś zamierzał rozkazać postawić wszystkie żagle i jak najszybciej dotrzeć do Przylądka Dobrej Nadziei i tam zaczekać na

---

Tym bardziej zaskakuje również fakt, że krótko po zakończeniu konfliktu kolonii z Metropolią, Severowi tytuł Admiralski zaproponował Katarzyna II, Amerykanin jednak odmówił., zob. szerzej: M. A. Plamer, *Dz.Cyt.*, s. 50 – 52.

[238] Letter to Secretatry of the Navy from Captain Edward Preble (6 XII 1799) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t. 4, . s. 494.

[239] Jouranl of Sailing Master Rufus Low, U.S. Frigate Essex, Captain Edward Preble (15 XII 1799) [w:] *Tamże*, s. 545.

[240] Letter to Captian James Sever from Secretary of the Navy (11 XII 1799) [w:] *Tamże*, s. 520.

[241] Letter to John Green, Supercargo of Dominick Terry from Secretary of the Navy (13 XII 1799) [w:] *Tamże*, s. 535.

resztę konwoju. 11 stycznia wiatr skręcił i zaczął z niezwykłą siłą wiać z kierunku południowego. Wszystko zapowiadało nadejście sztormu o niespotykanej wręcz sile. Kapitan Sever rozkazał załodze zrobić wszystko by zabezpieczyć maszty przed złamaniem i zrefować większość żagli. Jak jednak donosił w liście do Sekretarza marynarki Wojennej, 12 stycznia około godziny 6.30 przegrał walkę z żywiołem. Maszt przedni uległ złamaniu. Kapitan Sever uznał, że jedyną szansą na uratowanie grotmasztu było odcięcie stęgi masztu głównego. Do tego zadania oddelegował Pana Bosworth a i 5 najbardziej zręcznych marynarzy. Nie udało im się jednak osiągnąć zamierzonego celu, gdyż nagły podmuch wiatru spowodował upadek grotmasztu. W wyniku zdarzenia zginął Bosworth, a towarzyszący mu marynarze zostali ranni. Tym samym Congress został pozbawiony masztów i szans na kontynuowanie podróży. Kapitan Sever, nie spodziewając się zapewne jak poważne mogły być dla niego konsekwencje tego zdarzenia, zdecydował się zawrócić w kierunku Norfolk.[242]

Kapitana Edwarda Preble podróż prawie dookoła świata

Mimo obaw Sekretarza Marynarki Wojennej, który zakładał, że jeżeli *USS Congress* uległ podczas sztormu poważnym uszkodzeniom, to *USS Essex* mógł zostać całkowicie zniszczony, okręt kapitana Preble kontynuował rejs. Dzięki podjęciu natychmiastowych działań w chwili rozpoczęcia sztormu w dniu 12 stycznia, polegających na zwinięciu lub zrefowaniu niemal wszystkich żagli, *USS Essex* wyszedł ze zmagań z żywiołem niemal bez szwanku. Jego dowódcę niepokoił jedynie fakt, że podczas nawałnicy stracili z oczu *USS Congress*. Kwestia ta miała jeszcze długo zaprzątać umysł kapitana Edwarda Preble, jako że dopiero wiele miesięcy później dowiedział jaki los spotkał jednostkę kapitana Jamesa Severa.[243] Kolejne tygodnie rejsu, upływały załodze *USS Essex*, na zmaganiach z kaprysami pogody i rutyną codzienności. W drugiej połowie lutego, na pokładzie doszło do dwóch śmiertelnych wypadków. W czasie pierwszego dwóch marynarzy, który bez wiedzy oficera weszło na top i z nieznanych przyczyn wypadło za burtę. Mimo podjętej niezwłocznie akcji ratunkowej nie udało się ich ocalić. Drugi wypadek miał miejsce dokładnie tydzień później. Jeden z marynarzy pracujących przy zwijaniu żagli, stracił

[242] Letter to Secretary of the Navy from Captian James Sever[w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t. 5, s. 62.
[243] Journal of Sailing Master Rufus Low of U.S. Frigate Essex, Captain Edward Preble (15 I 1800), [w:] *Tamże*,, s. 86.

równowagę i roztrzaskał sobie czaszkę spadając na pokład.[244] Podobne wypadki nie należały do rzadkości na okrętach wojennych. Dla zmęczonych marynarzy pracujących na dużych wysokościach bez żadnego zabezpieczenia, zwykłe rozkojarzenie czy chwila nieuwagi mogły zakończyć się poważnym uszkodzeniem ciała lub nawet śmiercią. Warto zaznaczyć, że ogólnie rzecz ujmując relatywnie dobre wyżywienie na okrętach U.S. Navy, było jedną z przyczyn dla których owych nieszczęśliwych wypadków było stosunkowo niewiele. 11 marca 1800 roku załoga *USS Essex* dotarła do Przylądka Dobrej Nadziei. Kapitan Preble, wysłał swego pierwszego oficera na brzeg z prośbą do dowódcy brytyjskiej eskadry o pozwolenie na zakotwiczenie, jak również by uzgodnić kwestie protokolarne związane z oddaniem salutu. Następnego dnia kapitan osobiście udał się na brzeg i został uprzejmie przyjęty przez zarówno przez dowódcę eskadry Sir Rogera Curtisa jak i gubernatora – Sir George'a Younga.[245] Gubernator zgodził się nawet zwrócić salut z równej liczby dział, chociaż nie wymagał tego protokół dyplomatyczny. Na Przylądku kapitan zdecydował się spędzić dwa tygodnie, oczekując iż w tym czasie mógł dołączyć do niego *USS Congress*. Nie był to jednak jedyny powód. Okręt Preble'a wymagał wielu napraw a ludzie odpoczynku, stąd też decyzja kapitana była jak najbardziej uzasadniona. Pierwsze dni pobytu, kapitan Preble wykorzystał by napisać obszerny raport dla Sekretarza Marynarki Wojennej. Poza szczegółowym opisem rejsu, znalazły się w nim również opinie o poszczególnych oficerach. Dowódca był ogólnie rzecz ujmując zadowolony ze swojej kadry oficerskiej i wyrażał nadzieję, iż po powrocie z rejsu wielu z jego midshipmanów i poruczników mogło zostać nagrodzonych awansem.[246] Spełniwszy obowiązki wobec zwierzchnika, kapitan Preble skorzystał z licznych zaproszeń, którymi zaszczycali go oficerowie z okrętów przebywających w porcie oraz członkowie lokalnej socjety. Spotkania te poza wymiarem czysto towarzyskim miało również znaczenie wywiadowcze. Kapitan Preble mógł dzięki nim uzyskać wiele użytecznych informacji na temat rozmieszczenia oraz liczebności sił francuskich w tym rejonie. 25 marca, kapitan Edward Preble uznał, że dalsze zwlekanie z wypłynięciem mogło wiązać się ze znacznymi opóźnieniami, dlatego też zdecydował się następnego dnia wyjść w morze. Dowódcę *USS Essex*, bardzo niepokoił fakt, że nadal nie miał żadnych wieści o *USS Congress* i powoli

[244] Journal of Sailing Master Rufus Low of U.S. Frigate Essex, Captain Edward Preble (21 II 1800) [w:] *Tamże*, s. 239.
[245] Journal of Sailing Master Rufus Low of U.S. Frigate Essex, Captain Edward Preble (12 III 1800) [w:] *Tamże*, s. 298.
[246] Letter to Secretary of the Navy from Captian Edward Preble (13 III 1800) [w:] *Tamże*, s. 299 – 300.

zaczynał dopuszczać możliwość, że drugi okręt mógł do niego nie dołączyć.[247] Mimo to jednak, zdecydował się pozostawić u amerykańskiego konsula wiadomość dla kapitana Severa, w której informował go o planach swoich dalszych poczynań oraz obieranym kursie.[248] 4 maja 1800 roku, załoga *USS Essex* dotarła do Cieśniny Sundajskiej. Wiatr był bardzo sprzyjający, co dawało nadzieję, na równie szybkie dotarcie do Batawii.[249] 9 maja Amerykanie dotarli do zachodniego krańca Jawy, gdzie kapitan Preble zdecydował się na krótki postój. Zdecydowała o tym przede wszystkim konieczność uzupełnienia zapasów wody pitnej, które w związku ze zwiększonym zużyciem spowodowanym przez panujące od kilku dni upały, szybko się kończyły.[250] Od połowy maja *USS Essex* krążył wokół wysp na Archipelagu Malajskim w poszukiwaniu francuskich kaprów, których obecność na tych wodach była potwierdzana przez liczne relacje. W tym czasie wśród załogi zaczęły pojawiać się pierwsze przypadki chorób tropikalnych, nie były jednak zbyt liczne, a dzięki fachowej opiece lekarza pokładowego większość chorych w stosunkowo krótkim czasie wracała do zdrowia. Zdarzały się jednak również przypadki, w których objawy wystąpiły ze szczególną siła, a długotrwała gorączka doprowadzała do wycieńczenia organizmu i w rezultacie śmierci. Tak było w przypadku midshipmana Williama H. Williamsa, który zmarł 1 czerwca 1800 roku. Organizm młodego chłopaka, nie poradził sobie z infekcją, która w połączeniu z trudami podróży, zakończyła jego młode życie. Ciało midshipmana, ze względu na bliskość lądu, nie zostało powierzone głębinom, ale złożone na niewielkim cmentarzyku w miejscowości Point Anger na Jawie.[251] Następnego dnia do *USS Essex* dołączyły dwa brytyjskie okręty, 74. działowy *HMS Orpheus* oraz fregata *HMS Arogant*. Od ich załóg Amerykanie dowiedzieli się, że zagrożenie francuskie w tym rejonie nie było tak znaczące, jak przedstawiały to plotki, jednak kaprzy z Isla France nadal byli niebezpieczni.[252] 8 czerwca 1800 roku, załoga *USS Essex* zakotwiczyła na Batavian Roads. Kapitan zdecydował się pozostać na kotwicowisku przez kilka dni, by jednak uniknąć problemów z załogą, wydał bardzo szczegółowe instrukcje. Przede wszystkich wprowadzony został stanowczy zakaz udawania się na ląd kogokolwiek poza załogami

[247] Letter to Secretary of the Navy from Captian Edward Proble (25 III 1800) [w:] *Tamże*,, s. 346.
[248] Letter to Captian James Sever from Captain Edward Preble (25 III 1800) [w:] *Tamże*, s. 347.
[249] Memorandum concerning journal of Captian Edward Preble of U.S. Frigate Essex (18 IV – 4 V 1800) [w:] *Tamże*, s. 427.
[250] Journal of Sailing Master Rufus Low of U.S. Frigate Essex, Captain Edward Preble (9 V 1800) [w:] *Tamże*, s. 496.
[251] Journal of Sailing Master Rufus Low of U.S. Frigate Essex, Captian Edward Preble (1 VI 1800) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t. 6, s. 2.
[252] Journal of Sailing Master Rufus Low of U.S. Frigate Essex, Captian Edward Preble (2 VI 1800) [w:] *Tamże*, s. 7.

łodzi wyznaczonymi do uzupełnienia zapasów wody i żywności. Wydając ten rozkaz kapitan nie kierował się okrucieństwem, lecz troska o swoją załogę. Gdyby marynarzom pozwolono zejść na ląd mogłoby to spowodować wiele trudności. Przede wszystkich problemem byłoby sprowadzenie ich z powrotem na okręt w wyznaczonym czasie. Po drugie zaś korzystając z lokalnych rozrywek mogliby sprowadzić na pokład choroby zarówno tropikalne jak i weneryczne. Około 16 czerwca do Batawii przybyła część statków handlowych, które *USS Essex* miał konwojować w drodze powrotnej do Stanów Zjednoczonych. Kalkulując czas potrzebny na powrót do ojczyzny, kapitan Preble uznał, że konieczne było jak najwcześniejsze wyruszenie. Dlatego też jeszcze tego samego dnia o 9 rano, dał rozkaz do wypłynięcia i nakazał nadać odpowiedni sygnał do floty.[253] W niespełna tydzień później Amerykanie dotarli do Pepper Bay, gdzie kapitan Preble dowiedział się o zdarzeniu, które miało miejsce kilka dni wcześniej na wodach przybrzeżnych Batawii. Załoga francuskiego kapra zajęła amerykański statek handlowy w niewielkiej odległości od brzegu holenderskiej kolonii. Następnie zaś przybyła do najbliższego portu i dokonała rejestracji pryzu i uznania go za zgodny z prawem.

Dowiedziawszy się o tym Preble był oburzony. Zapewne gniew kapitana podsycał dodatkowo fakt, że niewiele mógł uczynić ponad wysłanie do holenderskiego gubernatora listu, w którym wyrażał swoje oburzenie oraz prosił o zajęcie się sprawą. Mając jednak pod konwojem 13 statków handlowych, Preble nie mógł zdecydować się na pozostawienie ich własnemu losowi i wyruszenie w pogoń za kaperską jednostką, co do której nie miał nawet pewności gdzie się znajdowała w danym momencie.[254] Dwa dni później, na pokładzie *USS Essex* został wykryty szpieg. Był to Holender, który zaciągnął się na amerykański okręt w Batawii, kiedy zaś został zdemaskowany wyznał iż otrzymał od Francuzów pieniądze, za szpiegowanie konwoju i przekazywanie informacji o jego aktualnym położeniu oraz lukach w ochronie.[255] Niestety dziennik pokładowy nie informował co stało się z francuskim agentem po zakończeniu przesłuchania, a w liście który jakiś czas później kapitan Preble napisał do Sekretarza Marynarki Wojennej, stwierdzono, ze owego Holendra przekazano władzom Republiki Batwaskiej. Moim zdaniem, został on po prostu wydalony z załogi, być może nawet przekazany holenderskim

[253] Journal of Sailing Master Rufus Low of U.S. Frigate Essex, Captian Edward Preble (16 VI 1800) [w:] *Tamże*, s. 57.
[254] Letter to Jacobus Theodorus Reynst, Sabandaac, from Captian Edward Preble (22 VI 1800) [w:] *Tamże*, s. 69.
[255] Journal of Sailing Master Rufus Low of U.S. Frigate Essex, Captian Edward Preble (24 VI 1800) [w:] *Tamże*, s. 80.

władzom, nie sądzę jednak by podjęły one jakieś kroki w celu ukarania go. 29 czerwca do Mew Bay, gdzie kotwiczył USS Essex wraz z konwojem dotarł amerykański statek handlowy Columbia. Jego załoga była od 109 dni w rejsie z Cape Delaware i od nich kapitan Preble otrzymał ostateczne potwierdzenie informacji o losie jaki spotkał *USS Congress*. Kapitan jednostki uświadomił również Preble'owi, ze stan w którym okręt kapitana Severa powrócił do rodzimych brzegów, nie rokował możliwości szybkiej naprawy, w związku z czym próżno oczekiwać jego przybycia do Batawii.[256] Wieści te niewątpliwie wpłynęły na decyzję kapitana Preble, by natychmiast wypłynąć w rejs powrotny.

Zebrawszy około 16 statków handlowych nakazał postawić żagle i obrać kurs na Cieśninę Sundajską. Kolejne dwa tygodnie minęły niemal bez żadnych kłopotów. Kapitanowie statków handlowych nienawykli do dyscypliny obowiązującej w Marynarce Wojennej, wykazywali się rażący wręcz brak poszanowania dla sygnałów nadawanych z okrętu komodorskiego. Była to jednak niedogodność, z którą każdy dowódca konwoju musiał się liczyć i która można było bardzo szybko wyelminować odwołując się czy to do prośby czy groźby. Znacznie groźniejsze zdarzenie, miało jednak miejsce 16 lipca, kiedy to 4 marynarzy wypożyczonych z *USS Essex* na Smallwood, próbowało dokonać buntu i przejąć jednostkę handlową. Na szczęście kapitan statku w porę zorientował się w sytuacji i nadał sygnał o zagrożeniu – buncie. Kapitan Preble zareagował wysłaniem Marines na pokład *Smallwood*. Buntownicy zostali zakuci w kajdany i zabrani na macierzysta jednostkę. Kiedy przybyli kapitan Preble nakazał zgromadzić całą załogę, rozebrać winnych do pasa, przykuć do nadburcia i wymierzyć każdemu 12 batów. Następnie ponownie założono im łańcuchy na nogi i ręce i zamknięto na resztę rejsu w jednej z ładowni.[257] Była to jedyna kara, jaką Preble mógł wymierzyć bez konieczności zwoływania sądu wojennego, a jej publiczne wykonanie ostudziło ewentualne zamiary potencjalnych naśladowców i doprowadziło do przywrócenia dyscypliny.[258] Kolejne

---

[256] Journal of Sailing Master Rufus Low of U.S. Frigate Essex, Captian Edward Preble (29 VI 1800) [w:] *Tamże*, s. 96.
[257] *Journal* of Sailing Master Rufus Low of U.S. Frigate Essex, Captian Edward Preble (17 VII 1800) [w:] *Tamże*, s. 161.
[258] O karach stosowanych w Marynarce Wojennej schyłku XVIII wieku, zob. szerzej: *An Act for Government of the Navy of the United States (Art. 3 i 4)[in:] Laws of the United States in Relation to the Navy and Marine Corps; To the Close of the Second Session of the Twenty – Sixth Congress Together With the Acts and Resolutions of Congress, Grnating Medals, Swords, and Votes of Thanks, or Having Reference to Special Objects: Also, Private Acts for the Relief nad Individuals, Alphabetically Arranged; And a Table of Appropriation and Expeditures, for the Naval Service, From 1791 to 1840, Both Years Inclusive*,

tygodnie upływały załodze *USS Essex* na codziennej rutynie życia okrętowego. Nie wystąpiły kolejne przypadki naruszenia dyscypliny, a liczba chorych na choroby tropikalne z dnia na dzień była coraz mniejsza. Dochodziło co prawda do nielicznych przypadków zaniedbań ze strony dowódców jednostek handlowych, które w dwóch przypadkach doprowadziły do niegroźnych kolizji, jednak żadne z nich nie były godne szerszej wzmianki. 15 września, po zwycięskim wyjściu ze starcia z potężnym sztormem załoga *USS Essex* dotarła do wyspy Św. Heleny. Jako, że w trakcie nawałnicy część statków oddzieliła się od konwoju, kapitan Preble zdecydował się zaczeka na ich przybycie na angielskiej wyspie. Była to decyzja zgodna z ustaleniami, jakie podjęto jeszcze na Jawie, gdzie ustalono, że w razie rozdzielenia konwoju, punktem zbornym będzie wyspa Św. Heleny, a przybywszy tam załoga *USS Essex* zaczeka na zaginione statki maksymalnie dwa tygodnie.[259]

Nie minął jednak nawet tydzień, gdy dowódcy amerykańskich statków handlowych zwrócili się do kapitana Preble z prośbą czy raczej żądaniem natychmiastowego wypłynięcia. Ich zdaniem, kolejne dni spędzone na wyspie Św. Heleny czyniły niemal nierealnym dotarcie do wybrzeży Stanów Zjednoczonych przed nastaniem zimy, a taka ewentualność mogła z kolei przyczynić się do znacznych strat po stronie właścicieli jednostek.[260] Kapitan Preble stanął przed poważnym dylematem. Czy miał prawo narażać statki, które przypłynęły wraz z nim, bądź dostały później i oczekiwać na przybycie jednostek, które być może nigdy nie przybędą. Rozważywszy wszystkie za i przeciw, kapitan zdecydował się zaczekać jeszcze kilka dni, a jeżeli reszta statków z konwoju nie przybędzie w tym czasie, wyruszyć nie czekając na nie. Ostatecznie *USS Essex* wraz z połową statków[261], z którymi opuszczał Jawę, wypłynął 26 września 1800, by po spokojnym i pozbawionym wartych wzmianki wydarzeń, na początku grudnia 1800 roku dotrzeć do rodzimych brzegów.[262]

Washington 1841; : N. A. M. Rodger, *Articles of War: The Statutes Which Governed Our Fighting Navies 1661 – 1749 and 1866*, London 1982; Winthrop W., *Military Laws and Precedens*, t.2, Beard Books 2000.

[259] Letter to Secretary of the Navy form Captain Edward Preble (15 IX 1800) [w:] *Tamże*, s. 351.
[260] Letter to Captian Edward Preble from Masters of American Merchants Ships (21 IX 1800) [w:] *Tamże*,s. 371.
[261] Por. Lista statków pod konwojem - Journal of Sailing Master Rufus Low of U.S. Frigate Essex, Captian Edward Preble (27 IX 1800) [w:] *Tamże*, s. 388.
[262] Journal of Sailing Master Rufus Low of U.S. Frigate Essex, Captian Edward Preble (26 IX 1800) [w:] *Tamże*, s. 384.

Benjamina Stodderta walka z Kongresem

Koniec roku 1799 roku, był czasem podsumowań i rozliczeń. Sekretarz Marynarki Wojennej pod koniec października, sporządził obszerny kosztorys wydatków Departamentu na rok następny. Utrzymanie okrętów już istniejących według wyliczeń miało kosztować 2 mln 480 tys. 690 dolarów. Kolejne 2 mln miały zostać przeznaczone na wyekwipowanie i budowę okrętów 74. działowych. Troskę Sekretarza wzbudzał fakt, że Kongres uchwalił na ten cel sumę jedynie 1 mln dolarów. Jeżeli jednak, zrealizowałaby się perspektywa rychłego zakończenia wojny, zdaniem Stodderta, należałaby maksymalnie spowolnić proces budowy okrętów liniowych. Wobec takiego założenia, suma 600 tys. dolarów byłaby wystarczająca. Na ukończenie pozostałych okrętów miała zostać przeznaczona kwota 1 mln 356 tys. 200 dolarów.[263] Jednocześnie wobec planowanych w kolejnym roku przenosin stolicy do nowopowstałego Washington D.C., uwagę Stodderta zaprzątała konieczność doboru odpowiednich placów oraz budynków dla użytku Departamentu Marynarki Wojennej. Największy areał ziemi potrzebny był pod zbudowanie Stoczni Marynarki oraz budowę Szpitala dla marynarzy. W listopadzie 1799 roku Stoddert zdecydował się powierzyć wszelkie kwestie związane z zakupem odpowiednich placów i budynków – panu Williamowi Marbury.

W lutym następnego roku Sekretarz Stoddert uznał iż należało poddać pod rozwagę Kongresu kilka pomysłów na usprawnienie funkcjonowania struktur Marynarki Wojennej. Dotyczyło to przede wszystkim zasad dystrybucji pryzowego, które jak już wielokrotnie wspominałam pozostawiały wiele do życzenia. Niemniej ważne było uregulowanie zasad procedowania sądów wojennych, a także ujednolicenie przepisów z zakresu prawa karnego, które miały zastosowanie wobec marynarzy i oficerów U.S. Navy. Przedstawiwszy propozycje zmian, Sekretarz bardzo wyraźnie zaznaczył, że w przypadku ich przyjęcia należałoby również wprowadzić do odnośnej ustawy klauzule powodującą utratę mocy prawnej przez przepisy dotychczas obowiązujące. Wspominając o tym, Sekretarz miał na uwadze przede wszystkim panujący w okresie wcześniejszym chaos organizacyjny, wynikający z uchwalania nowych przepisów, bez anulowania dotychczas obowiązujących. Spowodowało to powstanie sytemu prawnego pełnego wewnętrznych

[263] Letter to Secretary of the Tresury from Secretary of the Navy (25 X 1799) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War* ..., t. 4, s. 323.

sprzeczności, którego stosowanie w praktyce było w największym stopniu utrudnione.[264] W kolejnym, napisanym miesiąc później liście, Sekretarz Marynarki Wojennej zwracał uwagę na dwa kolejny problemy, które należało rozwiązać w celu usprawnienia działania Marynarki Wojennej. Pierwszym z nich była kwestia zwiększenia liczebności Korpusu Piechoty Morskiej. Było to podyktowane przede wszystkim troską o zapewnienie pełnej obsady Marines dla nowych okrętów, którymi dysponowała Marynarka Wojenna. Ograniczona ilość żołnierzy, którymi dysponował głównodowodzący Korpusu powodowała, że wiele okrętów pozostawało w portach dłużej niż to było koniecznie w oczekiwaniu na przybycie przydzielonych do nich oddziałów Marines. Zgodnie z planem Stodderta, problem ten miało wyelminować zwiększenie liczebności Korpusu z 1142 żołnierzy i oficerów do ponad dwóch tysięcy. Drugą kwestią poruszoną w liście Stodderta, był problem drabiny awansu, która w amerykańskiej Marynarce Wojennej kończyła się na stopniu kapitana. Sekretarz Benjamin Stoddert, proponował w związku z tym utworzenie stanowisk – dwóch admirałów, dwóch wiceadmirałów oraz dwóch kontradmirałów. Żołd, który mieli otrzymywać miał być wypłacany w pełnej wysokości jedynie w czasie wojny, bądź przewodniczenia przez nich sądom wojennym. Tym sposobem Departament uniknąłby nadmiernych kosztów, a Marynarka Wojenna zyskałaby na prestiżu. Z drugiej jednak strony, Sekretarz zdawał sobie sprawę, że przyznawanie stopni admiralskich, przy jednoczesnym braku okrętów liniowych mogłoby narażać U.S. Navy na śmieszność. Krytycy tego rozwiązania mieliby zapewne dużo racji, jednak jak argumentował Stoddert, okręty liniowe miały zostać wkrótce ukończone, wobec czego utworzenie odpowiednich struktur w drabinie awansu, wyprzedziłoby jedynie o kilka miesięcy budowę tych jednostek.[265]

Niezależnie od wagi argumentów przedstawianych przez Sekretarza, ostateczna decyzja w tej sprawie należała do Kongresu. Zwolennikiem utworzenie stopni admiralskich był również kapitan Thomas Truxtun. Formułując swoje stanowisko w tej sprawie dowódca *USS President*, kierował się jednak nie nadzieją na to iż sam zostanie awansowany, ale korzyściami, które z takiego obrotu spraw mogłaby odnieść Marynarka Wojenna jako całość. Swoje racje przedstawił w liście do innego dowódcy, kapitana Thomasa Tingey'a, który pozwolę sobie zacytować: *Obecnie każdy kapitan ma własne*

[264] Letter Josiah Parker, Chairman of the Committee on Naval Affair from Seceretary of the Navy (19 II 1800) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t. 5, s. 231.
[265] Letter to Honorable Josiah Parker, Chairman of the Committee on Naval Affair from Secretary of the Navy (10 III 1800) [w:] *Tamże*, s. 287.

zasady i regulacje, których nie uznają inni kapitanowie, w następstwie tego każda zmiana dowódcy, powoduje zmianę systemu, z wyjątkiem tych aspektów, które regulują rządowe zasady, a których jest niewiele.[266] Zdaniem Truxtuna ten stan rzeczy mogłoby zmienić powołanie do służby admirałów, Kongres nie podzielił jednak zdania wybitnego dowódcy i uchylając rąbka tajemnicy można stwierdzić, ze w okresie gdy po raz pierwszy rozważono ten problem, osoba która miała zostać pierwszym w dziejach U.S. Navy admirałem[267], jeszcze się nie narodził.

USS United States u francuskich brzegów

Początek października 1799 r. przyniósł nowe decyzje donośnie *USS United States*. Po fiasku planowanej wyprawy *United States* i *Constitution* do Europy, ten pierwszy okręt pozostał w New Port, gdzie przechodził gruntowny remont. 1 października 1799 roku, Sekretarz Marynarki Wojennej, wysłał do kapitana Johna Barry'ego list, w którym zapowiadał, że kolejny rejs dowodzonego przez niego okrętu będzie miał charakter misji dyplomatycznej. Zadaniem załogi Barry'ego miało być bezpieczne przetransportowanie do Francji, amerykańskich komisarzy, którzy mięli zająć się negocjowaniem warunków przywrócenia relacji dyplomatycznych i handlowych z Francją.[268] Początkowo przewidywano, że do tego zadania zostanie wykorzystany *USS George Washington*, jednakże wobec licznych skarg na żeglowność tego okrętu, zły stan jego poszycia oraz liczne wady konstrukcyjne powodujące, że był ciężko sterowny i powolny, zrezygnowano z tego pomysłu.[269] Misja, którą wyznaczono dla *USS United States* wymagała przeprowadzenia szczególnych przygotowań. Koniecznym było zapewnienie mającym podróżować na jego pokładzie dyplomatom wszelkich możliwych wygód oraz bezpieczeństwa. Pomocy w tym zakresie mieli udzielić kapitanowi Barry'emu Panowie Gibbs and Channings, Agenci Marynarki Wojennej z Bostonu. Wszyscy oni mieli dołożyć

---

[266] Letter to Captian Thomas Tingey from Captian Thomas Truxtun (1 XII 1800) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t. 7, s. 2.
[267] Kwestii wprowadzenia stopni admiralskich do U.S. Navy, podejmowano po zakończeniu quasi – wojny wielokrotnie, jednak Kongres nie zdecydował się na wydanie odpowiedniej ustawy w tej sprawie aż do roku 1862, kiedy to mianowano 9 rear-admirals. Jednak dopiero w 1866 roku, admirałem został mianowany David Farragut – pierwszy w dziejach Stanów Zjednoczonych oficer obdarzony tym stopniem przez Prezydenta tego kraju. Farragut, zmarł jednak w 4 lata po otrzymaniu nominacji, a na jego miejsce awansowany został syn kapitana Davida Portera – David Dixon Porter; zob. szerzej: R. J. Schneller, *Farragut: America's First Admiral*, University of Nebrasca Press 2002, s. 78 – 119.
[268] Letter to Captian John Barry from Secretary of the Navy (1 X 1799) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – …*, t. 4, s. 241.
[269] Letter to Captian Patick Fletcher from Secretary of the Navy (2 X 1799) [w:] *Tamże*, s. 246.

wszelkich starań, by *USS United States* był gotowy do rejsu przed 1 listopada.[270] Zgodnie z tezą M. A. Palmera, to Prezydent John Adams miał nalegać na wysłanie parlamentariuszy do Francji właśnie na pokładzie *USS United States*, natomiast Benjamin Stoddert miał być przeciwny takiemu rozwiązaniu. Sekretarz Marynarki Wojennej miał być szczególnie niechętny wysłaniu jednego z najsilniejszych okrętów jakimi dysponowały ówcześnie Stany Zjednoczone, na misję, którą z powodzeniem mógłby wypełnić okręt znacznie mniejszy i o mniejszym znaczeniu strategicznym.[271] Osobiście nie do końca zgadzam się z ta tezą, gdyż wskazywałby ona krótkowzroczność Stodderta i jego nieumiejętność dostrzegania zbieżności miedzy działaniami stricte wojennymi i dyplomatycznymi. Moim zdaniem, o Stoddercie można było powiedzieć wiele, ale na pewno nie można było zarzucić mu krótkowzroczności w aspekcie politycznym. Być może Stoddert początkowo był niechętny wysyłaniu United States do Europy, szybko jednak dostrzegł, że poza nieskomplikowanym zadaniem związanym z zapewnieniem transportu ministrom, wykorzystanie *USS United States* do tej misji, miało być sygnałem wysłanym do Francuzów, mającym zapewnić ich, że Marynarka Stanów Zjednoczonych z miesiąca na miesiąc stawała się silniejsza, a Amerykanie dysponowali siłami pozwalającymi na agresję odpowiedzieć agresją.

Zgodnie z tymi założeniem, abstrahując od tego komu przypisać można było ich autorstwo, 21 października kapitan John Barry otrzymał instrukcje oraz rozkaz wypłynięcia. Zgodnie z wytycznymi Stodderta, dowódca *USS United States* miał skierować się do portu L'Orient lub Havre de Grace i tam komisarze mieli zejść na ląd. Sekretarz zaznaczał jednak, że gdyby delegaci zażyczyli sobie zejść na lad w innymi porcie, kapitan powinien był być posłuszny ich życzeniu, chyba że wejście do wskazanego przez nich portu byłoby niebezpieczne dla okrętu. Następnie kapitan miał zaczekać w porcie, aż panowie Ellswort i Davie dotarliby do Paryża i przesłali mu informację, albo o swym planowanym rychłym powrocie, albo o przychylnym przyjęciu i planowanym dłuższym pobycie w stolicy Francji. W tym drugim przypadku, po niezwłocznym zabraniu depesz, które komisarze chcieliby wysłać do Stanów Zjednoczonych, kapitan Barry miał dać rozkaz podniesienia kotwicy i skierować się ku rodzimym brzegom.[272] Otrzymawszy instrukcje kapitan Barry, jedynie z dwudniowym opóźnieniem,3 listopada 1799 roku,

[270] Letter to Captain John Barry from Secretary of the Navy (18 X 1799) [w:] *Tamże*, s. 294.
[271] M.A Plamer, *Dz. Cyt*., s. 137.
[272] Letter to Captian John Barry from Secretary of the Navy (21 X 1799) [w:] *Tamże*, s. 304.

wyruszył w kierunku brzegów Francji.[273] Nad wyprawą amerykańskich pełnomocników do brzegów trójkolorowej republiki, zdawała się jednak ciążyć jakaś klątwa. Początkowo wszystko toczyło się zgodnie z planem. Po szybkim przepłynięciu Oceanu Atlantyckiego, 27 listopada *USS United States* dotarł do brzegów Portugalii i zawinął na kilka dni do Lizbony. Tam ministrowie pełnomocni spotkali się z amerykańskim konsulem i otrzymali od niego informacje o aktualnej sytuacji w Europie. Krótko po wypłynięciu ze stolicy Portugalii, *USS United States* dostał się w obszar działania kilku sztormów o szczególnej sile. Po dwóch tygodniach zmagań z pogodą, kapitan Barry wspólnie z Elssewortem i Davie podjęli decyzję, o zejściu ministrów na ląd w jednym z hiszpańskich portów i udaniu się drogą lądową do Francji. Dowódca *USS United States* miał zaś w tym czasie podjąć próbę zawinięcia do któregoś z francuskich portów, najlepiej Hawru i tam oczekiwać na powrót ministrów lub informację od nich. Tym sposobem 11 stycznia 1800 amerykańscy przedstawiciele zeszli na lad w hiszpańskiej Corunnie i jeszcze tego samego dnia wysłali kuriera do Paryża, w celu pozyskania od władz francuskich dokumentów koniecznych do odbycia podróży. Dzień później wyruszyli w stronę granicy republiki. W Burgos, czekali na nich wysłannicy Talleyranda, wraz z którymi udali się do Paryża. Tymczasem *USS United States*, zgodnie z ustaleniami popłynął ku brzegom Francji i po odebraniu depesz od ministrów, kapitan John Barry rozkazał swojej załodze obrać kurs na amerykańskie wybrzeże. 5 kwietnia 1800 roku, *USS United States* znalazł się na rzece Delaware. Jego załogę witano niczym bohaterów, a po przewożonych przez kapitana dokumentach wiele sobie obiecywano. Wyobraźnie opinii publicznej pobudzał szczególnie fakt, że marynarze otrzymali zakaz przekazywania jakichkolwiek informacji, a kapitan w wielkim pośpiechu wysłał liczne depesze do władz w Filadelfii.[274]

Czas na dalsze wzmocnienia

2 grudnia, po niemal 5 latach od zapadnięcia decyzji o budowie., została ukończona fregata *USS Chesapeake*. Głównym budowniczym okrętu był Josiah Fox, ustępujący talentem w zakresie architektury okrętowej jedynie Joshui Humphreysowi. Za złym omen uznano fakt iż dwukrotnie trzeba było przekładać termin wodowania, raz ze względu na złą pogodę, następnie zaś z powodu wadliwości pochylni po której okręt miał zejść na fale.

[273] Letter to Secretary of the Navy from Gibbs and Channing, Navy Agents, Newport (3 XI 1799) [w:] *Tamże*, s. 350.
[274] News item regarding arrival of Captian John Barry at New York from France, U.S. Frigate United States being in th Delaware (6 IV 1800) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t. 5, s. 398.

Kiedy jednak w końcu Chesapeake znalazła się na wodzie, wszyscy zdawali się zapomnieć o uprzednich trudnościach i podziwiali przepiękne widowisko. Budowniczowie szczycili się, że od dnia położenia kilu do chwili zwodowania, mięło jedynie 265 dni roboczych, co można uznać za swoisty rekord biorąc pod uwagę rozmiar okręt. W informacji prasowej o wodowaniu podano błędną liczbę dział, w które miała być uzbrojona fregata, pisząc iż miało być ich 44, podczas gdy w rzeczywistości *Chesapeake* niosła 38 armat.[275] Okręt miał tonaż 1244 tony, długość 46,5 metra, szerokość 12,6 metra oraz znużenie 6,1 metra. Składała się 4 pokładów: najniższego tzw. orlopu, działowego, mieszkalnego oraz spardeku.[276] Na dowódcę okrętu wyznaczono protegowanego kapitana Thomas Truxtuna – kapitana Samuela Barrona.[277] Jak większości przypadków, tak i w tym, musiało jednak minąć wiele czasu nim okręt wszedł w morze, a czas potrzebny na jego zbudowanie wydawał się zatrważająco krótki, przy tym, który był potrzebny do jego wyposażenia i obsadzenia.

Wodowanie nowych okrętów było koniecznością wobec pogarszającego się stanu tych, które zostały zakupione od poprzednich właścicieli. Szczególne problemy Departament Marynarki Wojennej miał z okrętem *USS George Washington*. Na powolność i ociężałość fregaty narzekał każdy z jej kolejnych kapitanów. Sekretarza Stoddert bagatelizował jednak te skargi. Tym czego nie mógł zbagatelizować były wyniki oględzin jednostki przeprowadzonych przez Joshuę Humpherysa. Budowniczy uznał, że *USS George Washington* miał wiele wad konstrukcyjnych, których próba zniwelowania pociągnęłaby za sobą koszty znacznie przewyższające korzyści, które by przyniosły. Wobec powyższego Humphreys, zalecał sprzedaż okrętu, jego zaś zdanie podzielali Panowie Gibbs i Channing, pełniący funkcję Agentów Marynarki Wojennej w Newport.[278]

[275] Lunching of U.S. Frigate Chesapeake, „The Norfolk Herlad", Norfolk, Va, 3 Dec. 1799[w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t.4, s. 472.
[276] http://militaryhistory.about.com/od/shipprofiles/p/War-Of-1812-Uss-Chesapeake.htm (14.05. 2015)
[277] Lunching of U.S. Frigate Chesapeake, „The Norfolk Herlad", Norfolk, Va, 3 Dec. 1799 [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t. 4, s. 472.
[278] Letter to Secretary of the Navy from Gibbs and Channing, Navy Agents at Newport (19 II 1800) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t. 5, s. 230.

III. U progu nowego stulecia

Noworoczne zwycięstwo USS Experiment

Nowy Rok 1800 został powitany przez eskadrę Santo Domingo znaczącym zwycięstwem. Okręt *USS Experiment*, który pod koniec grudnia 1799 roku dołączył do eskadry, odbywał rejs patrolowo – konwojowy w okolicy wysepki Gonaib. Na pokładzie amerykańskiego okrętu, przebywał w tym czasie konsul na Santo Domingo – Edward Stevens, powracający z podróży dyplomatycznej. W przesmyku między Gonaib a Trou Corvet, flotylla została uwięziona przez cieszę morską. Kilka chwil później, na spotkanie Amerykanom ruszyło 10 barek francuskich, licznie obsadzonych przez *Negrów i Mulatów uzbrojonych w muszkiety, szable i piki abordażowe. Kilka z tych barek niosło działa 4-funtowe i pościgówki. W sumie na ich pokładach można było się doliczyć 400 czy nawet 500 osób.*[1] Kiedy zbliżyli się na odległość strzału z działa, dowodzący *Experiment* – porucznik William Maley, spostrzegł, że dzielili się na mniejsze eskadry zamierzając abordażować każdą z jednostek konwoju oddzielnie. Amerykański dowódca, widząc zbliżającego się wroga, nakazał zakamuflować działa na swoim okręcie, tak by nie odróżniał się od towarzyszących mu jednostek handlowych. Jednocześnie wszystko miało być przygotowane, do podjęcia walki. Kiedy wróg podszedł na odległość strzału z muszkietu, załogi barek otworzyły ogień. Załoga *USS Experiment* w jednej chwili rzuciła się do dział i odpowiedziała w ten sam sposób. W walce wspomagały ich załogi statków handlowych *Daniel and Mary* i *Sea Flower*. Porucznik Maley rozkazał swoim ludziom strzelać kartaczami, gdyż ten rodzaj amunicji gwarantował zadanie wrogowi najwyższych strat. Silny opór spowodował, że wrogie barki wycofały się w stronę brzegu, kilka uderzeń serca później powróciły jednak wzmocnione o kolejne jednostki. Wróg przekonawszy się o nieskuteczności swej dotychczasowej taktyki zastosował nową. Dwanaście barek, podzielonych było na trzy eskadry po cztery barki w każdej, sunęło w stronę *USS Experiment*. Kiedy zbliżyli się do amerykańskiego konwoju na ich masztach obok trójkolorowych załopotały czerwone bandery z jolly Rogerem[2]. Kiedy wróg się zbliżał, kapitan odczytując jego zamiary, sformował dwa silne oddziały złożony z marynarzy i

[1] Journal of U.S. Schooner Experiment, Lieutenant William Maley (1 I 1800) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War Beteen The United States and France*, red. D.W. Knox, t. 5, Washington 1937, s. 4.
[2] Jolly Roger – potoczna nazwa pirackiej bandery, wyobrażającej uśmiechniętą trupią czaszkę, pod którą znajdowały się dwie skrzyżowane piszczele.

Marines i uzbrojone w muszkiety, topory, piki abordażowe i kordelasy, z których jeden wysłał na dziób, drugi zaś na rufę. Pozostałą część załogi podzielono miedzy obsadę wioseł, która miała zapewnić jak najszybsze zwroty okrętu i umożliwić obsadzie dział oddawanie na przemian salwy burtowej raz z prawej, raz z lewej burty. Wrogowie zaczęli otaczać *Experiment*, ale kiedy zbliżyli się na odległość pół strzału z muszkietu Maley rozkazał otworzyć ogień.[3] Rozgorzało stracie, załoga spowitego kłębami dymu amerykańskiego okrętu walczyła ze wszystkich sił, wiedząc, co oznaczał czerwony sztandar na wrogich masztach z trupią czaszką powiewający na wrogich masztach. Walczyli o swoje życie i dlatego nie szczędzili sił. Po 3 godzinach francuskie barki ponownie odstąpiły, poniósłszy znaczne straty. 2 jednostki zostały zatopione, na niektórych z pozostałych zaś zginęła lub została ranna niemal połowa obsady. Okazało się jednak, że kiedy załoga *USS Experiment* zmagała się z przeważającymi siłami wroga, dwie barki przekradły się poza zasięg amerykańskich dział i przystąpiły do zajęcia brygu Mary kapitana Chipmana i szkunera *Daniel and Mary*. Bryg Mary został wzięty abordażem. Próbującego bronić swego statku kapitana Chipmana, zamordowano w bestialski sposób odcinając mu głowę. Kiedy Maley zauważył co przydarzyło się Mary, nakazał ostrzelać statek, woląc go raczej zatopić niż pozwolić by dostał się w ręce wroga. Tymczasem barki, ponownie wycofały się w kierunku brzegu, gdzie pozostawiono rannych i uzupełniono załogi.

Około godziny 16.00, pojawił się silny prąd morski, który zaczął znosić szkuner *Washington* oraz statek *Daniel and Mary*, poza zasięg ochrony *USS Experiment*. Jako, że nadal panowała cisza morska porucznik Maley nie miał większych szans na przyjście im z odsieczą. Obserwujący sytuację, dowódcy barek zdecydowali się na podjęcie trzeciej próby ataku. Kapitanowie Forley i Taylor, dowodzący zagrożony statkami handlowymi, jako że ich załogi odmówiły podjęcia obrony, zdecydowali się porzucić swoje jednostki. W chwili gdy ostatnia szalupa został opuszczona z *Daniel and Mary*, francuscy kaprzy wdzierali się już na jego pokład. Chwilę później ucieszeni łatwym łupem piraci, wzięli oba statki na hol i powiosłowali w stronę brzegu. Porucznik Maley próbował jeszcze ratować utracone jednostki, lecz nawet wysyłając większą część załogi do wioseł, nie był w stanie dognić barek. Zdawszy sobie sprawę z tego faktu, dowódca *USS Experiment* zdecydował się zawrócić w stronę konwoju. Gdzie oczekiwał na kolejny atak, który jednak nie

[3] Letter to Captian Silas Talbot from Edward Stevens, Consul General at Santo Domingo, concerning engagemnt between USS Experiment, Lieut. Maley and 10 barges [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t. 5, s. 1 – 4.

nadszedł. Było jednak zbyt wcześnie by świętować zwycięstwo. Nadal trwała cisza morska, a kaprzy mogli w każdej chwili powrócić. Porucznik Maley, na chłodno analizując zagrożenie, nakazał załodze pozostać na stanowiskach, sam zaś przystąpił do oceny strat. Cudownym wręcz zrządzeniem losu, nikt z załogi *USS Experiment* nie zginął, a jedynie dwóch ludzi zostało rannych. Porucznik Porter, pierwszy oficer, otrzymał postrzał w ramię i choć rana nie wydawała się być poważna należało ją jak najszybciej opatrzyć. Podobnie sytuacja miała się z postrzałem w klatkę piersiowa, który otrzymał przebywający na *Experimen*t francuski pasażer[4]. Gorzej niż stan załogi, prezentował się stan okrętu. Żagle były poszarpane, drzewce połamane, a takielunek w wielu miejscach poprzerywany. Porucznik Maley nie miał wątpliwości, że kolejnych ataków jego okręt mógł nie przetrwać. Na szczęście wkrótce potem nadeszła bryza, która umożliwiła *USS Experiment* i ocalałym statkom z jego konwoju opuścić feralny przesmyk i ruszyć w stronę Cape Francois.[5] Pomimo utraty dwóch statków z konwoju, wyczyn, którego dokonał Maley ze swoimi ludźmi, okrzyknięto bohaterskim. Przyczynił się do tego zapewne konsul Stevens, który przy każdej możliwej okazji wychwalał młodego porucznika i podkreślał, że to jemu właśnie tak on, jak i kapitanowie ocalałych statków handlowych zawdzięczali życie. Warto pokreślić, że wobec ciszy morskiej, dowódca *USS Experiment* nie miał fizycznej możliwości podjęcia jakichkolwiek działań by ocalić statki *Daniel and Mary* czy *Washington* przed zajęciem. Może gdyby ich załogi podjęły walkę, *Experiment* zdążyłby dotrzeć na czas i uniemożliwić ich przejecie przez francuskich kaprów. Tak się jednak nie stało, a w zaistniałych okolicznościach porucznik Maley zrobił wszystko co było w jego mocy. Nie można jednak powstrzymać się od stwierdzenia, że załoga *USS Experiment* miała wiele szczęścia. Barki, z którymi przyszło im się mierzyć były obsadzone bowiem głównie przez byłych niewolników, posiadających minimalne doświadczenie w zakresie wojennego rzemiosła. Gdyby na ich miejscu znaleźli się doświadczeni kanonierzy i marynarze, *USS Experiment*, mógłby starcia nie przetrwać. Zasługą Maley'a było natomiast to, że nie pozwolił załogom barek podejść do swego okrętu na odległość umożliwiającą dokonanie abordażu. Gdyby do tego dopuścił doświadczenie jego załogi, na niewiele by się zadało wobec miażdżącej przewagi liczebnej przeciwnika. Być może, marynarze Maley'a zdołaliby stawić opór przez pół godziny, może nawet godzinę, jednak

[4] Journal of U.S. Schooner Experiment, Lieutenant William Maley (1 I 1800) [w:] *Tamże*, s. 5.
[5] Letter to Captian Silas Talbot from Edward Stevens, Consul General at Santo Domingo, concerning engagemnt between USS Experiment, Lieut. Maley and 10 barges[w:] *Tamże*, s. 1 – 4.

nie dłużej. A wobec pirackich insygniów na masztach wroga, nawet poddając okręt amerykański dowódca nie mógłby liczyć na łaskę zwycięzców.

Kapitana Talbota sny o chwale

Informacja o zwycięstwie *USS Experiment* stosunkowo szybko dotarła do dowodzącego eskadrą kapitan Silasa Talbota. Kapitan był bardzo zadowolony ze swego podkomendnego, zwłaszcza że sam mógł poszczycić się niewieloma sukcesami. W tym względzie, Talbot wiele obiecywał sobie po rozpoczynającej się współpracy wojskowej z generałem Toussaintem. Już 3 stycznia, szkuner *Amphitheatre* zajęty przez eskadrę kilka dni wcześniej, został zaadaptowany na jednostkę zwiadowczo – pocztową, tzw. tender. Pierwszym zadaniem jego załogi miała być misja szpiegowska na wyspie Samana, w której miały mu towarzyszyć łodzie z *USS Constitution*. Niestety zachowane źródła, nie pozwalały stwierdzić, jakie były szczegółowe cele stawiane przed zwiadowcami, ani nawet czy misja zakończyła się powodzeniem.[6] W związku z tym, iż Sekretarz Marynarki, pozostawił Talbotowi dużą swobodę decyzyjną w zakresie tego jak miał wykorzystywać okręty pod swoim dowództwem, kapitan mógł w mniejszym lub większym stopniu zaangażować się w pomoc generałowi Toussaintowi. Jedynym ograniczeniem, któremu musiał się podporządkować był brak sprzeczności między rozkazami otrzymywanymi z Departamentu Marynarki Wojennej, a planami sugerowanymi przez głównodowodzącego z Cape Francois.[7]

W połowie stycznia 1800 roku, kapitan Silas Talbot zdecydował się podzielić powierzone mu siły, stwierdzając że był to jedyny sposób na zapewnienie jego eskadrze sukcesów. Zgodnie z tym założeniem *USS General Greene* pod dowództwem kapitana Perry'ego miał udać się w okolice wyspy Turks i pozostać tam przez co najmniej kilka dni patrolując okoliczne wody. Po zakończeniu tego patrolu Perry miał udać się w rejs wokół Santo Domingo drogą na Cape Nichola's Mole. W tym samym czasie *USS Boston* kapitana Little miał patrolować Bite of Leogane. Po zakończeniu patrolu przez *USS General Greene*, oba okręty miały zamienić się pozycjami.[8] Zdaniem kapitana Talbota wszystko zaczęło się układać, zdania tego nie podzielał jednak Sekretarz Stoddert, który miał wiele zastrzeżeń co do zachowania dowódców jednostek z eskadry Talbota. Szczególną dezaprobatę zwierzchnika Marynarki Wojennej budziły listy, które kapitan Perry oraz inni

[6] Journal of U.S. Frigate Constitution (3 I 1800) [w:] *Tamże*, s. 10.
[7] Letter to Captian Silas Talbot from Secretary of the Navy [w:] *Tamże*, s. 82.
[8] Letter to Captain Raymond Perry from Captian Silas Talbot, [w:] *Tamże*, s. 94.

kapitanowie przesyłali do amerykańskich gazet, a w których otwarcie deklarowali, że zajmowali, zajmują i będą konfiskować francuską własność nawet na pokładach neutralnych jednostek. Takie podejście było całkowicie niezgodne z wytycznymi, nakazującymi dowódcom amerykańskich jednostek wojennych okazywać pomoc i należny szacunek załogom statków państw neutralnych. W związku z opisanymi nadużyciami, Stoddert nakazywał Talbotowi by stanowczo zakazał swoim podkomendnym atakowania jednostek neutralnych, nawet przewożących dobra należące do Francuzów i wyciągał wszelkie konsekwencje wobec tych, którzy rozkazowi się nie podporządkowali. Dodatkowo Sekretarz nakazywał wprowadzenie zakazu pisania w prywatnych listach o sprawach państwowych, zwłaszcza zaś opisywania w nich szczegółów prowadzonych operacji wojskowych.[9] Z jednej strony Benjaminowi Stoddertowi trudno odmówić racji, gdyż ataki na jednostki neutralne mogłyby stać się przyczyną nieporozumień na linii dyplomatycznej, której mógłby stać się zarzewiem wojny. Z drugiej jednak strony, Sekretarz nie brał pod uwagę jak duże trudności mieli dowódcy amerykańskich okrętów w Indiach Zachodnich, z określeniem tego, który statek rzeczywiście był neutralny. Francuscy kaprzy nad wyraz chętnie korzystali z ochrony bandery państw neutralnych, zwłaszcza krajów skandynawskich, a w sytuacji bezpośredniego zagrożenia życia czy zdrowia swojej załogi kapitan nie miał czasu zastanawiać się czy atakująca jednostka nie należała aby do państwa neutralnego. Obawy Sekretarza nie były jednak bezpodstawne, a zagraniczne przedstawicielstwa potrafiły wykorzystać skrzętnie, nawet najmniejszą sugestię, że amerykańskie okręty wojenne dokonały bezprawnego zajęcia własności neutralnej. Taki właśnie charakter miała sprawa szwedzkich dóbr zajętych wraz z francuską kaperską jednostka *Buonaprate*. W połowie stycznia 1800 roku szwedzki konsul dowiedziawszy się o zajęciu francuskiego kapra, napisał do Sekretarza Marynarki Wojennej żądając zwrotu szwedzkiej własności w postaci kilku skrzyń oznaczonych herbem królestwa Szwecji, które były przewożone na pokładzie *Buonaprate*. Benjamin Stoddert zdecydował się zachować w sprawie największą ostrożność. Po konsultacji z Prezydentem i Sekretarzem Stanu, z którymi konsul również się kontaktował, Stoddert zdecydował się uczynić zadość szwedzkim roszczeniom, ale dopiero wtedy kiedy ich zasadność zostałaby udowodniona ponad wszelką wątpliwość.[10]

[9] Letter to Cpatian Silas Talbot from Secretary of the Navy [w:] *Tamże*, s. 120.
[10] Letter to Captain Moses Brown from Secretary of the Navy [w:] *Tamże*, s. 84.

Zapoczątkowana w grudniu 1799 roku współpraca wojskowa miedzy eskadrą kapitana Silasa Talbota a generałem Toussaintem zacieśniała się. Z początkiem lutego okręty amerykańskie oraz wojska departamentu południowego dowodzone przez Generala Moyse, miały podjąć wspólną operację w celu odbicia z rąk generała Rigauda miasta i portu Jacmel. Do tego zadania miał zostać skierowany USS General Greene, jednak kiedy do 9 lutego okręt nie pojawił się w okolicy Jacmel, zaniepokojony Toussaint poprzez amerykańskiego konsula Edwarda Stevensa, prosił kapitana Talbota by wysłał *USS Boston* w jego zastępstwie.[11] Wysyłanie innego okrętu nie było jednak konieczne, gdyż *USS General Greene* dotarł do Jackmel z niewielkim tylko opóźnieniem.

Postawa kapitana Perry'ego oraz jego załogi w czasie walk o miasto, zostały docenione przez generała Toussainta, który w swym liście do Edwarda Stevensa napisał: *Nie mogę wyrazić wagi służby, jaką oddała mi fregata USS General Greene Pana Christophera Raymonda Perry'ego. Przekazuję moje wyrazy wdzięczności i szacunku dla tego oficera i nie mógłbym wystarczająco wyrazić pochwały dla jego życzliwości, jego aktywności, czujności i gorliwości w niesieniu mi pomocy. On w niemałym stopniu przyczynił się do mego sukcesu i włożył wielki wysiłek w przywrócenie pokoju i spokoju tak w tej części wyspy jak i całej kolonii*.[12] Można by zapytać jakie usługi oddał kapitan Perry mieszkańcom Santo Domingo, że zasłużył sobie na tak wielkie uznanie Generała Toussainta? *USS General Greene*, przybył w okolice Jacmel około 20 lutego 1800 roku. Zadanie, które powierzono kapitanowi Perry'emu i jego załodze, polegało na blokowaniu wejścia do portu i uniemożliwianiu dostarczania zapasów dla obrońców drogą morską. Od strony lądu miasto było oblężone przez armię Toussainta, który nie chcąc tracić żołnierzy, postanowił pokonać obrońców głodem. Decyzja o szturmie zapadała 28 lutego 1800 roku i została sprowokowana przez atak 5 tysięcy obrońców na umocnienia armii Toussainta, przeprowadzonym w nadziei na ich sforsowanie i wyrwanie się z okrążenia. Kiedy rozpoczął się szturm, załoga *USS General Greene* na 40 minut związała ogniem barki generała Rigauda wiozące posiłki dla obrońców. Działanie Amerykanów dało żołnierzom L'Overura czas na zajęcie miasta. Jedynymi punktami oporu pozostały forty broniące wejścia do zatoki. W tym przypadku również pomocna okazała się załoga *USS General Greene*, która prowadząc wymianę ognia z załogami fortów, odwróciła ich uwagę od

[11] Letter to Captian Silas Talbot from Edward Stevens, U.S. Consul General at Santo Domingo (9 II 1800) [w:] *Tamże*, s. 284.
[12] Letter to Edward Stevens, U.S. Consul general at Santo Domingo from Toussaint L'Overture, General-in-Chief of the Army Santo Domingo (16 III 1800) [w:] *Tamże*, s. 309.

nadciągających sił haitańskich. Kiedy kapitan Perry przygotowywał grupę desantową, mającą dokonać ataku na jeden z fortów, na horyzoncie pojawił się duży żagiel, który mógł należeć do francuskiej fregaty. Dowódca *USS General Greene*, uznał że w zaistniałej sytuacji najrozsądniejszym wyjściem była rezygnacja z próby dokonania desantu i obranie kursu przechwytującego na wspominany okręt. Kiedy jednak załoga podeszła bliżej ściganej jednostki, okazało się że to zdobyty na Francuzach okręt wcielony do Royal Navy.[13] Kapitan Perry postąpił jednak słusznie, próbując zażegnać potencjalne niebezpieczeństwo, jakie stanowiłaby wroga fregata z nieznaną liczbą żołnierzy na pokładzie w pobliżu zajmowanego przez Toussainta miasta. Sam generał również nie dostrzegł niczego niewłaściwego w zachowaniu kapitana, a wręcz przeciwnie jak wzmiankowałam powyżej, był niezmiernie wdzięczny Amerykanom za okazaną pomoc. Warto również wspomnieć, że *USS General Greene* nie odniósł w tej walce poważnych strat. Poza lekkimi uszkodzeniami nadburcia na obu burtach, oraz odcięciem części takielunku, nie było żadnych strat materialnych. Nie zginął też nikt z załogi amerykańskiego okrętu, podczas gdy przeciwnik poniósł znaczące straty w ludziach. Jednocześnie sprawa portu Jacmel okazała się kolejnym pęknięciem w kruchej strukturze „sojuszu" amerykańsko – brytyjskiego. Kiedy miasto zostało już zajęte przez Rigauda, Thomas Maintland – brytyjski przedstawiciel i Edward Stevens – konsul generalny Stanów Zjednoczonych na Santo Domingo w sierpniu 1800 roku wydali zezwolenia dla 7 jednostek zaopatrzeniowych Toussainta, zgodnie z którymi miały one prawo bezpiecznego udania się do Jacmel i dostarczenia zaopatrzenia dla stacjonujących tam jednostek L'Overture'a. Jednak krótko po tym jak wspomniane jednostki wyszły z portu, zostały zatrzymane przez brytyjską fregatę *HMS Sodebay*, a następnie 4 z nich zostały uznane za pryzy zgodne z prawem. Pomimo protestów regularnie słanych na Jamajkę przez Toussainta, Admirał Hyde Parker nie zdecydował się na zwrot mienia, a sąd wice admiralicji dokonał kondemnacji.[14]

Po zakończeniu walk *USS General Greene* otrzymał rozkaz patrolowania wód wokół Jacmel. Pełnił tą służbę przez kolejne kilka tygodni, aż do początku kwietnia, kiedy to kapitan Perry zdecydował się powrócić do Cape Francois, by uzupełnić zapasy wody i żywności, a także przeprowadzić niezbędne naprawy. Kiedy jednak pobyt załogi okrętu w

[13] Letter from an officer on board USS General Greene, Captian Christopher Raymond Perry (14 IV 1800) [w:] *Tamże*, s. 250.
[14] M. A. Palmer, *Stoddert's War. Naval Opertions during the Quasi War with France 1798 – 1801*, University of South Carolina Press 1987, s. 161.

porcie przeciągał się, zaniepokojony kapitan Talbot wysłał do Perry'ego list, wzywając go do natychmiastowego opuszczenia Cape i podjęcia wyznaczonej służby. Dowódca *USS General Greene* w odpowiedzi stwierdził iż nie mógł opuścić portu, ze względu na zły stan zdrowia dużej części załogi, jednak gdy tylko jego ludzie by wydobrzeli, zamierzał niezwłocznie wypłynąć. Mijały kolejne tygodnie, a kapitan Perry nie spieszył się z opuszczeniem portu. Upomniany po raz kolejny przez swego zwierzchnika, dowódca *USS General Greene* wyraził gotowość przekazania oświadczenia swego chirurga okrętowego jak również lekarza ze szpitala w Cape Francois, potwierdzające, że stan chorych uniemożliwiał pełnienie przez nich służby. Dodatkowo kapitan tłumaczył swe dłuższe pozostawanie w porcie niedogodną pogodą, czyniącą próby wyjścia z portu na tyle niebezpiecznymi, by ich zaniechać.[15] Wytłumaczenia zaprezentowane przez Perry'ego nie przekonywały kapitana Talbota. Dowódca eskadry w swej odpowiedzi, podważył realność przyczyn uniemożliwiających wyjście *General Greene* z portu, argumentując, że chorych kapitan mógł pozostawić w szpitalu, natomiast wypłynięcie z Cape Francois nie mogło być aż tak utrudnione, skoro okręt pocztowy *Amphitheatre* w ciągu kilku ostatnich tygodni pokonał tę drogę wielokrotnie, nie ponosząc przy tym żadnego uszczerbku.[16] Kapitan Perry, obawiając się, że zamiast kolejnego wezwania do wypłynięcia, kapitan Talbot mógłby podjąć kroki bardziej zdecydowane, 27 kwietnia 1800 roku, zdecydował się dać rozkaz do podnoszenia kotwicy i opuszczenia portu. Zgodnie z rozkazem Talbota, Perry miał wziąć pod konwój statki handlowe i wyruszyć ku wybrzeżom Stanów Zjednoczonych. Zadanie, które pierwotnie miał zrealizować kapitan – odkonowojowania generała Wilkinsona[17] z Nowego Orleanu, zostało powierzone innemu dowódcy, ze względu na zbyt długie przebywanie *USS General Greene* w porcie.

---

[15] Letter to Captian Silas Talbot from Captain Christopher Raymond Perry (25 IV 1800) [w:] *Tamże*, s. 446.
[16] Letter to Captian Silas Talbot from Captain Chrisopher Raymon Perry (26 IV 1800) [w:] *Tamże*, s. 460
[17] James Wilkinson (1757 – 1825) – amerykański oficer wojskowy I dyplomata. Swoją karierę rozpoczął podczas wojny o niepodległość. Po zakończeniu konfliktu dowodził milicją terytorium Kentucky, biorąc udział w serii walk z Indianami. W czasie quasi – wojny amerykańsko – francuskiej, pełnił misje dyplomatyczne w hiszpańskich koloniach na kontynencie północnoamerykańskim. Pomimo podejrzeń o zaangażowanie w spisek Aarona Burra, w 1805 roku został mianowany pierwszym w historii gubernatorem Luizjany. W czasie wojny 1812 roku został awansowany na generała majora i powierzono mu dowodzenie nad odcinkiem frontu nad rzeką Świętego Wawrzyńca. Nie odniósł znaczących sukcesów, jednak po raz koleiny dał się poznać jako człowiek aktywny i sprytny w działaniu. Po zakończeniu kariery wojskowej, Wilkinson został wysłany w charakterze ministra pełnomocnego do Meksyku, gdzie w nabytej od rządu tego kraju posiadłości w Teksasie, dożył końca swych dni. Po śmierci Wilkinsona wyszło na jaw, iż przez szereg lat był on agentem dworu hiszpańskiego; zob. szerzej: Th. Robson Hay, M. R. Werner, *The admirable trumpeter: a biography of General James Wilkinson*, New York 1941.

Ekspedycja USS Constitution do Puerto Plata

Kapitan Silas Talbot był niezwykle dumny z sukcesów odnoszonych przez jego podwładnych, ciągle jednak nie mógł pochwalić się żadnym znaczącym zwycięstwem odniesionym przez załogę jego własnego okrętu. Ten stan rzeczy uległ zmianie na początku maja 1800 roku, kiedy to miała miejsce ekspedycja do Puerto Plata[18]. 7 maja 1800 roku *USS Constitution* znalazł się w okolicy Puerto Plata (Port a Platt) – portu na Santo Domingo. W zasadzie trudno ustalić, dlaczego komodor Talbot zdecydował się na zorganizowanie tej wyprawy. Powodem, który podawał oficjalnie było zagrożenie dla amerykańskiego handlu ze strony francuskich kaprów, którzy w tym właśnie porcie mieli swoją bazę wypadową. Trzy dni wcześniej załoga amerykańskiego okrętu przeprowadziła zwiad w okolicy portu. W jego wyniku ustalono, że jednostka o gabarytach *USS Constitution* nie mogłaby podjeść blisko Puerto Plata nie alarmując załogi fortu, a uniemożliwiały to płytkie wody z gęsto rozsianymi rafami i piaszczystymi łachami, które go otaczały. 9 maja, towarzyszący *USS Constitution* tender *Amphitheatre* został wysłany do Zatoki Puerto Plata by sprawdził jakie jednostki znajdowały się w porcie. Po kilku godzinach załoga Amphitheatre powróciła i przedstawiła raport, z którego wynikało iż w porcie znajdował się amerykański statek handlowy, jednostka kaperska oraz kilka barek. Kapitan Talbot wydał rozkaz obsadzenia łodzi z *USS Constitution* i wysłania części Marines na *Amphitheatre*. Tak przygotowane jednostki miały przystąpić do zneutralizowania francuskich kaprów ze wspomnianego portu. W tym czasie kaperski szkuner i barka zdążyły wypłynąć z Puerto Plata. Rozpoczęło się trwające półgodziny starcie. Dostrzegłszy jednostkę kapitana Talbota, załoga szkunera obrała kurs w kierunku brzegu. *USS Constitution* podjął pogoń i kontynuował ją do chwili gdy kapitan obawiając się uszkodzenia okrętu na rafach zmuszony był ją porzucić. Krótko przed zapadnięciem nocy do okrętu kapitana Talbota dołączyły *Amphitheatre* a także łodzie. Towarzyszyły im dwa pryzy, które udało im się zająć – bryg *Nymph* oraz francuski szkuner kaperski *Ester*. Załoga tego drugiego okrętu stawiała zaciekły opór, kiedy jednak szala zwycięstwa przechyliła się na stronę Amerykanów, Francuzi zdecydowali się podjąć próbę ucieczki, wyskakując do wody i próbując płynąc wpław dotrzeć do nadbrzeżnych zarośli. Spośród 43 osobowej załogi sztuka ta nie udała się 3, którzy polegali oraz 16, którzy zostali zabrani jako jeńcy na pokład *USS Constitution*. Po zabezpieczeniu pryzu, kapitan Talbot rozkazał

[18] Ekspedycja do Puerta Plata ilustracja, zob. rysunek 4 w Aneks.

porucznikowi Collinsowi wziąć dwie łodzie i udać się do Laragee Salle Bay, w poszukiwaniu barki (trójmasztowy lugier), której załodze udało się zbiec. Tym, którzy pozostali na pokładzie pozostało tylko czekać.[19] Mijały kolejne godziny, a łodzie porucznika Collinsa nie wracały. Następnego dnia około południa kapitan zaczął się niepokoić. Jeżeli ludzie porucznika Collinsa dostaliby się do niewoli cały plan desantu w Puerto Plata mógłby zostać narażony na niepowodzenie. Szczęśliwie, kilka minut później załoga *USS Constitution* ujrzała łodzie porucznika Collinsa wracające wraz w pryzem – slupem, który został zajęty w Zatoce Saint Jago.[20] Kapitan Talbot mógł przystąpić do realizacji planu. Opierał się on głównie na elemencie zaskoczenia i konieczności pośpiechu. Marynarze i Marines z pokładu *USS Constitution* zostali wysłani na statek handlowy Sally. Była to jednostka amerykańska, zajęta przez Talbota, z powodu podejrzenia o kontrabandę. Głównym atutem niewielkiego statku był fakt, że kilka dni wcześniej jego załoga była w Port a Platt, przez co jego powrót nie powinien był wzbudzić podejrzeń. Na pokład jednostki przerzucono oddział desantowy, który miał pozostawać ukryty w ładowni, aż do chwili gdy Sally stanęłaby burta w burtę z zacumowanym w Zatoce okrętem kaperskim Sandwich. Realizację planu rozpoczęto wraz z zapadnięciem zmroku, a dowodzenie całą operacją powierzono porucznikowi Isaacowi Hullowi, pierwszemu oficerowi z *Constitution*. Jak zauważył młody oficer w swym dzienniku: *(...) jedną niedogodnością całej operacji była konieczność stłoczenie tylu ludzi w ciasnych ładowniach statku, gdzie musieli pozostawać przez 12 godzin.*[21] Około północy oficer pełniący wachtę na pokładzie dostrzegł żagiel, który szedł na *Sally* kursem przechwytującym. Kiedy stanął z amerykańską jednostkę burta w burtę okazało się, ze to brytyjska fregata. Oficer Jego Królewskiej Mości wszedł na pokład, a porucznik Hull starał mu się jak najszybciej wyjaśnić kim jest i w jaki celu znalazł się na tych wodach. Szczęśliwym zbiegiem okoliczności Brytyjczyk nie okazał się zbyt nadgorliwy i pozwolił Amerykanom kontynuować akcję. Wczesnym rankiem oddział desantowy dotarł w okolice Puerto Plata i wszedł do Zatoki. Oto jak wydarzenia, które rozegrały się później opisał kapitan Stanford, były dowódca statku Sally: *Kapitan Talbot rozkazał mi pozostać na pokładzie mojego statku, by ludzie z Port Plata, którzy już statek widzieli, nie nabrali podejrzeń co do zamiaru zajęcia okrętu (kaperskiego) podczas gdy ludzie z fregaty byli*

[19] Journal of U.S. Frigate Constitution, Captian Silas Talbot (9 V 1800) [w:] *Tamże*,, s. 495.
[20] Journal of Lieutenant Isaac Hull, U.S. Frigate Constitution (10 V 1800) [w:] *Tamże*,, s. 499.
[21] Letter form an Officer on board U.S. Frigate Constitution, to his friend in Philadelphia (12 V 1800) [w:] *Tamże*, s. 500.

skryci w ładowni. Co oni faktycznie uczynili i gdy tylko przybyli abordażowali francuski okręt Sandwich i wystrzelili 6 pocisków z muszkietów, co nie uczyniło wielkiej szkody, gdyż Francuzi nie uznali się za zdolnych do obrony i gdy tylko zobaczyli co się dzieje skryli się w ładowni i pozwolili im (Amerykanom) objąć ich okręt w posiadanie. Oni (Amerykanie) następnie związali Francuzów linami i zajęli łodzie okrętu i udali się na brzeg.[22] Zajęcie zacumowanej w porcie jednostki kaperskiej, jak przypuszczał porucznik Isaac Hull, nie zaalarmowało załogi fortu, dlatego też Amerykanie mogli przystąpić do realizacji dalszej części planu. W jej ramach oddział Marines pod dowództwem kapitana Carmicka i porucznika Armory'ego wspiął się na nadbrzeżne skały docierając do baterii dział strzegących fortu. Następnie żołnierze piechoty morskiej uszkodzili działa baterii nabrzeżnej, wbijając ciężkie gwoździe w miejsce gdzie zwykle wkładało się lont. Cała akcja miała zostać przeprowadzona tak szybko, że gdy Marines wrócili na pokład pryzu, marynarze nie zdążyli jeszcze przygotować go do wyjścia w morze. Nastąpiło to jednak wkrótce potem i obie jednostki, nadal przez nikogo nie niepokojone opuściły port.[23]

Kapitanowi Talbotowi nie można było odmówić, że zarówno opracowany przez niego plan, jak i jego wykonanie było bezbłędne. Mimo wystąpienia wielu czynników, które nie zostały wzięte pod uwagę podczas opracowania planu akcji, takich jak chociażby pojawienie się brytyjskiej fregaty, czy niesprzyjające warunki pogodowe, udało się zrealizować wszystkie założenia planu i doprowadzić do unieszkodliwienia baterii nadbrzeżnej i zajęcia francuskiej jednostki kaperskiej. Warto jednak zwrócić uwagę, że sprawa zajęcia jednostki Sandwich, stała się przyczyną animozji miedzy rządami hiszpańskim, a amerykańskim. Przedstawiciele dworu w Madrycie, wskazywali, że ekspedycja do Puerto Plata była pogwałceniem neutralnych praw Hiszpanii i zażądali zwrotu zajętej jednostki. Na argument kapitana Talbota, że przecież Hiszpanie w traktacie z 1795 roku, scedowali Hispaniolę na rzecz Francji, więc Puerto Plata żadną miarą nie mogło być uznać za terytorium neutralne, urzędnicy jego Katolickiej Wysokości, wysunęli kontrargument, że instrukcje kapitana Talbota, zezwalały mu na zajmowanie francuskich jednostek jedynie na pełnym morzu. Po długich rozważaniach, Sekretarz Stoddert uległ w końcu naleganiom Hiszpanów i zwrócił im zajętą jednostkę.[24] Nie zmieniło to jednak faktu, że po dziś dzień, ekspedycja do Puerto Plata podawana jest jako przykład dobrze

[22] Deposition of Captian Thomas Sanford of the american sloop Sallym concernig her part in cutting U.S. Frigate Cosntitution, Captain Silas Talbot, against the Franch armed ship, formely British packet Sandwich [w:] *Tamże*, s. 502.
[23] Letter from Captian Silas Talbot to Sec. of the Navy [w:] *Tamże*,s. 503 – 504.
[24] Informacje na temat incydentu Sandwich podaję za: M. A. Palmer, *Dz. Cyt.*, s. 181.

przeprowadzonej operacji desantowej. Ponadto przeszła ona do historii, jako pierwsza lądowa operacja Marines w dziejach tej formacji[25].

USS Constellation vs La Vengeance – perła w koronie kapitana Truxtuna

Pod koniec grudnia 1800 roku, jak już wspominałam w drogę wyruszył również kapitan Thomas Truxtun ze swym okrętem *USS Constellation*. Jako, że pod konwojem jednostki Truxtuna znajdowało się kilka statków handlowych płynęli bardzo powoli, a dowódca nie spodziewał się ujrzeć rychło brzegów St. Kitts. Sytuacji nie poprawiała także kapryśna i nietypowa jak na zimową porę pogoda. Sztormy i szkwały o różnym natężeniu nękały nieszczęsnych żeglarzy niemal każdego dnia. Szczególnie ciężkich warunków pogodowych załoga *Constellation* doświadczyła 6 stycznia, wiatr wiał z taką siłą, że kapitan Truxtun zaczął się obawiać o bezpieczeństwo swojej jednostki. Kiedy sztorm w końcu ucichł marynarze przystąpili do szacowania szkód. Wbrew jednak początkowym obawom kapitana, żadne z uszkodzeń, których doznał okręt nie okazało się na tyle poważne, by nie dało się ich naprawić na morzu.[26] Około 26 stycznia 1800 roku *USS Constellation*, mimo licznych przeciwieństw, z którymi musiała zmierzyć się jego załoga dotarł do St. Kitts. Początkowo siły, którymi dysponował Truxtun nie były zbyt imponujące, jednak zgodnie z listem Benjamina Stodderta z 28 stycznia, w niedługim czasie do eskadry miał dołączyć *USS Merrimack*, a także *USS Delaware* i *U.S.R.C. Scammel*, które zgodnie z rozkazami z Filadelfii Truxtun miał wysłać do patrolowania wód wokół Porto Rico.[27] 31 stycznia, po przeprowadzeniu niezbędnych napraw i pozostawieniu u Navy Agent rozkazów dla pozostałych okrętów eskadry, kapitan Truxtun dał swojej załodze rozkaz wypłynięcia. Jeszcze tego samego dnia, załoga *USS Constellation,* napotkała *USS Insurgente*, dowodzony przez kapitana Alexandra Murray'a, który wracał z opisanego powyżej rejsu do brzegów Europy. Po krótkiej rozmowie kapitanów, oba okręty rozdzieliły się i *USS Constellation* kontynuował swój rejs w kierunku Gwadelupy.[28] 1 lutego 1800 roku załoga amerykańskiego okrętu dostrzegła żagiel na horyzoncie. Kiedy

[25] Ekspedycja do Puerto Plata była pierwszą operacją lądową Marines po odtworzeniu formacji zlikwidowanej wraz z Continental Navy po podpisaniu traktatu paryskiego. Mimo, iż za oficjalną datę utworzenia Korpusu podaje się rok 1775, to najważniejsze dla kształtowania się jego etosu zdarzenia miały miejsce po jego odtworzeniu w latach 90.tych XVIII wieku, zob. szerzej: G.B. Clark, *Battle History of the United States Marine Corps, 1775 – 1945*, McFarland 2011, s. 11 – 41.
[26] Captain's Thomas Truxtun's journal U.S. Frigate Constellation (6 I 1800) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t. 5, s. 48.
[27] Letter to Captian Thomas Truxtun from Secretary of the Navy [w:] *Tamże,*, s. 145.
[28] Captain's Thomas Truxtun's journal U.S. Frigate Constellation (31 I 1800) [w:] *Tamże*, s. 157.

podpłynęli bliżej, dało się zauważyć brytyjska banderę powiewającą na jego maszcie, która pozwalała przypuszczać iż był to jeden z dużych okrętów z eskadry jamajskiej. Kapitan Truxtun nakazał więc nadać tajny brytyjski sygnał rozpoznawczy oraz wezwanie do zmiany kursu na umożliwiający spotkanie z *Constellation*. Kiedy sygnał pozostał bez odpowiedzi, kapitan Truxtun zaczął podejrzewać, że mógł być to jeden z francuskich okrętów, które w ostatnim czasie przybyły na Gwadelupę. Kapitan zakładając, że wkrótce mogło dojść do starcia rozkazał ściągnąć z masztu brytyjską banderę[29] i rozpocząć przygotowania do walki. W jednej chwili uprzątnięto pokłady, a wyćwiczona załoga znalazła się na swoich stanowiskach. Około południa, wiatr zmienił kierunek i idący kursem przechwytującym *USS Constellation* zaczął bardzo szybko zbliżać się do francuskiego okrętu. Kiedy dostrzegł to jego dowódca, nakazał wykonać zwrot i postawić więcej żagli.[30] Zmusiło to kapitana Truxtuna do pojęcia trudnej decyzji czy kontynuować pogoń ryzykując znaczne oddalenie się od swego pola rejsowego, czy też porzucić pościg i zrezygnować z nadziei wyeliminowania jednego z największych zagrożeń dla amerykańskiego handlu na tych wodach. Jak można się było spodziewać kapitan Truxtun wybrał tę pierwszą opcję. Około godziny 13.00 *USS Constellation* ponownie znalazła się w pobliżu ściganego okrętu, ten jednak znów zmienił hals i wykorzystując nagła zmianę kierunku wiatru wydostał się poza zasięg amerykańskiego okrętu. Francuski kapitan mimo iż dysponował przewagą siły ognia oraz znacznie liczniejszą załogą[31] wyraźnie uchylał się od podjęcia walki. Do takiego zachowania skłaniały go rozkazy, które otrzymał przed opuszczeniem Gwadelupy. Francois M. Pitot[32] zgodnie z ich treścią, po zabraniu na pokład znacznej ilości gotówki i złota z wsypy miał kierować się wprost do brzegów Francji. Dodatkowo załoga, którą dysponował Pitot mimo, iż liczniejsza niż ta na *Constellation,* składała się w dużej część z osób, które po raz pierwszy stanęły na pokładzie okrętu wojennego lub też zostały do tego zmuszone siłą[33].

Tak było miedzy innymi w przypadku kilkunastu Amerykanów, znajdujących się na *La Vengeance* (ścigany francuski okręt) w chwili starcia z Constellation, o czym w

[29] Letter to Captian Thomas Truxtun from Secretary of the Navy [w:] *Tamże*, s. 145
[30] C Captain's Thomas Truxtun's journal U.S. Frigate Constellation (01.02. 1800) [w:] *Tamże*, s. 160.
[31] Account of Captain F. M. Pitot, commanding the French Frigate La Vengeance during her engagemnt with U. S. Frigate Constellation (Transaltion) [w:] *Tamże*, s. 169.
[32] Pozostawiłam w opisie zaczerpnięte ze źródeł amerykańskich nazwisko francuskiego kapitana, który w rzeczywistości nazywał się Sebastien Pichot, por. I.W. Toll, *Six Frigates. The Epic History of the Founding of the U.S. Navy*, New York – London 2008, s. 131 – 135.
[33] Account of Captain F. M. Pitot, commanding the French Frigate La Vengeance during her engagemnt with U. S. Frigate Constellation (Transaltion) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t. 5, s. 169.

dalszej części tekstu. Zwroty wykonywane przez Pitota nie zniechęciły jednak kapitan Truxtona, który był zdecydowany na kontynuowanie pogoni, zwłaszcza po tym jak na maszcie ściganego okrętu załopotała trójkolorowa bandera. Jak zanotował jeden z oficerów z amerykańskiego okrętu *około godziny 1 pm zbliżyliśmy się do ściganego okrętu i każda twarz śmiała się jak u chłopca i każdy widział już początek bitwy. Każdy cal płótna był napięty i wiódł nas do chwalebnego celu. Brak mi pióra tak żarliwego, by wyrazić co czuli synowie Columbii gdy szliśmy ma spotkanie śmierci bądź chwały i każdy bał się czy dotrzyma, czy okaże się godny.*[34] Kolejny raz jednak marynarze rozczarowali się. Kiedy *Constellation* podszedł do *La Vengeance* na odległość strzału, kapitan francuskiego okrętu nakazał zmienić hals i ostrzelać ścigający ich okręt. Jak przyznał, miał nadzieję, że ostrzałem z pościgówek zdoła zniechęcić załogę wrogiego okrętu do dalszej pogoni albo też mógł uszkodzić *Constellation* na tyle by uniemożliwić mu kontynuowanie pogoni.[35] Nic takiego się jednak nie stało. Pogoń trwała nadal, a dystans między oboma okrętami raz się zwiększał raz zmniejszał, co determinowały przede wszystkim kaprysy pogody. Około godziny 20.00 okręty zbliżyły się do siebie na odległość strzału. Na *Constellation* zapalono latarnie bitewne, a cała załoga trwała na stanowiskach gotowa do otwarcia ognia gdy tylko padłby rozkaz. Francuzi wykrzykiwali w kierunku amerykańskiej załogi obelgi, wśród których najlepiej słyszalne miały być słowa kapitana Pitotata – *To tylko jankeska fregata, weźmiemy ją abordażem.*[36] Kapitan Truxtun zabronił jednak odpowiadać na zaczepki i czekał na znalezienie się *Constellation* w odpowiednim położeniu by oddać pełną salwę burtową w kierunku *La Vengeance*. Przechodząc pod burtą francuskiego okrętu marynarze z *Constellation* mogli przyjrzeć się jego działom i dokładnie je policzyć. Fakt, że było ich ponad 50 nie przestraszył Amerykanów. W końcu kapitan Truxtun rozkazał Panu Vandyke pobiec do dowódców poszczególnych baterii i przekazać rozkaz otwarcia ognia. Kanonierzy mieli celować w kadłub i ładować tak by poczynić jak największe szkody. Kilka minut po godzinie 20.00 rozpoczęło się stracie[37]. Nim jednak oddano pierwszą salwę z *Constellation*, Francuzi otworzyli ogień z dział na rufie. Nie zwlekając kapitan Truxtun nakazał otworzyć ogień swym kanonierom. Kilka minut później oddział Marines na pokładzie *USS Constellation* oddał pierwszą salwę z muszkietów. To właśnie ten ostrzał w

[34] Letter form Gentelaman on board U.S. Frigate Constellation, concernig her engagemnent with Franch Ship La Vengeance [w:] *Tamże*, s. 164.
[35] Account of Captain F. M. Pitot, commanding the French Frigate La Vengeance during her engagemnt with U. S. Frigate Constellation (Transaltion) [w:] *Tamże*, s. 169.
[36] Letter form Gentelaman on board U.S. Frigate Constellation, concernig her engagemnent with Franch Ship La Vengeance [w:] *Tamże*, s. 164
[37] Wyobrażenie stracia USS Constellation z La Vengeance zob. rysunek 5 Aneks.

połączeniu z oddawanymi co pewnie czas salwami z użyciem kartaczy spowodował także dużą ilość ofiar wśród załogi *La Vengeance*. Około godziny 22.15 ogień na *Constellation* zaczął słabnąć. Na pokład spadł odstrzelony kaptur wantowy masztu przedniego, a część załogi porzuciwszy swoje stanowiska ogniowe, ruszyła do usuwaniu wraku z pokładu. Francuski kapitan postanowił wykorzystać ten moment nieuwagi swego przeciwnika dla podjęcia próby ucieczki. Manewr ten dostrzegł jednak kapitan Truxtun i wydal rozkaz do zmiany halsu. Dzięki temu manewrowi USS *Constellation* zablokował francuskiemu okrętowi drogę ucieczki.

O 22.30 stracie rozgorzało na nowo. 15 minut później, kapitan Pitot zdecydował się spróbować wykorzystać przewagę liczebną swojej załogi i rozkazał podjąć próbę abordażu. Dowodzony przez porucznika Bartholomew Clincha oddział Marines nie dał się jednak zaskoczyć Francuzom. Gdy tylko pierwsze grupy abordażowe zaczęły przygotowywać się go przejścia na *Constellation*, Marines skierowali na nich ogień swoich muszkietów udaremniając ich zamiary i siejąc śmierć.[38] Pierwsze niepowodzenie nie zniechęciło jednak kapitana Pitota, który zgodnie z tym co zapisał w swoich dokumentach: *Rozkazałem wzmocnić ogień z dział i przygotować się do kolejnego abordażu. Nasz pokład był ciągle zatłoczony naszymi ludźmi, którzy tylko czekali na chwilę, by przeskoczyć na wrogi okręt. Wróg jednak dostrzegł moje manewry, choć przez chwilę znajdowaliśmy się pokład w pokład w odległości strzału z pistoletu. Wtedy oni zarzucili nas kartaczami i granatami, my zaś odpowiedzieliśmy ogniem z baterii na górnym pokładzie*[39] Po drugiej próbie francuskiego abordażu, kapitan Truxtun rozkazał zwiększyć odległość między oboma okrętami i wystrzelić w kierunku *La Vengeance* pełną salwę burtową. Dowódca francuskiego okrętu nie pozostał obojętny na to działanie i nakazał odpowiedzieć w ten sam sposób. W wyniku francuskiego ostrzału rufa amerykańskiego okrętu stanęła w ogniu. Po raz drugi w czasie starcia cześć załogi amerykańskiego okrętu musiała porzucić swoje stanowiska bojowe i ruszyć do gaszenia pożaru. Kapitan Pitot, spróbował wykorzystać tę chwilę nieuwagi Amerykanów by podjąć kolejną próbę abordażu. *Constellation* znów jednak został ocalany dzięki czujności Marines. Kiedy tylko porucznik Clinch zrozumiał zamiary Francuzów, nakazał swoim ludziom otworzyć do nich ogień. Mimo skrajnego wyczerpania Marines po raz kolejny pokazali, że miesiące żmudnego treningu przyniosły właściwe efekty i odparli francuski atak. W między czasie zakończono również gaszenie

[38] Letter to Secretary of the Navy from Captian Thomas Truxtun [w:] *Tamże,* s. 159.
[39] Account of Captain F. M. Pitot, commanding the French Frigate La Vengeance during her engagemnt with U. S. Frigate Constellation (Transaltion) [w:] *Tamże*, s. 168.

pożaru na rufie i huk dział z amerykańskiego okrętu rozległ się ze zdwojoną siłą.[40] Minęła północ, nic nie wskazywało jednak by bitwa miała się wkrótce zakończyć.

Około godziny 1.15 lub też według innych relacji pół godziny po północy, na francuskim okręcie przystąpiono do opuszczania bandery.[41] Załoga *Constellation* była bliska upragnionego tryumfu, jednak nieszczęśliwym zrządzeniem losu maszt przedni amerykańskiego okrętu osunął się z trzaskiem na pokład. Kapitan Pitot dostrzegł w tym swoją szansę. Nakazał niezwłocznie wciągnąć banderę z powrotem na maszt i rozpocząć manewr wycofania. Kapitan Truxtun był zdecydowany by mimo utraty masztu podjąć pogoń. Rozkazał swojej załodze usunąć pośpiesznie wrak masztu przedniego, postawić to co zostało z żagli i ruszyć w ślad za Francuzami. *La Vengeance* również doznał w starciu poważnych uszkodzeń, dlatego tez Truxtun liczył, że nie miałby szczególnych trudności z doścignięciem francuskiej jednostki.[42] Pech nie opuszczał jednak załogi amerykańskiego okrętu. Kilka minut po upadku masztu przedniego, dostrzeżono, że jego los mógł podzielić grotmaszt. Do jego ratowania został wysłany midshipman James Jarvis, wraz z kilkoma podległymi mu ludźmi. Młody oficer robił wszystko co było w jego mocy by ocalić maszt, szybko zdał sobie jednak sprawę że jego wysiłki na niewiele się zdawały. Rozkazał wiec większości swoich ludzi opuścić stanowisko, sam zaś z kilkoma ledwie pomocnikami pozostał na miejscu, dzielnie walcząc ze stawiającą opór materią.

Chwilę później załoga *Constellation* usłyszała ogromny trzask i ujrzała jak kolumna masztu osuwała się na pokład, ciągnąć za sobą pracujących przy jej naprawie ludzi. Ofiara życia przy próbie ocalenia okrętu, była ostatnią przysługą jaką trzynastoletni midshipman Jarvis oddał swemu okrętowi, a jednocześnie największą jaką mógł oddać.[43] Utrata drugiego masztu i opłakany stan w jakim znajdował się trzeci wykluczały kontynuowanie pogoni. Wobec tego kapitan Thomas Truxtun zdecydował się popłynąć na Jamajkę i tam podjąć próbę naprawienia okrętu. Opuszczając okolice Gwadelupy, gdzie rozegrała się bitwa kapitan Truxtun nie mógł wiedzieć, że straty jakie poniósł jego przeciwnik były o wiele poważniejsze niż jego własne. Na *Constellation* zginęło 12 osób,

---

[40] Account of Captain F. M. Pitot, commanding the French Frigate La Vengeance during her engagemnt with U. S. Frigate Constellation (Transaltion) [w:] *Tamże*, s. 169; Captian Thomas Truxtun' s journal, U.S. Frigate Constellation (1 II 1800) [w:] *Tamże*, s. 161.

[41] Zgodnie z relacją francuskiego dowódcy, który odwiedził Stany Zjednoczone wiele lat później, a który w chwili stracie był pierwszym oficerem na *La Vengeance*, na francuskim okręcie trzykrotnie przystępowano do opuszczania bandery, jednak za każdym razem zwrot akcji, w związku z którym spodziewano się wyeliminowania *USS Constellation* ze starcia, rezygnowano z pierwotnego zamiaru poddania się.

[42] Captian Thomas Truxtun' s journal, U.S. Frigate Constellation (1 II 1800) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t. 5, s. 161.

[43] Letter to Secretary of the Navy from Captian Thomas Truxtun [w:] *Tamże*, s. 159.

rannych zaś zostało 25. W tej drugiej grupie znaleźli się: drugi oficer porucznik Andrew Shirley postrzelony w głowę, Midshipmani Wederstrand i Warren obaj z lekkimi obrażeniami głowy, James Rodgers – sierżant Marines z przestrzelonym ramieniem, czy kanonier John Highland z postrzałem w plecy.[44] O ile sam kapitan określał stan rannych jako dobory, o tyle chirurg okrętowy Isaac Henry zapisał, iż stan większości rannych był bardzo poważny i jeżeli okręt nie dopłynąłby jak najszybciej do Jamajki życie wielu rannych byłoby zagrożone.[45] Ustalenie liczby ofiar na *La Vengeance* powodowało pewne trudności. Zgodnie z dokumentacją sporządzoną przez dowódcę, na francuskim okręcie miało zginąć 14 osób, 40 zaś zostało rannych.[46] Zupełnie inną liczbę podawał jednak kupiec z Curracoa, który był w holenderskiej kolonii w czasie kiedy *La Vengeance* przybył tam po starciu z *Constellation*. Gentelman ten wspominał o liczbie 160 zabitych i 38 rannych.[47] Jeszcze inna liczba pojawiła się w zeznaniach Jamesa Howe, Amerykanina, który w chwili starcia przebywał na pokładzie *La Vengeance*[48] Ten świadek zdarzenia określił liczbę zabitych i rannych na francuskim okręcie na odpowiednio 100 i 60 osób.[49] Te ostatnie liczby, pojawiły się również w liście amerykańskiego konsula w Curracoa do Sekretarza Stanu z 9 lutego 1800 roku[50], w związku z czym można by uznać je za najbardziej wiarygodne. Można zapytać skąd wzięły się podobne rozbieżności? Moim zdaniem kapitan Pitot nie zaniżył celowo wielkości swoich strat, zastosował jedynie zręczny wybieg. Jak już wspominałam w chwili opuszczenia Gwadelupy na *La Vengeance* znajdowało się wiele osób, które nominalnie nie należały do załogi okrętu. Byli to między innymi jeńcy siłą zmuszeni do służby, żołnierze artylerii wracający do Francji, a także pasażerowie. Kapitan Pitot mógł więc w raporcie dla swoich zwierzchników uwzględnić jedynie te ofiary, które należały do załogi, z którą kilka miesięcy wcześniej opuścił Francję, pomijając osoby zaciągnięte czy też siłą wcielone na Gwadelupie, jak również

[44] List of Officers and men, killed, wounded and missing in U.S. Frigate Constellation [w:] *Tamże*, s. 162.
[45] Letter to Hugh Henry, Philadelphia from Suregeon Isaac Henry [w:] *Tamże*, s. 162.
[46] Account of Captain F. M. Pitot, commanding the French Frigate La Vengeance during her engagemnt with U. S. Frigate Constellation (Transaltion) [w:] *Tamże*, s. 169.
[47] Letter from a Gentleman who was in Curacao when the Franch National Frigate La Vengeance arrived, after her engagement with U.S. Frigate Constellation [w:] *Tamże*, s. 198.
[48] Pan Howe i inni Amerykanie przybywający na La Vengeance w chwili starcia, byli amerykańskimi jeńcami, przymusowo wcielonymi do służby na francuskim okręcie, podczas gdy cumował on w portach wyspy Gwadelupa. Kiedy w trakcie starcia okazało się, że przeciwnikiem Francuzów był okręt U.S. Navy, Amerykanie porosili o możliwość zejścia pod pokład, na co kapitan Pitot najpierw wyraził zgodę, a później wystawił im zaświadczenia ten fakt potwierdzające.
[49] Account of James Howe, an American on board French frigate La Vengeance during her action with the U. S. Frigate Constellation; also Captain F. M. Pitot's certificate concerning James Howe [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t. 5, s. 169.
[50] Letter to Secretary of State from Benjamin Hammell Philips, U.S. Consul at Curracoa (9 II 1800) [w:] *Tamże*, s. 204.

pasażerów. Innym wyjaśnieniem rozbieżności mógł być również fakt, że kapitan sporządzał swój raport bezpośrednio po starciu, natomiast pozostałe relacje były późniejsze. Czas w połączeniu z fatalnymi warunkami sanitarnymi panującymi na okręcie mógł doprowadzić do śmierci wielu ludzi, których rany bezpośrednio po starciu wydawały się niegroźne, ale zaogniły się w wyniku zakażeń.

Znacznie mniej trudności nastręczało wskazanie jakie straty materialne poniosły oba okręty w starciu. Na *Constellation*, jak już wspomniałam uszkodzeniu uległy wszystkie trzy maszty. Dodatkowo niemal całkowicie zniszczony został takielunek, żagle natomiast były w strzępach. Na szczęście jednak żadnych poważniejszych uszkodzeń nie doznał kadłub jednostki, co dawało szanse na jej szybkie naprawienie. Znacznie mniej szczęścia w tym zakresie miał *La Vengeance*. Celny ostrzał z *Constellation* doprowadził do powstania w kadłubie francuskiego okrętu otworów, przez które woda systematycznie wlewała się do ładowni. Ponadto w kilka minut po oddaleniu się z pola bitwy na *La Vengeance* złamaniu uległy dwa maszty, a żagle i takielunek już wcześniej zostały porozszarpywane przez kartacze. Ogólnie rzecz ujmując stan francuskiego okrętu był taki, że kapitan Pitot mógł mówić o dużym szczęściu, że w ogóle udało mu się dopłynąć do Curracoa.

Kiedy *La Vengeance* kierował się ku holenderskiej kolonii, załoga *USS Constellation* obrała kurs na Jamajkę. Francuski kapitan zdawał sobie sprawę, że musiał dotrzeć do holenderskiej kolonii jak najszybciej, gdyż w ówczesnym stanie, jego okręt miał niewielkie szanse na wodach zdominowanych przez Brytyjczyków Karaibów. Spodziewał się również pościgu ze strony amerykańskiej jednostki, nie wiedział bowiem, że jego antagonista był zbyt uszkodzony by podjąć podobne działanie i popłynął na naprawy na Jamajkę. Dopłynąwszy do Port Royal, kapitan Truxtun zwrócił się do gubernatora o udzielenie pomocy w przeprowadzeniu napraw. Gubernator jak również dowódca tamtejszej eskadry, życzliwie ustosunkowali się do prośby kapitana i obiecali uczynić wszystko co było w ich mocy by pomóc w przywróceniu amerykańskiego okrętu do stanu sprzed starcia. Przebywając w gościnnym porcie kapitan Truxtun mógł zastanowić nad przyczynami, dla których nie udało mu się uczynić francuskiej jednostki pryzem. O tym, że załoga nie obwiniała dowódcy o zaistniały stan rzeczy, mógł świadczyć adres, który do niego wystosowała, a w którym napisano co następuje: *Oficerowie i marynarze z Constellation łączą swe uczucia w hołdzie na, który Ty Sir zasłużyłeś jak nikt inny. My jednym głosem deklarujemy, że pod takim dowódcą, którego przykład czyni tchórzliwych odważnymi, musielibyśmy być niegodni miana mężczyzny by nie podjąć się jego naśladowania. Wspólnie bolejemy nad utratą wiernych towarzyszy, którzy przyczynili się*

do tego zwycięstwa. Okoliczność utraty pryzu choć niezawiniona spada jedynie na tych co przeżyli. Chwała i honor ze starcia opromienia wszystkich.[51]

Gdy informacja o starciu dotarła do Filadelfii, zarówno władze jak i opinia publiczna zareagowały entuzjastycznie. By uhonorować kapitana Truxtuna i jego załogę Kongres uchwalił specjalną uchwałę. Zawarto w niej pochwałę dla całej załogi *USS Constellation* za ich bohaterską postawę i dzielność w czasie starcia. W dokumencie umieszczono również oddzielny ustęp, w którym uhonorowano postawę midshipmana Jarvisa, który jak zapisano, mimo młodego wieku wytrwał do końca na swojej pozycji i wolał raczej postradać życie niż opuścić swój posterunek.[52] W związku z faktem, że *La Vengeance* znacznie przewyższał *Constellation* siłą ognia, liczebnością załogi, jaki i rozmiarem, nikt nie winił kapitana Truxtuna za utratę pryzu. Starcie 54.działowego okrętu liniowego klasy V jakim był *La Vengeance*, z 38. działową fregatą jaką był *USS Constellation* mogło zakończyć się całkowita klęską drugiego okrętu. Dlatego też zamiast obwiniać kapitana Truxtuna, czczono go jako bohatera i wyrażano nadzieję, że podczas kolejnego rejsu miałby szansę na ukończenie rozpoczętego 1 lutego 1800 roku dzieła. Tak się jednak nie stało, choć również nie z winy Truxtuna. W sierpniu 1800 roku, niedoszły pryz amerykańskiego dowódcy padł łupem brytyjskiej fregaty *HMS Seine*[53].

Bohater w starciu z szarą codziennością

Jak już wspomniałam po starciu z *La Vengeance, USS Constellation* obrał kurs na Jamajkę. Serdeczne przyjęcie przez brytyjskie władze tchnęło w kapitana nadzieję, że jego okręt mogło udać się naprawić na Karaibach i nie zaistniałaby konieczność przedwczesnego powrotu do Stanów Zjednoczonych. 12 lutego 1800 roku, wszelkie nadzieje Truxtuna ostatecznie się rozwiały. Wszystkie próby pozyskania materiałów dla

[51] To Captain Thomas truxtun USS Constellation, from crew of USS Constellation [w:] *Tamże*, s.173.

[52] Resolution in Memory Midshipman James Jarvis: https://books.google.pl/books?id=7GtZAAAAYAAJ&pg=PA34&lpg=PA34&dq=memory+james+jarvis+congressional+resolution&source=bl&ots=gbt3pJ08vf&sig=69j204OWHE3njk33YNtnNSVW7ug&hl=pl&sa=X&ved=0ahUKEwi32cPgg7nJAhXI73IKHYOuAZIQ6AEIGzAA#v=onepage&q=memory%20james%20jarvis%20congressional%20resolution&f=false (26.05. 2015)

[53] Francuska fregata La Vengance została zajęta przez HMS Seine 20 sierpnia 1800 roku. Ironią losu był fakt, że sam HMS Seine również rozpoczynał karierę we flocie francuskiej, jednak w 1798 roku na krótko po włączeniu do służby został zajęty przez Royal Navy i następnie zakupiony jako pryz przez rząd brytyjski i włączony do stanu posiadania Królewskiej Marynarki Wojennej, zob. szerzej: The Capture of La Vengeance, „Naval Chronicle", t. V, R 1801, s. 440 – 441; J.J. Colledge, B. Warlow, *Ships of the Royal Navy. The Coplete Record of All Fighting Ships of the Royal Navy form 15th Century to the Present*, Philadelphia – Newbury 2010, s. 309.

odbudowy grotmasztu okazały się bezskuteczne.[54] Nie wynikało to jednak z niechęci do udzielenia pomocy ze strony władz brytyjskich. Wręcz przeciwnie, zarówno admirał Hyde Parker jak i wszyscy pozostali kapitanowie brytyjscy robili wszystko by udzielić załodze *USS Constellation* wszelkiej możliwej pomocy. Jednak pozyskanie drewna nadającego się do budowy okrętów na Karaibach było zadaniem bardzo trudnym jeżeli nie niemożliwym. Wobec tego Truxtun stanął przed ciężkim wyborem – czy wrócić przedwcześnie do Stanów Zjednoczonych czy też pozostać z nie w pełni sprawnym okrętem w Indiach Zachodnich. W drugim przypadku *USS Constellation* mógłby stać się łatwym celem dla wroga, straciwszy wiele ze swej szybkości i zwrotności. Dlatego też Truxtun zdecydował się powrócić do Ameryki, gdzie jak miał nadzieję naprawy zostałyby szybko przeprowadzone i mogłby wkrótce wrócić do swojej eskadry. Dowódca *Constellation* zwlekał jednak z decyzją. Dopiero 1 marca, zdecydował się opuścić Jamajkę, doprowadziwszy okręt, do jak to ujął *najlepszego stanu, jaki udało się uzyskać na wyspie*.[55] Nie był to jednak stan, umożliwiający spełnianie celów jakie postawiono przed załogą *USS Constellation* przed wyruszeniem w rejs. Wobec tego kapitan Truxtun, rozkazał obrać kurs na amerykańskie brzegi. By jednak nadać swemu powrotowi jak najbardziej efektywny wymiar, kapitan Truxtun zorganizował konwój dla amerykańskich statków wracających do ojczyzny.[56] Konwojowanie statków handlowych znacznie spowalniało jednak tempo rejsu. Dodatkowo kapitan musiał wspomagać dowódców konwojowanych jednostek zapasami jedzenia oraz wody, a także posyłać swoich cieśli by wspomagali ich załogi w przeprowadzaniu napraw. Mimo tych wszystkich niedogodności w połowie marca *USS Constellation* wraz z całym konwojem znalazł się na wybrzeży Stanów Zjednoczonych. 15 marca, by uprzedzić o swoim powrocie kapitan Truxtun wysłał *Conquest of Italy,* znajdujący się w konwoju jeden z pryzów jego eskadry, do Norfolk z listami dla Sekretarza Marynarki Wojennej.[57]

Sam zaś ze swym okrętem kontynuował rejs w kierunku Zatoki Chesapeake, do której dotarcie utrudniały mu nękające *Constellation* sztormy. 29 marca, *USS Constellation* znalazł się na Hampton Roads. Tam na kapitana Truxtuna, czekały rozkazy nakazujące mu po uregulowaniu wszystkich kwesti związanych z dotychczasowym okrętem, udanie się do

[54] Letter to Secretary of the Navy from Cpatian Thomas Truxtun w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t. 5, s. 209.
[55] *Tamże*, s. 210.
[56] Captian Thomas Truxtun's Journal U.S. Frigate Constellation (7 III 1800) [w:] *Tamże,* s. 282.
[57] Captian Thomas Truxtun's Journal U.S. Frigate Constellation (15 III 1800) [w:] *Tamże,* s. 308.

Nowego Jorku i objęcie dowodzenia nad *USS President*.[58] Minęło jednak kilka tygodni nim do Norfolk przybył kapitan Alexander Murray by zastąpić kapitana Truxtuna przy dowodzeniu *USS Constellation*.[59] Jako, że kapitan Truxtun był najstarszym rangą oficerem, przebywającym ówcześnie w Stanach Zjednoczonych[60], Sekretarz Stoddert poprosił go o zorganizowanie sądu wojennego w sprawie rzekomej próby buntu na pokładzie *USS Congress*.[61] Pierwszy z całej serii sądów wojennych w sprawie marynarzy z *USS Congress*, odbył się 13 kwietnia 1800 roku. Na przewodniczącego składu sędziowskiego Truxtun wyznaczył kapitana Samuela Barrona. Zebrani oficerowie, uznali podsądnego – Patricka Browna, winnym obu stawianych mu zarzutów w postaci, uderzenia oficera oraz bójek z innymi marynarzami i skazali go na 48 batów z użyciem kota o 9. ogonach. Karę wykonano następnego dnia, gdy tylko wyrok został potwierdzony przez kapitana Thomasa Truxtuna.[62]

Kapitan Truxtun poza nieprzyjemnymi obowiązkami związanymi z przewodniczeniem sądom wojennym, miał również chwile radości. 11 kwietnia 1800 roku, w Nowym Jorku został zwodowany okręt na którym kapitan Truxtun miał objąć dowodzenie – *USS President.*[63] Jak jednak zwykle w takich przypadkach bywało od chwili zwodowania do momentu wyjścia w morze musiało minąć wiele czasu. Mimo to, dla kapitana Truxtuna chwila w, której ujrzał swój nowy okręt była przełomem w życiu. *USS President*, był fregatą 44. działową, większą i szybszą niż *USS Constellation*, chociaż mniej zwrotną. Dlatego też kapitan mógł poczuć, że władze doceniły usługi jakie oddał swej ojczyźnie. W swym samozadowoleniu kapitan Truxtun posunął się jednak za daleko. Zbyt szeroko zinterpretował otrzymane z Departamentu Marynarki Wojennej rozkazy, uznające go za najstarszego rangą oficera Marynarki przebywającego wówczas w Stanach Zjednoczonych i rozkazał kapitanowi Alexandrowi Murrayowi, nowemu dowódcy *USS Constellation* wypłynąć na Karaiby nie czekając na instrukcje od Sekretarza Stodderta. Decyzja Truxtuna spowodowała wiele negatywnych konsekwencji. Departament Marynarki Wojennej próbował ratować sytuację wysyłając w ślad za fregatą łodzie

[58] Letter to Captian Thomas Truxtun from Secretary of the Navy [w:] *Tamże*, s. 358.
[59] Letter to Captain Thomas Truxtun from Secretary of the Navy[w:] *Tamże*, s. 428.
[60] Kapitan Barry przebywał wówczas z misją we Francji, natomiast kapitan Talbot, pozostawał na Karaibach, gdzie dowodził eskadrą Santo Domingo, zob. powyższe podrozdziały.
[61] Letter to Captian Thomas Truxtun from Secretary of the Navy (15 IV 1800) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t. 5, s. 419.
[62] Sentence of the Court in Case of Patrick Brown (13 IV 1800) [w:] *Tamże*, s. 400.
[63] The Launch of the U.S. Frigate President and a description of her figure head [w:] *Tamże*, s. 405 – 407.

pilotowe z wezwaniem do powrotu.[64] Żadne z nich nie zdołała jednak dotrzeć na czas do załogi *USS Contellation*.

Nieszczęsny USS Congress

Wyrok w sprawie Patricka Browna, zgodnie z życzeniem Sekretarza Marynarki, miała zakończyć serię niepowodzeń związanych z *USS Congress* i otworzyć nowy rozdział w historii tego okrętu. Tak się jednak nie stało. 24 kwietnia, doszło do kłótni między dwiema Midshipmanami z *USS Congress* – Johnem Duboise i Samuelem W. Cushingiem. Jeden z nich poczuł się na tyle znieważony, że wyzwał drugiego na pojedynek, który odbył się następnego dnia. [65] W jego wyniku jeden z pojedynkowiczów śmiertelnie ranił drugiego w szyję, a pan Strother z Marines, który zgodził się zostać sekundantem, został zwolniony ze służby.[66] Działanie obu chłopców godziło w stanowczy zakaz pojedynków, który obowiązywał w amerykańskiej Marynarce Wojennej od czasu jej powstania. To, że nie wyciągnięto wobec nich żadnych konsekwencji, mogło wynikać jedynie z faktu, że dzień wcześniej rozpoczął się proces kapitana Jamesa Severa oskarżonego o zaniedbania w wyniku, których doszło do poważnego uszkodzenia okrętu, a także o dopuszczenie do rażących naruszeń dyscypliny. W trakcie przesłuchać okazało się, że wbrew temu co kapitan Sever napisał w raporcie dla Sekretarza Marynarki Wojennej, nie konsultował się z oficerami *USS Congress* w sprawie podjęcia kroków dla zabezpieczenia masztów przed uszkodzeniem w trakcie nieszczęsnego rejsu na Jawę. Kiedy zaś oficerowie z porucznikiem Cordisem na czele zgłosili się do kapitana zalecając podjecie kroków w celu ratowania okrętu, Sever zignorował ich sugestie. Pomimo tych ewidentnych dowodów zaniedbań jakich dopuścił się kapitan James Sever, skład sędziowski pod przewodnictwem kapitana Thomasa Truxtuna, opierając się na ekspertyzach stwierdzających wady konstrukcyjne masztów, uznał iż nie zaistniały dostateczne podstawy dla aresztowania kapitana Jamesa Severa i odsunięcia go od obowiązków.[67]

---

[64] Letter to Captian Alexnader Murray from Secretary of the Navy (24 V 1800) [w:] *Tamże*, s. 556.
[65] W żadnym ze zbadanych źródeł nie znalazłam wzmianki wyjaśniającej, który z chłopców wyzwał drugiego na pojedynek, ani jaka zniewaga posłużyła za pretekst dla rzucenia wyzwania. Odnośnie zagadnienia pojedynków i prawnego zakazu tej formy „rozstrzygania" sporów w U.S. Navy zob. szerzej: L.C. Reimann, *Famous Americal Duels with Some Account of the Causes That Led to Them*, Cleveland 2017, s. 7 – 32.
[66] Letter to Major Commandant W. W. Burrows, U.S. M.C. from Second Lieutenant Samuel Llewelin, U.S.M.C. (25 IV 1800) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t. 5, s. 450.
[67] Court of inquiry as to Cause of the Loss of the Masts of the U. S. Frigate Congress, Captain James Sever [w:] *Tamże*, s. 451 – 456.

Sekretarz Marynarki Wojennej zdawał sobie jednak sprawę, że załoga *USS Congress*, mogła nie zaakceptować wyroku, zwłaszcza w sytuacji gdy już wcześniej pozostawała ze swym dowódcą w stanie otwartego konfliktu. Dlatego też Stoddert wspólnie z kapitanem Truxtunem zdecydował, o przeniesieniu większości marynarzy z *USS Congress* na *USS Chesapeake*, natomiast oficerowie mieli być sukcesywnie przesuwani do obowiązków na innych okrętach.[68] Zastosowane rozwiązania na pewien czas załagodziły sytuację na pokładzie *USS Congress*, nikt jednak nawet nie mógł przypuszcza jak bardzo krótki miał to być czas. 15 maja zwołany został kolejny sąd wojenny w sprawie okrętu kapitana Jamesa Severa. Tym jednak razem na ławie oskarżonych zasiadł nie sam dowódcą, ale oskarżeni o próbę buntu członkowie jego załogi. Byli to: Ansel Robinson oraz John Carter oskarżeni o przewodzenie próbie buntu, a także Andrew Robb, William Brown, John Davis, Benjamin Davis oraz John Wilson oskarżeni o uczestnictwo w próbie buntu. Wszyscy oskarżeni poza Benjaminem Davisem, zostali uznani za winnych. Ansel Robinson, Andrew Robb, William Brown, John Davis oraz John Wilson zostali skazani na karę 72 batów na gołe plecy z użyciem kota o 9. ogonach. Pozostałych zaś oskarżonych skazano na karę aresztu.[69] Wyrok wykonano następnego dnia. Wszyscy poddani karze, zostali następnie usunięci ze służby, część z nich ze względu na niezdolność do służby, będącą efektem wykonania wyroku.[70] Trudno się jednak dziwić takiemu rozwojowi wypadków, zadziwiać mógł jedynie fakt, że skazani przeżyli wykonanie wyroku na nich wydanego.[71] Próbą przeprowadzenia buntu podjęta przez część członków załogi, ostatecznie uświadomiła kapitanowi, że powinien był na nowo ułożyć relacje ze swoimi ludźmi. 22 maja 1800 roku, kapitan Sever wydał *Zasady i regulacje, obowiązujące na pokładzie USS Congress*, wyłuszczając w nich reguły, które miały obowiązywać wszystkich członków załogi, a których naruszenie spotka się miło z surową i nieuchronną karą. Dokument regulował jednak przede wszystkim zasady zachowania

[68] Letter to Secretary of the Navy from Captian Thomas Truxtun (27 IV 1800) [w:] *Tamże*, s. 451 – 452.
[69] Sentence of Court Matrial in the case of the Mutineers on board U.S.S. Congress [w:] *Tamże*, s. 520 – 521.
[70] Muster Roll of USS Congress[w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War Beteen …*, t. 6, s. 14 – 27.
[71] O karach w U.S. Navy zob. szerzej: Winthrop W., *Military Laws and Precedens*, t.2, Beard Books 2000; An Act for Government of the Navy of the United States [in:] *Laws of the United States in Relation to the Navy and Marine Corps; To the Close of the Second Session of the Twenty – Sixth Congress Together With the Acts and Resolutions of Congress, Grnating Medals, Swords, and Votes of Thanks, or Having Reference to Special Objects: Also, Private Acts for the Relief nad Individuals, Alphabetically Arranged; And a Table of Appropriation and Expeditures, for the Naval Service, From 1791 to 1840, Both Years Inclusive*, Washington 1841

oficerów, podoficerów i członków załogi wobec siebie nawzajem.[72] W założeniu kapitan, tak drobiazgowe uregulowanie tych aspektów życia, które na innych okrętach podlegały spontanicznej zwyczajowej regulacji, miało doprowadzić do ostatecznego uspokojenia nastrojów i zapobiec podobnym incydentom na przyszłość. Moim zdaniem jednak, do uspokojenia sytuacji na *USS Congress* w znacznie większym stopniu przyczyniło się wzmiankowane już przeniesienie większej części dotychczasowej załogi na *USS Chesapeake* i zwerbowanie w ich miejsce nowych marynarzy. Byłoby jednak naiwnością zakładać, że nowo zwerbowani ludzie, nie słyszeli plotek o konflikcie kapitana z poprzednią załogą i nie wyciągali z nich własnych wniosków.

USS Warren – okręt widmo i klątwa hawańskiej pozycji

Poza dwiema szerzej opisanymi eskadrami, na Karaibach funkcjonowała na początku 1800 roku, również niewielka formacja operująca w okolicy Kuby. W jej skład wchodziły jedynie dwa okręty – *USS Ganges* i *USS Warren*. Zadaniem tych okrętów miała być ochrona amerykańskich statków handlowych pływających na Kubę.[73] Ten stan rzeczy utrzymywał się do maja 1800 roku, kiedy to *USS Ganges* powrócił na wybrzeże Stanów Zjednoczonych, a *USS Warren* pozostał jedynym okrętem amerykańskim w pobliżu hiszpańskiej kolonii. Sekretarza Marynarki Wojennej niepokoił taki obrót wypadków, uważał on bowiem, że jeden okręt to było stanowczo za mało by zapewnić amerykańskim statkom handlowym ochronę, zwłaszcza w kontekście niejednoznacznej postawy hiszpańskich władz kolonialnych[74]. Dlatego też gdy tylko na *USS Ganges* zaciągnięto nową załogę i ukończono naprawy okrętu, Sekretarz Stoddert rozkazał porucznikowi Mullowny zebrać wszystkie statki handlowe płynące do Hawany i na Santo Domingo, których kapitanowie wyrażali chęć skorzystania z konwoju i wyruszyć wraz z nimi na Karaiby. Po odkonwojowaniu zaś statków do miejsc przeznaczanie dowódca *USS Ganges* miał powrócić na swoją uprzednią pozycję w okolicy Hawany i objąć pieczę nad

[72] Rules and Regulations to be observed on board U.S. Friagte Congress [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War* ..., t. 5, s. 546 – 550.
[73] Journal of Lieutenant John Mullowny, USS Ganges (20 IV 1800) [w:] *Tamże*, s. 431.
[74] Przez cały okres wojen napoleońskich Hiszpania stosunkowo często zmieniał stronę, z którą pozostawała w sojuszu, raz wchodząc w skład koalicji antyfrancuskich, jak miało to miejsce przed zawarciem w 1795 roku pokoju w Bazylei, innym razem zaś pozostając w sojuszu z Francją, lub zachowując pozorną neutralność. Kubańska administracja kolonialna w okresie quasi – wojny amerykańsko francuskiej zdecydowanie, choć nie oficjalnie sprzyjała Francuzom, oficjalnie zaś nie angażowała się w konflikt po żadnej ze stron, zob. szerzej: M.T. de Lara, J.V. Baruque, A.D. Ortiz, *Historia Hiszpanii*, tł. Sz. Jedrusiak, Kraków 1997, s. 348- 352.

bezpieczeństwem amerykańskiego handlu w tamtym rejonie świata. Jednocześnie Sekretarz obiecywał w ciągu kilku tygodni przysłać kolejny okręt, którego zadaniem miało być wspieranie porucznika Mullowny w realizacji tego zadania. *USS Warren* zaś, który pozostawał na tej pozycji od kilku miesięcy, miał po przybyciu *USS Ganges* wrócić do Stanów Zjednoczonych, gdzie jego załoga miała zostać opłacona i zwolniona.[75] Swój pierwszy znaczący sukces eskadra na Kubie zawdzięczała okrętowi *USS Norfolk*, który choć formalnie nie wchodził w skład formacji, to pod koniec marca 1800 roku przybył do Hawany z depeszami. W drodze powrotnej u brzegów Florydy załoga *USS Norfolk,* po krótkiej wymianie ognia zajęła francuski okręt kaperski *Beauty*.

Jak wspominał naoczny świadek tego wydarzenia salwy burtowe z Norfolk niemal rozniosły Beauty na strzępy, roztrzaskując jego poszycie, łamiąc drzewce i rozrywając płótna żagli.[76] Wyczyn młodszego kapitana Bainbridge'a i jego załogi spotkał się z aprobatą amerykańskich kupców, którym kaprzy z *Beauty* wyrządzili wiele szkód. Być może to właśnie to zdarzenie przyczyniło się do awansu porucznika Bainbridge'a, który w połowie maja przekazał dowodzenie nad Norfolk porucznikowi Calvertowi, sam zaś objął dowodzenie nad *USS George Washington*, okrętem, który mimo wcześniejszych planów nie miał zostać sprzedany, a udać się do Trypolisu z ładunkiem złożonym z „podarunków" dla tamtejszego władcy.[77]

Chociaż załodze *USS Norfolk* udało się zająć w pobliżu Kuby francuską jednostkę kaperską, a kapitan tego okrętu raportował, że francuscy kaprzy stanowili poważny problem w tym rejonie, dowódcy okrętów pełniących stałą służbę w okolicy zdawali się go nie dostrzegać. W anonimowym liście wysłanym z pokładu *USS Waren,* a napisanym 22 kwietnia 1800 roku, można było przeczytać: *Nie widzieliśmy nic poza pasami (bandera USA) i czasem Krzyżem Św. Jerzego i jesteśmy przekonani, że nie ma francuskich jednostek po północnej stronie wyspy*.[78] Wobec rzekomego braku zagrożeń, kapitan Newman dowodzący *USS Warren*, częściej niż patrolowaniem wód wokół wsypy, zajmował się prowadzeniem na wpół legalnych interesów z amerykańskim konsulem w Hawanie i lokalnymi kupcami. Nowe zadanie jakie kapitan postawił przed swoją załogą

[75] Letter to Lieutenant John Mullowny from Secretary of the Navy (24 V 1800) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t. 5, s. 558.
[76] Concerning encounter between U.S. Brig Norfolk and pirate schooner Beauty [w:] *Tamże*, s. 240.
[77] Letter to Captian William Bainbridge from Secretary fo the navy (25 VI 1800) [w:] *Tamże*, s. 81.
[78] Letter wiritten on board USS Warren, concerning her cruise, while on Havana station (22 IV 1800) [w:] *Tamże*, s. 370.

wymagało częstych wizyt w porcie, co wkrótce zaowocowało pojawieniem się pierwszych przypadków żółtej febry, a także coraz częstszymi naruszeniami dyscypliny. W dzienniku pokładowym, niemal codziennie poczynając od 20 kwietnia, pojawiały się wzmianki o niesubordynacji marynarzy, pijaństwie i samowolnym korzystaniu z okrętowych zapasów alkoholu, czy wreszcie o przypadkach spania na wachcie, porzucenia broni i lekceważeniu poleceń oficerów.[79] 22 maja 1800 roku, wydawało się, że załoga *USS Warren* mogła zostać wyrwana ze stagnacji i niesubordynacji w której trwała.

Około godziny 13.00 na horyzoncie pojawiła się grupa trzech kanonierek. Kapitan rozkazał wywieszenie amerykańskiej bandery i rozpoczęcie pogoni. Jednak kiedy załogi ściganych jednostek zmieniły kurs i zaczęły uciekać w stronę brzegu, kapitan stracił zainteresowanie pogonią i rozkazał jej zakończenie.[80] Pod koniec czerwca przypadków febry odnotowywano coraz więcej, podobnie jak przypadków niesubordynacji, pijaństwa czy ataków na oficerów. Sytuacja na pokładzie zaczęła robić się bardzo niekorzystna. Z dnia na dzień coraz więcej marynarzy było niezdolnych do wykonywania obowiązków z powodu chorób tropikalnych. 29 czerwca na okręcie podjęto działania w celu zapobieżenia dalszemu rozprzestrzenianiu się epidemii. Wszystkie sprzęty zostały odkażone z użyciem octu i alkoholu, wyczyszczono ładownie, a do wody dolano większą ilość soku z limonki.[81] Niestety na podobne działania było już za późno. Następnego dnia ludzie zaczęli umierać. Pierwszą ofiarą febry stał się dowódca oddziału Marines porucznik Henry A. Williams, a liczba osób niezdolnych do wykonywania obowiązków zbliżyła się do 30.[82] Następnego dnia zmarły kolejne 3 osoby, a w kolejnych wpisach w dzienniku pokładowym próżno było szukać kart, na których nie wymieniono by przynajmniej dwóch śmiertelnych ofiar zarazy. I tak między 6 a 13 lipca , zmarli między innymi: sierżant Marines, pomocnik kapitana, pomocnik chirurga okrętowego, kwatermistrz oraz kilku marynarzy i Marines. 13 lipca kapitan Newman podjął decyzję o wysłaniu chorych do szpitala na lądzie i przeprowadzaniu kolejnego odkażenia okrętu.[83] Chorych przybywało jednak z dnia na

[79] Log book of Sailing Master Jospeh Whitmore, USS Warren, Timothy Newman (4 V 1800) [w:] *Tamże*, s. 479.
[80] Log book of Sailing Master Jospeh Whitmore, USS Warren, Timothy Newman (22 V 1800) [w:] *Tamże* s. 551.
[81] Log book of Sailing Master Jospeh Whitmore, USS Warren, Timothy Newman (29 VI 1800) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t. 6, s. 97.
[82] Log book of Sailing Master Jospeh Whitmore, USS Warren, Timothy Newman (1 VII 1800) [w:] *Tamże*, s. 103.
[83] Log book of Sailing Master Jospeh Whitmore, USS Warren, Timothy Newman (13 VII 1800) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t. 5, s. 148.

dzień. 22 lipca, po konsultacjach z oficerami Newman zdecydował, że jedynym rozwiązaniem wobec topniejącego w oczach stanu osobowego załogi był powrót do Stanów Zjednoczonych.[84] Nic nie było już jednak w stanie powstrzymać epidemii.

Podobne problemy, miał drugi z okrętów, które pełniły służbę na pozycji w pobliżu Kuby – *USS Ganges*, porucznika Johna Mullowny. W odróżnieniu jednak od Newmana, Mullowny zdecydował się na szybki powrót do Stanów Zjednoczonych, gdzie dotarł 13 września 1800 roku. Sekretarz Marynarki Wojennej, nie krył niezadowolenia z zaistniałej sytuacji, jako że w Hawanie pozostał tylko jeden okręt amerykański. Niemniej jednak decyzję o powrocie do ojczyzny, zanim epidemia zdoła rozprzestrzenić się w stopniu zagrażającym bezpieczeństwu okrętu, uznał za słuszną. Sekretarzowi zależało jednak, by *USS Ganges* jak najszybciej ponownie wyszedł w morze, co z kolei nie było możliwe ze względu na restrykcyjne przepisy zdrowotne stanu Delaware.[85] Gdy tylko władze miasta Newcastle dowiedziały się o stanie marynarzy na pokładzie *USS Ganges*, na pokład okrętu przybył oficer Komisji Zdrowia, przekazując rozkaz nałożenie na załogę i jednostkę kwarantanny, która miała trwać do 1 października.[86] Warto podkreślić, że nakładanie kwarantanny na okręty i statki wracające z rejonów świata, w których występowanie chorób zakaźny miało charakter powszechny, było procedurą rutynową. W przypadku jednak, gdy na okręcie, który kotwiczył w danym porcie, nie było przypadków zachorowań, kwarantanna szybko się kończyła. Inaczej wyglądała sytuacja, gdy chorych na pokładzie było wielu, a po zawinięciu do portu pojawiały się nowe przypadki zachorowań. W tym drugim przypadku, dowódca nie mógł liczyć na szybkie zakończenie procedur izb czy komisji zdrowotnych i musiał liczyć się z poważnym opóźnieniem ponownego wyjścia w morze.

Tymczasem pomimo pierwotnej determinacji kapitana Newmana, *USS Warren* nadal pozostawał w Indiach Zachodnich, a jego sytuacja z dnia na dzień stawała się coraz gorsza. 2 sierpnia 1800 roku, zmagającego się z wszelkimi możliwymi trudnościami kapitana, dotknęła osobista tragedia. Po krótkiej, trwającej zaledwie kilka dni chorobie, zmarł midshipman John Newman, pierworodny syn dowódcy i dziecko, w którym pokładał

[84] Log book of Sailing Master Jospeh Whitmore, USS Warren, Timothy Newman (22 VI 1800) [w:] *Tamże*, s. 170.
[85] Letter to Lieutennat John Mullowny from Secretary of the Navy (13 IX 1800) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t. 6, s. 347.
[86] Journal of Lieutenant John Mullowny, USS Ganges (16 IX 1800) [w:] *Tamże*, s. 356.

on największe nadzieje.[87] Jak relacjonował lekarz pokładowy zdarzenie to pogrążyło kapitana w bezdennej rozpaczy i otępieniu, a oficerowie obawiali się o to czy był on zdolny do dalszego kierowania okrętem. Sił wystarczyło mu jedynie na podjęcie ostatecznej i nieodwołalnej decyzji o opuszczeniu pozycji i wyruszeniu w kierunku rodzimych wybrzeży. Niedługo potem sam zachorował. Ostatnie tygodnie, a zwłaszcza śmierć syna, bardzo wyniszczyły organizm kapitana, który jak relacjonowali członkowie jego załogi, stracił chęć do życia i nie walczył z chorobą. Zmarł o godzinie 15.00, w dniu 15 sierpnia. Załoga nie zdecydował się powierzyć jego ciała morzu. Zawrócono do Hawany i pochowano dowódcę w jednym z tamtejszych kościołów, z wszelkimi możliwymi honorami.[88] Tymczasem dowodzenie nad okrętem przejął pierwszy oficer, porucznik Joseph Strout. Porucznik mimo swego stosunkowo młodego wieku i krótkiego doświadczenia, poradził sobie z zadaniami, którym nie podołał jego zmarły poprzednik. Udało mu się wygrać walkę z epidemią na pokładzie i przywrócić dyscyplinę, tak, że pod datą 23 sierpnia, Joseph Whintrope, mógł tryumfalnie odnotować w dzienniku pokładowym: *Spokój. Tylko jeden chory na pokładzie, ale ten człowiek choruje od dłuższego czasu*.[89] Strout, był również zdeterminowany, by jak najszybciej wrócić Stanów Zjednoczonych i zapewne, to w dużej mierze jego determinacja, doprowadziła do tego, że 30 sierpnia, człowiek pełniący wachtę na topie mógł obwieścić reszcie załogi, że oto ujrzał Latarnię Morską w Charleston.[90]

Sekretarz Marynarki Wojennej wieści o powrocie *USS Warren* otrzymał w połowie września, w czasie kiedy miał już bardzo szeroką wiedze, na temat półlegalnych działań prowadzonych przez kapitana Newmana wraz z kubańskim konsulem, a zwłaszcza wyprawie do Vera Cruz i rzekomych wymuszeniach, których się tam dopuszczono. Co znamienne, Sekretarza irytował fakt, że jak to ujął, kapitan Newman uciekł w śmierć przed sprawiedliwością, był jednak zdecydowany przeprowadzić drobiazgowe śledztwo w tej sprawie.[91] W liście od Prezydenta do Sekretarza Marynarki, również pojawiła się bardzo obszerna wzmianka na temat. Prezydent narzekał na całkowity brak dyscypliny, który

[87]Log book of Sailing Master Jospeh Whitmore, USS Warren, Timothy Newman (2 VIII 1800) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t. 5, s. 221.
[88] Log book of Sailing Master Jospeh Whitmore, USS Warren, Timothy Newman (15 VIII 1800) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War,* t. 6, s. 259.
[89] Log book of Sailing Master Jospeh Whitmore, USS Warren, Lieut. Joseph Strout (23 VIII 1800) [w:] *Tamże*, s. 280
[90] Log book of Sailing Master Jospeh Whitmore, USS Warren, Lieut. Joseph Strout (30 VIII 1800) [w:] *Tamże*, s. 307.
[91] Letter to Stephen Higginson and Co. from Secretary of the Navy (27 IX 1800) [w:] *Tamże*, s. 385.

panował na pokładzie *USS Warren*. Z informacji, które Adams otrzymał z jak zaznaczał, pewnych źródeł, wynikało, że marynarzom z okrętu Newmana zezwalano na udawanie się w porcie do domów publicznych, a niektórzy z nich bez wyciągnięcia wobec nich żadnych konsekwencji, pozostawali tam przez całą noc. Stoddert nie bez pewnej dozy złośliwości podkreślił również fakt, że Newman otrzymał dowodzenie jako krewny pułkownika Timothy'ego Pickering, a jak się okazało więzy pokrewieństwa ze znanym bohaterem to zbyt mało by odziedziczyć te same cechy.[92] Mimo gwałtownych uczuć targających zwierzchnikiem Marynarki Wojennej, nie stracił on z pola widzenia celu najważniejszego, jakim było przygotowanie *USS Warren*, do ponownego wyjścia w morze, już pod nowym dowództwem i z nową załogą. Po odbyciu kwarantanny, która ze względu na rozmiary zniszczeń jakie poczyniła choroba na pokładzie, trwała ponad 3 tygodnie, dowodzenie nad okrętem powierzono Jamesowi Barronowi, młodszemu bratu dowódcy *USS Chesapeake* i protegowanemu kapitana Thomasa Truxtuna.

Zanim jednak *USS Warren* mógłby wypłynąć musiały upłynąć tygodnie, tymczasem jak zauważał Stoddert w liście do George'a Harrisona, Agent Marynarki Wojennej w Filadelfii, pozycja w pobliżu Kuby, została całkowicie opuszczona przez amerykańskie okręty, dlatego też koniecznym było wysłanie tam jak najszybciej chociaż jednej jednostki. Wybór Sekretarza podyktowany był przede wszystkim względami praktycznymi, jedynym okrętem gotowym ówcześnie do wypłynięcia był *USS Delaware*. Stoddert nakazał więc Georgowi Harrisonowi jak najszybciej przeprowadzić ostateczne prace przygotowawcze i stwierdzał, że nie wyobrażał sobie żadnego powodu, który mógłby powstrzymać okręt przed wypłynięciem dłużej niż 2 dni.[93] Kiedy po upływie tygodnia, *USS Delaware* nadal pozostawał w porcie, Sekretarz Stoddert, zdecydował się interweniować. Napisał do dowódcy okrętu Jamesa Spotswooda, stawiając ultimatum, albo zgodnie z rozkazami młodszy kapitan natychmiast wyszedłby w morze i objął wyznaczoną mu pozycję, albo zostałyby wyciągnięte wobec niego konsekwencje.[94]

Eskadra Gwadelupa – okres bierności

Tymczasem po przymusowym opuszczeniu Indii Zachodnich przez kapitana Thomasa Truxtuna z *USS Constellation*, dowodzenie nad eskadrą objął kapitan Richard Valentine

[92] Letter to Secretary of the Navy from President John Adams (25 IX 1800) [w:] *Tamże*, s. 381.
[93] Letter to George Harrison, Navy Agent at Philadelphia from Secretary of the Navy (10 X 1800) [w:] *Tamże*, s. 450.
[94] Letter to Master Commandant J. A. Spotswood from Secretary of the Navy (18 X 1800) [w:] *Tamże*, s. 481.

Morris z *USS Adams*. Nie było mu jednak dane cieszyć się nową funkcją zbyt długo, gdyż został zastąpiony przez kapitana Stephena Decatura Seniora z *USS Philadelphia*. Przygotowania do wypłynięcia zwodowanej 29 grudnia 1799 roku fregaty, rozpoczęto pod koniec lutego 1800 roku, a więc kiedy nie było jeszcze wiadomo, że kapitan Thomas Truxtun był zmuszony przedwcześnie zawrócić ku rodzimym brzegom. Po powrocie *USS Constellation*, Sekretarz Marynarki zdecydował o uczynieniu *USS Philiadephia* nowym okrętem flagowym eskadry, do czasu kiedy pracy przy nowym okręcie Truxtuna – *USS President* zostałyby ukończone i kapitan mógłby wrócić do Indii Zachodnich. 3 kwietnia 1800 roku, Benjamin Stoddert wysłał Decaturowi rozkaz wypłynięcia informując iż po dotarciu do St. Kitts, miał objąć dowodzenie nad eskadrą złożoną z: *USS Adams* kapitana R. V. Morrisa, *USS John Adams* kapitana George Crossa, *USS Merrimack* kapitana Mosesa Browna, *USS Connecticut* kapitana Mosesa Tryona, *USS Delaware* kapitana Bakera, *U.S.R.C. Eagle* kapitana Hugh Campbella, *USS Baltimore* porucznika Williama Cowpera, *USS Enterprize* porucznika Johna Shaw, *U.S.R.C. Pickering* porucznika Benjamina Hillara oraz *U.S.R.C. Scammel* porucznika Ferndala. Zadania, które postawiono przed nowym dowódcą nie różniły się od tych, które realizowali jego przeciwnicy. Niszczenie francuskich jednostek, ochrona amerykańskich statków handlowych przed Francuzami, czy zapewnianie wszelkiej pomocy będącym w potrzebie obywatelom Stanów Zjednoczonych. Jednocześnie kapitan Decatur wraz z podległymi mu kapitanami miał dbać o dobre relacje z przedstawicielami wszystkich tych narodów, z którymi Stany Zjednoczone pozostawały w stanie pokoju i dołożyć wszelkich starań by te relacje z nimi utrzymać.[95] Nie wiadomo niestety kiedy *USS Philadelphia* wypłynął, można było jednak zakładać, że nastąpiło to pod koniec kwietnia gdyż w połowie maja, okręt kapitana Decatura znajdował się już w Indiach Zachodnich. Jak się okazało jego obecność okazała się niezwykle potrzebna. Kapitan Richard Valentine Morris, dotychczas pełniący funkcję dowódcy eskadry, nie radził sobie z powierzonymi mu zdaniami, a dodatkowo nie informował o swoich poczynaniach Departamentu Marynarki Wojennej.[96] Ponadto kapitan Morris stracił dwa pryzy – *General Massena* oraz *L'Huereuse Recontre*. Oba okręty należały do francuskich kaprów i zostały zajęte przez jednostki z eskadry kapitana Morrisa, jednak podczas sztormu 24 kwietnia, zostały zepchnięte na brzeg przez fale i uszkodzone w takim stopniu,

[95] Letter to Captian Stephen Decatur Senior from Secretary of the Navy (3 IV 1800) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t. 5, s. 377 – 379.
[96] Letter to Captian Richard Valentine Morris from Secretary of the Navy (5 IV 1800) [w:] *Tamże*, s. 386.

ze nie nadawały się do wysłania do Stanów Zjednoczonych.[97] W związku z tymi zdarzeniami rodziły się co najmniej dwie wątpliwości. Po pierwsze dlaczego kapitan Morris nie zadbał o zabezpieczanie pryzów, tak by uniemożliwić ich uszkodzenie. Po drugie zaś jakie były przyczyny dla których kapitan nie zdecydował się wysłać pryzów do Stanów Zjednoczonych niezwłocznie po ich zajęciu. Na szczęście jednak dla Morrisa, nowy dowódca eskadry nie zadbał o zbadanie sprawy i żadne śledztwo w sprawie utraty pryzów nie zostało przeprowadzone. Możliwe też, że mimo problemów z przesyłem informacji nowy dowódca, jak i sam Sekretarz Marynarki byli ogólnie zadowoleni ze służby kapitana Morrisa. Mimo bowiem braku spektakularnych sukcesów, kapitan mógł poszczycić się odzyskaniem i zajęciem znacznej liczby statków handlowych i okrętów.[98]

Przybycie kapitana Decatur w niewielkim stopniu wpłynęło na sytuację eskadry. Nowy dowódca, który na kartach historii zapisał się przede wszystkim jako ojciec kapitana Stephena Decatura Juniora, przez pierwsze tygodnie swojej bytności w Indiach Zachodnich, nie uczynił nic co byłoby warte szerszej wzmianki. Patrolował wody wokół Gwadelupy, całkiem dobrze radził sobie z zarządzaniem podległymi mu jednostkami, żadne z tych działań nie mogło dorównać jednak temu co jako dowódca eskadry czynił kapitan Thomas Truxtun. W lipcu 1800 roku, wszystkie amerykańskie jednostki w Indiach Zachodnich otrzymały dodatkowe obowiązki. W związku z wydaniem „Ustawy zakazującej handlu niewolnikami”[99], dowódcy amerykańskich jednostek byli zobowiązani do kontrolowania jednostek handlowych pływających pod banderą Stanów Zjednoczonych i wyciągania konsekwencji wobec tych, którzy do zakazu się nie dostosowali. W podobnym czasie Sekretarz Marynarki Wojennej wydał również wytyczne dotyczące procesu dochodzenia wynagrodzenia za odzyskane z rąk Francuzów jednostki od ich właścicieli. Zgodnie z nowym prawem by uniknąć długotrwałej i pracochłonnej procedury, dowódcy okrętów wojennych mieli w pierwszej kolejności próbować dojść do porozumienia z kapitanami odzyskanych jednostek co do wysokości i sposobu zapłaty nagrody. Dopiero gdyby ten sposób zawiódł załogi powinny dochodzić swych należności na drodze sądowej.[100]

---

[97] Letter from Captian Richard Valentine Morris to Secretary of the Navy (24 IV 1800), t. V, s. 443., “The Daily Advertiser”, nr 4, 28 V 1800.
[98] Lista pryzów [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …,* t. 5, s. 563.
[99] Act prohibiting slave trade, zob. szerzej: http://abolition.nypl.org/print/us_constitution/ (29.05. 2015)
[100] Letter to Captian Stephen Decatur Senior or the Commanding Officer on the Gwadelupe Station from Secretary of the Navy (26 VI 1800) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t. 6, s. 182.

30 lipca, Sekretarz Marynarki Wojennej napisał do Decatura kolejny list, w którym informował go, że w ciągu kilku tygodni do jego eskadry miał dołączyć kapitan Truxtun ze swoim nowym okrętem *USS President*. Po jego przybyciu Decatur miał przekazać mu dowodzenie nad eskadrą. Zaistniałe przetasowanie personalne nie było jednak związane z dotychczasowym postępowaniem zastępowanego dowódcy eskadry. Wynikało po prostu z faktu, że Truxtun zajmował wyższe miejsce na liście kapitanów niż Decatur. Nie zmieniało to jednak faktu, że Sekretarz Stoddert był niewątpliwie zadowolony ze zmiany i wiele sobie po niej obiecywał.[101]

Warto jednak zaznaczyć, że o ile sam Decatur nie odniósł znacznych sukcesów, to tego samego nie można powiedzieć, o okrętach z jego eskadry. Na kilka dni przed przywołanym powyżej listem Sekretarza Marynarki Wojennej, *USS Experiment* dowodzony przez porucznika Johna Show po trwającej blisko godzinę (2 szklanki) starciu zajął francuską jednostkę kaperską *La Flamebeau*. Oba okręty dysponowała 12 działami, jednak Francuzi mieli liczniejszą załogę (stosunek 70 do 90). Trudno się więc dziwić, że porucznik Shaw z dumą donosił iż poza dwoma lekko rannymi nie odniósł żadnych strat, podczas gdy Francuzi mieli 4 zabitych i 29 rannych.[102] Dodatkowo jak później donosiła prasa, pryz wzięty przez porucznika Shawa, był szczególnie wartościowy, ze względu na znalezione na pokładzie kosztowności, które Francuzi zabrali z hiszpańskich statków.[103]

Pewnym sukcesem eskadry pod dowództwem Decatura było zorganizowanie ogromnego konwoju powierzonego pieczy załogi *USS Baltimore*, a złożonego ze 130 amerykańskich statków handlowych płynących do Stanów Zjednoczonych z Martyniki, Antigua, St. Kitts, St. Thomas. Zadaniem *USS Baltimore* było dostarczenie tych jednostek do szerokości geograficznej, którą uważano za bezpieczną (szer. 27 st. N, dł. 69 st. W.). Już sama ilość statków pod konwojem była imponująca. Mogła też zrodzić pytanie, czy jednostka gabarytów *USS Baltimore* była w stanie zapewnić bezpieczeństwo tak licznej flocie. Jak się jednak okazało okręt młodszy kapitan Williama Cowpera, nie tylko był w stanie zapewnić bezpieczeństwo tym jednostkom handlowym, ale wywiązał się z tego zadania nadspodziewanie dobrze. W czasie rejsu załoga *USS Baltimore* zajęła francuski 8. działowy okręt kaperki Brilliant Youth, francuski uzbrojony statek *L'Esperance* załadowany cukrem i statek wielorybniczy *L'Emmanue*l. Ludziom Cowpera udało się

[101] Letter to Captian Decatur Senior from Secretary of the Navy (30 VII 1800) [w:] *Tamże* 7, s. 201.
[102] Letter from Lieutenant John Shaw from USS Schooner Enterprizse (26 VII 1800) [w:] *Tamże*, s. 172.
[103] News Item concerning capture of French Privateer by U.S. Schooner Enterpise, Lieutenant John Shaw[w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War* ..., t. 5, Washington 1937, s. 172, "The Massachussetts Mercury", Boston, Mass., 26 VIII 1800.

także odzyskać dwa amerykańskie szkunery *Jolly Robin i Sea Flower*.[104] Nic więc dziwnego, że mimo formalnego zakazu publikowania informacji o znaczeniu państwowym w gazetach, informacja o konwoju przedostała się do prasy i była chętnie przedrukowywana w niemal każdym zakątku Stanów Zjednoczonych. Moim zdaniem jednak, William Cowper w swoim przedsięwzięciu miał bardzo dużo szczęścia, gdyż przy takiej ilości jednostek pod konwojem, jedna zsynchronizowana akcja kilku jednostek kaperskich, mogłaby obrócić sukces w ogromną klęskę.

USS Boston vs La Berceau – ostatnie wielkie zwycięstwo niewypowiedzianej wojny

21 sierpnia 1800 roku, rozkaz dołączenia do eskadry na pozycji Gwadelupa otrzymał kapitan George Little dowodzący fregatą *USS Boston*.[105] Przed dotarciem na pozycję, załoga amerykańskiego okrętu miała przeprowadzić krótki rejs patrolowy, w celu wykrycia 3 francuskich jednostek kaperskich mających bazę wypadową w Porto Rico, a o których pojawieniu się u wybrzeży amerykańskich od kilku tygodni krążyły plotki.[106] Kapitan Little i jego ludzie, nie napotkali co prawda żadnego ze wspomnianych kaprów, jednak po dotarciu na pozycję Gwadelupa, przyszło im się zmierzyć z przeciwnikiem znacznie groźniejszym. 12 października płynąc w rejs patrolowy do Cayenne, załoga *USS Boston* na szer. 22st. 50' N. napotkała francuską fregatę *La Berceau*[107], dowodzoną przez Andre Sensesa. Rozpoczęło się stracie[108]. Kapitan Little rozkazał oddać pełną salwę burtową do francuskiej jednostki, na co oni odpowiedzieli w ten sam sposób i wciągnęli na maszt francuską banderę. Kapitan Little wezwał ich do poddania się, jednak kapitan Sense odpowiedział: *nie po to wciągaliśmy banderę by zaraz ją opuszczać*.[109] Gdy rozgorzała bitwa, intendent Samuel Younga, podszedł do kapitana Little, prosząc o pozwolenie na opuszczenie swojego stanowiska i dołączenie do walczących. Kapitan wyraził zgodę. Kilka minut później Samuel Younga leżał na pokładzie obficie krwawiąc. Zniesiono go pod pokład, okazało się jednak, że chirurg okrętowy niewiele mógł dla niego zrobić. Zmarł

[104] Letter from person on board USS Baltimore, M.C. William Cowper (VIII 1800), "Connecticut Courant", Hartford Conn., 1 IX 1800.
[105] Letter to Captian George Corss from Secretary of the Navy (21 VIII 1800) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t. 6, s. 271.
[106] Letter to Captian George Coross from Secretary of the Navy (1 IX 1800) [w:] *Tamże*, s. 309.
[107] 24 działa – 22 długie francuskie 9 funtowki I 2 dwunastofuntówki - Log book of USS Boston, Captian George Little (14 X 1800) [w:] *Tamże*, s.. 458.
[108] Grafika ilustrująca starcie, zob. rysunek 6 Aneks.
[109] Log book of USS Boston, Captian George Little (12 X 1800) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t. 6, s. 457.

kilka godzin później.[110] Kiedy Intendent rozstawał się ze światem żywych, jego koledzy nie ustawali w wysiłkach oddając w kierunku Francuzów kolejne salwy, zarówno z dział jak i muszkietów. 24 minuty później, około wpół do szóstej wieczorem, takielunek na USS Boston został uszkodzony. Straty były na tyle poważne, że uniemożliwiały podejście do francuskiego okrętu, który wykorzystał moment by się oddalić, na odległość umożliwiającą celny i niszczycielski ostrzał. Kapitan Little nakazał by każdy członek załogi, który tylko był w stanie ruszył do naprawy takielunku. Rozkaz wykonano. Około godziny 21.00 stracie rozgorzało na nowo. O 22.20, celna salwa z USS Boston sprawiła, że stenga masztu głównego i maszt przedni na La Berceau osunęły się na pokład. Obserwując wrogie kule z niszczycielską siła wdzierające się miedzy załogę, słysząc nieludzkie wrzaski rannych i konających, kapitan Senes wydał rozkaz opuszczenia bandery. Stało się to na uderzenie serca przed tym, jak resztki masztu głównego i masz przedni na La Berceau osunęły się na pokład, dopełniając dzieła zniszczenia rozpoczętego przez wrogie kule.[111] Przez całe starcie kapitan Senes, zdawał sobie sprawę, że przewaga siły ognia znajdowała się po stornie USS Boston, dlatego też za wszelką cenę dążył do abordażu. Kapitan Little dobrze wyczuł jednak zamiary przeciwnika i rozkazał swym ludziom, utrzymywać odległość umożliwiającą prowadzenie morderczo celnego ostrzału, bez ryzyka, że wróg mógłby wedrzeć się na pokład.[112]

Kapitan Little zmartwiło tak poważne uszkodzenie pryzu, to uczucie nie mogło jednak stłumić radości z jego zajęcia i dumy z załogi. Kiedy wysłano załogę pryzową by objęła *La Berceau* w posiadanie, nadszedł czas na podliczenie strat. Zginęło 7 ludzi z załogi USS *Boston*, z czego 4 poniosło śmierć w czasie bitwy, 3 natomiast zmarło następnego dnia, w wyniku odniesionych ran. 8 ludzi zostało rannych, ich stan jednak szybko się poprawiał i kapitan mógł liczyć na ich szybki powrót do pełnej sprawności. W tej drugiej kategorii znalazł się miedzy innymi: John M. Hoswell z przestrzelonym nadgarstkiem. Niewiele można powiedzieć natomiast na temat strat, jakie ponieśli w starciu Francuzi. W związku z tym iż tuż przed poddaniem za burtę wyrzucona została większość dokumentów okrętu, ustalenie dokładnej liczby zabitych, rannych i zaginionych nastręczało pewnych trudności. Wiadomo było iż w chwili rozpoczęcia starcia na pokładzie *La Berceau* znajdowało się około 230 ludzi, po bitwie zaś wzięto do niewoli 197

[110] Letter to Secretary of the Navy from Captian George Little (12 X 1800) [w:] *Tamże*, s. 457.
[111] Log book of USS Boston, Captian George Little (13 X 1800) [w:] *Tamże,* s.. 457.
[112] M. A. Palmer, *Stoddert's War. Naval Operations durig the Quasi – War with France 1798 – 1801,* University of South Carolina Press 1987, s. 219.

jeńców, wśród których znajdowało się 18 rannych. Z prostej arytmetyki wynikałoby wiec, że poległy 33 osoby. Pewnych informacji na ten temat dostarczyła rzekoma wypowiedź kapitana Senesa z 14 października. Francuski dowódca w trakcie prywatnej rozmowy miał stwierdzić, że stracił 34 ludzi zabitych i 18 rannych.[113] Moim zdaniem, chociaż liczba ta wydawała się wiarygodna, wobec braku dokumentów, z którymi Amerykanie mogliby skonfrontować jego słowa, Senes mógł zaniżyć liczbę strat. Niestety brak dokumentów, nie pozwolił na potwierdzenie tego przypuszczenia. Jak już wspomniałam, kapitan Little był bardzo dumny z postawy, jaką jego załoga wykazała się w czasie starcia. Uczucie to wyraził w liście do Sekretarza Marynarki Wojennej pisząc: *jest dla mnie powodem do zadowolenia dodać, że oficerowie i załoga Boston, wykazali się odwagą i właściwą postawą w czasie starcia. Nie mogę jednak nie wspomnieć, że kapitan Senes dzielnie bronił swego okrętu, dopóki obrona była możliwa*.[114]

Tym samym młoda U.S. Navy zapisała na swoim koncie kolejny sukces. Oczywiście sukces, na miarę swoich rozmiarów i możliwości, pomimo to, właśnie dzięki niemu nazwisko kapitana George'a Little, na trwałe zapisało się na karatach historii U.S. Navy, podobnie jak wcześniej nazwisko kapitana Thomasa Truxtuna. Niestety, cieniem na chwalebne zwycięstwo rzuciły się skargi, jakie w kilka tygodni później, pod adresem załogi kapitana Little skierowali oficerowie z *La Berceau*, w tym szczególnie drugi oficer – porucznik Louis Marie Celement. Francuzi zarzucali amerykańskiej załodze, że w czasie kiedy byli jeńcami dopuszczono się wobec nich licznych kradzieży ich rzeczy prywatnych, oraz że wielokrotnie im grożono, a zdarzało się, że na groźbach nie poprzestawano.[115] Sekretarz Marynarki Wojennej, nie zamierzał jednak wierzyć Francuzom na słowo. W swoim liście do Little napisał: *Nie wątpię, że jest to pomówienie, gdyż zachowanie takie, nie byłoby godne amerykańskiego marynarza. (dlatego też) nie uznam tego za prawdę, dopóki nie otrzymam wyjaśnień od Ciebie*.[116] Pod koniec listopada 1800 roku, *USS Boston* wraz ze swoim pryzem dotarł do wybrzeży Stanów Zjednoczonych. Sekretarz Marynarki Wojennej wysłał kapitanowi George'owi Little list z gratulacjami, w którym napisał: *Już wcześniej było dobrze znane, że kapitan, oficerowie i załoga Boston potrzebują jedynie sposobności by przynieść zaszczyt sobie i swemu krajowi. Prezydent nakazuje mi przekazać*

[113] Log book of USS Boston, Captian George Little (14 X 1800) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t. 6, s. 458.
[114] Letter to Secretary of the Navy from Captian George Littla (12 X 1800) [w:] *Tamże*, s. 455.
[115] Declaration fo French Officers of French Corvette Le Bercau against Captian George Little, USS Boston[w:] *Tamże*, s. 458 – 460.
[116] Letter to Captian George Little from Secretary of the Navy (30 XII 1800) [w:] *Tamże*, s. 458.

Tobie, Twoim oficerom i ludziom jego gratulacje z powodu odniesionego sukcesu i jego szczere życzenia dalszej chwały.[117]

Kapitan Truxtun powraca …

Krótko po tym jak kapitan Little odniósł zwycięstwo nad Francuzami, ku Indiom Zachodnim, w celu objęcia dowodzenia na pozycji Gwadelupa wyruszył kapitan Thomas Truxtun na swym nowym okręcie – *USS President*. Płynął opętany jedną tylko myślą – dokończyć rozpoczętego w lutym dzieła i dokonać zajęcia *La Vengeance*. Wypływając Truxtun nie mógł wiedzieć, że francuski okręt w sierpniu 1800 roku stał się pryzem brytyjskiej fregaty. Miał za to inne wieści, które na nowo rozbudziły jego nadzieje. W pierwszej połowie września otrzymał list z Curracoa, w którym jeden z tamtejszych „szpiegów" informował, że kilka dni wcześniej około 4 września *La Vengeance* opuścił Curracoa, z nieliczną załogą liczącą tylko 165 osób, z których mniej niż połowa była marynarzami. Zgodnie z tą relacją, kapitan Pitot miał otrzymać wyraźny rozkaz, by pomścić zniewagi, których doznali od Amerykanów i użyć do tego wszelkich dostępnych środków.[118] Kapitan Truxtun, stanął więc w swoim mniemaniu, przed jedną z największych w życiu szans i postanowił ją wykorzystać. 23 września *USS President* dotarł do Indii Zachodnich, gdzie jego załoga napotkała fregaty *USS Philadelphia,* kapitana Decatura, który dotychczas dowodził eskadrą oraz *USS John Adams* kapitana Crossa. 29 września Truxtun oficjalnie przejął dowodzenie nad eskadrą.[119] Obejmując obowiązki komodor Truxtun musiał zmierzyć się z problemem francuskich sił, które zebrały się w Curracoa. Zgodnie z listem jednego z oficerów z *USS Patapsco*, który patrolował tamten rejon wraz z *USS Merrimack*, około 22 września wokół miasta Amsterdam w tej holenderskiej kolonii zgromadziły się siły francuskie w sile 16 okrętów, przewożących 1400 żołnierzy. Tuż przed zapadnięciem zmroku, wokół fortów zgromadziło się dodatkowo 15 jednostek kaperskich. Kapitan Geddes z *USS Patapsco,* ocenił siły przeciwnika i uznał, że nie dysponował dostatecznymi siłami by spróbować ataku na wroga. Rozkazał swoim ludziom oddalić się nieco i czekać na rozwój wydarzeń. W trakcie tego oczekiwania, załoga amerykańskiego okrętu napotkała brytyjską fregatę *HMS Nereida*, na której pokładzie przebywał amerykański konsul z Curracoa i gubernator

[117] Letter to Captain George Little from Secretary of the Navy (27 XI 1800) [w:] *Tamże,* s. 555.
[118] Letter to Captian Thomas Truxtun from David M. Clarkson, U.S. Agent at St. Kitts, concerning La Vengeance[w:] *Tamże*, s. 267.
[119] Letter to Lieutenant Charles Stewart from Captian Thomas Truxtun (29 IX 1800) [w:] *Tamże*, s. 391.

holenderskiej kolonii. Od konsula, Amerykanie dowiedzieli się, że Francuzi planowali nocą wziąć miasto szturmem, oraz, że w przystani przebywały liczne amerykańskie statki handlowe. Po konsultacji z dyplomatą i swoja załogą kapitan Geddes zdecydował się wpłynąć do przystani i tak długo jak będzie to możliwe, niweczyć francuskie próby dostania się do niej. Realizując ustalony plan, Amerykanie zaleźli się pod ostrzałem z dział w forcie, który był pod kontrolą Francuzów. W ich stronę wymierzony był również ogień z muszkietów i pistoletów strzelców ukrytych w oknach domów wzdłuż L'othra Banda. Wymiana ognia trwała całą noc. Rankiem 23 września, w obozie Francuzów można było zaobserwować pewne poruszenie i zapowiedź przygotowań do wycofania, nie spowodowało to jednak wstrzymania ognia. Około południa, z licznego początkowo oddziału pozostało jedynie około 80 osób, które nadal prowadziły wymianę ognia z Amerykanami, by jednak w końcu także ratować się ucieczką. Kapitan Geddes, obawiał się, że mógł to być podstęp dlatego też nakazał swoim ludziom pozostawać w gotowości. Tak minął im kolejny dzień. Rankiem 24 września, do przystani weszła fregata *HMS Nereide*, a jej załoga wywiesiła na forcie brytyjska flagę.[120] Kapitan Geddes mógł w końcu pozwolić swoim ludziom na odpoczynek i opatrzenie swoich ran. Poważniej ranne zostały tylko 2 osoby, co budziło dumę dowódcy *USS Patapsco*, zwłaszcza w kontekście strat francuskich, wynoszących 150 zabitych i rannych, w tym jednego oficera w stopniu generała. W większym stopniu niż załoga ucierpiał okręt, ostrzał uszkodził kadłub i żagle i zgodnie z pierwszymi oględzinami konieczne było pozostanie okrętu w porcie dla przeprowadzenia niektórych napraw.[121] Wkład, który włożyli Amerykanie w zajęcie miasta nie został doceniony przez Brytyjczyków. Krótko po jego zajęciu, dowodzący eskadrą brytyjską, zadecydował o nałożeniu całkowitego embarga na handel z kolonią, co doprowadziło do uwięzienie w porcie 14 amerykańskich statków handlowych. Embargo miało potrwać do czasu przybycia posiłków z Jamajki. Amerykański konsul w Curracoa, Benjamin Hammel Phillips, pragnąc uniknąć incydentów związanych z zajmowaniem przez brytyjskie okręty amerykańskich statków handlowych, za naruszanie embarga bądź

[120] Brytyjski atak na Curaçao był konsekwencją przeprowadzone na przełomie sierpnia i września 1800 roku. Trzon sił dzięki, którym francuski atak został odparty były jednostki amerykańskie, gdyż bytyjska fregata HMS Nereid walcząc w pojedynkę niewiele zdołałaby uczynić, dodatkowe zaś siły Jego Królewskiej Mości przybyły z Jamajki już po zakończonej walce. Podstawowym warunkiem kapitulacji i elementem zaprowadzania brytyjskiej kontroli nad wyspą było nałożenie całkowitego embarga. W historiografii przyjmuje się, że w sumie embargo zostało nałożone na 41 jednostek, z czego 7 nie zaś jak informował Philips 14, stanowiło własność Amerykanów, zob. szerzej: *Curaçao In the Age of Revolutions 1795 – 1800*, Ed. W. Klooster, G. Oostindie Leiden 2011, s. 57 – 75, 97 – 123.

[121] Letter from an Officer on board U.S. Sloop Patapsco to his friend in Philadelphia concerning conditions at Curacoa (24 IX 1800) ,"Connecticut Journal" (New Heaven, Conn,) 26 XI 1800

„handel podejrzanym towarem”[122] zaproponował dowódcy eskadry amerykańskiej na pozycji Gwadelupa, żeby dwie amerykańskie jednostki patrolowały wody od Bon Air do Avis i informowały kapitanów napotkanych jednostek o konsekwencjach naruszenia embarga.[123]

Jeżeli list Hammel Philipsa w ogóle dotarł do adresata, nie spotkał się z żadną reakcja z jego strony, o czym mógł świadczyć kolejny list konsula wysłany kilka miesięcy później i zaadresowany do wyższej instancji – samego Sekretarza Stanu. Philiphs informował w nim, że owszem kilka dni wcześniej (początek stycznia 1801) do Curracoa przybył *USS Experiment* porucznika Stewart, jednak żadnych innych posiłków nie otrzymał. Konsul podtrzymywał jednocześnie swoją prośbę o przysłanie dodatkowych sił amerykańskich do kolonii, informując, że odkąd kapitanowie amerykańskich statków handlowych zaczęli omijać Curracoa niepewni jaki los ich tam czekał, zaopatrzenie kolonii w żywność zaczęło pozostawiać wiele do życzenia.[124] Co moim zdaniem niezwykle znamienne, w brytyjskim raporcie informującym o zajęciu Curracoa, nie pojawiła się nawet pojedyncza wzmianka o udziale w rozgrywających się tam wydarzeniach Amerykanów, a „Naval Chronicle” zapisano, iż autorem zwycięstwa była pojedyncza fregata *HMS Nereid*. Stało się tak zapewne za sprawą głównodowodzącego sił brytyjskich w tym rejonie Admirała Sir Hyde Parkera, który był bardzo nieprzychylnie nastawiony do forsowanego przez rząd w Londynie zbliżenia z Amerykanami, choć nigdy nie okazał swej niechęci wprost, a wręcz przeciwnie po starciu z *La Vegneance* udzielił kapitanowi Truxtonowi wszelkiej możliwej pomocy. Jego postawa, nie spodobała się jednak następcy Henry’ego Addingtona na stanowisku premiera – Williamowi Pittowi, który odebrał mu dowodzenie nad flotą karaibska, przekazując je w ręce Admirała Lorda Seymoura. Zarówno Pitt, jak i Seymor gorąco popierali politykę zbliżenia ze Stanami Zjednoczonymi[125] i zapewne gdyby wydarzenia w Curracoa rozegrały się za ich kadencji, zadbaliby o odpowiednie uhonorowanie roli, jaką w wyzwoleniu z rąk francuskich odegrali ich amerykańscy „sojusznicy”, choć znając dalszy ciąg historii relacji amerykańsko – brytyjskich, można było powątpiewać w realność podobnego hipotetycznego rozwoju wypadków.

---

[122] Jak szeroko Brytjczycy definiowali pojęcie „podejrzanego towaru” opisano szerzej w rodziale I.
[123] Letter to Commander of the U.S. Squadron Guadelupe from B. H. Philips, U.S. Consul at Curacoa (10 X 1800) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t. 6, s. 451.
[124] Letter to Secretary of the State from Benjamin H. Philips, U.S. Consul at Curacoa (12 I 1800) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t. 7, s. 84.
[125] M. A. Palmer, *Dz. Cyt.*7, s. 200.

Pod koniec września kapitan Truxtun musiał podjąć trudną decyzję. Siły, którymi dysponował, jak wielokrotnie wspominałam, trudno było nazwać imponującymi wobec czego utrata każdego okrętu była przez niego boleśnie odczuwana. Jednak w przypadku *USS Baltimore*, gdyż to właśnie odnośnie tego okrętu Truxtun miał podjąć decyzje, okoliczności zmuszające jego kapitana do powrotu nie pozwalały na polemikę. Jednostka porucznika Cowpera znajdował się w morzu od 13 miesięcy, czas służby całej załogi upłynął ponad miesiąc wcześniej i jedynie zaufanie jakim marynarze darzyli swego młodego dowódcę, skłoniło ich do wyrażenia zgody na przedłużenie kontraktów. Jednocześnie jednak stan samego okrętu pozostawiał wiele do życzenia, kadłub przeciekał w wielu miejscach, a kapryśna karaibska pogoda przyczyniła się do poważnego uszkodzenia żagli i takielunku. [126] Wobec powyższego, jedyną decyzją jaką mógł podjąć Truxtun było zezwolenie na powrót *USS Baltimore* do rodzimych wybrzeży, by jednak uczynić powrót jednostki bardziej efektywny, Truxtun nakazał Cowperowi zebrać wszystkie jednostki z St. Bartholomews płynące do Stanów Zjednoczonych i wziąć je pod konwój.[127]

Pewne zaniepokojenie Truxtuna budził fakt, że eskadra od bardzo dawana nie otrzymała żadnego zaopatrzenia. Uczucie niepokoju komodora, potęgował jeszcze fakt, że sam przed swoim wypłynięciem do Indii Zachodnich był zapewniany, że w ślad za nim miał wypłynąć *U.S.R.C. Pickering* konwojujący narzędziowiec z zaopatrzeniem. Nadszedł jednak październik, a do St. Kitts nie dotarł ani statek z zaopatrzeniem ani okręt porucznika Hillara. W napisanym 2 października liście do Sekretarza Marynarki Wojennej, Truxtun wyraził obawę, że *Pickering* mógł paść ofiarą jednego ze strasznych sztormów, które nawiedzały amerykańskie wybrzeże we wrześniu, a które zebrały znaczne żniwo w postaci kilku zniszczonych i poważnie uszkodzonych jednostek handlowych. Nie chcąc jednak szerzyć paniki, Truxtun deklarował gotowość oczekiwania na bardziej pewne informacje przed podjęciem jakichkolwiek kroków i jednocześnie prosił by Sekretarz na wszelki wypadek wysłał zaopatrzenie raz jeszcze.[128]

Bardzo szybko uwaga kapitana Truxtuna został odwrócona od sprawy *U.S.R.C. Pickering*, przez sprawę dwóch amerykańskich obywateli, którym władze Gwadelupy groziły powieszeniem, od wymierzenia, której to kary gotowi byli odstąpić w przypadku

[126] Letter to Captian Thomas Truxtun from Master Commandant William Cowper (30 IX 1800) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t. 6, s. 409.
[127] Letter to Master Commandant Willliam Cowper from Captian Thomas Truxtun (about 30 IX 1800) [w:] *Tamże*, s. 409.
[128] Letter to Secretary of the Navy from Captian Thomas Truxtun (2 X 1800) [w:] *Tamże*, s. 423.

zaprzestania przez Amerykanów napadów na gwadelupańskie jednostki kaperskie. Kapitan Truxtun po raz kolejny udowodnił, że groźby czy szantaż w jego przypadku odnosiły skutek odwrotny od zamierzonego. W sposób uprzejmy lecz stanowczy odpowiedział, że gotów byłby przeprowadzić wymianę jeńców i w zamian za przetrzymywanych na Gwadelupie Amerykanów przekazać pozostających w mocy jego eskadry Francuzów. W przypadku jednak, gdyby jego rodacy zostali w jakikolwiek sposób skrzywdzeni, ten sam los mieli podzielić znajdujący się w jego mocy jeńcy francuscy.[129]

Dzień później do St. Kitts przybyła załoga *USS Experiment* ze swoim pryzem – francuskim szkunerem Diana. O ile sam 8. działowy okręt nie przedstawiał zbyt dużej wartości, to tego samego nie można było już powiedzieć o pojmanych na jego pokładzie jeńcach. Znalazł się wśród nich sam generał Rigaud wraz większością swego sztabu. Truxtun, bardzo ucieszył się ze ”zdobyczy” i postarał się u władz brytyjskich o pozwolenie na zabranie jeńców na brzeg. Zezwolenie uzyskał. Pojmanie Rigauda spotkało się z ogromnym zainteresowaniem lokalnej społeczności, która tłumnie wyległa na nabrzeże w chwili gdy straż Marines prowadziła francuskiego generała do wiezienia, w którym miał spędzić kolejne miesiące. Wzmocniona straż, którą Truxtun posłał z jeńcami była w pełni uzasadniona. Nienawiść, którą brytyjscy koloniści darzyli Francuza znalazła swój wyraz nie tylko w wyzwiskach czy niezbyt świeżych warzywach, którymi ciskano w stronę generała w drodze do więzienia, ale również w kilku próbach wymierzenia sprawiedliwości na własną rękę, którym oddziałowi Marines udało się zapobiec.[130] Trudno było się dziwić reakcji zwykłych obywateli St. Kitts, których rodziny tak wiele wycierpiały z rąk francuskich kaprów, skoro nawet porucznik Charles Stewart, który dokonał pojmania Francuza i 150 towarzyszących mu osób napisał w liście do prawdopodobnie kapitan Truxtuna – *To jest Sir, człowiek, który skrzywdził miliony moich rodaków przez grabieże, piractwo, plądrowanie i morderstwa popełnione na naszych współobywatelach, a które są aż nazbyt znane w naszej ojczyźnie i teraz Najwyższy Rządca Wszechrzeczy oddał go w moje ręce.*[131] Dlaczego Truxtun tak bardzo troszczył się o jeńca? Przede wszystkim dlatego, że jako oficer i gentelaman zabraniał swoim ludziom poniżania już i tak pokonanego wroga, co ważniejsze jednak Rigaud – stanowił bardzo silną kartę przetargową zarówno w negocjacjach z Francją, jak i przede wszystkim z władzami

[129] Letter to General Levret of the Franch Republic from Captian Thomas Truxtun (2 X 1800) [w:] *Tamże*, s. 425.
[130] Log Book of USS President, Captian Thomas Truxtun (3 X 1800) [w:] *Tamże*, s. 425.
[131] Letter from Charles Stewart to probably Cpatian Thomas Truxtun (3 X 1800), *Tamże,* s. 422.

Gwadelupy, które jeszcze dzień wcześniej groziły powieszeniem pojmanych do niewoli Amerykanów.

Około 20 października, kolejny okręt był gotowy by dołączyć do eskadry komodora Truxtuna. Był nim zwodowany kilka miesięcy wcześniej *USS New York*, pod komendą kapitana Richarda Valentine'a Morrisa, który dowodzenie nad swoją poprzednią jednostką *USS Adams*, przekazał kapitanowi Thomasowi Robinsonowi. *New York* był nowoczesną, fregatą[132], darem mieszkańców Nowego Jorku dla amerykańskiej Marynarki Wojennej. Wypływając do Indii Zachodnich kapitan Morris miał zabrać pod konwój wszystkie jednostki handlowe, które będą gotowe do wypłynięcia, Sekretarz Marynarki zaznaczał jednak, że dowódcy nie wolno czekać choćby i nawet kilka godzin, na te jednostki, które gotowości do rejsu nie osiągnęły na czas.[133] Szczególną troską załoga *USS New York* miała otoczyć bryg *Amazon*, na którego pokładzie na Martynikę podróżował Pan Malherbe.

Kapitan Truxtun po objęciu dowodzenia nad eskadrą, poza ułożeniem sobie relacji z nowym Agentem Marynarki, którym został Thomas T. Gantt, musiał również skupić uwagę na problemie naruszania neutralności Stanów Zjednoczonych przez Wielką Brytanie. Problem ten znalazł swój konkretny wymiar w sprawie pryzu okrętu *USS Maryland – Glory of the Sea*. Ten portugalski statek został odzyskany przez Amerykanów u wybrzeży Brazylii i zgodnie z zamierzeniem kapitana miał zostać odkonowjowany do Stanów Zjednoczonych. W drodze do amerykańskich wybrzeży, *USS Maryland* wraz z pryzem zawinął do St. Kitts, gdzie *Glory of the Sea* został skonfiskowany przez Admiralicję i mimo protestów kapitana Rodgersa nie został zwolniony. W sprawie musiał interweniować kapitan Truxtun, który w liście do Gubernatora St. Kitts prosił o zwrot pryzu, wskazując, że jego zatrzymanie stanowiło pogwałcenie artykułu 25 traktatu Johna Jay'a[134]. Zaznaczał również, że jeżeli Francja i Portugalia nie były w owym czasie w stanie

---

[132] *USS New York*, był 36. działową, trójmasztową fregatą. Miał tonaż rzędu 1130 ton, długość 44,3 metra, zanużenie 3,6 metra, oraz szerokość 11,6 metra. Niósł na swoich pokładach 26 dział 18. funtowych, oraz 10 dział 32. funtowych. Przy pełnej obsadzie jego załoga liczyła 340 marynarzy i oficerów; za: http://www.public.navy.mil/surflant/lpd21/Pages/default.aspx (01.06.2015).

[133] Letter to Richard Valentine Morris form Secretary of the Navy (20 X 1800), [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War* ..., t. 6, s. 488.

[134] Zgodnie z artykułem 25 Traktatu Johna Jay'a, każda z umawiających się miała prawo zabrać do portu należącego do drugiej strony zdobyte na wrogu pryzy, nie ponosząc z tego tytułu żadnych opłat. Jednocześnie władze portu do, którego pryz został zabrany, nie miały prawa ingerować w jego dalsze losy, chyba, że na wyraźne życzenia dowódcy okrętu, który dokonał zajęcia; za: http://avalon.law.yale.edu/18th_century/jay.asp#art25 (01.06.2015)

wojny, decydowanie o losach pryzu, leżało wyłącznie w gestii amerykańskich sądów i to właśnie tam powinno zapaść rozstrzygnięcie.[135]

Dalsza intensyfikacja prac nad rozbudową U.S. Navy

Wraz z nastaniem roku 1800 intensyfikacji uległy również prace w Departamencie Marynarki Wojennej. Jedną z pierwszych dyrektyw wydanych dla usprawnienia funkcjonowania Marynarki, były wytyczne Sekretarza Stodderta dla Thomasa Turnera, zajmującego się finansami Departamentu z 11 marca 1800. Poruszona w nich została kwestia opłacania załóg pryzowych po przybyciu do portu. Zgodnie z nowymi wytycznymi, wszelkie koszty związane z pryzem od chwili jego przybycia do portu, w tym żołd dla dowódcy i załogi pryzowej, powinny być opłacane z pryzowego lub nagrody za odzyskanie jednostki.[136] Sekretarz liczył, że właśnie takie uregulowanie tej kwestii, pozwoli wyelminować nadużycia, związane ze sprowadzaniem pryzów do kraju. Spodziewając się jednak, że podobna regulacja mogła wzbudzić niezadowolenie oficerów i marynarzy, miał na taką ewentualność przygotowany kontrargument – w każdym przypadku bowiem, to ile zostanie odliczone od pryzowego, zależało jedynie od załogi, którą obsadzono zdobytą jednostkę – im szybciej i sprawniej dostarczyliby pryz do portu przeznaczenia, tym mniej zostałoby odliczone od ich nagrody.

Wzmiankowałam już w kilku miejscach niniejszej rozprawy, że poza budową i zakupem okrętów Departament Marynarki Wojennej zajmował się również budową infrastruktury nowopowstałej U.S. Navy. Ważnym elementem tego aspektu działalności Sekretarza Stodderta i jego współpracowników, było nabywanie gruntów i budynków, które mogłyby zostać zagospodarowane dla celów Marynarki Wojennej. To z kolei wiązało się z koniecznością pozyskiwania środków finansowych, do których przydzielania nie byli skłonni członkowie Kongresu. Dlatego też w kwietniu 1800 roku, kiedy pojawiła się szansa zakupu gruntów nadających się pod budowę stoczni Marynarki Wojennej, Sekretarz Stoddert zdecydował się przeznaczyć na ten cel część pieniędzy wyasygnowanych przez Kongres na budowę okrętów 74. działowych.[137] Decyzja ta odsuwała w czasie już i tak opóźnioną budowę okrętów liniowych. Sekretarz uznał jednak,

[135] Letter to Honorable Robert Thomson, Governor of His Britannic Majesty's Island of St. Christopher (St. Kitts) from Captian Thomas Truxtun (1 X 1800) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War*, t. 6, , s. 419.
[136] Letter to Accountant of the Navy from Secretary of the Navy (11 III 1800) [w:] *Tamże*, s. 291.
[137] Letter to William Pennock, Navy Agent at Norfolk from Secretary of the Navy (8 IV 1800) [w:] *Tamże*, s. 397.

że by efektywniej zrealizować plan rozbudowy floty, konieczna była infrastruktura, umożliwiająca wdrażanie podobnych rozwiązań. Kreatywne przekierowanie środków nie rozwiązało finansowych problemów Departamentu. Pod koniec maja 1800 roku, okazało się, że zapisane w budżecie państwa sumy przeznaczone na Marynarkę Wojenną, były niewystarczające, wobec zaistnienia szeregu trudnych do przewidzenia okoliczności. Dlatego też Benjamin Stoddert musiał zwrócić się do Sekretarza Skarbu o przyznanie dodatkowych środków, w sumie 300 tysięcy dolarów. Pieniądze te miały zostać przeznaczone na „inne i dodatkowe wydatki Departamentu". Poza wspominaną kwotą Stoddert wnioskował również o przyznanie kolejnych 300 tysięcy na opłacenie zwalnianych załóg oraz remont okrętów na kolejne 3 miesiące.[138] Przyczyny braków w budżecie Departamentu Marynarki Wojennej, można było moim zdaniem, poza zdarzeniami losowymi doszukiwać się także w kosztach zwianych z przenosinami urzędu do nowej siedziby w Waszyngtonie[139]. Zgodnie z planem, od 16 czerwca 1800 roku, Stoddert zamierzał rozpocząć urzędowanie w nowym miejscu, dlatego też nie szczędził pieniędzy ani środków, by tak właśnie się stało. Dodatkowo Sekretarza absorbowały sprawy związane z budową od postaw całej infrastruktury Marynarki w stołecznym mieście – stoczni, szpitala dla Marynarzy i piechoty morskiej, ustalanie źródeł i szlaków zaopatrzenia czy budowa koszar Marines, były nie tylko czasochłonne, ale przede wszystkim wymagały nakładów finansowych.[140] 13 czerwca, rozpoczęto operacje przenoszenia archiwów i dokumentacji do nowych budynków.[141]

Bardzo ważnym uregulowaniem, z punktu widzenia prostych marynarzy były wytyczne wprowadzone na początku września 1800 roku, a dotyczące ekwipowania marynarzy i zakupu przez nich niezbędnego wyposażenia i odzienia. W uprzednio obowiązujących regulacjach mundury, płaszcze i sprzęt dla marynarzy przekazywano Intendentom, którzy mieli rozprowadzać go wśród załogi, odliczając opłatę za niego z należnego poszczególnym załogantom żołdu. Niestety, Intendenci mieli pełną swobodę w zakresie kształtowania cen poszczególnych artykułów, co jak łatwo się domyślić prowadziło do licznych nadużyć. Temu właśnie miały zaradzić wprowadzone we wrześniu

[138] Letter to Secretary of the Treasury from Secretary of the Navy (23 V 1800) [w:] *Tamże*, s. 553.
[139] Wskazanie jednoznacznej daty przeniesienia stolicy do Waszyngotnu nastręcza wielu trudnosci. Już w czerwcu 1800 roku zostały tam przeniesione pierwsze urzędy, jednak pierwsza sesja Kongresu w nowej stolicy miała miejsce dopiero 17 listopada 1800; zob. szerzej: http://dc.gov/page/history-and-tourism (05.06.2015).
[140] Letter to Ebenezer Jackson, Navy Agent at Savannah from Secretary of the Navy (4 VI 1800) [w:] *Tamże*, s. 14.
[141] Removal of Certain Offices of the U.S. Governmenr (13 VI 1800), *Tamże*, s. 45.

1800 roku nowe przepisy. Sekretarz Stoddert określał je mianem bardziej humanitarnych, gdyż zakładały, że wraz ze sprzętem przeznaczonym dla marynarzy z magazynów Marynarki Wojennej, Intendenci otrzymywali listę cen, które miały charakter sztywny. Zgodnie z wytycznymi dysponenci ekwipunku nie mogli liczyć do wspomnianych cen towarów więcej niż 12 % ich pierwotnej wartości. Precyzowano także, że każda próba doliczenia do ceny i tym samym odliczenia z marynarskiego żołdu większej kwoty, byłaby traktowana jako nadużycie i karana z całą stanowczością.[142]

W maju 1800 roku współpraca z generałem Toussaintem zaczęła przynosić wymierne efekty. Kolejne zwycięstwa głównodowodzącego armii haitańskiej i zajmowanie kolejnych miast, sprawiło, że znacząco rozszerzyły się rynki zbytu dla amerykańskich produktów na Santo Domingo. Od 3 maja 1800 roku dla statków handlowych Stanów Zjednoczonych otworzono Port of Petit – Gauve. Jednocześnie fakt, że na wyspie brakowało nawet najbardziej podstawowych produktów żywnościowych powodował, że osiągały one zawrotne ceny. Była to ogromna szansa dla wielu amerykańskich kupców.[143]

23 kwietnia 1800 został uchwalony „An Act for better government of the Navy of the United States". Dokument ten w sposób bardzo szczegółowy regulował zasady funkcjonowania amerykańskiej Marynarki Wojennej. Przede wszystkich zaś stanowił kodyfikację przepisów z zakresu prawa karnego i procedury karnej, które miały mieć zastosowanie w stosunku do oficerów i marynarzy U.S. Navy.[144] Zasadniczo zastosowane w regulacji rozwiązania, wyróżniały się na tle rozwiązań przyjętych we flotach europejskich liberalizmem i humanitaryzmem. Katalog przestępstw, za które przewidywano karę śmierci był niezwykle wąski. Zasadniczo „na gardle", miały być karane jedynie te przestępstwa, których popełnienie godziło w bezpieczeństwo całej załogi, czyli celowe zaprószenie ogania, przekazanie informacji o okręcie wrogowi, przeprowadzenie buntu, czy umyślne zabójstwo. Nawet jednak w przypadkach tych najcięższych przestępstw sędziom pozostawiano możliwość, wzięcia pod uwagę

---

[142] Letter to George Harrison, Navy Agent at Philadelphia from Secretary of the Navy (1 IX 1800) [w:] *Tamże*, s. 311.
[143] Letter to Secretary of State from Robert Ritchie, U.S. Consul Port Republican (3 V 1800) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t. 5, s. 473.
[144] *An Act for Government of the Navy of the United States* [w:] *Laws of the United States in Relation to the Navy and Marine Corps; To the Close of the Second Session of the Twenty – Sixth Congress Together With the Acts and Resolutions of Congress, Grnating Medals, Swords, and Votes of Thanks, or Having Reference to Special Objects: Also, Private Acts for the Relief nad Individuals, Alphabetically Arranged; And a Table of Appropriation and Expeditures, for the Naval Service, From 1791 to 1840, Both Years Inclusive*, Washington 1841.

indywidualnych okoliczności ich pełnienia i wymierzenia kary łagodniejszej niż śmierć.[145] Warto podkreślić również, że w odróżnieniu od innych flot wojennych, w U.S. Navy, kapitanowi nie przysługiwało prawo karania śmiercią swoich podkomendnych, a najwyższą karą którą mógł zastosować wobec naruszającego regulamin marynarza, było 12 batów wymierzanych z użyciem kota o 9 ogonach. W stosunku do oficerów co do zasadny, nie wolno było stosować kar cielesnych, a w przypadku gdy dopuścili się oni naruszeń, można było skazać ich na karę grzywny, zmniejszenia bądź pozbawienia żołdu, zawieszenia w obowiązkach, a w skrajnych przypadkach czasowego bądź stałego pozbawienia stanowiska i posiadanej rangi.[146] Przywołana ustawa poza funkcją kodyfikacji prawa karnego wojskowego czy też marynarskiego, miała również inne cele. Przede wszystkim porządkowała wydawane uprzednio przepisy, które nierzadko pozostawały ze sobą w sprzeczności. Wprowadzał również szerokie uregulowania z zakresu czasu służby, uposażenia, zakresu obowiązków wiążących się z poszczególnymi stanowiskami, jednym słowem, w pojedynczym dokumencie zgromadzono i uporządkowano zagadnienia, które dotychczas były zawarte w wielu, często sprzecznych ze sobą, rozporządzeniach i ustawach.

Kapitan Talbot – niekończąca się opowieść

Wzmiankowana w jednym z wcześniejszych rozdziałów, ekspedycja *USS Constitution* do Puerto Plata, miała miejsce na krótko przed tym, jak Sekretarz Marynarki Wojennej zdecydował się nakazać kapitanowi Talbotowi powrócić do Stanów Zjednoczonych, po uprzednim przekazaniu dowodzenia kapitanowi Aleksandrowi Murray'owi. Powodem odwołania Talbota, nie był bynajmniej brak sukcesów, dlatego też spektakularna ekspedycja, nie mogła mieć wpływu na decyzję Sekretarza. Mimo to rozkaz Stodderta nie został wcielony w życie, a wpłynął na to sygnalizowany już powyżej nieszczęśliwy splot wypadków zainicjowany nieświadomie przez kapitana Thomasa Truxtuna. Kapitan Murray wypłynął nim otrzymał rozkaz z Departamentu Marynarki Wojennej, zgodnie z którego treścią miał zastąpić Talbota przy dowodzeniu eskadra. W związku z tym kapitan Talbot miał przez kolejne tygodnie pełnić swą dotychczasową funkcję i zmagać się z rosnąć niezadowoleniem załogi spowodowanym przez przymusowe

[145] *Tamże*, s. 50, 52.
[146] *Tamże*, s. 48, 49.

przedłużenie okresu na jaki została zaciągnięta. Zanim jednak do Talbota dotarły wieści ze Stanów Zjednoczonych, mógł jeszcze długo cieszyć się swoim niedawnym zwycięstwem.

Kiedy jednak minęła połowa maja, a zmiennik nie przybywał kapitan Talbot miał powody do niepokoju. Po nieporozumieniu z kapitanem Alexandrem Murray'em, Sekretarz podjął kroki by znaleźć innego kapitana, który w krótkim czasie mógł być gotowy do wypłynięcia i mógłby zastąpić Talbota przy dowodzeniu eskadrą. Wybór Stodderta padł na kapitana Samuela Barrona z *USS Chesapeake*. Kiedy kryzys wydawał się być zażegany, a Barron lada dzień miał wypłynąć do Indii Zachodnich, do Departamentu Marynarki Wojennej dotarła informacja, że na południowym wybrzeży Stanów Zjednoczonych pojawiało się kilka francuskich jednostek kaperskich. Wieść ta mogła okazać się wyolbrzymioną przez wielokrotne powtarzanie plotką, Sekretarz jednak mając w pamięci ataki Francuzów, na południowe osady, które miały miejsce zaledwie trzy lata wcześniej, nie zdecydował się zbagatelizować uzyskanej informacji. W związku z tym zdecydował, że wobec braku innych jednostek gotowych do wyjścia w morze, *USS Chesapeake* zamiast płynąć ku Cape Francois, miała zająć pozycję u ujścia rzeki St. Mary's i regularnie patrolować południowe wybrzeże. W napisanym 24 maja 1800 roku liście do kapitana Silasa Talbota, Stoddert wyjaśniał dowódcy eskadry na Santo Domingo, dlaczego będzie musiał poczekać jeszcze kolejne tygodnie zanim ktoś zastąpił go na pozycji. Jednocześnie Sekretarz prosił Talbota o cierpliwość i wyrażał nadzieję, że dowódcy mogło udać się skłonić swoją załogę to odsłużenia kilku dodatkowych tygodni.[147] W kolejnym napisanym tydzień później liście, Stoddert zapewniał Talbota, że w ciągu kilku dni do Indii Zachodnich powinien był dotrzeć kapitan James Sever i w przypadku gdyby sytuacja była szczególnie napięta to właśnie jemu Talbot mógł przekazać dowodzenie nad eskadrą.[148]

Uporawszy się z częścią swoich problemów i oczekując na przybycie swego zmiennika, kapitan Talbot zdecydował się na podjęcie kolejnej próby zaatakowania francuskich kaprów bezpośrednio w ich bazie. Po sukcesie wyprawy do Puerto Plata, kapitan Talbot był głodny kolejnych sukcesów. Dlatego też 4 czerwca 1800 roku zorganizowana została ekspedycja do Cape Cabron. Łodzie z Constitution zostały obsadzone i podzielone na dwie grupy, który maiły desantować się w dwóch różnych

[147] Letter to Captian Silas Talbot from Secretary of the Navy (24 V 1800) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t. 6, s. 555.
[148] Letter to Captian Silas Talbot from Secretary of the Navy (31 V 1800) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t. 5, s. 579.

punktach przystani. Jedną z nich dowodził porucznik David Porter, drugą zaś porucznik Hamilton. Niestety tym razem szczęście nie sprzyjało ludziom kapitana Talbota. Sztorm, który rozpętał się w nocy z 4 na 5 czerwca, nie doprowadził co prawda do uszkodzenia łodzi, jednak proch i amunicja oddziałów desantowych zostały zamoczone. Dzieła zniszczenia dopełniła próba zejścia na ląd, przy falach przelewających się przez łodzie. Porucznik Porter nie chciał jednak rezygnować, rozkazał Hamiltonowi wrócić z jedną z łodzi na *USS Constition* po świeże zapasy amunicji i prochu, sam zaś ze swoimi ludźmi czekał w nadbrzeżnych zaroślach. Niestety Hamiltonowi, nie udało się przezwyciężyć sztormu i wrócić przed światem. Kiedy zaś wzeszło słońce, stało się jasne, że całą akcje trzeba było przełożyć, lub w ogóle z niej zrezygnować.[149] Kapitan Talbot pozostał w okolicy Cape Cabron i Cape Samana jeszcze przez kilka dni, jednak straciwszy atut elementu zaskoczenia, nie zdecydował się na podjecie kolejnej próby desantu.

Dowódca *Constitution*, nadal nieświadomy zamieszania spowodowanego przez przedwczesne wyjście w morze kapitana Murray'a, wykonywał obowiązki wynikające z funkcji dowódcy eskadry. 25 czerwca, zdecydował się odesłać do Stanów Zjednoczonych pryz *Amphitheatre,* wykorzystywany do tej pory jako jednostka zwiadowczo – pocztowa eskadry.[150] Dwa tygodnie później, kapitan Talbot również nie wydawał się bliskim zdania komendy nad eskadrą, a wręcz przeciwnie wraz z generałem Toussaintem planował następną wspólną operację. Jej celem miało być odbicie nadal znajdującego się w rękach ludzi generała Rigauda miasta Aux-Cayes. W ramach planu na *USS Herald*, załadowany został sprzęt wojskowy, który miał zostać przekazany podwładnym generała Toussainta skupiony w obozie w okolicy Jackmel. Kolejny okręt z eskadry – *USS Augusta*, miał zaś udać się w rejon Aux-Cayes i blokować wejście do portu, a także, jeżeli byłoby to możliwe, zająć znajdujące się tam jednostki Rigauda w postaci 1 okrętu 20. działowego i 4 mniejszych niosących między 14. a 16. dział. Następnie *USS Herald* wraz z *USS Trumbull* miały udać się w okolice St. Louis i przez kilka dni patrolować okolice portu, by następnie w przypadku nie napotkania tam wroga udać się do Bite of Leogane i krążyć po południowej stronie wyspy, aż do otrzymania dalszych rozkazów.[151] Kapitanowie wyznaczonych okrętów przyjęli rozkazy i wyszli w morze z zamiarem postępowania zgodnie z ich literą. Tymczasem na okręcie kapitana Talbota sytuacja załogi zaczęła być

[149] Journal of U.S. Frigate Constitution, Captian Silas Talbot (4 VI 1800) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t. 6, s.16.
[150] Jornal of Lieutenant Isaac Hull, U.S. Frigate Constitution, Captain Sials Talbot (25 VI 1800) [w:] *Tamże*, s. 85.
[151] Letter to Lieutenant Charles C. Russell from Captian Silas Talbot (15 VII 1800) [w:] *Tamże*, s. 153.

problematyczna. Wspominałam już, że w związku z brakiem zmiennika, dowódca *USS Constitution* był zmuszony pozostać w Indiach Zachodnich, pomimo tego, że czas służby znacznej części załogi dobiegał końca. Większość marynarzy nie wyraziła sprzeciwu wobec przedłużenia kontraktu, jednak znaleźli się też tacy, którzy na pokładzie nie zamierzali pozostać ani dnia dłużej, niż nakazywałby pierwotny kontrakt. Nie udali się jednak do kapitana z prośbą o zwolnienie ze służby, ale wybrali dezercję. W okresie miedzy 19 a 22 lipca, z pokładu *USS Constitution* zdezerterowało 8 marynarzy, a podjęte próby złapania ich zakończyły się niepowodzeniem. Kapitan Talbot, miał więc podwody by przypuszczać, że przykład owych ośmiu marynarzy, a zwłaszcza fakt, że udało im się uniknąć kary, mógłby zachęcić innych.[152] Około 22 lipca, kapitan Silas Talbot podjął decyzję o powrocie do kraju. Konsul Generalny, minister brytyjski, kupcy z Cape Francois oraz władze Santo Domingo, w pożegnalnym adresie wyrazili wdzięczność, za służbę, którą w ciągu ostatnich miesięcy pobytu w Indiach Zachodnich spełniał na ich rzecz.[153] Trudno było ustalić, czy przybycie kapitana Murray'a było przyczyną dla której Talbot zdecydował się opuścić swoją eskadrę. 25 lipca doszło do spotkania dowódcy *USS Constitution* z kapitanem Alexandrem Murray'em. Po długiej rozmowie, którą obaj kapitanowie odbyli na pokładzie *Constitution*, Talbot przekazał dowodzenie nad eskadrą Murray'owi.[154]

Eskadra Santo Domingo pod nowym dowodzeniem

Pomimo, iż dowódca opuścił swoją eskadrę, wydane przez niego rozkazy pozostawały w mocy. Dlatego też, zgodnie z ich treścią, załoga *USS Augusta* udała się do Aux Cayes, po drodze zaś dołączył do nich szkuner generała Toussainta – General Dessaline. Niewielka flotylla dotarła w okolice portu 27 lipca wieczorem. Dowódca *USS Augusta* porucznik Archibald McElroy rozkazał obsadzić i uzbroić dwie łodzie. Ich załogi miały podkraść się nocą do stojących w zatoce dwóch brygów i odciąć ich siatki przeciwabordażowe. Akcję przeprowadzono pod osłoną nocy, a około 4.30 następnego dnia *USS Augusta* ruszył w kierunku brygów. Przeprowadzono szybki abordaż i w niecałe pół godziny później obie jednostki, zostały zajęte, a następnie odholowane do St. Louis.[155]

---

[152] Journal of Lieutenant Isaac Hull, U.S. Frigate Constitution (20 VII 1800) [w:] *Tamże*, s. 163.
[153] Tribute to Captian Silas Talbot, U.S. Frigate Constitution, by people and merchants of Cape Francois on his Leaving Santo Domingo (about 22 VII 1800) [w:] *Tamże*, s. 166.
[154] Journal of Lieutenant Isaac Hull, U.S. Frigate Constitution (25 VII 1800) [w:] *Tamże*, s. 181.
[155] Journal of U.S. Brig Augusta, Lieutenant Archibald McElroy (28 VII 1800) [w:] *Tamże*, s. 192.

Można wiec stwierdzić, że kolejna wspólna operacja jednostek Toussainta i Amerykanów zakończyła się sukcesem. Tymczasem nowy dowódca eskadry, kapitan Alexander Murray, zaledwie kilka dni po objęciu funkcji został zmuszony do rozważenia możliwości powrotu do Stanów Zjednoczonych. Poważne problemy ze sterem, które ujawniły się w momencie wchodzenia do przystani Cape Francois, mogły okazać się na tyle groźne, że bezpieczne sterowanie okrętem byłoby niemożliwe, kapitan jednak miał nadzieję, że uszkodzenie mogło udać się naprawić na Karaibach.[156] Doglądając przeprowadzenia napraw przy swoim okręcie, kapitan Murray otrzymał wieści od porucznika Calverta z *USS Norfolk,* który właśnie przybył do Cape Francois z Cartaghena de Indias. Wieści te były bardzo niepokojące. Zdaniem dowódcy *USS Norfolk* w rejonie hiszpańskich kolonii doszło do zgromadzenia licznej flotylli złożonej zarówno z francuskich jednostek kaperskich, jak i pływających bez żadnych listów zwykłych piratów. Koniecznym więc stało się wysłanie chociaż jednej jednostki w tamten rejon, albo zapewnienie ochrony każdemu konwojowi zmierzającemu do Cartagheny.[157] Murray podjął decyzję błyskawicznie i nakazał dowódcy *USS Norfolk* zebrać wszystkie statki handlowe płynące do Cartagheny i zapewne im ochrony podczas rejsu. W drodze powrotnej, porucznik Clavert miał z kolei odkonwojować statki z Cartagheny oraz Cape Nichola Mole do brzegów Stanów Zjednoczonych.[158] Kapitan Murray w pełni zdawał sobie jednak sprawę, że nie miał dostatecznej ilości jednostek do swojej dyspozycji, by zapewnić ochronę każdemu konwojowi, dlatego też w szerszej perspektywie musiał rozważyć uszczuplenie swoich sił i wysłanie jednego z amerykańskich okrętów w pobliże wspomnianej kolonii.

Około 10 sierpnia sytuacja kapitana Alexandra Murray'a, choć wydawać by się mogło to niemożliwe, jeszcze się pogorszyła. Naprawiony w pośpiechu ster ponownie zaczął zdradzać poważne mankamenty. Stało się więc jasne, że podobnej usterki nie mogło

---

[156] Letter to Edward Stevens, U.S. Consul General at Santo *Domingo* from Captian Alexander Murray (30 VII 1800) [w:] *Tamże*, s. 203.

[157] U progu XIX wieku Cartaghena de Indias była zaledwie cieniem siebie samej sprzed 100 czy 150 lat. Miasto padało ofiarom zarówno wojen hiszpańsko – brytyjskich, jak i piratów w okresie ich „złotego wieku". Po złupieniu prawie 100 lat wcześniej miasto już nigdy nie powróciło do dawnej świetności, jednak ze względu na położenie i walory strategiczne jeszcze na długo miało pozostać siedliskiem dla wszystkich, którym tradycyjne metody handlu nie wystarczały. Hiszpańska administracja kolonialna czy raczej to co z niej pozostało wobec problemów z coraz silniejszymi ruchami niepodległościowymi w Ameryce Południowej, podobnie jak w przypadku Kuby, tak i Cartagheny niewiele czyniła by poskromić francuskich kaprów czy też po prostu piratów, szczególnie, że dla wielu mieszkańców miasta przywożone przez nich łupy stanowiły poważne źrodło dochodu. Amerykanie sami musieli więc poradzić sobie z problemem, bądź pozwolić na bezkarne łupienie ich jednostek handlowych, zob. szerzej: G. Arciniegas, *Burzliwe dzieje Morza Karaibskiego*, tł. K. Zawanowski, K. Zawanowska, Warszawa 1968, s. 261 – 265, 268 – 269, 310, 314 – 315.

[158] Letter to Secretary of the Navy from Captian Alexander Murray (31 VII 1800) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War* ..., t. 6, s. 215.

udać się naprawić na morzu i koniecznym było zawinięcie do portu. Poza tym wśród załogi amerykańskiej fregaty zaczęła szerzyć się krwawa gorączka (czerwonka), a stan 30 marynarzy był na tyle ciężki, że Murray zdecydował się porosić Edwarda Stevensa, o zorganizowanie dla nich kwater na lądzie, gdyż dłuższe znoszenie trudów rejsu, mogłoby doprowadzić do ich śmierci.[159]

Jakiś czas później wracającym do normy życiem eskadry wstrząsnęła kolejna afera, która wybuchła wśród podwładnych Alexandra Murray'a. Sprawa dotyczyła bosmana z *USS Richmond* M.C. Richarda Law. Mężczyźnie zarzucano drastyczne lekceważenie dyscypliny i bezczelność wobec wyższego stopniem. Co zaskakujące, Alexander Murray, nie zdecydował się wysłać obwinionego do Stanów Zjednoczonych, gdzie zostałby zwołany sąd wojenny w jego sprawie, ale postanowił zorganizować sąd na miejscu, w Indiach Zachodnich.[160] Niestety nie zachowały się protokoły z rozprawy, ani wyrok, który wydano w sprawie bosmana. Można jednak zakładać, że sąd nie procedował zbyt długo, gdyż już dwa dni później *USS Richmond*, otrzymał rozkaz natychmiastowego wypłynięcia i udania się do Barracoa, gdzie wkrótce potem miał dołączyć do niego *USS Augusta*. Następnie oba okręty miały wziąć udział w akcji zlikwidowania zagrożenie ze strony tamtejszych kaprów i piratów francuskich.[161]

11 września wobec pogarszającego się stanu zdrowia swojej załogi, a także postępujących uszkodzeń steru kapitan Murray zdecydował się na powrót do Stanów Zjednoczonych. Jego następcą w dowodzeniu eskadrą miał zostać kapitan James Sever z *USS Congress*, który niedawno przybył do Indii Zachodnich. Kapitan Murray opuszczał swoją pozycję z ciężkim sercem, wiedział jednak, że było to jedyne rozsądne rozwiązanie w zaistniałej sytuacji. Martwił go również fakt, że był zmuszony pozostawić w szpitalu w Cape Francois wielu spośród sowich ludzi, którzy byli tak słabi, że nie mogli nawet poruszać się o własnych siłach. Nie ufając lokalnym lekarzom, zdecydował się jednak pozostawić wraz z chorymi mata lekarza pokładowego – Fredricha Bernarda.[162] Po wydaniu tych rozporządzeń, kapitan Murray dał rozkaz do wypłynięcia i już w niespełna tydzień później dotarł do Hawany, gdzie skontaktował się z amerykańskim konsulem,

---

[159] Letter to Edward Stevens, U.S. Consul at S. Domingo from Captian Alexander Murray (10 VIII 1800) [w:] *Tamże*, s. 238.
[160] Letter to Master Commandant Richrad Law Junior from Captian Alexander Murray (7 IX 1800) [w:] *Tamże*, s. 324.
[161] Letter to Master Commandant Richard Law from Captiain Alexander Murray (9 IX 1800) [w:] *Tamże*, s. 333.
[162] Letter to Suregeon's Mate Fredrich Bernard from Captian Alexander Murray (11 IX 1800) [w:] *Tamże*,s. 344.

oferując pomoc w transporcie gotówki tamtejszych kupców amerykańskim do banków w Stanach Zjednoczonych.[163] Kupcy, byli bardzo zadowoleni z możliwości skorzystania z bezpiecznego transportu dla swoich aktywów i w rezultacie powierzyli pieczy kapitana Murray'a i jego ludzi kwotę 150 tys. dolarów. Zgodnie z obietnicą dowódcy *USS Constellation*, gotówka i kosztowności zostały bezpiecznie dostarczone do ojczyzny, gdzie okręt kapitana Murray'a dotarł 10 października 1800 roku, po bezpiecznym i nieobfitujących w warte wzmianki zdarzenia, rejsie.[164]

Na początku września, krótko przed wyruszeniem *USS Constellation* do Stanów Zjednoczonych, załoga jednego z okrętów eskadry – *USS Trumbull* dokonała zajęcia francuskiego szkunera *Vengance*. Na jego pokładzie przebywali ludzie generała Rigauda wraz z rodzinami, a wśród nich adiutant dowódcy oraz były komendant miasta i fortu Jeremie – pułkownik D'Artignave. Kilka dni później łupem *USS Trumbull* padała z kolei otwarta łódź, na której wzięto do niewoli – generała Lyse – komendanta miasta Petit Trou.[165] Obie jednostki zostały odkonwojowane do Stanów Zjednoczonych, przez załogę *USS Trumbull*. Trudno jednak wytłumaczyć, dlaczego dowodzący *USS Trumbull* M.C. Jewitt, zdecydował się na podobny krok, w sytuacji, gdy jego załodze zostało jeszcze kilka miesięcy do odsłużenia. Moim zdaniem, za takim właśnie rozwiązaniem przemawiało znaczenie pojmanych jeńców, a także ich liczebność. W każdym razi około 20 września *USS Trumbull* dopłynął do New London. Jako, że jak już wspomniałam, załodze zostało jeszcze kilka miesięcy do odsłużenia, Sekretarz nakazał przeprowadzenie jedynie absolutnie nieodzownych napraw i ponowne wyjście okrętu w morze tak szybko jak to było możliwe.[166]

Okres dowodzenia eskadrą przez kapitana Jamesa Severa również obfitował w problemy i nieporozumienia. Na początku października dowódca *USS Congress* zmuszony był odesłać do Stanów Zjednoczonych *USS Herald*, jako że czas służby jego załogi kończył się 19 października. Na tym okręcie do Stanów Zjednoczonych miała wrócić również część marynarzy pozostawionych w Cape Francois przez kapitana Alexandra Murray'a, ze względu na ich zły stan zdrowia. Na początku października 1800 roku, doszło

[163] Letter to John Morston U.S. Consul at Havana from Captian Alexander Murray (18 IX 1800) [w:] *Tamże,* s. 359.
[164] Letter to Lieutenant Colonel Commandant W.W. Burrows from First Lieutenant Bartholomew Clinch (10 X 1800) [w:] *Tamże,* s. 449.
[165] News item giving account of the Capture of the French Privateer schooner Vengance by the USS Trumbull, Master Commandant David Jewitt [w:] *Tamże* s. 357.
[166] Letter to Howland and Allyn, Navy Agents at New London, Conn. From Secretary of the Navy (20 IX 1800) [w:] *Tamże,* s. 369.

do incydentu z udziałem *USS Congress,* brytyjskiej fregaty *HMS Tisiphone* i jej pryzów. Kapitan Sever, zamierzał przepłynąć między brytyjskim okrętem a jego pryzem by skrócić sobie drogę, nie zauważył jednak liny holowniczej łączącej oba okręty. Kiedy została ona dostrzeżona z pokładu *USS Congress*, było już za późno by dokonać korekty kursu. W rezultacie dziób amerykańskiego okrętu uderzył w rufę brytyjskiego pryzu. Kapitan Sever, zdając sobie sprawę, że był wyłącznie winnym wypadku, napisał pośpiesznie do kapitana Johna Davie z *HMS Tisiphone*, deklarując gotowość do poniesienia kosztów i konsekwencji wypadku.[167] Brytyjski dowódca odpowiedział w sposób bardzo kurtuazyjny. Zapewnił Severa, że jeszcze przed otrzymaniem jego listu był przekonany, że załoga żadnego amerykańskiego okrętu, nie mogłaby z premedytacją doprowadzić do podobnego wypadku. Ofertę udzielenia pomocy Brytyjczyk przyjął z wdzięcznością i obiecał informować Severa, kiedy i w czym takiego wsparcie ewentualnie mogło być potrzebne.[168] Brak kolejnych listów wymienianych między oboma dowódcami, świadczyć mógł albo o tym, że kapitan Davie zadowolił się rekompensatą finansową, albo że w rezultacie bliższych oględzin udzielanie jakiejś szczególnej formy pomocy przez Amerykanów okazało się niepotrzebne.

13 października kapitan Sever otrzymał zaproszenie od Generała Toussainta, by przybył do Cape Francois i *porozmawiał z nim o interesach obu narodów*"[169] List podobnej treści mógł być zapowiedzią planowania kolejnej wyprawy, w której amerykańskie jednostki miałyby do odegrania rolę nie do przecenienia.

18 listopada 1800 roku rozkaz powrotu do dowodzenia eskadrą Santo Domingo otrzymał kapitan Silas Talbot. Wobec coraz częściej docierających do Stanów Zjednoczonych pogłosek o wynegocjowaniu przez Ellswortha i Davie'ego traktatu z Francją, do instrukcji wydanych dowódcy *USS Constitution* Sekretarz Marynarki dodał ustęp, nakazujący kontynuowanie dotychczasowej linii postępowania wobec francuskich uzbrojonych okrętów. Jednakże w przypadku gdyby kapitan otrzymał z oficjalnego i potwierdzonego źródła informacje potwierdzające zawarcie traktatu, miał postępować z francuskimi jednostkami stosowanie do zachowania ich dowódców, co oznaczało, że

[167] Letter to Captian John Davie commanding HMS Tisiphone from Captain James Sever (2 X 1800) [w:] *Tamże*, s. 425.
[168] Letter to Captian James Sever from Captian John Davie commanding HMS Tisiphone (2 X 1800) [w:] *Tamże*, s. 426.
[169] Letter to Captian James Sever from General Toussaint L'Ouverture, General in Chief of the Armies Santo Domingo (13 X 1800) [w:] *Tamże*, s. 471.

atakować miał jedynie w przypadku gdyby Francuzi uprzednio zaatakowali jego okręt.[170] Otrzymawszy instrukcje kapitan Talbot, dopilnował przygotowania okrętu do wyjścia w morze i około początku grudnia wyruszył, by pod koniec tego miesiąca dotrzeć do swej eskadry.[171]

Wróg u bram i ofiara dla bogów morza

Zasygnalizowany już problem z francuskimi kaprami, którzy w połowie 1800 roku ponownie pojawili się bezpośrednio na wybrzeżu Stanów Zjednoczonych, z plotek i pogłosek nabrał realnego wymiaru, gdy jeden z nich zajął amerykański statek handlowych na szer. 30 stopni i 51 minut N i dł. 70 stopni W. Po tym zdarzeniu Sekretarz zdecydował się ponaglić kapitana Samuel Barrona, który jak już wspominałam miał zająć się patrolowaniem południowych wybrzeży, by natychmiast wyszedł w morze.[172] Dla wzmocnienia ochrony południowych rubieży, Departament Marynarki Wojennej zdecydował w połowie lipca 1800 roku, o wysłaniu w ten rejon kolejnej jednostki - *USS Insurgente*, pod nowym dowództwem kapitana Patricka Fletchera. Zadaniem załogi tego okrętu miało być krążenie na długości geograficznej między 66 a 68 równoleżnikiem i szerokości 30 do 31 stopni N, przez kilka tygodni. Następnie kapitan Fletcher miał obrać taki kurs, jaki uznałby za najdogodniejszy dla zapewniania najefektywniejszej ochrony amerykańskiemu handlowi. Tę służbę *USS Insurgente* miał pełnić przez około 4 miesiące, by następnie wrócić na Chesapeake po dalsze rozkazy.[173]

Na przełomie sierpnia i września 1800 roku Sekretarz Stoddert zdecydował, że południowe wybrzeże poza dwiema już wymienionymi fregatami, miał patrolować również *U.S.R.C. Pickering*. Niewielki okręt doskonale nadawał się na jednostkę zwiadowczą, a stosunkowo duża szybkość i niewielkie zanurzenie wróżyły mu sukces w „polowaniu" na francuskich kaprów. Po zakończeniu patrolu załoga *U.S.R.C. Pickering* miała wziąć pod konwój statek z zaopatrzeniem dla eskadry z punktem zbornym w St. Kitts i popłynąć do Indii Zachodnich. Niestety okręt porucznika Hillara nigdy nie dotarł do miejsca przeznaczenia. Jak ustalono w wyniku późniejszego dochodzenia, porucznik Hillara wraz ze swą załoga i okrętem padł ofiarą potężnego sztormu, który nawiedził

[170] Letter to Captian Silas Talbot from Secretary of the Navy (17 XI 1800) [w:] *Tamże*, s. 536.
[171] Letter to Captian Silas Talbot from Secretary of the Navy (17 XI 1800) [w:] *Tamże*, s. 539.
[172] Letter to Captian Samuel Barron from Secretary of the Navy (24 V 1800) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t. 5, s. 557.
[173] Letter to Captian Patrick Fletcher from Secretary of the Navy (14 VII 1800) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t. 6, s. 148.

amerykańskie wybrzeża w równonoc jesienną roku 1800. W tym samym sztormie życie stracili również marynarze z okrętu kapitana Patricka Fletchera – *USS Insurgente*, który również znalazł swój grób na dnie Oceanu Atlantyckiego.[174]

Wobec zatonięcia Insurgente i odesłania *USS Chesapeake* do Indii Zachodnich, funkcję ochrony wybrzeża Stanów Zjednoczonych na przełomie listopada i grudnia powierzono załodze *USS Constellation*. Okręt kapitana Murray'a, po powrocie z poprzedniego rejsu przeszedł kompleksowe naprawy i po kilku miesiącach w suchym doku, znów miał znaleźć się na falach. Zgodnie z instrukcjami z Departamentu Marynarki Wojennej, kapitan Murray otrzymał duża swobodę w wyborze swego obszaru rejsowego, wyznaczając go jednak musiał pamiętać, ze jego głównym zadaniem miało być zapewnienie ochrony amerykańskim statkom handlowym wracającym do ojczyzny z Indii Zachodnich i Europy, którym zagrażały francuski jednostki kaperskie. Zgodnie z najbardziej aktualnymi doniesieniami, które napłynęły do Departamentu Marynarki Wojennej, późną jesienią 1800 roku, na wybrzeżu amerykańskim pojawił się okręt 24. działowy, 2 lub 3 brygi oraz szkuner z Cayenne, które to jednostki dokonały w krótkim czasie zajęcia jednostki handlowej na szer. 25 st. 50' N. i dł. 51 st. W. i to właśnie te koordynaty dowódca *USS Constellation* miał mieć szczególnie na uwadze. Kapitan Murray miał dołożyć wszelkich starań, by podobny przypadek nie miał miejsca w przyszłości. Po przeprowadzeniu rejsu patrolowego, który miał potrwać od 8 do 10 tygodni, załoga *USS Constellation* miała udać się na pozycje Gwadelupa i od tamtejszego oficera dowodzącego zasięgnąć informacji na temat zmian jakie mogły zajść w tym czasie w relacjach Stanów Zjednoczonych z Francją i otrzymać dalsze rozkazy.[175] Nie minęły jednak dwa tygodnie i plany odnośnie *USS Constellation* uległy całkowitej zmianie. 13 grudnia Sekretarz wysłał list do Murray'a nakazując mu, żeby jeżeliby jeszcze nie opuścił Nowego Jorku, miał pozostać w tym mieście do czasu otrzymania dalszych rozkazów.[176]

Stary wilk morski znów poluje

Eskadra pod dowództwem Truxtuna, znów zaczęła odnosić sukcesy. Po pojmaniu generała Rigauda, przebywającego na pokładzie jednostki Diana, przez jeden z okrętów z eskadry Truxtuna, róg obfitości z sukcesami został otwarty. Chociaż jak już wzmiankowałam, nie

[174] Concerning Loss of the U.S. Brig Pickering [w:] *Tamże*, s. 415.
[175] Letter to Captian Alexander Murray from Secretary of the Navy (28 XI 1800) [w:] *Tamże*, s. 558.
[176] Letter to Captian Alexander Murray from Secretary of the Navy (13 XII 1800) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t. 7, s. 30.

brakowało również poważnych problemów, z którymi musiał zmierzyć się kapitan Truxtun ze swoimi podkomendnymi. Poza niewyjaśnioną sprawą *U.S.R.C. Pickering* i konwojowanej przez niego jednostki z zaopatrzeniem, trosk dowódcy *USS President,* przysparzały także plotki, które pojawiły się odnośnie szkunera *USS Experiment,* porucznika Stewarta. Zgodnie z tymi rewelacjami amerykański szkuner miał około połowy października napotkać francuski bryg 18. działowy i po krwawym, trwającym ponad dwie godziny starciu, załoga *USS Experiment* miała opuścić banderę. Kapitana Truxtuna informacja ta bardzo zmartwiła. Jak zanotował w dzienniku okrętowy: *Choć okręt ten (USS Experiment) dołączył do nas niedawno, to jednak znam charakter porucznika Stewarta i obawiam się, że wielu mogło polec, gdyż nigdy nie uwierzyłbym, że mógłby poddać okręt widząc choć cień szansy na jego ocalenie.*[177] Rozpoczął się tydzień nerwowego wyczekiwania na bardziej sprawdzone wieści. 23 października nadeszły. Okazało się, że *USS Experiment* nie tylko nie został zajęty, ale brakowało nawet potwierdzonych informacji by w ogóle był w starciu.[178]

Na początku grudnia 1800 roku kapitana Truxtuna dotknęła osobista tragedia, zmarł jeden z midshipmanów – Edward Biddle, będący synem kongresmana z Pennsylwani – Charlesa Biddle, serdecznego przyjaciela dowódcy *USS President*. Chłopiec miał zaledwie 16 lat i jak oceniał Truxtun, zapowiadał się na bardzo zdolnego oficera. Szczególnie martwił dowódcę fakt, że być może do śmierci midshipmana przyczyniło się zaniedbanie ze strony chirurga okrętowego, który zajął się chłopcem dopiero po kilku dniach od momentu zachorowania, wcześniej zaś mat lekarza pokładowego podawał młodemu Biddle medykamenty, nie konsultując tego ze swym zwierzchnikiem. Truxtunowi nie było jednak dane pogrążyć się w rozpaczy, nie pozwolił na to charakter kapitana, który obowiązek wobec ojczyzny przedkładał nad sprawy prywatne, o czym wielokrotnie mogła przekonać się jego żona.

Również na początku grudnia, do Truxtuna zaczęły docierać, pierwsze, mające raczej charakter plotek informacje o zwieńczonym sukcesem zakończeniu negocjacji traktatu z Francją. Dowódca *USS President*, zdecydował jednak nie wprowadzać żadnych

[177] Log Book of USS President, Captian Thomas Truxtun (15 X 1800) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t. 6, s. 476.
[178] Log book of USS President, Captian Thomas Truxtun (23 X 1800) [w:] *Tamże,* s. 496.

zmian w swoim dotychczasowym sposobie działania, dopóki nie otrzymałby oficjalnych informacji w tej sprawie z Departamentu Marynarki Wojennej.[179]

Na przełomie listopada i grudnia 1800 roku do eskadry kapitana Truxtuna dołączył *USS Chesapeake*, niestety wkrótce potem na jego pokładzie doszło do buntu. W jego wyniku duża cześć załogi zdezerterowała, z czego tylko dwóch ludzi – Jamesa Blacka i Johna Davisa udało się schwytać i sprowadzić z powrotem na okręt. Kapitan Truxtun uznał, że najlepiej dla jednostki Samuela Barrona byłoby jeżeli jak najszybciej wyjść w morze, jednocześnie jednak wiedział, że nie mogło obyć się bez ukarania winnych i to w taki sposób by zniechęcić pozostałych. Rozkazał więc dowódcy *USS Chesapeake*, by po przeprowadzeniu uzupełniającego werbunku w St. Thomas jak najszybciej wypłynął na patrol, nim jednak do uczyni dwóch schwytanych buntowników miało zostać wyprowadzonych na pokład, ukaranych 39 batami[180] każdy, następnie zaś mieli zostać w niełasce wysłani na brzeg.[181] Wyrok wykonano, nie wiadomo jednak czy winni przeżyli wybatożenie, jeżeli tak, w chwili odsyłania na brzeg mogli gorączkować i w zasadzie być niemal półprzytomni.

Tymczasem eskadra odnosiła kolejne sukcesy. Nawet niezbyt aktywny w okresie gdy sam sprawował komendę, kapitan Stephen Decatur z *USS Philadelphia* wykazał się pewną aktywnością, zajmując w okresie od 27 listopada do 9 grudnia łącznie 3 jednostki. Wśród których znalazły się odzyskany statek handlowy *Sally* z New London, oraz statek bermudzki, jak również okręt kaperskie 6. działowy – *Hare*.[182]

24 grudnia *USS Enterprise*[183] zajął francuski szkuner kaperski *L'amour de la Patrie*, niosący 6 dział, z załogą liczącą 90 ludzi. Dla ludzi porucznika Johna Shawa zdobycz stanowiła pewnego rodzaju nagrodę pocieszenia, w związku z utratą kilka dni

---

[179] Letter to Secretary of the Navy from Captian Thomas Truxtun (3 XII 1800) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War* ..., t. 7, s. 4.

[180] Zasadniczo, w związku z tym, iż komodorowi z natury jego funkcji przysługiwały szersze uprawnienia niż kapitanom poszczególnych jednostek, na zasadzie domniemania prawnego, przyjęło się przyjmować, że posiadał również bardziej rozbudowane kompetencje w zakresie wymierzania kar. Co ważne, komodor miał także prawo samodzielnego zadecydowania o zwołaniu sądu wojennego, które to uprawnienie nie przysługiwało żadnemu z kapitanów. Dlatego też komodor Truxtun, mógł podjąć decyzję o ukaraniu krnąbrnego marynarza 39 batami, podczas gdy zwykły kapitan musiałby się ograniczyć do 12.

[181] Letter to Captian Samuel Barron from Captian Thomas Truxtun (5 XII 1800) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War* ..., t. 7, s. 12.

[182] Letter from an Officer on board the U.S. Frigate Philadelphia (9 XII 1800) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War* ..., t. 6, s. 556.

[183] Niewielki, zwrotny I bardzo dobrze radzący sobie w trudnych sytuacjach USS Enterprise, szybko zyskał sobie przydomek „Lucky Little Enterpise", co można przetłumaczyć jako „Mały Farciarz Enterprise". Jednocześnie zasłynął tym, ze w czasie jednego z rejsów, w ciągu zaledwie kilku dni udało mu się zająć 5 jednostek kaperskich, zob. szerzej: *Sea Power. Naval History*, ed. E. B. Potter, Ch. W. Nimitz, New York 1960, s. 192.

wcześniej 12. działowego lugiera, którego załodze udało się uciec na płycizny, po trwającym ponad dwie szklanki starciu w odległości strzału z pistoletu. To, jak blisko zajęcia wrogiej jednostki była załoga *USS Enterprise*, okazało się następnego dnia, kiedy niedoszły pryz Amerykanów dotarł do St. Martins. Jak twierdzili naoczni świadkowie tego dalekiego od triumfalnego powrotu, francuska jednostka straciła wszystkie maszty, miała poważnie uszkodzony kadłub, a ze 150 osobowej załogi zginęło lub zostało rannych 50 osób. Porucznika Shaw nie zniechęciło jednak jedno niepowodzenie, a jak już wspomniałam, kilka dni później powetował sobie i swoim ludziom stratę.[184]

Również kapitanowi Samuelowi Barronowi, udało się zmyć z siebie hańbę tego, który dopuścił do buntu na pokładzie, gdy jego załoga 22 grudnia zajęła jednostkę handlową Hibernia, która uprzednio padła łupem francuskiego kapra La Jenne Creole.[185] Następnie zaś po krótkiej wymianie ognia zajęty został także sprawca nieszczęść Amerykanów z Hibernia, a jego załoga stała się jeńcami. Pryz i odzyskany statek zostały zabrane pod komendą porucznika Sinclaira z *USS Chesapeake* do Norfolk, gdzie ich przybycie wzbudziło powszechną radość mimo iż wówczas już zawarcie traktatu przynajmniej formalnie zakończyło wzajemną wrogość.[186]

Kapitan Truxtun coraz bardziej podupadał na zdrowiu. Kolejne dni przynosiły mu liczne „ataki żółciowe", które w połączeniu z gorączką i brakiem apetytu doprowadziły do skrajnego wycieńczenia organizmu dowódcy. O tym jak poważny był jego stan mógł świadczyć fakt, że 15 grudnia napisał list do Sekretarza Marynarki Wojennej, prosząc go o pozwolenie na powrót do Stanów Zjednoczonych.[187] Odpowiedź na list jednak nie nadchodziła, a Truxtun uznał, że dobro ojczyzny było ważniejsze niż jego własne zdrowie i walcząc z bólem, nadal ze zwykłą dla siebie energią zajmował się sprawami eskadry. 4 stycznia Truxtun ponownie napisał do swego zwierzchnika w Waszyngtonie, jednak nie ponowił prośby o opuszczenie pozycji i powrót do kraju. Informował natomiast, że przybywając z patrolu do St. Kitts, zastał tam *USS New York*, na którego pokładzie szerzyła się epidemia. By zapobiec jej dalszemu rozprzestrzenianiu nakazał kapitanowi wyruszyć w rejs, pozostawiając w szpitalu na brzegu najcięższej chorych. Dowódca *USS*

[184] Letter from an officer on board U. S. Schooner Enterprize to a friend in Providence (R. I.) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t. 7, s. 15.
[185] Protest of James Fanning, Master of Hibernia, captured by franch privateer Le Jenne Creole, which was caprured by U.S. Frigate Chesapeake [w:] *Tamże*, s. 42.
[186] Concerning prize of U. S. Frigate Chesapeake – the french privateer Le Jenne Creon (Creol) [w *Tamże*, s. 67.
[187] Letter to Secretary of the Navy from Captian Thomas Truxtun (15 XII 1800) [w:] *Tamże*, s. 34.

President był jednocześnie bardzo rozczarowany, gdy dowiedział się że Barron pozostawił listy, które miał dla niego u Johna Gay'a na Martynice.[188]

Około połowy stycznia 1801 roku do Indii Zachodnich dotarł *USS United States* kapitana Johna Barry'ego. Ludzie kapitana Truxtuna, którzy dostrzegli tę jednostkę zauważyli jednocześnie, że powiewał nad nią proporzec komodorski, co było oczywistym znakiem tego, kto przejmował dowodzenie nad eskadrą. Dowódca *USS President,* kiedy poinformowano go o obecności Barry'ego, bez ponagleń nakazał opuścić proporzec komodorski na swoim okręcie i obrać kurs spotkaniowy z *USS United States*. 15 stycznia około godziny 17.00 doszło do spotkania obu dowódców. Łącząca ich od dawna przyjaźń miał uwidocznić się podczas powitania, a kiedy Barry wszedł na pokład *USS President,* kapitan Truxtun nie wydawał się być ani zawiedziony, ani też rozczarowany faktem, że utracił dowodzenie nad eskadrą.[189] Podczas spotkania Truxtun poinformował Barry'ego o otrzymanej z Gwadelupy wiadomości o zawarciu traktatu między Stanami Zjednoczonymi a Francją. Obaj dowódcy uzgodnili nową linię postępowania wobec francuskich jednostek, zgodną z instrukcjami z Departamentu Marynarki Wojennej z dnia 6 grudnia 1800 roku, zakładającymi atakowanie francuskich jednostek jedynie w sytuacji, gdy ich dowódcy zdecydowaliby się na użycie siły jako pierwsi.[190] Przybycie kapitana Barry'ego umożliwiło jednocześnie Truxtunowi podjęcie decyzji o powrocie do Stanów Zjednoczonych. 19 stycznia, po kolejnej rozmowie z Barry, dowódca *USS President*, wydał swoim ludziom rozkaz wypłynięcie i obrania kursu na wybrzeże Stanów Zjednoczonych.[191] 9 lutego 1801 roku, załoga *USS President* napotkała amerykański statek handlowy z Charlestonu, którego załoga poinformował ich, że traktat z Francją nie został jeszcze ratyfikowany i nie było wiadomo czy i kiedy ratyfikacja mogła nastąpić.[192] Otrzymane wieści, spowodowały, że kapitan Truxtun po raz kolejny zmuszony był przedłożyć obowiązek nad stan własnego zdrowia i zdecydował się pozostać w Indiach Zachodnich jeszcze przez jakiś czas. Ostatecznie jednak 19 lutego 1801 roku, po rekordowo wręcz krótkim rejsie, *USS President* dotarł na Hampton Roads.[193]

---

[188] Letter to Secretary of the Navy from Captian Thomas Truxtun (4 I 1801) [w:] *Tamże* s. 69.
[189] Log book of U. S. Frigate President, Captian Thomas Truxtun (15 I 1801) [w:] *Tamże* s. 92.
[190] Letter to Captian John Barry from Captian Thomas Truxtun (16 I 1801) [w:] [w:] *Tamże*, s. 92.
[191] Log book of U. S. Frigate President, Captian Thomas Truxtun (from 18 to 25 I 1801) [w:] [w:] *Tamże*, s. 94.
[192] Log book of U. S. Frigate President, Captian Thomas Truxtun (15 I 1801) [w:] [w:] *Tamże*, s. 92.
[193] Letter to Secretary of the Navy from Captian Thomas Truxtun (19 II 1801) [w:] [w:] *Tamże*, s. 126.

Spokojne dni eskadry Santo Domingo

29 grudnia do eskadry Santo Domingo powrócił kapitan Silas Talbot z *USS Constitution*, by ponownie objąć nad nią dowodzenie. Po przybyciu na miejsce, komodor podjął starania w celu ustalenia jakimi siłami dysponował. Okazało się, że na pozycji pozostawały fregaty: *USS Congress* oraz *USS Adams*, a także okręty *USS Augusta, USS Richmond* i *USS Trumbull*. Po dokonaniu inspekcji oraz zapoznaniu się z sytuacją taktyczną na wyspie i w jej okolicach, kapitan Talbot mógł przystąpić do układania planu wykorzystania sił, które miał pod swoim dowództwem.[194]

Pod koniec stycznia 1801 roku do Indii Zachodnich powrócił *USS Constellation,* kapitana Alexandra Murray'a. Dowódca tej jednostki został wyposażony przez Sekretarza Marynarki Wojennej w specjalne instrukcje (wydane 9 stycznia 1801 roku), zgodnie z którymi miał powiadomić o podpisaniu traktatu amerykańsko – francuskiego zarówno dowódców wszystkich amerykańskich okrętów na Karaibach jak i przedstawicieli francuskich władz kolonialnych. Tym drugim, kapitan Murray, miał przekazać również informacje o linii postępowania, którą zmierzały przyjąć amerykańskie władze względem francuskich uzbrojonych jednostek, jak również wyrazić nadzieję, że gubernatorzy w podobny sposób postąpiliby z jednostkami Stanów Zjednoczonych. Nowa linia postępowania wyznaczona przez władze w Waszyngtonie zakładała zawieszenie broni aż do czasu ostatecznego rozstrzygnięcia losu traktatu przez Kongres, jednocześnie jednak amerykańskie jednostki, w przypadku zaatakowania miały pełne prawo by odpowiedzieć ogniem. Kapitan Murray zdawał sobie sprawę z wagi przywiezionych przez siebie informacji, dlatego też gdy tylko dotarł w okolice francuskich kolonii – Gwadelupy i Porto Rico, niezwłocznie wysłał do tamtejszych władz swego pierwszego oficer porucznika Jamesa P. Watsona, wyposażonego w odpowiednie listy.[195] Wypełniwszy swą misję we francuskich koloniach, kapitan Alexander Murray skierował się ku St. Jago de Cuba i Hawanie, gdzie dotarł 22 lutego. Misja kapitana w hiszpańskiej posiadłości zamorskiej miała ograniczyć się do przekazania informacji o zawarciu traktatu amerykańsko – francuskiego, jednak kiedy Murray dotarł na miejsce okazało się, że w porcie uwięziono amerykański statek handlowy, nie podając jego kapitanowi przyczyn zatrzymania.

[194] Letter written on board of the U. S. Frigate Constitution (9 II 1801) [w:] [w:] *Tamże*, s. 121.
[195] Letter to Agents of U. S. Consuls of the Franch Republic from Captain Alexander Murray (29 I 1801) [w:] [w:] *Tamże*, s. 110; Letter to James P. Watson from Captian Alexnader Murray (5 II 1801) [w:] [w:] *Tamże*, s. 117; Letter to Governor of Puerto Rico from Captian Alexnader Murray (6 II 1801) [w:] [w:] *Tamże*, s. 118.

Dowódca *USS Constellation* zdecydował się interweniować i wysłał jednego ze swoich midshipmanów na brzeg z listem dla hiszpańskiego dowódcy, w którym zapytywał o przyczyny zatrzymania amerykańskiej jednostki i powołując się na fakt, ze Stany Zjednoczone i Królestwo Hiszpanii nie znajdowały się w stanie wojny, prosił o jej zwolnienie.[196]

Rewolucja 1800 roku i jej konsekwencje dla U.S. Navy

Jesień 1800 roku, była w Stanach Zjednoczonych okresem burzliwych zmian politycznych, znanych jako rewolucja 1800 roku. Benjamin Stoddert, zdawał się jednak nie przejmować swoją polityczną przyszłością czy też nie rozważał jakie miał szanse na pozostanie na stanowisku po zmianie u szczytu władzy. W jego korespondencji z tego okresu pojawiały się, co oczywiste komentarze dotyczące aktualnych wydarzeń politycznych, nadzieja na ponowny wybór Johna Adamsa, a po jego przegranej rozważania na temat jej przyczyn, stanowiły one jednak margines spraw, którymi zajmował się ówcześnie Sekretarz Marynarki Wojennej. Nadal dokładał on wszelkich starań by jak najefektywniej wykorzystać siły, którymi dysponowały Stany Zjednoczone na morzu, dla ochrony ich obywateli, a także snuł plany nowych przedsięwzięć, co do których mógł zakładać, że ich realizacja przypadłaby na kadencję jego następcy. W połowie grudnia 1800 roku, gdy *USS Essex* powrócił do rodzimych brzegów z rejsu do Batawii, Sekretarz zaczął planować kolejny rejs do holenderskiej kolonii. Tym razem ochronę konwoju miały stanowić *USS Connecticut* oraz *USS Ganges*. Oba okręty miały zostać przygotowane do wyjścia w morze tak szybko jak tylko było możliwe, by zdążyły wypłynąć przed nastaniem mrozów. Komodorem wyprawy jako straszy oficer został kapitan Richard Derby, podobnie jednak jak w przypadku ekspedycji *USS Essex* i *USS Congress*, obaj dowódcy otrzymali takie same instrukcje na wypadek rozdzielenia.[197] Plan nowej wyprawy do Batawii, przynajmniej w tym zakresie, w którym dotyczył *USS Ganges*, został zmodyfikowany już kilka dni później. 13 grudnia, Stoddert napisał do porucznika Mullowny list, w którym oznajmił iż dowódca *USS Ganges*, zamiast płynąc do Batawii miał pozostać w Nowym Jorku i tam oczekiwać na otrzymanie dalszych rozkazów.[198] Wstrzymanie ekwipowania

[196] Letter to Captain General of Marines, Havana from Captian Alexander Murray (27 II 1801) [w:] [w:] *Tamże*, s. 132.
[197] Letter to Lieutenant John Mullowny from Secretary of the Navy (10 XII 1800) [w:] [w:] *Tamże*, s. 24 – 25; Letter to Captian Richrad Derby from Secretary of the Navy (11 XII 1800) [w:] [w:] *Tamże*, s. 26.
[198] Letter to Lieutenant John Mullowny from Secretary of the Navy (13 XII 1800) [w:] [w:] *Tamże*, s. 30.

USS Ganges, a także *USS Maryland*, które nastąpiły tego samego dnia miały ścisły związek z przybyciem z Francji – Davie'go, jednego z delegatów wysłanych do negocjacji z Talleyrandem, który przywiózł ze sobą uzgodniony tekst traktatu[199].

By postawienia przywiezionego przez Williama R. Davie'go dokumentu weszły w życie, musiało minąć kilka kolejnych miesięcy, przede wszystkim musiał on przejść skomplikowaną procedurę ratyfikacyjną, by ostatecznie zostać podpisanym przez Prezydenta. Stoddert wyszedł jednak z założenia, że dopóki prace nad traktatem były w toku, należało ograniczyć wrogie ruchy, a tym samym zminimalizować aktywność Marynarki Wojennej do czasu, gdy Senat rozstrzygnąłby o dalszych losach dokumentu.[200] Te okręty, które miały wyjść w morze, były zatrzymywane w portach, kapitanom zaś tych, które już wypłynęły Stoddert wysyłał dodatkowe instrukcje nakazujące unikanie gdy tylko było to możliwe strać z francuskimi jednostkami, a przystępowanie do walki jedynie w sytuacjach, gdy to marynarze spod trójkolorowej bandery byli stroną atakującą. Informacja o podpisaniu traktatu nie wpłynęła jednak, przynajmniej początkowo, na prace związane z budową nowych okrętów, a zwłaszcza 6 okrętów 74. działowych. W grudniu 1800 roku, były gotowe ramy (szkielety kadłuba) dwóch okrętów liniowych, a Sekretarz nakazywał Williamowi Marbury'emu zakupić drewno na prowadzenie dalszych prac przy okrętach. Stoddert przypominał jednocześnie Agentowi Marynarki Wojennej z Waszyngtonu, by wykonując powierzone mu zadania kierował się najlepiej pojęta ekonomiką oraz nie był nadmiernie hojny przy wypłacaniu zaliczek.[201]

Pod koniec grudnia, traktat z Francją został przedłożony Senatowi i początkowo liczono na szybką ratyfikację. Tak się jednak nie stało i w połowie stycznia 1801 roku, Benjamin Stoddert przewidywał, że w związku ze zgłaszanymi przez Senat poprawkami do dokumentu, mogły minąć miesiące nim nastąpiłaby ostateczna ratyfikacja. Przyjmując tak pesymistyczne założenie, Sekretarz Marynarki dostosował do niego sposób działania swego Departamentu. Duża cześć z okrętów, które powróciły do Stanów Zjednoczonych z rejsów, miała pozostać w portach i przejść naprawę. Dowódcom tych zaś, które nadal pozostawały w morzu, nakazano atakować francuskie jednostki jedynie w obronie własnej i przekazywać przy każdej możliwej okazji informację o zawarciu traktatu.[202]

---

[199] Konwencja w Montferrat, tekst, zob: http://avalon.law.yale.edu/19th_century/fr1800.asp
[200] Letter to Archibald Campbell ,Navy Agent at Baltimore from Secretary of the Navy (13 XII 1800) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t. 7, s. 30.
[201] Letter to William Marbury from Secretary of the Navy (13 XII 1800) [w:] [w:] *Tamże*, s. 32.
[202] Lettter to Captian John Mullowny from Secretary of the Navy (15 I 1800) [w:] *Tamże*, s. 91.

Przeciąganie się prac nad ratyfikacją traktatu doprowadziło także do wznowienia prac nad realizacją projektu konwoju do Batawii. Kapitan Mullowny z *USS Ganges* oraz kapitan Richard Derby z *USS Connecticut*, otrzymali list, w którym zwierzchnik nakazywał im przygotować okręty do jak najszybszego wypłynięcia do Batawii. By maksymalnie przyspieszyć wszelkie prace, obaj dowódcy otrzymali także rozkaz by kierować się wydanymi uprzednio instrukcjami, przez co Sekretarz nie wyobrażał sobie przyczyny, która mogłaby sprawić, że wypłynęliby później niż 8 lub 10 dni od dnia otrzymania przywołanego listu.[203]

Zabezpieczeniu handlu wschodnioindyjskiego miała służyć również misja, która otrzymał kapitan George Little z *USS Boston*. Zgodnie z wysłanym 29 stycznia 1801 roku rozkazem miał on przez 10 tygodni krążyć na szlaku, którym amerykańskie statki handlowe wracały z Indii Wschodnich, by sprawdzić czy nie były one nękane przez francuskie okręty kaperskie. Po zrealizowaniu tej misji kapitan Little miał wraz ze swoim okrętem udać się do St. Kitts, gdzie miały oczekiwać na niego dalsze instrukcje z Departamentu Marynarki Wojennej.[204] Niestety wbrew oczekiwaniom Stodderta, Little nie udało się wyruszyć niezwłocznie, prawdopodobnie z powodu ataku mrozów, które unieruchomiły jego okręt na wybrzeżu aż do początku marca.

Wraz z odejściem zimy, zmianie uległy również po raz kolejny plany Departamentu Marynarki Wojennej. Kapitan John Rodgers z *USS Maryland* 7 marca 1801 roku otrzymał rozkaz przygotowania się do wypłynięcia do Francji. Na pokładzie jego okrętu zaś miał podróżować nie wymieniany z nazwiska Gentelman, który miał dostarczyć władzom w Paryżu wersję zawartego uprzednio traktatu uwzględniającą naniesione przez Senat poprawki.[205] Poza amerykańskim przedstawicielem na pokładzie *USS Maryland* podróżować miał także pan Dambrugeac, będący wysłannikiem generała Toussainta do rządu w Paryżu.[206] 18 marca, kapitan Rodgers otrzymał kolejny rozkaz zgodnie, z którym miał w ciągu 2 – 3 dni osiągnąć gotowość do wyjścia w morze, gdyż właśnie w tym terminie miał dotrzeć do niego John Dawson, amerykański przedstawiciel, którego zadaniem było dostarczenie ratyfikowanego traktu do Francuzom. Życzeniem Sekretarza

[203] Letter to Captian Richard Derby from Secretary of the Navy (15 I 1800) [w:] *Tamże*, s. 91.
[204] Letter to Captian George Little from Secretary of the Navy (29 I 1801) [w:] *Tamże*, s. 109.
[205] Letter to Captian John Rodgers from Secretary of the Navy (7 III 1801) [w:] *Tamże*, s. 141.
[206] Letter to Captain John Rodgers from Secretary of the Navy (7 III 1801) nr 2[w:] *Tamże*, s. 141.

było aby kapitan Rodgers zapewnił swoim szczególnym pasażerom wszelkie możliwe wygody, a także możliwie najbezpieczniejszą podróż do Havre de Grace.[207]

Początek marca był również czasem wejścia w życie zmian politycznych, które dokonały się w wyniku jesiennych wyborów roku 1800. Co ciekawe pomimo objęcia urzędu przez oponenta Johna Adamsa - Thomasa Jeffersona, pozycja Benjamina Stodderta była niezagrożona. Nowy prezydent zaproponował dotychczasowemu Sekretarzowi pozostanie na stanowisku, jednak Stoddert odmówił. Podejmując tę decyzję nie kierował się jednak lojalnością polityczną wobec ustępującego gabinetu, ale względami czysto osobistymi. Przez 4 lata sprawowania urzędu Benjamin Stoddert bardzo podupadł na zdrowiu i spodziewał się, że trapiące go dolegliwości, mogły postępować, dlatego też wolał być może ostatnie lata swego życia spędzić raczej na łonie rodziny niż na urzędzie. Zdecydował się jednak pozostać na stanowisku dopóki Thomas Jefferson nie wyznaczyłby jego następcy.[208]

Konwencja z Francją – czy Amerykanie potrafili uczyć się na własnych błędach?

Podpisany w dniu 30 września 1800 roku traktat amerykańsko – francuski trudno w zasadzie nazwać pokojowym. Już w połowie 1799 roku czyli jeszcze przed przybyciem do Europy oficjalnych amerykańskich przedstawicieli, Pierre Ph. Addet postanowił dążyć do zawarcia porozumienia nieco innymi kanałami. Zgodnie z opracowaną przez niego koncepcją, wrogość Amerykanów wynikała z przekonania, że Francja chciała wypowiedzieć Stanom Zjednoczonym wojnę. Dlatego też, trzeba było przekonać partnerów z Filadelfii, że nic takiego nie miało miejsca, a jego zdaniem najlepszym dowodem dobrych intencji rewolucyjnych władz byłoby zdjęcie embarga z amerykańskiego handlu. Z tym przekonaniem zdecydował się zasugerować wysłanie Andre Pichona do Hagi, gdzie francuski dyplomata miał spotkać się z Vans Murray'em – posłem amerykańskim i przekonać go o dobrych intencjach Francuzów.[209] W październiku 1799 roku, do Stanów Zjednoczonych powrócił ostatni ze słynnej trójki – Elbridge Gerry. Powitanie jaki zgotował mu podburzony przez Republikanów tłum, było nie do pozazdroszczenia. Jednak były minister pełnomocny, niewiele sobie robiąc z gróźb jakie padały pod jego adresem i oskarżeń o zdradę, wkrótce po powrocie udał się do wprost do Quincy, gdzie przebywał wówczas John Adams i przedłożył mu kilkudziesięciu

[207] Letter to Captian John Rodgers from Secretary of the Navy (18 III 1801) [w:] *Tamże*, s. 148.
[208] Letter to Cpatian Thomas Truxtun from Secretary of the Navy (6 III 1801) [w:] *Tamże*,, s. 140.
[209] A. DeConde, *The Quasi – War*. …, New York 1966, s. 150 – 151.

stronicowy raport, informujący o sytuacji we Francji.[210] Mniej więcej w tym samym czasie do Stanów Zjednoczonych zaczęły napływać pierwsze listy Vans Murray'a, zawiadamiające o pojawianiu się po stornie Francuzów woli negocjacji i deklarowanej gotowości do ustępstw. Miedzy innymi ta korespondencja, spowodowała wysłanie do Francji na pokładzie *USS United States* parlamentariuszy, o których to wydarzeniach pisałam już wcześnie. W tym miejscu chciałabym przejść do traktatu, który został zawarty w wyniku tej misji.

Oficjalnie nazwano go „Konwencją" i nie kończył on wojny, która przecież nigdy oficjalnie nie została wypowiedziana, ale jedynie regulował relacje dwóch państw, których władze przez pewien czas nie mogły się porozumieć, jednak ostatecznie przezwyciężywszy trudności doszły do porozumienia. Podobnie, jak w czasie zakończonych aferą XYZ, tak i w tych rozmowach Talleyrand nie brał udziału osobiście, jednak wysłani przez niego pełnomocnicy stanowili grono szacowne i rokujące nadzieje na porozumienie. W składzie francuskiej delegacji znaleźli się bowiem: Józef Bonaparte – brat pierwszego konsula, były francuski ambasador w Rzymie i Radca Stanu Charles Pierre Claret Fleurieu – członek Narodowego Instytutu i Bureau des Longitudes , przewodniczący sekcji Morskiej (Marine) i wreszcie Kerre Louis Roederer – członek Narodowego Instytutu Francji i Radca Stanu (przewodniczący sekcji spraw wewnętrznych). Do rozmów z tymi szacownymi obywatelami ciągle jeszcze republikańskiej Francji, zasiedli wysłani przez Prezydenta Adamsa – Oliver Ellswortha – Przewodniczący Sadu Najwyższego Stanów Zjednoczonych; William Richardson Davie – były gubernator stanu Północna Karolina oraz William Vans Murray – Minister Rezydent Stanów Zjednoczonych w Hadze.[211] Efektem trwających kilka miesięcy rozmów wyżej wspomnianych osób była przywoływana Konwencja, w której artykule pierwszym obie strony deklarowały, że od chwili ratyfikacji dokumentu *zaistnieje miedzy nimi trwały, nienaruszalny i uniwersalny pokój*[212], a także *prawdziwa i szczera przyjaźń*[213]. W drugim artykule była mowa o tym, że obie strony nie były w stanie uzgodnić odnośnie stosowania czy obowiązywania traktatów z 1778 i 1788, co miało spowodować, że nowa konwencja nie będzie wcielana w życie, dopóki związane z poprzednimi porozumieniami kwestie nie zostałyby uzgodnione. W dalszej części konwencji regulowano kwestie, które leżały u

[210] *Tamże*, s. 160.
[211] *Tamże*.
[212] http://avalon.law.yale.edu/19th_century/fr1800.asp (15.07.2015)
[213] *Tamże*.

podstaw sporu między oboma państwami. By uniknąć w przyszłości problemów z ustalaniem legalności wymiany handlowej, ustalono że statki handlowe obu państw musiały być wyposażane w specjalne paszporty, których wzór został zamieszony w art. IV Konwencji.[214] W przypadku jednak gdyby paszport uległ zniszczeniu, bądź został w inny sposób utracony za dowód legalności rejsu mógł posłużyć jakikolwiek inny dokument, w którym określono skład ładunku jednostki, jej właściciela, port wyjściowy i port przeznaczenia. W Konwencji deklarowano również wolną i nieskrępowaną wymianę handlową między oboma stronami, regulowano kwestię spłaty długów zarówno państwowych jak i indywidualnych obywateli[215] czy też dziedziczenie dóbr należących do obywateli jednej z układających się stron, a znajdujących się na terytorium drugiej[216]. Na podstawie doświadczeń z początku konfliktu, oba państwa zdecydowały się na wprowadzenie 6 miesięcznego okresu ochronnego dla kupców, na wypadek gdyby doszło do wojny między nimi.[217] By uniknąć nieporozumień, pozornie szczegółowo uregulowano kwestię tego co stanowiło kontrabandę podlegającą konfiskacie uznając za nią, co oczywiste wszelkiego rodzaju broń i amunicję, ale także wszystkie narzędzie, które mogły być użytkowane przez wojsko. Pozorność szczegółowości dawała zwłaszcza druga część artykułu, która pozwalała na szeroką interpretację zwłaszcza w kontekście problemów jakie Amerykanie mieli w tym zakresie z Brytyjczykami[218]. Pewnym postępem był w stosunku do regulacji uzgodnionych z poddanymi Wielką Brytanią, było jednak wyłączenie z definicji kontrabandy towarów przewożonych przez statki jednej ze stron do portów państwa, z którym druga ze stron była w stanie wojny.[219] W kontekście faktu, że trudno byłoby wskazać liczące się państwo europejskie, z którym Francja ówcześnie nie była w stanie wojny, był to zapis dla Amerykanów niezwykle istotny. W Konwencji wprowadzano również ścisłe zasady kontroli statków jednej strony przez załogi jednostek drugiej strony, która miała się ograniczać do sprawdzenia dokumentów i jeżeli były one zgodne z ustalonymi wymogami, zezwoleniem na kontynuowanie rejsu.[220] Całkowicie wyłączono spod kontroli statki płynące pod konwojem państwowych okrętów wojennych którejś z umawiających się stron, w takim przypadku jedynym czego mogli żądać

[214] *Tamże*.
[215] *Tamże*.
[216] *Tamże*.
[217] *Tamże*.
[218] Patrz rozdział I.
[219] http://avalon.law.yale.edu/19th_century/fr1800.asp (15.07.2015)
[220] *Tamże*.

kontrolujący była ustana deklaracja komodora[221] co do państwowej przynależności konwojowanych statków i legalności przewożonych na nich ładunków. Szczegółowej regulacji podlegały również procedury zatrzymania statków, co do których zachodziło podejrzenie, że ich ładownie zawierały kontrabandę, jak również postępowania z obywatelami i własnością jednej ze stron, którzy zostali zlokalizowani na jednostce należącej do państwa, z którym druga strona pozostawał w stanie konfliktu.[222] Stanowczo zakazywano udzielania zezwoleń na zabranie pryzu do portu jednej ze stron, pryzu zajętego przez jednostkę państwa, z którym drugi z krajów pozostawał w stanie konfliktu, a co za tym idzie nie dopuszczał możliwości przeprowadzenia w takim porcie procedury legalizacyjnej w stosunku do zdobytej jednostki.[223] W zawartym porozumieniu, uzgodniono również niemal nieograniczony dostęp do łowisk i ugruntowano zasadę – Free Ships make free goods.

Początek nowego końca U.S. Navy

Tym co budziło oburzenie, zwłaszcza zainteresowanych był fakt, że w ramach traktatu uzgodniono zwrot pryzów zajętych w przez obie strony od 1797 roku, w tych przypadkach, w których było to wykonalne. Amerykanie mieli poczucie, że punkt ten szczególnie godził w ich interesy, jako że Francuzom w czasie konfliktu nie udało się zająć żadnego okrętu wojennego Stanów Zjednoczonych, poza *USS Retaliation*, który wkrótce potem został odzyskany. Natomiast Amerykanie zajęli dwa duże francuskie okręty wojenne *Le Berceau* i *L'Insurgente.* Znając powszechnie panujące nastroje, Sekretarz Stoddert, porosił Stephena Higginsona, który miał przekazać *La Berceau* francuskiemu komisarzowi, by przeprowadzić tę transakcję tak by nie budzić niepotrzebnych, negatywnych emocji.[224] Co prawda Sekretarz Stoddert stwierdził optymistycznie, *że Amerykanie będą musieli zwrócić znacznie mniej niż zyskają*[225], wielu było jednak przeciwnego zdania.

Tekst traktatu dotarł do Stanów Zjednoczonych pod koniec 1800 roku. Już wcześniej do władz docierały plotki z bardziej lub mniej sprawdzonych źródeł, jednak nie

[221] commander of convoy - zwany komodorem, dowódca okrętu wojennego stanowiącego okręt flagowy konwoju statków handlowych.
[222] http://avalon.law.yale.edu/19th_century/fr1800.asp (15.07.2015)
[223] *Tamże*.
[224] Letter to Stephen Higginson and Co., Navy Agents at Boston from Secretary of the Navy (20 III 1801) [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War* ..., t. 7,s. 150.
[225] http://avalon.law.yale.edu/19th_century/fr1800.asp (15.07.2015)

zdecydowano się na podjęcie żadnych kroków przed otrzymaniem oficjalnego potwierdzenia jego zawarcia. Jak już wspomniałam przekazanie Sekretarzowi Stanu oficjalnej treści traktatu nie spowodowało podjęcia przez Departament Marynarki Wojennej natychmiastowych kroków w celu wycofani amerykańskich okrętów. Zgodnie z instrukcjami jakie otrzymywali ich dowódcy, podejmowane przez nich działania miały być uzależnione od zachowania załóg napotkanych francuskich okrętów, w każdym razie, Amerykanom zabroniono inicjowania strać z Francuzami. Taki stan rzeczy utrzymywał się do marca 1801 roku, kiedy to Senat przekazał Prezydentowi Johnowi Adamsowi traktat do ratyfikacji, zgłaszając jednocześnie dwa zastrzeżenia. Pierwsze z nich dotyczyło artykułu II konwencji, który zgodnie z wolą Senatu miał zostać wyłączony od obowiązywania, drugie zaś związane było z wieczystością pokoju miedzy oboma Narodami. W tym aspekcie Senatorowie zdecydowali się na znaczenie zredukować czas obowiązywania dokumentu, skracając go do lat 8 z możliwością przedłużenia. Prezydent Adams zdając sobie sprawę, że naniesione w Senacie poprawki, choć nieliczne, znacząco modyfikowały pierwotne brzmienie umowy, uznał, że należało uzgodnić ich obowiązywanie z Francuzami. Dlatego też mianował Pana Bayarda na ministra Pełnomocnego do Republiki Francuskiej. Zaznaczył jednak, że jeżeli nominowany odrzuciłby nominację, on sam nie podjąłby dalszych działań w związku z traktatem i pozostawił jego los w rękach swego następcy – Thomasa Jeffersona.[226] Obawy Adamsa potwierdziły się – Bayard odrzucił nominacje, a kolejne decyzje w związku z traktatem miała podejmować już nowa administracja, która przejęła władze w marcu 1801 roku.

Pomimo iż losy Konwencji nie zostały ostatecznie rozstrzygnięte, dzień po wydaniu noty Adamsa do Senatu – 3 marca 1801 roku – Kongres uchwalił „Ustawę wprowadzającą organizację Marynarki Wojennej na czas pokoju[227]". Ustawa zapowiadała poważną redukcję dopiero co odtworzonej Marynarki Wojennej Stanów Zjednoczonych. Z okrętów zdecydowano się pozostawić w służbie jedynie: *USS United States, USS Constitution, USS President, USS Chesapeake, USS Philadelphia, USS Constellation, USS Congress, USS New York, USS Boston, USS Essex, USS Adams, USS John Adams oraz USS General Greene*.[228] Jak więc warto zauważyć, wszystkie pozostawione w służbie jednostki były

[226] John Adams Message to the Senate of 2 march 1801[w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War* ..., t. 7, s. 198.
[227] Tytuł oryginalny: An Act Providing for a Naval Peace Establishment, and for other purposes
[228] An Act Providing for a Naval Peace Establishment, and for Other purposes - Art. 1 – Naval peace establishement, https://www.marinersmuseum.org/sites/micro/usnavy/05/05o.htm (29.07.2015)

fregatami. Zdecydowano się zachować je, gdyż zgodnie z założeniem władz w Waszyngtonie, flotę mniejszych jednostek można byłoby łatwo odtworzyć w przypadku wojny, budowa zaś fregat byłaby czasochłonna, a ich ewentualny zakup niemożliwy. Wszystkie nie wymienione w ustawie okręty miały zostać sprzedane, po uprzednim zabraniu z nich sprzętu wojskowego.

Zgodnie z artykułem 2 ustawy, spośród pozostawionych w służbie fregat, jednocześnie w czynnej służbie miało pozostawać jedynie 6, pozostałe zaś miały zostać zabezpieczone w portach, z możliwie maksymalnie zredukowaną załogą.

W artykule 4, zawarte zostało postanowienie, które mogło spowodować największy opór amerykańskich ludzi morza – zapowiadał on bowiem poważną „redukcję etatów". W służbie postawionych miało zostać 9 kapitanów, 36 poruczników i 150 midshipmanów, pozostali mieli zostać zwolnieni.[229] Benjamin Stoddert znalazł się wiec w bardzo trudnej sytuacji. Po pierwsze dlatego, że ustawa nie zakładała pozostawiani w służbie żadnego młodszego kapitana, oznaczało to, że wielu wartościowych dowódców, którzy nie zostali awansowani na kapitana z braku wolnych okrętów odpowiednich do tej rangi[230], musiało albo zgodzić się na degradację do stopnia porucznika, albo odejść ze służby. Po drugie zaś dlatego, że to właśnie jemu przypadło niewdzięczne zadanie rozstrzygnięcia o tym, którzy oficerowie mieli zostać pozostawieni w służbie, a którzy zostaliby z niej zwolnieni.[231] Pewnym pocieszeniem dla tych, którzy musieli odjeść mógł być fakt, że w chwili opuszczenia służby mieli otrzymać odprawę w wysokości 4 miesięcznego żołdu, a jeżeli państwo zalegało im z jakimikolwiek wypłatami, w chwili ich odejścia, należności z tego tytułu musiały zostać uregulowane.

Rozpoczął się proces reorganizacji Marynarki Wojennej, oficerowie, którzy mieli pozostać w służbie byli wyłaniani w drodze długotrwałych dyskusji i konsultacji. Większość dowódców okrętów wojennych została poproszona by spośród swoich podkomendnych wybrać tych, których uważali za najbardziej wartościowych i obiecujących. Sposób tak wskazanych kandydatów, Sekretarz Stoddert miał wybrać

---

[229] *Tamże.*

[230] Komendantami – Master Comendants – nazywano dowódców okrętów, którzy zasłużyli na stopień wyższy niż porucznik, jednak z powodu braku wakatów na stanowiskach kapitańskich, nie mogli go otrzymać.

[231] An Act Providing for a Naval Peace Establishment, and for Other purposes - Art. 4 – Naval peace establishement, https://www.marinersmuseum.org/sites/micro/usnavy/05/05o.htm (29.07.2015)

dopuszczonych przez ustawę 36 poruczników i 150 midshipmanów, którzy mieli pozostać w służbie.

Najtrudniejsze zadanie stało przed Sekretarzem w zakresie wyznaczeni 9 kapitanów. Zdając sobie sprawę, że liczba dowódców zdolnych, zaradnych i obiecujących znacznie przewyższa tę wskazaną w ustawie, Stoddert zdecydował się na wybór rozwiązania, jego zdaniem, najmniej krzywdzącego. Zdecydował się pozostawienie w służbie pierwszych 9 z listy kapitanów, a w przypadku gdyby któryś z dowódców odmówił pozostania w czynnej służbie, jego miejsce miał zająć kolejny z listy.[232]

Ostatecznie w służbie pozostali kapitanowie: John Barry, Samuel Nicholson, Richard Dale, Thomas Truxtun, Richard Valentine Morris, Alexander Murray, Samuel Barron, John Rodgers, Edward Preble, James Barron, William Bainbridge, Hugh C. Campbell i Thomas Tingey.[233] Zastanawiające było pozostawienie w służbie Samuela Nicholsona, o którego jawnym sprzeciwianiu się rozkazom zwierzchników i licznych nadużyciach wielokrotnie pisałam. Już samo to wystarczyłoby by „pozbyć się" niewygodnego kapitana z szeregów Marynarki Wojennej. Co ważniejsze, Nicholson od czasu odsunięcia go od dowodzenia USS Constitution pozostawał na brzegu i zajmował się sprawowaniem zarządu nad budową jednego z okrętów liniowych. Niewątpliwie o pozostawieniu Nicholsona w służbie zdecydowały względy natury politycznej, o których wcześniej pisałam, a dojście do władzy Republikanów wzmocniło tylko ten jego atut.

W podobnej sytuacji znajdował się kapitan Thomas Tingey sprawujący zarząd nad budową stoczni Marynarki w Waszyngtonie oraz kapitan Richard Dale. Jednakże tych dwóch ostatnich kapitanów cieszyło się nieposzlakowaną opinią i było otoczonych nimbem bohaterów. Pod względem wyboru kapitanów pozostających w służbie Benjamin Stoddert stał się ofiarą własnego systemu, zakładającego pozostawienie tych, którzy znajdowali się na wyższym miejscu na liście kapitanów. Jeżeli więc Sekretarz Marynarki zakładał, postąpienie przez kapitana Nicholsona w sposób honorowy, przez co rozumiał, że były dowódca *USS Consitution* sam odszedłby ze służby, to rzeczywistość poważnie go rozczarowała.

---

[232] *Tamże.*
[233] List of officers…., [w:] *Naval Documents Related to The Quasi – War …*, t. 7, Washington 1938, s. 135.

Znacznie mniejsze problemy powstały w związku z wyborem poruczników. Wybrano przede wszystkim tych, których polecili dowódcy pod którymi służyli. Na liście znalazło się również kilka osób, które uprzednio mogły poszczycić się rangą młodszego kapitana, jednak zgodzili się na degradację do stopnia porucznika, aby pozostać w służbie.

Prze kolejne miesiące 1800 roku, dokonywano szeroko zakrojonych przekształceń. Poza wprowadzeniem już wspomnianych ograniczeń co do liczebności sił Marynarki Wojennej, dokonywano również przetasowań związanych ze zmianą u szczytu władzy. Zgodnie z powszechnie przyjętą zasadą „podziału łupów", anty-federaliści przejąwszy władzę, wprowadzali swoich ludzi na stanowiska dotychczas obsadzone przez federalistów. W odniesieniu do Marynarki Wojennej, dotyczyło to przede wszystkim stanowisk Agentów Marynarki Wojennej. 27 lipca 1801 roku, stanowisko Sekretarza Marynarki Wojennej objął Robert Smith. Wkrótce potem Agenci w kolejnych miastach Stanów Zjednoczonych byli zastępowani ludźmi związanymi z partią rządzącą.

Zakończenie wojny z Francją i wprowadzenie Naval Peace Establishment, rozpoczęło nowy etap w historii U.S. Navy. Republikanie po dojściu do władzy zdawali się sądzić, że Stany Zjednoczone nie miały znaleźć w stanie konfliktu i czekały je lata pokoju. Nie mogli wiedzieć, w jak wielkim byli błędzie formułując podobną tezę. Krótko po ustabilizowaniu relacji z Francją, ponownie problemem stała się działalność piratów berberyjskich. 14 maja 1801 roku, władca Trypolisu wypowiedział wojnę Stanom Zjednoczonym. Wrogie terytorium znajdowało się daleko od amerykańskich brzegów i Thomas Jefferson nie sądził, by Berberowie mogli bezpośrednio zagrozić Stanom Zjednoczonym, ich działalność mogła jednak poważnie ugodzić w amerykański handel na Morzu Śródziemnym. Dlatego też w czerwcu 1801 roku Prezydent wysłał na Morze Śródziemne eskadrę pod dowództwem Richarda Dale'a. Mimo podjęcia tej decyzji, Jefferson nie zdecydował się na poszerzenie składu okrętów Marynarki Wojenne, później zaś szczycił się tym, że utrzymanie U.S. Navy w 1802 roku, kosztowało jedynie 916 tys. dolarów, czyli mniej niż 1/3 środków, które wydawano na nią w czasie quasi – wojny amerykańsko – francuskiej.[234] Amerykanie mieli poczucie, że w starciu z Francją to oni odnieśli zwycięstwo i nie powinni byli odczuwać żadnych kompleksów wobec europejskich potęg. Warto jednak zaznaczyć, że było to dobre samopoczucie zbudowane

[234] Dane za: K. J. Hagan, In Peace and War. Interpretations of American Naval History 1775 – 1798, Westport – London 1984, s. 38.

na błędnych przesłankach, na co zawracał uwagę chociażby Kenneth J. Hagen, stwierdzając, że gdyby Francuzi nie byli zaangażowani jednocześnie w wojnę z Wielką Brytania, konflikt z Amerykanami miałyby zupełnie inną skalę, a jego możliwy wynik nie powinien był napawać Amerykanów optymizmem.[235] Trzeba bowiem pamiętać, że siły, które Dyrektoriat utrzymywał w Indiach Zachodnich stanowiły jedynie znikomy ułamek całości francuskiej Marynarki Wojennej. Z drugiej jednak strony, dopuszczając rozpatrywanie historii w kategoriach alternatywnych, można by stwierdzić, czego Hagan nie uczynił, że gdyby nie wojna brytyjsko – francuska być w może w ogóle nie byłoby quasi – wojny amerykańsko – francuskiej. Stawiam taką tezę, nawiązując zarówno do deklarowanych, jak i nie zwerbalizowanych lecz rzeczywistych przyczyn konfliktu, z których większość wynikała z niechęci Amerykanów do angażowania się po stronie Francuzów w europejskim konflikcie oraz braku poszanowania obu stron dla deklarowanej przez Stany Zjednoczone neutralności.

Warto jednak zaznaczyć, że amerykański potencjał morski, choć niewielki w sensie liczbowym, był znaczący w ujęciu jakościowym. Amerykańcy historycy podkreślali, że budowane w Stanach Zjednoczonych fregaty były większe, odporniejsze i lepiej wyposażone pod względem uzbrojenia od swoich europejskich odpowiedniczek. Michael A. Palmer, wskazał, iż dzięki specyficznej konstrukcji kadłuba amerykańskich okrętów, w którym zrezygnowano z łączenia poprzez schodnie kubryku z pokładem rufowym, można było znacznie sprawniej przemieszać się pomiędzy dziobem a rufą, bez konieczności schodzenia na pokład działowy. Duże znaczenie miało również wzmocnienie pokładu działowego, przez co uzyskano możliwość zwieszenia ilości furt działowych, a tym samym ilości dział, którymi dysponował okręt. Wykorzystanie do budowy okrętu żywego dębu, sprawiło, że jego burty oraz kadłub były wytrzymałe i odporne na ostrzał z dział małokalibrowych. A unikalna konstrukcja spardeku[236] umożliwiła na montaż na nim dodatkowych dział. Przewagę amerykańskim okrętom dawało również powszechne stosowanie blachy miedzianej do miedziowania kadłuba, przez co wydłużał się okres możliwości eksploatacji okrętu nim stało się konieczne dokonanie karenażu. Miedziowanie dna okrętu u schyłku XVIII wieku, było dość powszechne we wszystkich flotach ówczesnego świata, jednak trudno byłoby wskazać taką, w której wzorem amerykańskiej, miedziowaniu dna podlegałyby wszystkie okręty, bez względu na ich rozmiar czy rodzaj.

[235] *Tamże*, s. 37.
[236] M. A. Palmer, Dz. Cyt., s. 28.

Jak więc widać, pomimo szczupłości sił, Amerykanie dysponowali pewną przewagą technologiczną, która zaskoczyła Francuzów, a w kilkanaście lat później miała uświadomić Brytyjczykom, że lekceważona była kolonia, mogła stanąć z okrętami Jego Królewskiej Mości do równej walki i wyjść z niej zwycięsko.

Warto moim zdaniem również znaczyć, że amerykańscy komodorzy dowodzący eskadrami, musieli funkcjonować w warunkach znacznie trudniejszych niż ich europejscy odpowiednicy. Brytyjski czy też francuski dowódca, obejmując dowodzenie nad eskadrą, skupiał się jedynie na planowaniu ruchów całej formacji, podczas gdy dowodzenie nad tzw. okrętem komandorskim, sprawował wyznaczony do tej funkcji kapitan. Amerykańscy komodorowie musieli dowodzić nie tylko całą eskadrą, ale i własnym okrętem, co nie było zdaniem łatwym. Byli jednak wśród nich tacy, z kapitanem Thomasem Truxtunem na czele, którzy z powyższej wskazanego zadania wywiązywali się w sposób mistrzowski. Byli jednak też tacy, jak kapitan Samuel Nicholson czy kapitan John Barry, którzy mieli trudności nawet z właściwym zarządzeniem własnym okrętem.

Zmiany jakie dokonały się w Departamencie Marynarki Wojennej po przejęciu władzy przez Republikanów, nie zapowiadały niczego dobrego. Mianowany szefem Departamentu – Robert Smith, nie miał żadnych kompetencji do sprawowania urzędu, na który został mianowany, jednak co warto pokreślić za Paolo Colettą, Republikański Sekretarz zdawał sobie sprawę z własnej niekompetencji i chętnie korzystał z pomocy osób bardziej doświadczonych.[237] Jedną z takich osób był Charles Golsdborough, który pracował w Departamencie jeszcze za czasów Stodderta i był w znacznej mierze, gwarantem ciągłości wielu aspektów polityki Stanów Zjednoczonych w zakresie Marynarki Wojennej.

Okres quasi – wojny amerykańsko – francuskiej był moim zdaniem nie do przecenienia, pod względem jego wpływu na kształtowanie się kadry oficerskiej amerykańskiej Marynarki Wojennej. Żadna szkoła morska, nie byłaby w stanie przygotować oficerów do zadań z jakimi musieli się mierzyć na morzu tak, jak uczyniło to pełnienie służby na morzu. To waśnie podczas tego konfliktu swoje kariery rozpoczynali – John Rodgers, Edward Preble, Charles Stewart, Oliver Hazard Perry, William Bainbridge, James Lawrence, James Sever Junior czy Isaac Hull. Wszyscy Ci oficerowie zapisali się

[237] P. E. Coletta, *The American Naval Herige*, New York – London 1987, s. 82.

złotymi zgłoskami w historii amerykańskiej Marynarki Wojennej i stali się nauczycielami, kolejnego pokolenia. Szkoła życia i marynarskich obowiązków, jaką przeszli wówczas na morzu, służąc rozkazami znamienitych dowódców, by wymienić chociażby Truxtuna czy Talbota, których gwiazdy w chwili podpisania traktatu kończącego konflikt, zaczynały przygasać, sprawiła, że z chłopców stali się mężczyznami, a także zdobyli doświadczenie, dzięki któremu ich gwiazdy zaledwie w kilka lat później rozbłysły własnym światłem.

IV. Droga do wojny 1812

Zakończenie quasi – wojny amerykańsko francuskiej, rozwiązało tylko jeden z licznych problemów, z którymi przyszło mierzyć się wciąż młodemu organizmowi państwowemu, jakim były ówczesne Stany Zjednoczone. Wojna z państwami berberyjskimi, która miała miejsce w latach 1801 – 1805[1], naznaczona kilkoma spektakularnymi zwycięstwami i znakomicie wykorzystana propagandowo przez amerykańską prasę, utwierdziła rząd i obywateli młodego państwa w ich przekonaniu o potędze U.S. Navy. Jednocześnie jednak obsesyjnie niemal dążący do oszczędności prezydent Thomas Jefferson, za radą i zgodą Kongresu, zdecydował, że zakończenie konfliktu z Berberami wymaga ponownej reorganizacji floty, zmniejszenia zarówno ilości okrętów jak i zredukowania do niezbędnego minimum ilości ludzi przebywających na ich pokładach. Podobnego zdania był następca Benjamina Stodderta na stanowisku Sekretarza Marynarki Wojennej - Robert Smith. W tym celu nowy Sekretarz w dniu 16 grudnia 1805 roku wystosował list do Andrew Gregga pełniącego funkcję przewodniczącego Komitetu ds. infrastruktury Marynarki Wojennej w czasie pokoju[2]. Kilkustronicowa korespondencja wraz z 4 załącznikami, stanowił wyraz poglądów dowódców Marynarki Wojennej na planowaną reorganizację floty. W szczególności określono niezbędne minimum obsady

[1] **I wojna berberyjska** – konflikt Stanów Zjednoczonych z państwami berberyjskimi rozgrywał się między rokiem 1801 a 1805. Grabieże dokonywane przez berberyjskich piratów na amerykańskim handlu śródziemnomorskim, jak również zadłużenie państwa uniemożliwiające Stanom Zjednoczonym regularne przesyłanie „podarków" sułtanowi Maroka i Trypolisu, szczególnie gdy w 1801 wartość zażądanego trybutu oszacowano na ćwierć miliona dolarów, nieuchronnie prowadziło do wojny. Kiedy nowy Prezydent Stanów Zjednoczonych Thomas Jefferson odmówił zapłaty niedorzecznego w jego ocenie trybutu, pasza Trypolisu nakazał ściąć masz flagowy z flagą amerykańską przed konsulatem Stanów Zjednoczonych, co było zwyczajowo równoznaczne z wypowiedzeniem wojny. Wysłana na Morze Śródziemne eskadra amerykańska nie miała szczególnych trudności z walką z wyspecjalizowanymi w atakach pirackich jednostkami berberyjskimi. W trakcie konfliktu doszło do wielu wydarzeń, które ukształtowały tożsamość U.S. Navy i Korpusu Marines. Do wojny berberyjskiej, a dokładniej do bitwy pod Darną nawiązuje pierwsza zwrotka hymnu U.S. Marine Corps – „od pałaców Montezumy po piaszczysty Libii brzeg". Podczas tego konfliktu rozpoczęły się lub rozwinęły kariery oficerów, który po dziś dzień uznawani są najważniejszych i kluczowych dla kształtowania się Marynarki Wojennej Stanów Zjednoczonych. Doceniona przez samego Horatio Nelsona, który miał nazwać ją „najśmielszym i najodważniejszym aktem epoki", akcja spalenia zajętej po wejściu na mieliznę fregaty USS Philadelphia przyniósł sławę Stephenowi Decaturowi, a w akcji brał udział również w randze Midshipmani James Lawrence, późniejszy dowódca USS Chesapeake. Wojna zakończyła się podpisaniem traktatu pokojowego 4 czerwca 1805 roku. Na jego mocy wszyscy Amerykanie więzieni przez władcę Trypolisu mieli zsikać zwolnieni w zamian za okup w wysokości 60 tys. dolarów. Zasadniczy jednak problem – uwolnienia amerykańskiego handlu od widma piratów berberyjskich nie został rozwiązany; zob. szerzej: A.B.C. Whipple, *To The Shores of Tripoli. The Birth of the U.S. Navy and Marines*, New York 1991; M. L.S. Kitzen, *Tripoli and the United Stets at War. A History of American Relations with the Barbary States 1785 – 1805*, Jefferson (NC) – London 1993.

[2] W oryginale: Committee of the Naval Peace Establishment.

okrętów wojennych, jak również wskazano te spośród z nich, które miały pozostać w portach oraz te, które miały nadal pełnić czynną służbę związaną głównie z patrolowaniem wybrzeży oraz ochroną konwojów.[3] Jednocześnie decyzja o zmniejszeniu stanu osobowego kadry Marynarki Wojennej spowodowała, w szczególności wśród oficerów, ostrą rywalizację o to, który z nich pozostanie w czynnej służbie, co wiązało się z zachowaniem prawa do pełnej stawki żołdu, a którzy z nich zostaną przeniesieni do rezerwy, zmuszeni do życia za połowę dotychczas uzyskiwanego przychodu. W szczególnie trudnej sytuacji znaleźli się oficerowie, których awans miał charakter polowy[4] i nie zostały potwierdzone oficjalnym dokumentem, a szczególnie Ci posiadający stopień Master Commendants[5], przez uprzejmość jedynie tytułowani kapitanami. Problem bezrobotnych oficerów został szybko rozwiązany dzięki gwałtownemu rozwojowi marynarki handlowej. Amerykańskie jednostki kupieckie, wolne od strachu wojennego zagrożenia wyruszyły w morze, docierając do coraz dalszych zakątków globu. W niniejszym rozdziale podjęto próbę przybliżenia roli Marynarki Wojennej w okresie między zakończeniem wojny z państwami berberyjskimi, a zbrojnym wystąpieniem przeciw Wielkiej Brytanii. W kolejnych podrozdziałach opisane zostały przyczyny wojny amerykańsko – brytyjskiej, ze szczególnym nawiązaniem do tych, które w sposób bardziej lub mniej bezpośredni wiązały się z U.S. Navy. Podrodział poświęcony jeffersoniańskiej idei obrony wybrzeża odnosi się do pomysłu na funkcjonowanie Marynarki Wojennej w

---

[3] Letter from Secretary of the Navy to Andrew Gregg, Chairman Committee of the Naval Peace Establishment (16 XII 1805) [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary History*, ed. W.S. Dudley, t. 1,Washington 1985, s. 3-8.

[4] Awans rozkazem polowym – osoby awansowane w ten sposób otrzymywały wyższy stopień wojskowy na mocy rozkazu wydanego na polu walki przez bezpośredniego przełożonego, bądź dowódcę całej formacji wojskowej (w tym wypadku eskadry). Rozkaz z awansem zawierał zwykle informację, że uzyskanie pełnych praw wynikających z nowego stopnia wymagało potwierdzenia przez odnośne władze w kraju, w wypadku amerykańskich żeglarzy konieczna była zgoda Sekretarza Marynarki Wojennej, Prezydenta oraz akceptacja Kongresu, *An Act for Government of the Navy of the United States* [w:] *Laws of the United States in Relation to the Navy and Marine Corps; To the Close of the Second Session of the Twenty – Sixth Congress Together With the Acts and Resolutions of Congress, Grnating Medals, Swords, and Votes of Thanks, or Having Reference to Special Objects: Also, Private Acts for the Relief nad Individuals, Alphabetically Arranged; And a Table of Appropriation and Expeditures, for the Naval Service, From 1791 to 1840, Both Years Inclusive,* Washington 1841.

[5] Master Commandant – stopień we wczesnej amerykańskiej Marynarce Wojennej wyższy niż porucznik, ale niższy niż pełen kapitan (tj. uprawniony do noszenia epoletów na obu ramionach). Stopień ten uprawniał do dowodzenia mniejszymi jednostkami (wszystkimi niższej klasy niż fregata). Najczęściej tłumaczy się go jako młodszego kapitana lub rzadziej komendanta (zob. Słownik morski angielsko – polski, red. Sz. Milewski, Gdańsk 1981, s. 62). Osoby noszące ten stoipień oficjalnie były tytułowane mianem "kapitana" zarówno przez swoich podkomendnych, jak I w bardzo często w korespondencji oficjalnej; zob. szerzej: R.W. Connell, W.P. Mack, *Naval Ceremonies, Customs and Traditions*, Annapolis 2004, s. 288; Osoba z patentem oficerskim Master Commandanta otrzymywała żołd o 68 dolarów niższy od wynoszącego 100 dolarów żołdu kapitana; za: W.P. Rybka, *The Lake Erie Campaign of 1813: I Shall Fight Them This Day (Appendix II)*, Charleston 2012, s. 121.

czasie urzędowania trzeciego Prezydenta Stanów Zjednoczonych. Kolejny porodział poświęcony jest w całości impressmentowi i jego szerszemu kontekstowi politycznemu i społecznemu oraz znaczeniu jako jednej z przyczyn wybuchu konfliktu z Wielką Brytanią. Poddrozdział „Free chips makes free goods" odnosi się do gospodarczych, a szczególnie związanych z handlem morskim przyczyn wojny 1812 roku. Poddrodział „Rezolucja z Providence i początek wojny" opisuje okres bezpośrednio poprzedzający wybuch wojny z dawną Metropolią, nastawienie społeczeństwa i polityków do potencjalnie możliwego konfliktu, a także potencjał jakim dysponowały zwaśnione strony w chwili wybuchu wojny. Kolejne podrozdziały odnoszą się już bezpośrednio do działań wojennych oraz mniej lub bardziej istotnych z ich punktu widzenia działań pobocznych.

Naval Peace Establishment i jeffersoniańska idea obrony wybrzeża

W styczniu 1806 roku Sekretarz Marynarki Wojennej Smith przedłożył Kongresowi dokładane wyliczenia z zakresu kosztów rocznego utrzymania Marynarki Wojennej w czasie pokoju. Zgodnie z wyliczeniami, utrzymanie U.S. Navy miała obciążyć budżet państwowy na kwotę 1 442 199,00 dolarów i 23 centów, z czego aż 663 374,00 dolary miały pochłonąć wypłaty żołdu dla marynarzy i oficerów, zaprowiantowanie – 383 925,23 dolary, zakup medykamentów i prowadzenie szpitali marynarki miało wiązać się z wydatkami rzędu jedynie 15 900, 00 dolarów, naprawy zaś okrętów i ich konserwacja miały pochłonąć 379 000,00 dolarów. W służbie pozostawiono ledwie część okrętów, które walczyły w czasie wojny z Trypolisem, sprzedano zaś przede wszystkim mniejsze jednostki, które z powodzeniem mogły służyć przez kolejne lata jako jednostki handlowe, przy niewielkim nakładzie środków ze strony kupującego. Tym sposobem w służbie pozostały: fregaty: President, United States, Constitution, Chesapeake, Constellation, Congress, New York, Essex, Adams, John Adams i Boston, brygi: Syren, Hornet, Argus, Vixen, szkunery: Nautilius i Enterprise oraz kanonierki nr 1 oraz 2 do 10, a także dwa kecze bombowe.[6]

Warto również zaznaczyć, że budżet na czas pokoju nie przewidywał wydatków nadzwyczajnych, które mimo oficjalnego zakończenia konfliktów zbrojnych mogły zostać poniesione. W szczególności mogły się one wiązać z uszkodzeniami doznanymi przez okręty w sztormach, a także z możliwością doznania uszczerbku na zdrowiu przez ich

[6] Letter form Secretatry of the Navy Smith to Nathaniel Macon, Speaker of the House of Representatives (28 I 1806) [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary History*, ed. W.S. Dudley, t. I, Washington 1985, s. 9 – 11.

załogi. Dodatkowo cała administracja i znacząca część społeczeństwa była przekonana, że czas pokoju nie mógł potrwać zbyt długo, ze względu na nasilające się napięcia w relacjach z rządem Jego Królewskiej Mości oraz zatargi z rządem francuskim wynikające zarówno z opieszałości w wypłacaniu uzgodnionych w 1801 roku reparacji, jak i nowych naruszeń, których dopuszczały się okręty i kaprzy Cesarstwa. Pozycja Marynarki Wojennej była również w dużym stopniu zdeterminowana przez konflikt między Sekretarzem Skarbu Albertem Gallatainem a Sekretarzem Marynarki Wojennej Robertem Smithem. Pierwszy z wymienionych polityków postrzegał flotę wojenną, jako zbędny luksus, bez, którego młode państwo mogło się obyć. Jego antagonista opowiadał się za stałym wzmacnianiem U.S. Navy, tak by uczynić z niej narzędzie zdolne zapewnić ochronę amerykańskiemu handlowi i wymusić poszanowanie dla amerykańskiej bandery wśród europejskich mocarstw.[7] Konflikt w łonie swojego gabinetu musiał rozstrzygnąć Prezydent Thomas Jefferson zasadniczo wybierając rozwiązanie pośrednie. Przy bliższym zapoznaniu się z argumentami Gallataina nie można odmówić im pewnej dozy słuszności. Sekretarz Skarbu podnosił, bowiem, że głównym celem wojny z Wielką Brytanią z punktu widzenia militarnego byłoby przeprowadzenie inwazji na Kanadę i przejęcie jej górnych i dolnych prowincji z rąk Brytyjczyków. Dla realizacji tak sformułowanego celu wojenna flota nie byłaby konieczna. Ponadto, jak podnosił dalej Gallataina, wszelkie siły morskie, jakie mogłyby wystawić Stany Zjednoczone nawet największym wysiłkiem finansowym, wypadałaby blado na tle potencjału, którym dysponowała wówczas Royal Navy. W oparciu o takie założenie obronę wybrzeży można by oprzeć na jednostkach kaperskich, zaś zaoszczędzone środki przekierować na finansowanie kanadyjskiej wyprawy.[8] Jeżeli potraktujemy nadciągającą wojnę amerykańsko – brytyjską jako konflikt typowo graniczny, argumentacja Sekretarza Skarbu byłaby jak najbardziej słuszna. Nie pomylił się on także, co do nieadekwatności sił U.S. Navy do odparcia okrętów Jego Królewskiej Mości, co Brytyjczycy udowodnili na przełomie 1813 i 1814 roku uszczelniając blokadę Zatoki Chesapeake. Można by mnożyć przykłady klęsk na poparcie jego słów, jednak zawsze będzie to ocena z perspektywy czasu i w oparciu o wiedzę, którą współcześni wydarzeniom nie dysponowali. Tymczasem konflikt Gallataina z Robertem Smithem miał miejsce na długo nim amerykańsko – brytyjskim konflikcie padły pierwsze strzały i w takich też realiach ustosunkować się do niego musiała ówczesna głowa państwa.

[7] H. D. Langley, *Social Reform In the United States Navy 1798 – 1862*, Chcicago – London 1967, s. 7.
[8] *Mr.Madison's War. Politics, Diplomacy and Warfare in the Early Republic 1783 – 1830*, Princeton 1983, s. 144 – 146.

Pomysł Prezydenta Thomasa Jeffersona na Marynarkę Wojenną był znacząco odmienny od tych prezentowanych przez jego poprzednika – Johna Admasa, a jednocześnie nie pokrywał się w pełni ani z koncepcją Gallataina ani też Roberta Smitha. Maksymalna redukcja ilości okrętów wojennych i niemal zupełne przeorientowanie na obronę wybrzeży, tak najkrócej można streścić jeffersonaniańską wizję U.S. Navy.[9] W założeniu Prezydenta, gorąco popieranym przez Generałów Wilkinsona i Gatesa, wybrzeży Stanów Zjednoczonych miał strzec rozbudowany system artylerii w formie: baterii nadbrzeżnych, baterii lotnych (lądowych) oraz baterii pływających, wspierany przez flotylle kanonierek. W wiadomości do Kongresu z 10 lutego 1807 roku, Prezydent zaprezentował nową koncepcję obrony, wraz z oszacowaniem kosztów jej wdrożenia oraz analizami dotyczącymi jej wykonalności w praktyce.[10] Zgodnie z treścią przywołanego dokumentu, wybrzeża Stanów Zjednoczonych miałoby strzec 200 kanonierek rozmieszczonych w najważniejszych portach od Main po Nowy Orlean. Koszty systemu miały być w znacznej mierze przerzucone na władze stanowe w szczególności w zakresie zakwaterowania i wyżywienia załóg. Koszty jednak stworzenia zarówno baterii artyleryjskich, jak i poszczególnych flotylli miały być poniesione na szczeblu federalnym.[11] Pomysł Prezydenta został pozytywnie przyjęty przez stany atlantyckie, jednakże stany środkowe, czy ogólnie stany pozbawione bezpośredniego połączenia z wybrzeżem morskim, szybko zareagowały oburzeniem na możliwość ponoszenia kosztów obrony na równi ze stanami przybrzeżnymi. W celu przekonana nieprzekonanych. Prezydent argumentował, że koszt utrzymania i zbudowania 120 kanonierek (75 zbudowanych miało być w 1807 roku) nie przekroczyłby 650 000,00 dolarów, co w zestawieniu z rocznymi kosztami utrzymania floty, było kwotą znacząco niższą, podobnie były to nakłady finansowe nieporównywalnie niż te, które należałoby ponieść by stworzyć flotę okrętów pełnomorskich, zdolnych rzucić wyzwanie największym potęgom morskim ówczesnego świata.[12] Jefferson zakładał, że Stany Zjednoczone długo nie będą w stanie podjąć wysiłku finansowego koniecznego dla stworzenia stanowiącej realną siłę floty wojennej. Poza tym, zdaniem Prezydenta, USA nie powinno było angażować się w konflikty na morzach, a Marynarka Wojenna powinna

[9] Wedle teorii Harolda D. Langley'a do ukształtowania się jeffersoniańskiej idei floty przybrzeżnej miały przyczynić się poczynania kapitana Williama bainbrdige'a, któremu z flotyllą łodzi o niewielkim zanużeniu udało sie odnieść sukces tam, gdzie nie porawdziłyby sobie okręty pełnomorskie, za: H. D. Langley, Dz. Cyt., s. 9.
[10] President Jeffeson's Message to Congress (10 II 1807) [w:]The Naval War of 1812. A Documentary …, t. I, s. 13
[11] President Jeffeson's Message to Congress (10 II 1807), [w:] *Tamże*, s. 14
[12] President Jeffeson's Message to Congress (10 II 1807), [w:] *Tamże*, s. 14-15.

dysponować akurat taką siłą, by uniemożliwić ewentualny desant wrogich wojsk na terytorium amerykańskim, przeciwdziałać przemytowi na wodach terytorialnych oraz zabezpieczać ważniejsze wyprawy handlowe organizowane przez amerykańskich kupców. Prezydent Jefferson realizując swoją koncepcję Marynarki Wojennej musiał uważnie wsłuchiwać się w głosy swoich wyborców. Najbardziej zainteresowani rozbudową Marynarki Wojennej byli zainteresowani, co oczywiste kupcy z Nowej Anglii czy ogólnie obszaru Zatoki Chesapeake, którzy co paradoksalne najbardziej opierali się wypowiedzeniu wojny Wielkiej Brytanii w późniejszym okresie. Południe i Zachód ustami swych polityków określało działania związane z rozbudową floty mianem nieuzasadnionych i niepotrzebnych wydatków. Członek legislatury stanu Massachusetts Josiah Quincy odnosząc się do preferencji i potrzeb swych południowych i zachodnich kolegów miał stwierdzić, że przyczyną dla, której zagadnienia związane z rozbudową floty były im niemiłe był fakt, że ze swych zaścianków nie potrafili dostrzec i zrozumieć potęgi, jaką mogła zapełnić Marynarka Wojenna.[13]

Pierwsze zastosowanie nowoutworzone flotylle miały znaleźć jednak nie w walce z wrogiem zewnętrznym, ale w zwalczaniu własnych obywateli próbujących ominąć niewygodne dla nich ograniczenia wynikające z Embargo Act[14]. W liście z 2 maja 1808 roku Sekretarz Marynarki Wojennej Smith nazywał porucznikowi Samuelowi Elbertowi (identyczny w treści list otrzymał kapitan Dent), zapoznać się szczegółowo, w szczególności z 15 punktem „Embargo Law" i dołożyć wszelkich starań by tak rozdysponował siły pod swoim dowództwem, by uniemożliwić amerykańskim obywatelom naruszanie przepisów ustawy. W sytuacji zatrzymania jednostki przemytniczej zarówno sama łódź i statek miały zostać skonfiskowane, zaś winni naruszenia (najczęściej właściciel jednostki) postawiony przed sądem i ukarany. Podobnym obostrzeniom mieli podlegać obywatele innych państw próbujący naruszać ustawę, a także obywatele amerykańscy rejestrujący swoje jednostki na terytoriach hiszpańskich[15], by uniknąć podlegania przepisom ustawy.[16]

---

[13] D. Malone, *Jefferson and His Time, vol. V (Jefferson the Presiedent Second term 1805 – 1809),* Boston 1974, s. 501.

14 Zob. szerzej w podrozdziale: „Free ships makes free foods" i Embargo Act

[15] Obszarem działania Samuela Elberta było ujscie rzeki St. Mary's oddzielającej terytorium Stanów Zjedncoznych od kolonii hiszpańskich w Ameryce Północnej.

[16] Letter from Secretary of the Navy Smith to Lieutenant Samuel Elber (2 V 1808), [w:] The Naval War of 1812. A Documentary …, t. I, , s. 35.

Wdrażanie rozwiązań przewidzianych dla obrony wybrzeża przez rząd centralny szybko udowodniło, że plany kreślone w odległym Waszyngtonie, nie zawsze odpowiadały na realne potrzeby miejscowości nabrzeżnych, co widoczne było w takim samym stopniu na północy, jak i południu. Okazało się, że kanonierki skupione u ujścia rzeki St. Mary nie są w stanie ścigać jednostek hiszpańskich, które naruszały neutralność wód Stanów Zjednoczonych, następnie zaś oddalały się poza działy wodne, gdzie kanonierki nie mogą ich doścignąć. W celu zaradzenia temu problemowi, dowodzący kanonierkami St. Mary kapitan Hugh G. Campbell, zalecał wcielenie do służby obrony wybrzeża kutrów poborców podatkowych, formalnie podlegających pod jurysdykcję Departamentu Skarbu.[17] Nie był to jedyny problem, z którym musiał mierzyć się kapitan Campbell. Problematyczna była również współpraca z Armią, co miało stać się jednym z głównych rysów charakterystycznych całej wojny 1812 roku. Ścisła współpraca między siłami nawodnymi i lądowymi była jednym z ważniejszych założeń wypracowanego w Waszyngtonie planu obrony, co jak już zasygnalizowano okazało się znacznie cięższe do realizacji w praktyce niż do nakreślenia na papierze. Generał Matthews, z którym przyszło współpracować Campbellowi, próbował wciągnąć go w samowolną eskapadę przeciwko Wschodniej Florydzie. Generał próbował nakłonić Campbella by ten przewiózł jego jednostki w okolice miasteczka Fernardino, gdzie planowano przeprowadzić desant. Zdezorientowany Campbell pisał kolejne listy do Sekretarza Marynarki Wojennej, starając się uzyskać oficjalne rozkazy zwierzchnika w tej sprawie. Odmawiał również wyjścia naprzeciw żądaniom Matthewsa przed otrzymaniem oficjalnego rozkazu z Waszyngtonu.[18] Instrukcje jednak nie nadchodziły, a Campbell stał się obiektem coraz silniejszych nacisków ze strony Generała. 29 marca 1812 kapitan zdecydował się wydać nawigatorowi Bartonowi G. Hopkinsowi rozkaz udania się pod mury miasta St. Augustin, które zostało zajęte przez amerykańskie wojska, wraz z kanonierkami nr 63, 62 i 10. Hopkins miał służyć generałowi Matthewsowi wszelką pomocy, jednak unikać otwierania ognia oraz wchodzenia w walkę z hiszpańskimi osadnikami. Dodatkowo Hopkins miał utrzymywać dystans od fortu, tak by nie narażać ani podległych mu ludzi, ani łodzi.[19] 8 kwietnia Sekretarz Marynarki Wojennej, zdecydował się odpowiedzieć na list Campbell z 21 marca, nakazując mu wycofanie się z wszelkiego wsparcia dla gen. Matthewsa, którego działania

[17] Letter from Captain Hugh T. Campbell to Secreatary of the Navy Hamilton (11 I 1812), [w:] *Tamże,* s. 85.
[18] Letter from Captain Hugh T. Campbell to Secreatary of the Navy Hamilton (21 III 1812), [w:]*Tamże,* s. 87 – 88.
[19] Letter from Captain Hugh G. Campbell to Sailing Master Barton G. Hipkins (19 III 1812[w:] *Tamże,* s. 89.

nie była autoryzowane przez prezydenta, w związku, z czym nie mogły się spotkać z jego aprobatą. Jednocześnie Sekretarz chwalił roztropność Campbella, który możliwie długo zwlekał z udzieleniem pomocy Matthewsowi, a nawet, gdy zdecydował się na jej okazanie, postępował zachowawczo i oczekiwał na rozkazy zwierzchników.[20] Wzmiankowany list trafił do rąk kapitana Campbella dopiero 25 kwietnia 1812 roku i spowodował wręcz euforyczną radość adresata, który zobowiązał się w odpowiedzi, że *Niezwłocznie, z dumą i przyjemnością wykona rozkazy naszego najbardziej ukochanego Prezydenta, przez które uwolni się od generała Matthews i rozkaże kanonierkom wycofać się z hiszpańskich wód*[21]. Z problemami borykał się również dowódca kanonierek zgrupowanych w Wilmington – kapitan John H. Dent. W liście z 22 kwietnia 1812 roku informowany był przez swego podwładnego, że ten utracił kanonierkę nr 168, która była najlepszą jednostką w jego flotylli, a która została skierowana przez kapitana Campbella do flotylli na rzece St. Mary. Dodatkowo, zdaniem kapitana ilość kanonierek oddanych do jego dyspozycji oraz ich jakość nie przystawały do zadań, które przed nim postawiono. Dent spodziewał się, że w razie konfliktu z Wielką Brytanią, okolice Wilmington będą szczególnie narażone na atak, podobnie jak miało to miejsce podczas rewolucji amerykańskiej. Brakowało dosłownie wszystkiego, od broni krótkiej czy pistoletów po odzież i koce, żywność czy materiały niezbędne do budowy i konserwacji kanonierek.[22] W liście do Sekretarza Marynarki Wojennej , Dent dodatkowo uskarżał się, że nie mógł skorzystać z jednostek poborców podatków, gdyż te właśnie przechodziły remont. Jednocześnie kapitan zasugerował możliwość rozwiązania jego problemów, jaką jego zdaniem miało być przerzucenie części jednostek podległych kapitanowi Campbellowi z rzeki St. Mary do Wilmington. Pewnym wsparciem miało być również oczekiwane rychłe przybycie *USS Vixen*, który został przypisany do pozycji Wilmington, a także dostawa sprzętu, żywności i materiałów, o którą kapitan prosił w swoim liście do zwierzchnika.[23] Na tym jednak nie kończyły się kłopoty kapitana. W pierwszej połowie maja 1812 roku w licznych gazetach lokalnych pojawiły się informacje na temat nieuczciwego postępowania Agenta Marynarki Wojennej[24] w Charlestown –Nathaniela Ingrahama. Przeprowadzone przez Denta śledztwo potwierdziło prasowe zarzuty, a zachowanie Ingrahama, który otrzymywane z

[20] Letter form Secretary of the Navy Hamilton to Captain Hugh G. Campbell (8 IV 1812), [w:] *Tamże*, s. 90.
[21] Letter from Captain Hugh G. Campbell to Secretary of the Navy Hamilton (25 IV 1812), [w:] *Tamże*, s. 90.
[22] Letter from Sailing Master Thomas N. Gautier to Captain John H. Dent (22 IV 1812), [w:] *Tamże*, s. 100.
[23] Letter from Captain John H. Dent to Secretary of the Navy Hamilton (27 IV 1812), [w:] *Tamże*, s. 101 – 103.
[24] W oryginale: Navy Agent.

Departamentu Marynarki Wojennej fundusze przeznaczał na cele zgoła odmienne niż opłacanie dostawców, co odbiło się negatywnie na wizerunku U.S.Navy. By ratować nadwątlony wizerunek i doprowadzić do spłaty wierzycieli, którzy odmawiali dalszych dostaw do czasu uregulowania uprzednich zaległości, Kapitan Dent doprowadził do mianowania – majora Pinckney'a, ogólnie lubianego w mieście i jego okolicach, na stanowisko uprzednio piastowane przez Ingrahama, co przyniosło spodziewany efekt. Pewną trudność kapitanowi Dentowi sprawiało również nastawienia mieszkańców Charlestown i Wilmington do wojny, a ściślej rzecz ujmując brak poczucia realnego zagrożenia. Tego przekonania nie było w stanie zmienić nawet pojawianie się na wybrzeżu amerykańskim dwóch brytyjskich fregat i kilku mniejszych jednostek, co kapitanowi Dentowi wydawało się całkowicie niezrozumiałe, a wręcz irracjonalne.[25]

W maju 1812 roku okazało się również, że Departament Marynarki Wojennej nie był w stanie zapewnić oddziałów Marines dla flotylli kanonierek, gdyż żołnierzy brakowało nawet do obsadzenia fregat i mniejszych okrętów.[26] Dla dowódców flotylli była to kwestia niezwykle problematyczna, gdyż nie mogąc liczyć na wsparcie Marines musieli na własną rękę zorganizować strażników dla kanonierek na czas ich pobytu w porcie, a także wartowników do koszar, magazynów prochowych oraz magazynów wyposażenia. Pociągało to za sobą dodatkowo koszty konieczne do uwzględnienia w już i tak napiętych budżetach. Były to jednak koszty konieczne i nieodzowne, gdyż w przypadku rezygnacji z wystawiania wart, zmagazynowane dobra byłyby łatwym celem dla złodziei, co pociągnęłoby za sobą straty na kwoty o wiele wyższe niż żołd, który należało wypłacić wartownikom oraz mogłoby mieć fatalne skutki dla stanu dyscypliny na pozycji. Wyżej opisane problemy, nie były jedynymi, z którymi musiał borykać się Departament Marynarki Wojennej w okresie bezpośrednio poprzedzającym wybuch wojny 1812 roku. Mimo iż od 1807 roku systematycznie powtarzano hasło na temat konieczności zbrojeń morskich oraz podjęto decyzj o ich rozpoczęciu, w 1812 roku większość okrętów nadal znajdowała się w stoczniach, a ich naprawy nie były ukończone. Tak było m.in. w przypadku fregaty Chesapeake, która znajdowała się w stoczni w Charlestown, a planowane dla niej naprawy nie mogły zostać zrealizowane ze względu na brak drewna i innych niezbędnych materiałów. Informując o tym stanie rzeczy Sekretarza Marynarki,

[25] Letter from Captain John H. Dent to Secretary of the Navy Hamilton (14 V 1812), [w:] *Tamże*, s. 109 – 110.
[26] Letter from Secretary of the Navy Hamilton to Selected Officers (6 V 1812), [w:] *Tamże*, s. 107.

kapitan William Bainbridge zwrócił uwagę swojego zwierzchnika również na innym problem, jakim było marnotrawienie materiałów. Jak donosił Bainbridge, w stoczni w Charlestown zgromadzono dużą ilość drewna z przeznaczeniem na budowę szkieletu okrętu 74.działowego. Drewno to było jednak niewłaściwie przechowywane, leżało w mule i część ze zgromadzonych desek musiała zostać zutylizowana, gdyż zgniła i nie była zdatna do użytku.[27]

Powyżej przytoczyłam jedynie wybrane przykłady trudności, na jakie napotykało wdrażanie jeffersoniańskiej idei obrony wybrzeża. Sam zamysły wykorzystania flotylli kanonierek, jeżeli zestawić go z rozwiązaniami stosowanymi przez ówczesne potęgi morskie, można ocenić, jako rozwiązanie właściwe i korzystne. Znacznie gorzej ocena ta wypadnie, jeżeli uwzględni się sposób wdrażania planu obrony wybrzeża, ilość zmiennych, które nie zostały uwzględnione na etapie planowania, a które następnie okazały się istotne dla całokształtu obrony.

Impressment

Impressment, czyli przymusowe wcielanie amerykańskich marynarzy do służby w Royal Navy, stanowi zgodnie ze zdaniem większości amerykańskich historyków, do którego i ja się przychylam, jedną z głównych przyczyn wybuchu tzw. wojny 1812 roku. Alexander De Conde określił to zjawisko mianem „gwoździa do trumny" amerykańsko – brytyjskich relacji.[28] Rok 1811 bezpośrednio poprzedzający wybuch konfliktu pełen był nieudanych, jak się ostatecznie okazało prób zażegnania sporu związanego z impressemenetem. Pozostawiony w Londynie przez Ministra pełnomocnego Jamesa Monroe charge d'affair Jonathan Russell podejmował kolejne próby dyskusji z szefem brytyjskiej dyplomacji Lordem Castlereagh, jednak składane w imieniu Rządu Jego Brytyjskiej Wysokości obietnice zaprzestania przymusowego wcielania amerykańskich marynarzy do Royal Navy były mgliste i pozbawione konkretów.[29] Nim jednak doszło do ostatecznych negocjacji i ich fiaska miało miejsce wiele zdarzeń, w których upatrywało się bezpośredniej przyczyny wojny amerykańsko – brytyjskiej.

Obywatele Stanów Zjednoczonych przebywający na pokładach jednostek handlowych, byli siłą wcielani do Royal Navy, albo też aresztowani za rzekomą uprzednią dezercję z jej

[27] Letter from Captain William Bainbridge to Secretary of the Navy Hamilton (14 IV 1812), [w:] *Tamże*, s. 91.
[28] A. De Conde, *A History of American Foreig Policy*, New York 1971, s. 89.
[29] J. F. Zimmerman, *Impressment of American Seamen*, New York 1966, s. 187 – 188.

szeregów. Najsłynniejszym przykładem impressmentu była tzw. afera Chesapeake. Ze względu na niezaprzeczalne znaczenie tego wydarzenia zarówno w warstwie propagandowej, jak i ze względu na fakt, że był to pierwszy przypadek, kiedy ofiarą okrętu Royal Navy padała amerykańska jednostka wojenna, pozwolę sobie przybliżyć je w sposób szczegółowy. W czerwcu 1807 roku amerykański okręt wojenny *Chesapeake* pod dowództwem kapitana Jamesa Barrona, patrolował wybrzeże Stanów Zjednoczonych w okolicy Cape Henry. 23 czerwca około 15.30 z pokładu amerykańskiej jednostki zauważono brytyjską 50.działową fregatę *HMS Leopard*. Kierując się rozkazami nakazującymi mu nie prowokować Brytyjczyków[30], kapitan James Barron wyraził zgodę na wejście przysłanego z *Leoparda* oficera na jego pokład. Jednak, kiedy ten zażądał wydania kilku ludzi, którzy rzekomo mieli zdezerterować z floty brytyjskiej, kapitan stanowczo odmówił, a łódź z oficerem wróciła na pokład *Leopard*. *Chesapeake* była w tym czasie bardzo powolna, ze względu na niesprzyjający wiatr, dodatkowo kapitan Barron, jak się wydaje na podstawie lektury dziennika pokładowego, nie dopuszczał myśli, że *Leopard* mógłby zaatakować jego okręt. Rozkaz przygotowania się do starcia padał na chwilę przed pierwszą salwą oddaną z *HMS Leopard*. Wywiązało się trwające 30 minut starcie[31], w którym amerykański okręt doznał jak ujął to kapitan *poważnych uszkodzeń kadłuba, takielunku i drzewc*[32], 3 ludzi padło zabitych, 16 zaś zostało rannych. Sam lekko ranny, kapitan Barron zdecydował się na opuszczenie bandery. Brytyjski dowódca nie chciał jednak przyjąć kapitulacji zadowalając się zabraniem około 50 ludzi z załogi *Chesapeake*, co do których miał podejrzenia, że byli dezerterami z Royal Navy. Po kilkunastu minutach 45 spośród zabranych odesłano na macierzystą jednostkę, 5 zaś dezerterów niezwłocznie powieszone, przy niemal całkowitej bierności ze strony kapitana Jamesa Barrona.[33] Afera Chesapeake miała swoje dalsze konsekwencje. Brytyjska prasa torysowska, dostrzegała

[30] Rozkazy nakazujące nie prowokować Brytyjczyków otrzymywali wszyscy oficerowie wychodzący w morze w służbie patrolowej czy konwojowej. Podobnie jak w dokumentach z okresu quasi wojny amerykańsko – francuskiej zalecano w nich kultywowanie pokojowych relacji z Rządem Jego Królewskiej Mości poprzez poszanowanie dla brytyjskiej bandery i okazywanie brytyjskim oficerom wszelkiego szacunku i pomocy. Niestety wspomniane rozkazy nie precyzowały, jak postępować w sytuacji, gdy druga strona miała zgoła odmienne zamiary, a wybór między utrzymywaniem dobrych stosunków, a obroną honoru własnej bandery wydawał się oczywisty.

[31] Kwestią sporną pozostaje czy rzeczywiście doszło do starcia. Zarówno współczesne zdarzeniu źródła jak i późniejsze prace historyków różnią się zasadniczo w opisie przebiegu wydarzeń, które przeszły do historii jako afera Chesapeake. Zgodnie z jedną wersją USS Chesapeake opuścił banderę nie wystrzeliwszy ani jednego pocisku, w innej wersji Amerykanie wystrzelili tylko raz przed dziób brytyjskiej fregaty – por. m.in. D. Malone, *Dz. Cyt.*, s. 422.

[32] Log of U.S. Frigate Chesapeake (22, 23 VI 1807), [w:] The Naval War of 1812. A Documentary …, t. I, , s. 28

[33] Log of U.S. Frigate Chesapeake (22, 23 VI 1807), [w:] *Tamże*, s. 27, 28.

jedynie jedną stronę medalu, rozpisując się w obszernych artykułach na temat nagminnego nakłaniania brytyjskich marynarzy do dezercji, którego mieli dopuszczać się Amerykanie. Rząd Jego Królewskiej Wysokości przyjął bardziej pojednawczą postawę. Ambasador James Monroe oraz Minister Pełnomocny w Londynie Charles Pickney otrzymali oficjalną notę, w której Brytyjczycy zobowiązywali się do wyjaśnienia sprawy i jeżeli stwierdzono by winę, któregokolwiek z oficerów Royal Navy miał zostać on przykładnie ukarany.[34] Zapowiedziane w tej sprawie śledztwo posuwało się jednak w sposób powolny i jak się zdawało od początku obliczony tak, by nie dostrzec ewentualnych naruszeń. Henry Allen określił aferę Chesapeake mianem najlepszego przykładu na to jak nieprzewidywalne, a zarazem daleko idące konsekwencje mogła mieć brytyjska polityka impressementu. W ocenie amerykańskiego historyka Admirał Bercley, żądając wydania dezerterów na morzu wprost z pokładu ich nowej macierzystej jednostki postąpił zbyt popchnie i impulsywnie.[35] Rozwijając tę myśl można stwierdzić, że czym innym było zatrzymywanie statków kupieckich, często nieuzbrojonych, czym innym zaś wymuszanie siłą posłuszeństwa na załodze okrętu wojennego należącego do państwa, z którym Wielka Brytania nie pozostawała oficjalnie w stanie wojny. Warto również wspomnieć, że co do 3 marynarzy przebywających na pokładzie *USS Chesapeake* w chwili, gdy doszło do incydentu brytyjski dowódca miał całkowitą pewność, że byli dezerterami z Royal Navy, a konkretnie okrętu *HMS Melampus*. Fregata ta kotwiczyła kilka tygodni wcześniej na Hampton Roads i właśnie wówczas kilku marynarzy opuściło jej pokład w kapitańskim gigu, który następnie spalili po dotarciu do Norfolk, gdzie hałaśliwie świętowali świeżo odzyskaną wolność. Kolejne petycje dowódcy *HMS Melampus* do komodora Stephena Decatura, w których brytyjski oficer żądał wydanie swych ludzi, nie przyniosły żadnego efektu. Podobny los spotkał również protesty przedstawiane od momentu, gdy Lordowie Admiralicji dowiedzieli się o zaciągnięciu się 3 spośród dezerterów na pokład *USS Chesapeake*.[36]

W mikroskali afera Chesapeake stała się przyczyną końca kariery Jamesa Barrona, który już po wybuchu wojny amerykańsko – brytyjskiej, próbował powrócić na scenę dziejów, poprzez zwrócenie uwagi zwierzchników na cierpienie, które ściągnęła na niego, niesłusznie zdaniem kapitana, nałożona nań kara. Dowódca *USS Chesapeake* w czasie

[34] E.Palmer Hoyt, *America's Wars and Military Excursions,* Cambridge (Mass.) 1988, s. 131.
[35] H.C. Allen, *Great Britain and The United States. A History of Anglo – American Relations (1783 – 1952)*, Hamden (Archon Books) 1969, s. 320.
[36] D. Malone, *Dz. Cyt*., s. 417.

nieszczęsnego incydentu z *HMS Leopard* podnosił, iż 5 lat pozbawienia dowództwa i przerwy w karierze, stanowiło dostateczne zadośćuczynienie z jego strony za zdarzenie, za które w swojej ocenie, nie ponosił winy. Kapitan Barron zwracał również uwagę, iż skazano go na podstawie zeznań jego własnych oficerów, co już samo w sobie stanowiło naruszenie dyscypliny, a dla zeznających przeciw niemu powinno oznaczać koniec służby. Kontynuując tę myśl Barron zadawał pytanie – jak można było pozostawić w służbie ludzi, którzy dopuścili się nielojalności wobec swego kapitana?[37] Z jednej strony trudno nie zgodzić się z taką retoryką, z drugiej jednak należało pamiętać, że oficerowie ślubowali wierność Marynarce Wojennej Stanów Zjednoczonych oraz krajowi, a zeznając pod przysięgą zobowiązani byli do przedstawienia wydarzeń, tak jak zostały przez nich zapamiętane. Jakby obawiając się, że siła argumentów może nie wystarczyć, kapitan w swoim liście powołał się również na wpływowych przyjaciół, którzy gotowi byli poświadczyć jego uczciwość i niezłomność, niestety żadnego z nich nie wskazując z imienia. Na koniec Barron odwołał się do dobroci serca i uczciwości Sekretarza i wnioskował o przywrócenie do służby i dowodzenia okrętem.[38] Co można uznać za interesujące kapitan Barron w korespondencji, w której upraszał o przywrócenie go do służby nie podniósł niezwykle istotnego argumentu, który mógłby zadziałać na jego korzyść. Przewodniczącym sądu wojennego, który skazał kapitana na 5 lat wykluczenia ze wspólnoty oficerów U.S. Navy był komodor John Rodgers, który nie pałał do Barrona specjalną sympatią i z którym kilka lat przed incydentem Chesapeake popadł w konflikt i przez, którego został wyzwany na pojedynek.[39] Bezstronność sędziego była, więc mocno wątpliwa, z drugiej jednak strony, trudno byłoby znaleźć w całej U.S. Navy, choć jednego oficera, który nie żywiłby niechęci do Barrona. Nic jednak nie mogło wymazać hańby jaką na kapitana Barrona w ocenie wielu ściągnęła jego postawa podczas incydentu Chesapeake i już na zawsze miał on pozostać na marginesie wielkiej historii U.S. Navy.

Sięgając jednak do genezy zjawiska, którego afera Chesapeake była jednym z punktów kulminacyjnych. Przykłady impressementu mnożyły się już od zakończenia wojny o niepodległość Stanów Zjednoczonych. Dzielni marynarze porywani wprost z pokładów macierzystych jednostek i siłą zmuszani do służby na okrętach Jego Królewskiej Mości, zajmowali, więc uwagę amerykańskiej opinii publicznej przez długie lata. Niemal w

[37] Letter from Captain James Barron to Secretary of the Navy Jones (22 VII 1813), [w*:] The Naval War of 1812. A Documentary …*, t. II, , s. 190.
[38] Letter from Captain James Barron to Secretary of the Navy Jones (22 VII 1813), [w:] *Tamże*, s. 191.
[39] A. Lambert, *The Challenge. America, Britain and the War of 1812*, Faber & Faber 2012, s. 9.

każdym wydaniu gazety codziennej znajdowała się historia takiego marynarza. Na tle bogatego „piśmiennictwa" poświęconego tematyce impressmentu szczególnie wyróżniała się seria artykułów „Ducha Montgomery", publikowanych w marcu 1812 roku w „National Intelligencer", które źródło, pozwolę sobie teraz przeanalizować. Jeden z takich artykułów nazywa perspektywę pojmania z macierzystej jednostki „melancholijną perspektywą, gorszą od niewolnictwa, (tym jest) walczyć dla swoich oprawców"[40]. Brytyjczycy, co do zasady, zwykle wchodzili na pokłady amerykańskich jednostek w celu sprawdzenia czy bandera pod, którą pływają nie stanowi jedynie kamuflażu; w celu poszukiwania kontrabandy bądź też w celu pojmania rzekomych lub realnych brytyjskich dezerterów. Zwykle w takich przypadkach całkowicie ignorowano amerykańskich oficerów i wykorzystując przewagę dział i ludzi dokonywano inspekcji. Jak już wspomniałam w rozdziale I, w celu ochrony amerykańskich jednostek, w szczególności kupieckich, marynarzom wydawano świadectwa pochodzenia, statkom zaś paszporty. Świadectwa pochodzenia, czyli dokumenty poświadczające pochodzenie okaziciela, zawierały jedynie ogólny opis cech fizycznych marynarza tj. kolor włosów, oczu, budowę ciała, wzrost czy wagę. W niektórych przypadkach oddawano znaki szczególne tj. znamiona, blizny czy inne cechy, które wystawca uznał za wyróżniające dla danego obywatela. Jak łatwo się domyśleć – blond włosy John Smith o przeciętnej budowie i pozbawiony znaków szczególnych, mógł z łatwością odsprzedać swoje świadectwo swemu Brytyjskiemu koledze, który nie przejawiał chęci dłuższej służby dla Jego Królewskiej Mości[41]. Stąd też świadectwa pochodzenia szybko stały się pożądanym towarem na „czarnym rynku", a wielu dezerterów zabranych siłą z jednostek amerykańskich było nimi w rzeczywistości. Faktem pozostaje jednak, że pokrewieństwo języka[42] sprawiało, że Amerykanie należeli do

---

[40] Impressed Seamen No I, "*National Intelligencer*", 10 III 1812, s. 3

[41] Bardziej formlane sposoby nabycia obywatelstwa Stanów Zjednoczonych dla większości zmieniających banderę marynarzy były po pierwsze zbyt czasochłonne, pod drugie zaś wiązały się ze zbyt wieloma formalnościami, a nie o to przecież chodziło. Zgodnie z „The Naturlaization Act z 18 czerwca 1798 roku" człowiek pragnący stać się obywatelem USA musiał przez 5 kolejnych lat deklarować tę wolę, następnie zaś przed sądem udowodnić, że od 14 lat zamieszkiwał na terenie Stanów Zjednoczonych, który to fakt wymagał potwierdzenia przez cieszących się dobrą opinią świadków; za: The Naturalization Act [In:] *Documents of Amercican History*, Ed. H. Steele Commager, New York, s. 175 – 176.
Zdecydowanie był to wiec sposób zbyt czasochłonny i wymagający zbyt wiele wysiłku, od prostego marynarza, który przede wszystkim chciał lepszych zarobków oraz lepszego życia niż, to które wiódł w Royal Navy.

[42] Niektórzy historycy bazując na artykułach publikowanych w ukazujących sie na obszarze Nowej Anglii gazetach z początku XIX wieku stwierdzali, że rzekome pokrewieństwo języka było jedynie wymysłem brytyjskich press gangów, gdyż charakterystyczny akcent mieszkańców Stanów Zjednoczonych w ogólności, a Nowej Anglii I Południa w szczególności był już na tyle wykształcony, że nie sposób było pomylić ich z rodowitymi Brytyjczykami: zob. szerzej: R. Leckie, *From Sea to Shining Sea. From War of 1812 to the Mexican War, the Saga of America's Expansion*, New York 1993, s. 126.

nacji, najczęściej wcielanych siłą do Royal Navy. Dodatkowo obywatele Stanów Zjednoczonych byli znani, jako znakomici marynarze, sprawnie wykonujący rozkazy i dzielnie znoszący niewygody podróży. Była to okoliczność szczególnie ważna dla morskich Press gangów cierpiącej na nieustanne braki kadrowe Royal Navy. Sytuacji nie poprawiał również sposób postrzegania obywatelstwa przez rząd Jego Królewskiej Mości, który uważał, że jeżeli ktoś urodził się Brytyjczykiem do swej śmierci pozostawał poddanym władcy Zjednoczonego Królestwa bez względu na to jak długo zamieszkiwałaby poza granicami ojczyzny i co sam deklarowałby w tym zakresie.[43]

Historie ludzi zmuszonych porzucić swoje dotychczasowe życie i służyć dawnej Metropolii, wypełniały stronice „*National Intelligencer*". Przybrały one formułę listów pisanych przez świadka wydarzeń „Ducha Montgomery'ego" (Ghost of Montgomery), które z czasem przybrały formę polemik. W drugim z listów, opublikowanym 14 marca 1812 roku, „Duch" odpierał oskarżenia o przekoloryzowanie historii marynarzy opisanych w pierwszym liście i aby wesprzeć swoją argumentację, przytaczał kolejne przykłady „barbarzyństw Brytyjczyków". Dodatkowym wzmocnieniem siły wyrazu listu było wskazanie, jako świadka wspomnianych zdarzeń Anglika, który przerażony okrucieństwem własnych rodaków postanowił dać jego świadectwo. List miał zdecydowanie prowojenny charakter i zawierał opisy cierpień, których doznawali Amerykanie, których „spotkał los stokroć gorszy niż niewolników". Marynarze poddawani byli terrorowi zarówno fizycznemu, jak i psychicznemu. Krnąbrność i próby buntu łamano pod masztem bądź gretingiem. Pojmanym dawano również złudną nadzieję, że ich pobyt na okręcie jego Królewskiej Mości mógłby zakończyć się w najbliższym porcie, jeżeli tylko „dobrowolnie" podpisaliby dokumenty werbunkowe. Nadzieje więźniów zostały zniweczone, jak twierdził „Duch", Aktem Lorda Howkesbury, uznającym wszystkich, którzy podpisali dokumenty werbunkowe, za zaciągniętych zgodnie z prawem marynarzy Royal Navy i poddających ich rygorom określonym w Artykułach Wojennych, także tym dotyczącym czasu służby.[44] Problemem było również wyegzekwowanie od rządu brytyjskiego żołdu i pryzowego należnego amerykańskim marynarzom, które to zaległości w początkach 1812 roku, jak obliczył „Duch Montgomery", wynosiły ponad 350 tys. dolarów. Jednocześnie w trzecim ze swoich listów dziennikarz „*National Intelligencer*", zachęcał to stawiania oporu przed impressmentem, gdyż jego zdaniem „lepiej zginać

[43] A. De Conde, *A History of American Foreig Policy*, New York 1971, s. 89.
[44] "Impressed Seamen No II", "*National Intelligencer*", 14 III 1812, s. 3.

wolnym niż żyć w niewoli". Dla wzmocnienia przekazu przytaczał historię anonimowego brygu handlowego abordażowanego przez również anonimową brytyjską fregatę, którego załoga zdecydowała się na stawienie oporu i odniosła sukces ochroniwszy swoje życie i własność. Dla tych zaś, którzy już znaleźli się w niewoli brytyjskiej, również była nadzieja, a bronią ich były „dezercja, bunty i proch"[45]. Piąty z listów Ducha Mongomery'ego był najbardziej radykalny w swej wymowie. Zdaniem dziennikarza zabicie człowieka, który próbował poddać marynarza impressmentowi nie nie powinno było być rozpatrywane w kategoriach zbrodni, a jej sprawca nie powinien był być sądzony ani za zabójstwo, ani za jakiekolwiek inne przestępstwo. Dodatkowo „Duch" wprost nawoływał do wojny, jednocześnie precyzyjnie określając, jakie powinny być warunki przyszłego pokoju, a w szczególności, jakie rekompensaty powinny były otrzymać poddane impressmentowi załogi i właściciele zajętych statków i towarów. „Duch" dopuszczał jednak możliwość rezygnacji z wojny, jeżeli Brytyjczycy zgodziliby się na wypłatę odszkodowań nim zostałaby ona wypowiedziana.[46] Autor artykułów w bardzo umiejętny w mojej ocenie sposób, odwoływał się do amerykańskiego poczucia patriotyzmu i szacunku dla zawodu marynarza. Podsycał również nadal żywą w narodzie niechęć wobec Brytyjczyków i w oczywisty sposób działał na korzyść partii prowojennej. W swoich poglądach nie był jednak osamotniony, a rzesza podobnie myślących zdawała się rosnąć z dnia na dzień. Henry C. Allen wyraził w swojej książce poświęconej relacjom amerykańsko – brytyjskimi pogląd jakoby święte patriotyczne oburzenie Amerykanów na zachowanie brytyjskich załóg było jedynie wierzchołkiem góry lodowej. Nie bez znaczenia mógł być fakt, że w samym tylko 1806 roku nielegalna odsprzedaż kontrabandy oraz reeksport towarów brytyjskich do krajów wówczas pozostających ze Zjednoczonym Królestwem w stanie wojny przyniósł zyski na poziomie 60 mln ówczesnych dolarów.[47] Miało to dwa skutki – po pierwsze niechęć do brytyjskich kapitanów próbujących ukrócić stosowanie podobnego procederu przez obywateli formalnie neutralnego państwa, z drugiej zaś późniejsze wprowadzenie ustaw o embargu, co wywołało powszechną niechęć obywateli do własnego rządu, którego restrykcje najbardziej dotknęły ich samych. Szerzej kwestia ta zostanie poruszona w dalszej części rozprawy, tu jednak zasygnalizowano problem ze względu na jego bezpośrednie konotacje z impressementem, który jako problem społeczny, jak i ze względu na skalę zjawiska, był jednym z najtrudniejszych

[45] "Impressed Seamen No III", "*National Intelligencer*", 17 III 1812, s. 3.
[46] "Impressed Seamen No V," *National Intelligencer*", 24 III 1812, s. 3.
[47] H.C. Allen, *Great Britain and The United States…,* s. 316.

punktów negocjacyjnych w czasie, kiedy oba rządy podejmowały jeszcze próby pokojowego zażegnania konfliktu. Alfred Thayer Mahan w swojej książce poświęconej roli potęgi morskiej w wojnie 1812 roku stwierdził, że neutralność w konflikcie była najtrudniejszą postawą, na jaką mogło zająć państwo trzecie wobec konfliktu dwóch innych państw, z którymi łączyły go relacje handlowe czy dyplomatyczne. Naturalny niejako automatycznie stawał się wrogiem obu stron konfliktu, obie strony podejrzewały go o cichą współpracę z przeciwnikiem i obie starały się wykorzystać do własnych celów czy zmusić do przestrzegani swych wewnętrznie ustalonych zasad.[48] Trudno o bardziej trafną diagnozę położenia, w jakim znajdowały się Stany Zjednoczone wobec konfliktu dwóch największych potęg ówczesnego świata. Łatwo również dostrzec, że koniecznym było szukanie wyjścia z niekorzystnej sytuacji, które musiało doprowadzić do własnego zantagonizowania z którąś ze stron toczącego się konfliktu. Równie propagandowy wydźwięk miały broszury, w których silnie bazując na powszechnie rozpoznawalnej symbolice biblijnej i mitologicznej odnoszono się do impressementu w tym do najsłynniejszego jego przykładu, czyli afery Chesapeake. Autor jednej z takich broszur odwołując się do symboli poszczególnych narodów dowodził, że Stany Zjednoczone, jako jedyny kraj na świecie pragnęły pokoju, podczas gdy otaczające je dzikie bestie pragnęły krwi i wojny. Przywołany został przykład lwa, jako symbolu Wielkiej Brytanii, którego określono, jako stworzenie nigdy nienasycone krwią, dzikie i ciągle pragnące udowadniać swoją wartość. Symbol Francji – kogut – również nie stanowił powodu do dumy, choć z kogutem łatwiej wchodziło się w układy niż z lwem. Symbolem zaś Stanów Zjednoczonych zgodnie z tą opowieścią była gołębica. Ten właśnie ptak miał zostać wypuszczony przez Krzysztofa Kolumba w czasie jego wyprawy, która zakończyła się odkryciem Ameryki.[49] Nawiązanie do biblijnej historii o Noem i potopie, czyli de facto stawianie Amerykanów w pozycji narodu wybranego szczególnie umiłowanego przez Istotę najwyższą, a także do symboliki gołębicy, jako emanacji pokoju nasuwało się naturalnie. W niewielkiej broszurze poza wspomnianą przypowieścią czytelnik mógł znaleźć również listy uczestników starcia *USS Chesapeake* z *HMS Leopard*, a także pieśni i wiersze poświęcone tematyce zdarzeń z 1807 roku i impressmentowi, jako zjawisku. Obywatele byli, więc programowani do myślenia w określony sposób na kilku poziomach

[48] A.T. Mahan, *Sea Power In Its Relations to the War of 1812*, vol. I, New York 1968, s. 89.
[49] *Ilustrations of the Fulfilment of the Prediction of Merlin, - Occasioned by the Late Outrageous Attack of the British Ship of War The Leopard, on the American Frigate Chesapeake, and the Measures taken by the President, Supported by the Citizens Thereon:, by Joseph Leigh*, Portsmouth 1807, s. V. https://archive.org/details/cihm_18775 (dostęp: 19.10.2014).

percepcji, a głównym przesłaniem wydawnictwa było budowanie przekonanie, że Brytyjczycy powinni zostać ukarani, a godność amerykańskich marynarzy przywrócona.

Jak już wspomniano, nie wszystkie zawsze brytyjskie roszczenia w stosunku do Stanów Zjednoczonych, w zakresie wydania marynarzy służących na okrętach i statkach pływających pod banderą U.S.A. były bezpodstawne. Lepsze warunki płacowe oraz socjalne w U.S. Navy przyciągały do jej szeregów marynarzy z całego świata, wśród których znalazło się także wielu Brytyjczyków. W chwili wybuchu konfliktu, w przypadku zajęcia okrętu, na którym służyli przez Royal Navy, groziłaby im bezwarunkowa kara śmierci, gdyż najpewniej potraktowano by ich, jako szpiegów i dezerterów w obliczu wroga. Kiedy więc wezwano załogi do składania przysięgi na wierność Stanom Zjednoczonym, wielu brytyjskich poddanych odmówiło jej złożenia. Tak było w przypadku Johna Ervinga[50] z załogi *USS Essex*, którego szczerość nie została przychylnie odebrana przez współzałogantów. Jak relacjonował Master Commandant David Porter, załoga poprosiła swego dowódcę o możliwość wrzucenia Anglika do beczki ze smołą, następnie zaś wytarzania w piórach i po zawieszeniu na szyi tabliczki z napisem „Zdrajca", wypuszczenie na brzeg. Kapitan obawiając się, że odmowa mogłaby odprowadzić do buntu, zgodził się (nie krył również, że zachowanie podwładnych spotkało się z jego aprobatą). Jedynym czynnikiem, który wzbudził zaniepokojenie dowódcy *USS Essex* była postawa brytyjskiego konsula, który zażądał wydania Ervinga i zorganizował dla niego podróż do Halifaxu. Młodszy kapitan Porter był niezadowolony z faktu, że rząd USA wyraził zgodę na prośbę konsula, gdyż uznał całe zdarzenie, za dostarczanie wrogowi „amunicji".[51] Sekretarz Hamilton był z kolei oburzony postępowaniem swego podwładnego, który pozwolił swoim marynarzom w tak znaczącym stopniu upokorzyć niedawnego współzałoganta. Wyraził również zaniepokojenie, co do stanu dyscypliny na pokładzie *USS Essex*, stwierdzając: *Motłoch z łatwością dokonuje aktów linczu, jednak dla motłochu nie ma miejsca na pokładzie okrętu wojennego*.[52] Trudno usprawiedliwiać postępowanie kapitana Portera i oceniać je inaczej, niż jako naganne. Należy jednak wziąć pod uwagę, że zarówno sam dowódca, jak i wielu spośród jego podkomendnych, doświadczyło czy to na przysłowiowej „własnej skórze" czy też znało kogoś bądź słyszało

[50] Pisownia zgodna z listem Davida Portera, Anglik prawdopodobnie nosił nazwisko Irving I pod takim naziwskiem pojawiał się w póxniejszych listach Sekretarza Marynarki Wojennej.
[51] Letter from Master Commandant David Porter to Secretary of the Navy Hamilton (28 VI 1812), [w:] The Naval War of 1812. A Documentary …, t. I, s. 171.
[52] Letter from Master Commandant David Porter to Secretary of the Navy Hamilton (28 VI 1812), [w:] *Tamże*, s. 171

o kimś, kto doznał skrajnego upokorzenia i doświadczył przemocy fizycznej i psychicznej, siłą zmuszony do służby na jednym z okrętów Royal Navy. Zachowanie załogi *USS Essex* można, więc w tym kontekście traktować, jako swego rodzaju papierek lakmusowy nastawienia dużej części amerykańskiego społeczeństwa wobec Brytyjczyków. Trudno stwierdzić, gdyż źródła milczą na ten temat, jaki aspekt postępowania Johna Irvinga wzbudził tak ogromne wzburzenie jego kompanów. Czy chodziło jedynie o sam fakt, że był on Brytyjczykiem i już samo to wzbudzało negatywne odczucia? Czy też marynarzy z *Essex* zirytował fakt, że przez wiele miesięcy Irving dzielił z nimi ciasne przestrzenie okrętowe, być może nawet obraźliwie wyrażał się o swych pobratymcach z wybrzeży Albionu, był kimś na kształt szpiega, ukrytego elementu niepożądanego, zakłócającego normalny rytm życia. Zadziwiała również postawa Amerykańskich władz, które zdecydowały się przekazać Irvinga –brytyjskiemu konsulowi. Anglik przebywał na pokładzie *USS Essex* co najmniej od kilku tygodni, poznał uzbrojenie zarówno macierzystej jednostki, jak i innych, z którymi okręt kapitana Davida Portera dzielił przestrzeń Zatoki Nowojorskiej. Poznał zapewne także słabe punkty *USS Essex*, miał świadomość zmian i ulepszeń, które wprowadzono w ciągu kilku tygodni spędzonych w stoczni. Zasadniczo dla wroga Irving był bezcennym źródłem informacji. Mimo to został jednak wydany i odesłany do Halifaxu. W późniejszej korespondencji Departamentu Marynarki Wojennej i kapitana Davida Portera, jak również w listach dyplomatów i dowódców brytyjskich, sprawa Johna Irvinga nie powróciła. Moim zdaniem, na tej podstawie można było domniemywać, że John Irvin nie wyróżniał się szczególną bystrością umysłu i dlatego amerykańskie władze nie potraktowały go, jako zagrożenia. Możliwe jest również postawienie innej hipotezy – uwolnienie Johna Irvinga, miało być gestem dobrej woli, który miał skłonić Rząd Jego Wysokości do podobnego postępowania w stosunku do amerykańskich obywateli służących na pokładach okrętów Royal Navy. Jeżeli tak było, na podstawie późniejszych wydarzeń, trudno wnioskować, by gest ów odniósł zamierzony skutek. Chyba, że można by uznać za taki skutek decyzję Admirała Herberta Sawyera, głównodowodzącego sił brytyjskich w Halifaxie, który odesłał na pokładzie płynącego pod flagą pokoju statku Bream dwóch marynarzy amerykańskich, którzy zostali zabrani z pokładu *USS Chesapeake* przez *HMS Leopard* w roku 1807. Byli to John Strachan oraz Daniel Martin, których odesłano: *na pokład macierzystego okrętu, z które zostali zabrani siłą i wbrew woli w czas pokoju*[53]. Ówczesny dowódca *USS*

[53] Cyt. Z słów, które Admirał Sawyer, kazał powtórzyć por. Jessemu Wilinsonowi, który dokonywał

Chesapeake przywitał skrzywdzonych marynarzy z niemal ojcowską serdecznością i zaproponował im *że jeżeli taka jest ich wola, będą mieli teraz okazję do pomszczenia krzywd, których doznali od brytyjskich gwałcicieli praw*[54].

Tymczasem na kolejnych amerykańskich jednostkach, do kapitanów zgłaszali się marynarze stwierdzając, iż byli brytyjskimi poddanymi i w związku z tym odmawiali dalszej służby na okręcie wojennym Stanów Zjednoczonych. Większość kapitanów, nie miała podobnych do kapitana Davida Portera rozterek i po prostu wyrażała zgodę na odejście marynarzy, a także na wypłacenie im zaległego żołdu. Tak było między innymi w przypadku młodszego kapitana (Master Commandant) Jacoba Jonesa, który zwolnił ze służby kilku marynarzy, po złożeniu przez nich deklaracji brytyjskiego obywatelstwa i odmowie dalszej służby. Kapitan w liście do Sekretarza Hamiltona wyraził jednak głęboką pogardę dla zwolnionych ludzi stwierdzając, że: *Uznawali się za Amerykanów wtedy, gdy to było im wygodne i zgodne z ich celami, w czasie, gdy niczego od nich w związku z tym nie wymagano.*[55]

Już w czasie wojny amerykańsko – brytyjskiej, emocje, jakie budził impressment nie opadały, próbowano jednak wykorzystywać go propagandowo, każda ze stron dla własnych celów. Amerykanie przytaczając kolejne przykłady bezprawnego zatrzymania swoich obywateli dążyli do podsycania nastrojów prowojennych. Brytyjczycy zaś starali się ukazywać przykłady impressmentu, jako nieporozumienia, które gotowi byli rozwiązać polubownie, gdy tylko problem zgłoszono właściwym władzom we właściwym czasie. Ciekawą wzmiankę na temat impressementu można odnaleźć w liście, Rear Admirał Edwarda Griffith do Pierwszego Sekretarza Admiralicji. List został napisany w półtora roku po wybuchu wojny amerykańsko – brytyjskiej i dotyczył przerzucania jeńców wojennych po na amerykańskich jednostkach wojennych i handlowych do służby w Royal Navy. W liście tym można było przeczyć m.in.: *Mężczyźni w ten sposób nagradzani (Griffith miał na myśli wypuszczanie z więzienia jeńców w zamian za ich zobowiązanie do służby na okrętach Royal Navy) zawsze byli wybierani spośród europejskich cudzoziemców lub Amerykanów, którzy zostali pojmani na kupieckich jednostkach, ale jako, że można*

przekazania jeńów. Cyt. Za: Letter from Captain William Bainbridge to Secretary of the Navy Hamilton (11 VII 1812), [w:] *Tamże*, s. 190.

[54] Letter from Captain William Bainbridge to Secretary of the Navy Hamilton (11 VII 1812), [w:] *Tamże*, s. 191.

[55] Letter from Master Commandant Jacob Jones to Secretary of the Navy Hamilton (21 VII 1812), [w:] *Tamże*, s. 198.

wnioskować z brzmienia Twojego listu, że Ich Lordowskie Mości nie aprobują tej praktyki, wydam, więc nakaz ich zaprzestania.[56] List Griffitha jest jednym, na który natknęłam się podczas swoich badań, w którym w podobnie otwarty sposób poruszona została kwestia zmuszania cudzoziemców pojmanych na jednostkach kupieckich do służby na okrętach Brytyjskich. Z listu wynikało także, wprost, że zapewne ze względu na fakt, że impressment był jedną z przyczyn wybuchu wojny, Lordowie Admiralicji niechętnie stosunkowali się do kontynuowania procederu w czasie trwania konfliktu. Od przymusowych załogantów w chwili starcia z okrętem ich nacji trudno było wymagać lojalności wobec brytyjskich dowódców, a w wielu przypadkach nie udawało się jej wymusić nawet przemocą czy szantażem. W mojej ocenie jednak, niezadowolenie i wezwanie do zaprzestania procederu ze strony Lordów Admiralicji, miało charakter jedynie pozorny i jak wielokrotnie się okazało, kary stosowane wobec dowódców, którzy łamali zakaz nie były zbyt dotkliwe, szczególnie w sytuacji, gdy sprawa nie nabrała „rozgłosu medialnego".

Poza realnie pokrzywdzonymi w wyniku impressementu, jak zawsze ma to miejsce w podobnych sytuacjach nie brakowało ludzi, którzy z systematycznego zmieniania bandery, pod którą służyli uczynili swój sposób na życie. Takie przypadki stanowiły margines, warto jednak o nich wspomnieć dla ukazania pełnego obrazu sytuacji. Ciekawy przypadek stanowiła historia Johna Wiltshira alias Jonathana Bowersa alias Johna Riley'a. Mężczyzna ten kilkukrotnie zmieniał banderę, pod która służył. Z pochodzenia był Brytyjczykiem, jednak sam uważał się za Amerykanina. Został jednak pojmany na pokładzie amerykańskiej kaperskiej jednostki *True Blooded Yankee*, do której załogi przeszedł po zajęciu jego uprzedniego okrętu podjąć się z Amerykanina siłą zmuszonego do służby na brytyjskiej jednostce. Kiedy *True Blooded Yankee* został zajęty przez okręt Royal Navy próbował odwrócić sytuację, stwierdzając, ze do służby na jednostce amerykańskiej został zmuszony, zwierzchnicy nie dali się jednak zwieść. Ostatecznie pod koniec lipca 1813 roku, wyrokiem Sądu Admiralicji został skazany na karę śmierci. To nie był jednak koniec jego historii, gdyż decyzją organu, który go skazał informacja o jego postępowaniu i karze za nie miało zostać odczytana na każdym okręcie Royal Navy, jako

[56] Letter from Rear Admiral Edward Griffith to First Secretary of the Admiralty John W. Croker (18 X 1813), [w:] *Tamże*, s. 264.

przestroga dla tych, którzy planowaliby wystąpić przeciw swej „Ojczyźnie i Suwerenowi".[57]

Także już po wybuchu wojny, we wrześniu 1812 roku, nadal pozostający w Londynie przywoływany w początkach podrozdziału amerykański charge d'affiar Russell wykorzystywał zmęczenie Brytyjczyków wojnami napoleońskimi by podczas długich rozmów z Lordem Castlereagh wynegocjować treść ugody. Działania te ostatecznie zostały zwieńczone sukcesem, choć zapisy powstałego dokumentu były bardzo ogólne i w niewielkim stopniu zadowalające otrzymując następujące brzmienie: *powinno się zakazać wykorzystywania rodowitych poddanych czy obywateli jednego państwa, z wyjątkiem tych uprzednio naturalizowanych, na pokładach prywatnych czy państwowych jednostek, a także usunąć wszelkie obiekcje, które mogłyby narosnąć w przyszłości odnośnie skutku naturalizacji lub formalne czy renuncjacji (rezygnacji) z jakichkolwiek przysługujących im praw.*[58] Był to kolejny krok do pojednania po odwołaniu w dniu 23 czerwca 1812 roku brytyjskiego Dekretu Królewskiego z listopada 1807 roku w odniesieniu do obywateli amerykańskich. Oba gesty przyszły jednak zbyt późno, co do czego Nawe idealista Russell nie miał żadnych złudzeń.

„Free ships makes free foods"

Problem kontrabandy oraz niedozwolonych transportów wojskowych, był jedną z bardziej drażliwych kwestii w stosunkach Stanów Zjednoczonych z Wielką Brytania. Rząd Jego Królewskiej Mości w odpowiedzi na Dekret Berliński Napoleona, zakazujący jakichkolwiek form wymiany handlowej, w tym nawet korespondencji z wyspiarskim krajem, jego koloniami oraz obywatelami[59], wprowadził ścisły zakaz handlu z napoleońską Francją oraz jej sojusznikami, wszystkim cokolwiek mogło posłużyć do uprawiania sztuki wojennej, a o tym jak szeroko traktowano interpretowano definicję „wojennej kontrabandy" wspominałam już w niniejszej rozprawie wielokrotnie. Brytyjska odpowiedź na dekret berliński, nastąpiła oficjalnie dopiero 1 stycznia 1807 roku i została powtórzona w dniu 11 listopada tego roku w postaci Rozporządzenie Królewskiego. W dokumencie wyrażano brak zgody na podjęte przez Francuzów i ich sojuszników, czy jakiekolwiek inne państwo działania, których celem miało być zniszczenie brytyjskiego handlu, a także

[57] Letter from Admiral Sir John B. Warren to First Secretary of the Admiralty John W. Warren (27 X 1813), [w:] *Tamże*, s. 274.
[58] J. F. Zimmerman, *Dz. Cyt*., New York 1966, s. 191.
[59] The Berlin Decree (21 XI 1806), [In:] *Documents of Amercican History*, Ed. H. Steele Commager, New York 1968, s. 199.

w związku z niezniesieniem dekretu berlińskiego mimo wezwań ze strony Rządu Brytyjskiego, tenże rząd uznawał, że zmuszony był sam bronić swych praw i wyegzekwować ich przestrzeganie siłą. Restrykcje obejmowały nie tylko Francję i jej sojuszników, ale również wszelkie inne państwa, które nie będąc w stanie wojny z Wielką Brytanią mimo to czyniły ograniczenia dla jednostek Jego Królewskiej Mości w zakresie dostępu do swoich portów. Przeszukany mógł zostać jakikolwiek okręt zmierzający z lub do portu należącego do Francji, jej kolonii, bądź sojuszników, a towary na nim przewożone mogły zostać poddane konfiskacie. Statki neutralne miały stanowczy zakaz transportowania dóbr pochodzących z brytyjskich dominiów do Francji lub jej kolonii.[60] Warto dodać, więc jedynie, że po raz kolejny deklarujący swoją neutralność w europejskich konflikcie Amerykanie, zostali dotknięci przez skutki polityki zmagających się potęg. Z punktu widzenia dowódców jednostek Stanów Zjednoczonych był fakt, że o tym czy ich statek podlegał restrykcjom wynikającym z brytyjskiego prawa decydował w sposób dość arbitralny dowódca brytyjskiego okrętu, który dokonał zatrzymania. Amerykańskie jednostki handlowe były więc bardzo często zatrzymywane przez brytyjskie okręty wojenne i dokładanie przeszukiwane na okoliczność przewożenia kontrabandy wojennej. Niezwykle szeroka interpretacja tego pojęcia przez brytyjskich kapitanów sprawiała, że niemal każda amerykańska jednostka, która wychodziła z portu państwa pozostającego w stanie wojny z Wielką Brytanią, a także o wyjście z takiego portu bądź do niego zmierzanie podejrzewana, mogła zostać zatrzymana i po zabraniu do portu, skonfiskowana na rzecz rządu Jego Królewskiej Mości. Ilość skarg przedkładanych przez bezprawnie zatrzymanych amerykańskich kapitanów do instytucji Admiralicji brytyjskiej na całym świecie rosła z miesiąca na miesiąc. Skargi najczęściej były odrzucane, a uzasadnienia ich odrzucenia najłagodniej można określić, jako absurdalne. Często równie, jak miało to miejsce w przypadku statku *Essex*[61], zatrzymanego za przewożenie rzekomej kontrabandy z portów w Hiszpanii kontynentalnej do jej kolonii, wobec skarżących się na bezprawie kapitanów, wysuwano dodatkowe zarzuty, np. szpiegostwa na rzecz Francji, szczególnie jeżeni na pokładzie ich jednostek znaleziono dezerterów z floty brytyjskiej. Kapitanowi przywołanej powyżej jednostki zarzucono przewożenie znaczącej ilości hiszpańskich dóbr, stanowiących kontrabandę wojenną oraz próbę jej ukrycia w czasie przeszukiwania jednostki. Dodatkowo kapitanowi zarzucono fałszowanie dokumentów

[60] British Order in Council (11 XI 1807) [In:] *Tamże*, s. 200 – 201.
[61] Zob. Sentence of the Vice Admiralty Court of Nassau, New Providence In case of brig Essex, Jospeh Orne master, [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary …,* t. I, s. 17 – 19.

okrętu, w tym dziennika okrętowego, w celu ukrycia prawdziwego portu przeznaczenia, którym była Hawana. Jak łatwo się domyśleć, kapitanowi Orne nie tylko nie udało się odzyskać statku i ładunku, co do których orzeczono przepadek na rzecz rządu brytyjskiego, ale także on sam i jego załoga trafili do więzienia, jako potencjalni szpiedzy francuscy.

Nasilający się impressment oraz naruszanie neutralności amerykańskiego handlu, doprowadziły prezydenta Thomasa Jeffersona do katastrofalnej w swych skutkach, jak miało się okazać, decyzji o wydaniu Proklamacji z 2 lipca 1807 roku oraz w grudniu tego samego roku wydaniu przez Kongres Embargo Act[62]. Czytając dokument odnosi się wrażenie, że jego autorem nie jest głowa państwa mniej niż półwieku istniejącego na arenie międzynarodowej, ale przedstawiciel rządu światowej potęgi. Jednocześnie zgodnie z treścią dokumentu całą winą za napięcia we wzajemnych stosunkach obarczona została Wielka Brytania, Stany Zjednoczone zaś *wierne swym zasadom pokoju, dążyły przez sprawiedliwy handel i wypełnianie swych obowiązków narodowych i społecznych i przez okazywanie przyjaźni w każdej sytuacji (...) by utrzymywać z wszystkimi zagranicznymi potęgami, gdy tylko było to możliwe relacje w duchu zasada przyjaźni, gościnności i (wolnego) handlu*.[63] Dokument ten, wymieniał szereg przewin Brytyjczyków, ale także przedstawicieli innych potęg wobec Stanów Zjednoczonych, wśród których szczególnie eksponowane miejsce zajmuje bezprawne konfiskowanie amerykańskich jednostek handlowych i ich części lub całości ładunku, pozbawione uzasadnienia zabieranie członków załóg tychże jednostek oraz przypisywanie im winy w postaci dezercji z Royal Navy, jak również brak poszanowania dla neutralności portów, w których amerykańskie jednostki znalazły schronienie w obliczu katastrof naturalnych czy konieczności uzupełnienia zapasów.[64] Zarzut braku poszanowania neutralności portów, czy wzajemne oskarżanie się o bezprawne wcielanie obywateli do floty oponenta, stanowiło zarzut, który

[62] Embargo Act – wydany 22 XII 1807 roku Akt Kongresu Stanów Zjednoczonych, nakładajacy embargo na wszytkie statki i jednostki w portach i innych miejscach w granicach jurysdykcji Stanow Zjednoczonych, te z opróżnionymi i nieopróżnionymi ładowniami, płynące do jakiegokolwiek zagranicznego portu czy innego miejsca, za wyjątkiem tych jednostek, które znajdowały się pod bezpośrednim zarządem Prezydenta Stanów Zjednoczonych, lub, którym Prezydent udzielił na mocy powierzonej mu władzy stosownego zezwolenia. Na mocy tej samej ustawy amerykańskie statki otrzymały zakaz wypływania do któregokolwiek z zagranicznych portów, natomiast zagraniczne statki otrzymały całkowity zakaz wchodzenia do amerykańskich portów, za jedynym wyjątkiem jednostek, które zmusiałyby do tego okoliczności narażające na szwank życie i zdrowie załogi, czyli innymi słowy doznały w wyniku sztormu lub w inny sposób uszkodzeń mogących stać się przyczyną jego zatonięcia, za: The Embargo Act (22 XII 1807) [In:] *The Record of American Diplomacy. Documents and Readings In the History of American Foreign Relations*, Ed. R. J. Bartlett, New York 1947, s. 127 – 128.

[63] Proclamation of Thomas Jefferson – President of the U.S. of America (2 VII 1807), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary …*, t. I, s. 29.

[64] Proclamation of Thomas Jefferson – President of the U.S. of America (2 VII 1807), [w:] *Tamże*, s. 29

wielokrotnie powracał zarówno w okresie miedzy Embargo Act a wybuchem wojny amerykańsko - brytyjskiej, jak i w trakcie jej trwania, a nawet po jej zakończeniu. Zerwanie relacji handlowych z Wielką Brytanią oraz zamknięcie amerykańskich portów dla brytyjskich jednostek, miało być rodzajem sankcji ekonomicznej, która zmusiłaby dawaną Metropolię do ustępstw na rzecz Amerykanów. Gabinet Jeffersona zakładał, że wycieńczona ekonomicznie długotrwałą wojną z Francją Korona, odczuje skutki blokady szybciej niż handel amerykański, co z kolei zmusi ją do ustępstw, a w szczególności poszanowania praw Stanów Zjednoczonych, jako państwa neutralnego wobec toczącego się w Europie konfliktu. Wymuszanie przestrzegania ustawy, do którego zaangażowano zarówno nowostworzone flotylle mające służyć w założeniu obronie przybrzeżnej, jak i kutry poborców podatków[65], których oficerów i załogi częściowo (podobnie jak w czasie quasi – wojny amerykańsko – francuskiej) wciągnięto na listy płacowe Departamentu Marynarki Wojennej, świadczy o niewielkim zrozumieniu obywateli dla idei Prezydenta. Embargo Act wraz z The Non – Intercourse Act z 1 marca 1809 roku[66], systematycznie przyczyniała się do zastoju amerykańskiej gospodarki, uzależnionej od europejskich rynków zbytu. Ustawa stanowiła pokłosie prostych kalkulacji. Jak oszacował Kenneth J. Hagan w latach 1805 – 1807 około 469 statków pływających pod banderą Stanów Zjednoczonych stało się brytyjskimi pyzami, co miało stanowić niemal połowę wszystkich amerykańskich jednostek zaangażowanych w handel pełnomorski. Zwiększone ryzyko utraty ładunku powodowało zwiększone koszty ubezpieczenia jednostki i zwartości jej ładowni. Wielu kupców i armatorów rezygnowało więc z ubezpieczenia traktując je jako zbędny luksus i jeżeli ich jednostka stała się pryzem któregoś z okrętów Jego Królewskiej Mości tracili wszystko bez szansy na odszkodowanie.[67] Nowa Anglia otwarcie protestowała przeciwko nakładającym embargo prawom. Legislatura stanu Massachusetts

[65] Revenue Cutters –zob. Rodział II.

[66] The Non – Intercourse Act z 1 marca 1809 roku, był kongresową ustawą wprost wymierzoną w Wielką Brytnię I Francję I zakazującą utrzymywania jakichkolwiek relacji z tymi państwami. Dla statków i okrętów obu europejskich potęg zmaykano porty Stanów Zjednoczonych, zakzywano sprowadzania towarow z ich terytoriów i kolonii. Udzielnie jakiejkolwiek pomocy statkom i okrętem Wielkiej Brytani i Francji, zgodnie ze wspomnianą ustwą miało być uznane przestępstwo karane grzywną w wysokości co najmniej 100 dolarow, co na owe czasy było kwotą niebotyczną. Ustawa pozostawiała jednak furtkę bezpieczeństwa przed wszechogranijacym szlaęnstwem, upoważniając Prezydenta Stanów Zjednoczonych do jej modyfikacji bądź częściowego lub załkowietego zawieszenia jej stosowania w odniesieniu do Francji lub do WIlekiej Brytani, lub do obut tych Państw, jeżeli zaprzestałyby one dopuszczania się aktów agresji i przemocy wobec amerykańskiego handlu, ale także ponownie wznowić restrykcje w przypadku, gdyby zaniechanie naruszeń miało jedynie chwilowy charakter, za: The Non – Intercourse Act (1 III 1809) [w:] *Documents of Amercican History*, Ed. H. Steele Commager, New York 1968, s. 203 – 204, zob. także: M. A. Jones, *Historia USA*, Gdańsk 2002, s. 117 – 118.

[67] Kenneth J. Hagan, *In Peace and War. Interpretations of American Naval History 1775 – 1978*, Westport – London 2008, s. 41.

uznała wydawane przez rząd centralny prawa za niesprawiedliwe i arbitralne, zaś Gubernator Jonathan Trumbull zwrócił się do Legislatury stanu Connecticut, że prawo o embargu wykraczało poza uprawnienia nadane rządowi centralnemu i Kongresowi i jako niezgodne z konstytucją mogło być anulowane przez legislatury stanowe.[68] Ralph D. Pain nazwał wprost postawę Nowej Anglii paradoksalną, uzasadniając to faktem, że to właśnie obywatele nadoceanicznych stanów północnych najbardziej cierpieli w wyniku stosowania przez Brytyjczyków impressmentu, a także z powodu konfiskat rzekomej kontrabandy.[69]

Mieszkańcy wielu miast portowych zostali postawieni przed koniecznością dokonania trudnego wyboru – czy przestrzegać ustawy i skazać się na trudności finansowe, a nawet bankructwo – czy też próbować bardziej bądź mniej oficjalnie ominąć przepisy prawa i dzięki temu zachować dotychczasowy status majątkowy. Z podobnymi trudnościami borykali się mieszkańcy kanadyjskiego pogranicza, którym ustawa zakazywała utrzymywania relacji handlowych z brytyjskimi sąsiadami i zmuszała do poszukiwania nowych kierunków zbytu, co szczególnie w sezonie zimowym było niemal niewykonalne. Pochopności kroków podejmowanych przez amerykański rząd począwszy od roku 1807 dowodził również Dekret wydany przez Napoleona w Rambouillet dnia 23 marca 1810 roku. Zgodnie z preambułą stanowił on odpowiedź na ustawę z 1 marca 1809 roku i zapowiadał całkowity zakaz eksportu wytworzonych we Francji i jej koloniach dóbr do Stanów Zjednoczonych oraz importu z Ameryki jakichkolwiek towarów. Na statki i okręty USA nakładany był całkowity zakaz wchodzenia do francuskich portów, a wszystkie, które po dniu 20 maja znajdowałyby się w portach cesarstwa lub państw przez nie okupowanych miały zostać zajęte siłą i skonfiskowane wraz z ładunkami. Z zakazu wyłączone były jedynie jednostki przewożące oficjalną korespondencję dyplomatyczną, jednak poza nią na ich pokładach nie mogły znajdować się żadne towary. [70] Efektem wprowadzenia ustawy o embargo było również bezrobocie wśród marynarzy. Zredukowana Marynarka Wojenna nie była w stanie wchłonąć ludzi, którzy utracili pracę na skutek zamarcia handlu. Bezrobotni marynarze w ciągu kolejnych miesięcy obowiązywania kontrowersyjnych ustaw zaczęli tworzyć element krajobrazu jeszcze niedawno tętniących życiem miast portowych. By ocalić swoje rodziny od głodu żeglarze

[68] R. Carse, *The Seafarers. A History of Maritime America 1620 – 1820*, New York – Evanston – London 1964, s.255.
[69] R.D. Paine, The *Fight For A Free Sea. A Chronicle of War of 1812*, Toronto – New York 1920, s. 8.
[70] The Rambouillet Decree (23 III 1810), [w:] *Documents of Amercican History*, Ed. H. Steele Commager, New York 1968, s. 204 – 205.

trudnili się różnymi zajęciami, za wynagrodzenie ledwie pozwalające na przeżycie.[71] Trudno się więc dziwić, że wielu podjęło próbę ominięcia embarga oraz dyskryminacyjnych ustaw brytyjskich i francuskich, często z narażeniem życia trudniąc się przemytem, bądź zaciągając się na jednostki państw obcych. Pogłębiały się również animozje między zindustrializowaną Północą i rolniczym Południem. Nie mogąc zostać wyeksportowanymi bawełna i tytoń zalegały w magazynach, a ich plantatorzy zaciągali coraz większe długi by utrzymać dotychczasowy poziom życia. Wyroby północnego przemysłu znajdowały nabywców na Południu, jednak wysoki poziom uzależnienia od handlu atlantyckiego tu również powodował spadek stopy życiowej.[72]

Jak wiec widać skutek odniesiony przez amerykański rząd był całkowicie odwrotny od zamierzonego. Przynajmniej zaś w teorii jedynym pozytywnym obliczem wydanego przez cesarza Francuzów dekretu mogło być udowodnienie ponad wszelką wątpliwość nieistnienia amerykańsko – francuskiego sojuszu wymierzonego w Wielką Brytanię, którego zaistnienia tak bardzo obawiał się rząd Jego Królewskiej Wysokości. Można zaryzykować stwierdzenie, że działania Jeffersona, w tym wprowadzenie ustaw o embargu, były rozpaczliwymi próbami zapobieżenia wojnie z Wielką Brytanią. Próby te ściągnęły na Prezydenta niechęć mieszkańców Nowej Anglii, opozycję Jastrzębi Wojny, którzy ze wszystkich sił parli do wojny, a także doprowadził niemal do zniszczenia gospodarki własnego kraju. Jednak jak zauważył Alexander De Conde, wojna nie przyszła za Prezydentury Jeffersona, założycielowi dynastii z Wirginii udało się dotrwać do końca drugiej kadencji zachowawszy spokój.[73]

Wszystkie znaki na niebie i ziemi zaczęły zapowiadać rychłe nadejście wojny, niewielu jednak wierzyło, że naprawdę mogłoby dojść do jej wybuchu. Wśród podobnie rozdartych w swych sądach można było wymienić oficerów amerykańskiej Marynarki Wojennej, którzy jak komodor John Rodgers z jednej strony dopuszczali możliwość wybuchu wojny z Wielką Brytanią (niekiedy wymieniano również Francję, jako potencjalnego antagonistę), jednak jednocześnie nie uznawali wybuchu konfliktu za zdarzenie, którego wystąpienie obarczone było dużym stopniem prawdopodobieństwa. Pomimo podobnego nastawienia, zarówno oficerowie, jak i ich zwierzchnik – Sekretarz Marynarki Wojennej, byli przekonani o konieczności jak najlepszego przygotowania się na

[71] E. Channing, *A History of the United States*, vol. IV, New York 1917 (reprint 1993), s. 388.
[72] *Tamże*, s. 393.
[73] A. De Conde, *A History of …*, s. 103.

wypadek wybuchu konfliktu, aby honor i dobre imię U.S. Navy nie ucierpiały.[74] Pogarszanie stosunków amerykańsko brytyjskich wstrzymało na krótki czas mianowanie na stanowisko ambasadora Wielkiej Brytanii Davida Montagu Erskina[75], który w ocenie wielu amerykańskich historyków, między innymi Henriego C. Allena miał pozostawać z rządem amerykańskim w tak dobrych relacjach, jakimi nie były one nigdy od czasu zakończenia wojny o niepodległość. Został on jednak zastąpiony w 1809 roku przez Francisa Jamesa Jacksona. Nieskłonny do jakichkolwiek kompromisów Torys[76], okryty złą sławą w czasie sprawowania urzędu w Kopenhadze[77], był zdecydowany by zastraszaniem i groźbami skłonić dawną kolonię do uległości. Szybko zraził do siebie czołowych amerykańskich polityków, czego najbardziej jaskrawym przykładem może być Sekretarz Stanu Smith, który odmawiał spotkań z brytyjskim dyplomatą i zdecydowany był porozumiewać się z nim wyłącznie na piśmie.[78] Mimo iż następca Jacksona – Augustus Forester był człowiekiem znacznie bardziej skorym do ustępstw na rzecz swych amerykańskich partnerów relacje między oboma państwami osiągnęły stan, w którym

[74] Zob. Letter from Commodore John Rodgers to Captain Isaac Hull (10 VI 1810), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary …*, t. I, , s. 39 – 40.

[75] Instrukcje, które otrzymał Erskine od swego przełożonego Canninga, kiedy wyruszał by objąć stanowisko w Stanach Zjednoczonych nakazywały mu stałe podkreślanie dobrego nastawania Rządu Jego Królewskiej Mości do USA oraz wyrażać pragnienie ułożenia wzajemnych relacji z korzyścią dla obu narodów. Jednocześnie Erskine w dyskretny i taktowny sposób miał nakłaniać członków Amerykańskiego rządu do przemyślenie swojej dotychczasowej postawy, szczególnie odnośnie kontrabandy oraz dawania schronienia francuskim okrętom wojennym i statkom w portach i przystaniach Stanów Zjednoczonych. W skrócie Erskine miał dowiedzieć się co byliby w stanie zaoferować Amerykanie za cofnięcie przez wielką Brytanię Order In Council z 1807 roku, za: Canning's Instructions to David M. Erskine of January 23, 1809, [w:] *The Record of American Diplomacy …,* , s. 129 – 131.

[76] Frakcja Torysów w okresie urzędowania Williama Pitta i kolejnych klęsk doznawanych przez wojska europejskich koalicjantów w wojnie z napoleońską Francją zaczęła zyskiwać ponownie na znaczeniu. Ultrakonserwatywni, negatywnie nastawieni wobec wszystkiego cokolwiek realnie lub w ich mniemaniu miało związek z rewolucją francuską nie dostrzegali możliwości jakichkolwiek kompromisów. Za twór szczególnie przesiąknięty ideałami rewolucyjnymi były przez nich postrzegane Stany Zjednoczone. Najbardziej skrajni torysi nie byli w stanie pogodzić się z niepodległym bytem niedawnych kolonii. Trudno więc wyobrazić sobie potencjalnie gorszego kandydata na ambasadora w Stanach Zjednoczonych niż przedstawiciel frakcji torysowskiej; zob. szerzej: J.Z. Kędzierski, *Dzieje Anglii 1485 – 1939*, t. I, Wrocław – Warszawa – Kraków – Gdańsk – Łódź 1986, s. 488 – 515.

[77] Francis James Jackson został wysłany do Kopenhagi w 1807 roku, kiedy to tamtejszy rząd odmówił przekazania swojej floty Wielkiej Brytanii i zamierzał nadal kultywować swoją politykę neutralności. W obawie by duńska flota nie dostała się w ręce Francuzów w Londynie zapadła decyzja o zbombardowaniu stołecznej Kopenhagi i tym sposobem zmuszenia duńskiego rządu do uległości. Jackson był zwolennikiem rozwiązania siłowego i jak twierdzili niektórzy świadkowie z przyjemnością obserwował płonące miasto. Taktyka zastraszania okazała się skuteczna. Rząd w Kopenhadze ustąpił otwierając brytyjskiej flocie drogę na Bałtyk; zob. szerzej: R. Adkins, L. Adkins, *Wojna o wszystkie oceany. Od Nelsona nad Nilem do Napoleona pod Waterloo*, tł. J. Szczepański, Poznań 2008, s. 103 – 111.

[78] H.C. Allen, *Great Britain and The United States…*, Hamden (Archon Books) 1969, s. 311.

zwykłe uprzejmości i drobne uległości na niewiele mogły się zdać, a na nic więcej Forester nie miał zgody swego rządu.[79]

Kolejnym mocnym akordem w symfonii zapowiadającej nadejście wojny był tzw. incydent Little Belt. W opinii współczesnych mu Amerykanów incydent był namacalnym przejawem dziejowej sprawiedliwości i formą zemsty za upokorzenie związane z aferą Chesapeake. Brytyjski ciężki bryg (zgodnie z innymi określeniami – slup wojenny) *HMS Little Belt* patrolował wybrzeże amerykańskie z rozkazem dołączenia do fregaty *HMS Guerriere*. 16 maja, będąc w odległości 48 mil od Cape Charles, załoga brygu dostrzegała żagiel na horyzoncie, którym w miarę zbliżania okazał się być okręt wojenny. Gdy okazało się, że przybysz nie odpowiadał na sygnały, a na jego maszcie powiewała amerykańska bandera i proporzec komodorski, Brytyjczycy z nieznanych przyczyn zdecydowali się na podjęcie ucieczki, obierając kurs na Cape Hatteras.[80] Po zmianie kursu, Brytyjczycy jeszcze kilkukrotnie nadawali sygnały do nieznanej jednostki, w tym tajne sygnały rozpoznawcze Royal Navy. Na żaden z nich, z oczywistych względów nie doczekali się odpowiedzi. Kiedy oba okręty zbliżyły się do siebie na odległość krzyku, zgodnie z relacją dowódcy *HMS Little Belt*, załoga brytyjskiego okrętu kilkukrotnie okrzyczała nieznaną jednostkę, zapytując kim są. Zgodnie z tą samą relacją, każda z prób kontaktu została zignorowana, a jedyną odpowiedź na zadane pytania stanowiła pełna salwa burtowa oddana z fregaty.[81] Tak rozpoczęło się trwające trzy kwadranse starcie na krótkim dystansie. Po tym czasie, amerykański, jak się później okazało okręt, wycofał się na pewną odległość, która pozawalał mu wykorzystać przewagę zasięgu dział. Amerykanie z dystansu ostrzeliwali brytyjska jednostkę, której działa nie mogły dosięgnąć celu i po kilku próbach umilkły. Walczących rozdzieliło nastanie nocy.[82] Rankiem 17 maja, z pokładu amerykańskiej jednostki została wysłana łódź z oficerem, który wyraził ubolewanie z powodu wieczornego incydentu. Zgodnie z brytyjską relacją, dowódca amerykańskiej jednostki, którą okazał się być *USS President* – komodor John Rodger miał stwierdzić, że gdyby wiedział, że tak bardzo przewyższa Brytyjczyków siłą nigdy by ich nie zaatakował. Zapytany zaś dlaczego wydał rozkaz otwarcia ognia, komodor miał odpowiedzieć, że

[79] *Tamże*, s. 312.
[80] Letter from Arthur Bingham (R.N.) to Vice Admiral Herbert Sawyer (R.N.) (21 V 1811), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary …*, t. I, s. 41
[81] Letter from Arthur Bingham (R.N.) to Vice Admiral Herbert Sawyer (R.N.) (21 V 1811), [w:] *Tamże*, s. 42
[82] Letter from Arthur Bingham (R.N.) to Vice Admiral Herbert Sawyer (R.N.) (21 V 1811), [w:] *Tamże*, s. 42

jedynie odpowiedział na ostrzał z brytyjskiej jednostki.[83] Oficer Jego Królewskiej Wysokości w uprzejmej formie wyraził niedowierzanie wobec przytoczonej argumentacji, a komodor Rodgers ignorując to spostrzeżenie miał zaproponować wszelką pomoc, która była w jego mocy. Brytyjski okręt wyszedł bowiem ze starcia w opłakanym stanie, niemal pozbawiony żagli, masztów i drzewc, mając w sumie 32 ludzi zabitych lub rannych.[84]

Jak można się spodziewać nieco inaczej całe zdarzenie przedstawił dowódca amerykańskiej jednostki – komodor John Rodgers w swoim liście do Sekretarza Marynarki Wojennej. Zgodnie z tą relacją, *USS President* był na rutynowym patrolu w okolicy Cape Henry. Przez pierwsze dwa tygodnie trwającego od 6 maja rejsu nie zdarzyło się nic wartego wzmianki. 16 maja w odległości 15 lig od Cape Henry dostrzeżono żagiel na namiarze wschodnim. 40 minut później Amerykanie dostrzegli, że zauważony żagiel to jednostka wojenna, z której pokładu nadawano liczne sygnały, na które Amerykanie nie znając kodu, nie mogli odpowiedzieć. Około 15.30 amerykański okręt znalazł się w pewnej odległości za rufa brytyjskiego okrętu i systematycznie zmniejszał dzielący obie jednostki dystans. Zmienny i niekorzystny dla Amerykanów wiart, uniemożliwił podejście do niezidentyfikowanej jednostki na odległość krzyku, co udało się dopiero tuż przed zapadnięciem zmroku. Zgodnie z relacją komodora Rodgersa, kiedy Amerykanie podeszli na tyle blisko, że mogli obserwować szczegóły uzbrojenia czy banderę spotkanego okrętu, było zbyt ciemno by to uczynić. Dowódca *USS President* w swej relacji, potwierdzał jednak słowa brytyjskiego kapitana, że na *HMS Little Belt* powiewała bandera, panujące ciemności uniemożliwiały jednak rozpoznanie do jakiej nacji należała.[85] Zgodnie z relacją Rodgersa, nim Amerykanie zdołali podejść bliżej z nieznanej jednostki została wystrzelona salwa burtowa, co stworzyło u załogi *USS President* przekonanie, że jednostka, która ścigali przez większość popołudnia była fregatą. Kilka kwadransów później, kapitan Ludlow otrzymał od komodora rozkaz wejścia na nawietrzną ściganego okrętu, jego załoga jednak dostrzegła ten zamiar i wykorzystując przewagę wiatru, czyniła wszystko by uniemożliwić jego wykonanie. Kiedy amerykańskiej jednostce udało się podejść na odległość około 70 yardów od ściganego, czyli na tzw. odległość krzyku, komodor Rodgers okrzyczał ściganą jednostkę zapytując „co to za okręt", na dwukrotnie zadane pytanie, odpowiedzią był strzał, który odciął część takielunku amerykańskiego okrętu. Po

[83] Letter from Arthur Bingham (R.N.) to Vice Admiral Herbert Sawyer (R.N.) (21 V 1811), [w:] *Tamże*, s. 42
[84] Letter from Arthur Bingham (R.N.) to Vice Admiral Herbert Sawyer (R.N.) (21 V 1811), [w:] *Tamże*, s. 43
[85] Letter from John Rodgers to Secretary of the Navy Paul Hamilton (22 V 1811), [w:] *Tamże*, s. 44.

tym zdarzeniu komodor Rodgers, wydał rozkaz wystrzelenia w kierunku atakującego pełnej salwy burtowej, a w czasie, który upłynął od czasu wydania rozkazu do jego wykonania, Brytyjczycy wystrzelili trzy kolejne razy. Miało to utwierdzić Rodgersa w słuszności wydanego rozkazu, gdyż po pierwszym wystrzale komodor mniemał, że mógł on paść bez rozkazu. Po trzech kolejnych strzałach, komodor był niemal pewien, że adwersarz miał wyobrażenie o sile jego okrętu i że była to jednostka co najmniej dorównująca mu siłą, która podjęła próbę ataku pod osłoną nocy. [86] Już pierwsze salwa burtowa z *USS President* sprawiła, że część dział na pokładzie wroga umilkła. Komodor, zgodnie ze swoimi własnymi słowami, miał przez kilka minut żałować wydanego rozkazu, gdyż dostrzegł, że wroga jednostka nie dorównuje mu siłą ognia i klasą. Wątpliwości te uciszył wystrzał z działa 32. funtowego, który uszkodził fokmaszt amerykańskiego okrętu. Komodor wydał rozkaz wznowienia ostrzału, który trwał przez kolejne 5 minut. Po tym czasie na wrogiej jednostce ucichły działa i została opuszczona bandera. Co istotne, Rodgers nie krył, że w drugiej części starcia miał pełną świadomość, że walczył z mniejszą i słabszą jednostką. Przekrzykując wzmagający się wiatr, Rodgers krzyknął w stronę zdobytej jednostki, ponownie zapytując „Co to za okręt?". W odpowiedzi dosłyszał jedynie „Jego Królewskiej Mości", nie usłyszał zaś nazwy. Przerwa w walce trwała do świtu, w którym to czasie komodor Rodgers miał kazać rozpalić wszystkie możliwe światła, tak aby mocno poturbowany adwersarz mógł w razie potrzeby skorzystać z jego pomocy, jeżeli zaszłaby taka potrzeba. O świcie następnego dnia na pokład brytyjskiej jednostki została wysłana łódź z oficerem w osobie Johna O. Creightona. Łódź wróciła około godziny 9.00 rano przynosząc wieści, że pokonaną jednostką był *HMS Little Belt* dowodzony przez kapitana Binghama, który odmówił przyjęcia pomocy, stwierdzając, że miał na pokładzie wszystko co mu niezbędne dla dokonania napraw i rejsu do Halifaxu. Creighton przywiózł również tragiczną informacje, ze w trakcie nocnego starcia, brytyjska jednostka straciła zabitych lub rannych „20 czy 30 ludzi". Kończąc swą relację dla zwierzchnika, kapitan Rodgers wyrażał żal, z powodu tego co się wydarzyło, jednak jednocześnie stwierdzał, że nie doszłoby do podobnego zdarzenia gdyby nie zniewaga, której brytyjski kapitan dopuścił się wobec amerykańskiej bandery, na którą brak odpowiedzi oznaczałby plamę na honorze U.S. Navy.[87] Już współcześni dostrzegali, że winą za incydent można było obiązyć każdą ze stron w równym stopniu, żadna jednak z

[86] Letter from John Rodgers to Secretary of the Navy Paul Hamilton (22 V 1811), [w:] *Tamże*, s. 45.
[87] Letter from John Rodgers to Secretary of the Navy Paul Hamilton (22 V 1811), [w:] *Tamże*, s. 46- 47.

nich nie zdecydowała się na przyjecie winy na siebie. W broszurze podobnej do tej, o której mowa była w poprzednim rozdziale, jednak wydanej przez stronę brytyjską, że marynarze z *USS President* byli niedoświadczeni i nigdy wcześniej nie byli w starciu, podczas gdy naprzeciw siebie mieli doświadczoną brytyjską załogę. Chcąc zagładzić możliwe polityczne następstwa incydentu w okresie szczególnie silnych napięć w stosunkach amerykańsko – brytyjskich żadna ze stron nie zdecydowała się na przypisanie winy sobie, obie zgodnie obciążały przeciwnika winą za „pierwszy strzał" i obie w równie zgodny sposób podtrzymywały tezę, że do zdarzenia doszło w wyniku nieszczęśliwego wypadku, którego owocem miał być niefortunny pierwszy wystrzał z działa.[88] Broszura w swej wymowie mała znacznie łagodniejszy ton niż jej odpowiednik z 1807 roku, jednak co warto szczególnie podkreślić została wydana w Londynie w celu rozpowszechnienia jako materiału propagandowego w Stanach Zjednoczonych, materiały w niej zamieszczone miały więc jednoznacznie ukazywać, gotowość Brytyjczyków do wybaczenia i darowania win. Odpowiedzialność Amerykanów nie została wskazana jednoznacznie, jednak treść zamieszczonych w niej materiałów sugerowała taką ewentualność, jednocześnie wskazując, że brytyjski dowódca otrzymał jasne instrukcje by napotkanych bywateli Stanów Zjednoczonych traktować z najwyższą uprzejmością i szacunkiem. Ogólny wydźwięk broszury można uznać za próbę ratowania stosunków amerykańsko – brytyjskich oraz podkreślania, że Rząd Jego Królewskiej Wysokości nie żywił urazy i gotów był to rozmów. Warto jednak zwrócić uwagę na wyraźne podkreślenie w tytule wydawnictwa siły ognia, jaką dysponowały obie jednostki sugerującą, że żaden dowódca brytyjski będący zdrowym na ciele i umyśle nie zaryzykowałby starcia z jednostką dwukrotnie przewyższającą go pod względem liczby dział, co już samo w sobie sugerowało, która ze stron mogła być tą, która wystrzeliła pierwsza. Sąd wojenny zwołany w sprawie postępowania komodora Rodgersa podczas starcia z *HMS Little Belt* oraz wyjaśnienia okoliczności, w których doszło do starcia nie dostrzegł winy dowódcy *USS President* w zakresie podjęcia wrogich wobec brytyjskiej jednostki. Po zapoznaniu się z dokumentami oraz przesłuchaniu świadków stwierdzono, że: komodor Rodgers uczynił wszystko by podejść do *HMS Little Belt* przed zapadnięciem ciemności oraz, że w chwili gdy tylko dostrzeżono żagiel na horyzoncie na maszt amerykańskiej jednostki została wciągnięta bandera, nie mogło być więc żadnej wątpliwości co do tożsamości okrętu.

[88] *Papers relating to The Action Between His Majesty's Sloop Little Belt of Eighteen Guns, and United States Frigate President, of Forty – Four Guns, London 1811, s. VII – IX*, https://archive.org/details/cihm_20959 (dostęp: 19.12.2017).

Stwierdzono również, że bandera na maszcie *Little Belt* bandera pojawiła się dopiero pod koniec pogoni, wtedy było już jednak zbyt ciemno by rozpoznać powiewające kolory. Co ważne śledztwo wykazało również, że to brytyjski okręt pierwszy otworzył ogień oraz, że kapitan Rodgers rozkazał swoim ludziom okrzyczeć napotkaną jednostkę, co właśnie spotkało się z odpowiedzią w postaci wystrzału z działa. Mimo tak otwartej prowokacji, komodor dostrzegając dysproporcje sił obu okrętów, rozkazał odpowiedzieć wystrzałem z jednego tylko działa. Jednak Brytyjczycy zamiast wstrzymać ogień mieli odpowiedzieć pełną salwą burtową. Kiedy po 5 minutach wystrzały na *Little Belt* ucichły Rodgers natychmiast kazał wstrzymać ogień, a dowiedziawszy się, że miał do czynienia z jednostką Jego Królewskiej Mości udzielił jej załodze wszelkiej pomocy i wsparcia. Podsumowując sąd zawiązany pod przewodnictwem komodora Stephena Decatura stwierdził, że komodor Rodgers uczynił wszystko co było możliwe by uniknąć starcia, jednak nie mógł ryzykować zdrowia i życia swoich ludzi trwając bierny podczas ostrzału, stąd też odpowiedział ogniem, który jednak nie był utrzymywany dłużej niż było to konieczne.[89]

Wobec skrajnych rozbieżności obu przytoczonych relacji, zwłaszcza w zakresie określenia, kogo można obarczyć odpowiedzialności za to, ze do incydentu w ogóle doszło, trudno dokonać jego jednoznacznej oceny. Większość amerykańskiej opinii publicznej, jak już wzmiankowano, uznała incydent *Little Belt* za przejaw sprawiedliwości dziejowej. Z punktu widzenia władz Państwowych sytuacja była bardziej problematyczna. W korespondencji z brytyjskimi dyplomatami, przedstawiciele rządu, nawet jeżeli zgadzali się z opinią społeczeństwa, musieli wyrażać zaniepokojenie i solennie obiecywać, że winny incydentu komodor Rodgers zostanie przykładanie ukarany. Jednocześnie bezpośredni zwierzchnik Rodgersa, Sekretarz Marynarki Wojennej Paul Hamilton, niepokoił się, że Brytyjczycy zechcą dochodzić swoich roszczeń kanałami innymi niż oficjalne, a dowódcę *USS President* może stać się przedmiotem polowania jednostek Jego Królewskiej Wysokości. Stąd też na kolejny partol *USS President* dowodzony przez Rodgersa miał wypłynąć wraz okrętami komodora Stephena Decatura oraz kapitana Cladwella. Poszczególne jednostki eskadry miały pozostawać ze sobą w kontakcie

[89] Proceeding of A Court of Inquiry Convended on board the United States frigate the President, in the harbor od New Yor, on the thrieth day od August, 1811, pursuant to the following warrant …, [w:] *American State Papers: Documents, Legislative and Executive of the Congress of the United States* ..., ed. M. St. Clair Clarke, W. Lowrie,Washington 1832, s. 477 – 497.

wzorkowym i nie wchodzić w starcie z przeważającymi siłami wroga.[90] Można wnioskować, że zwierzchnik obawiał się o swojego podwładnego, o jego życie i bezpieczeństwo. Moim zdaniem jednak, troska Sekretarza Hamiltona, miała jeszcze inne źródło. Chociaż niemal każdy polityk i obywatel spodziewał się wybuchu wojny z Wielką Brytania, tych którzy realnie chcieli ich wybuchu, nie było aż tak wielu.

Chociaż politycy spodziewali się osiągnąć swoje cele drogą pokojową, zgodnie z przypisywaną Juliuszowi Cezarowi maksymą „Kto chce pokoju, szykuje się do wojny", podjęli trud oszacowania szans Stanów Zjednoczonych w ewentualnym konflikcie i rozpoczęto zbrojenia. Przewodniczący Komitetu Izby Reprezentantów ds. Marynarki Wojennej, pragnął uzyskać informacje jaką realną siłą dysponowała Marynarka Wojenna Stanów Zjednoczonych w ostatnich miesiącach 1811 roku i jakie siły mogły zostać szybko i niewielkim kosztem zmobilizowane. Głównym celem Marynarki Wojennej w nadchodzącej wojnie, w ocenie Langdona Chevesa, miały być działania defensywne, ograniczone do wód przybrzeżnych i ujść największych rzek Stanów Zjednoczonych.[91] Nawet bez otrzymania szacunków od Sekretarza Marynarki Wojennej, Przewodniczący Komitetu miał świadomość, że brytyjska marynarka wojenna, przewyższa kilkukrotnie wszystko co Stany Zjednoczone posiadały lub były w stanie w krótkim czasie zmobilizować. Sekretarz odpowiedział wymijająco, gdyż jak zaznaczył, żeby szacować siły, których zebranie będzie konieczne, najpierw trzeba określić, jakie będą siły napastników i które punkty wybrzeża będą potencjalnie najbardziej narażone na atak. Zgodnie z informacją od Sekretarza, główną przewagą Amerykanów w nadchodzącym konflikcie mogła być znajomość wód przybrzeżnych zarówno w zakresie naturalnych przeszkód skrytych pod falami, jak i warunków pogodowych panujących w określonym czasie, a szczególnie możliwość określenie w przybliżeniu czasu nadejścia gwałtownych zjawisk atmosferycznych tj. sztormy czy szkwały. Sekretarz w przybliżeniu określił jednak, że dla zapewnienia bezpieczeństwa wodom przybrzeżnym i handlowi wewnętrznemu, wystarczyłoby 12 okrętów liniowych po 74 działa każdy oraz 20 dużych fregat niosących nie mniej niż 38 dział każda. Te siły miały być uzupełniane przez liczne mniejsze jednostki (brygi, slupy, szkunery i kutry), a także flotylle galer i kanonierek

[90] Letter from Secretary of the Navy Paul Hamilton to Comodore John Rodgers (28 V 1811), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary …,* t. I, s. 49.
[91] Letter from Langdon Cheves, Chairman House of Representatives Naval Committee to Secretary do the navy Hamilton (19 XI 1811), [w:] *Tamże*, s. 52.

(których dodatkową zaleta byłaby możliwość użycia niezależenie od siły wiatru), a także infrastruktura nadbrzeżna w postaci baterii dział zarówno stałych, jak i lotnych.[92]

W kolejnym liście napisanym już po wybuchu wojny, Sekretarz Marynarki Wojennej sygnalizował przewodniczącemu Kongresowego Komitetu Marynarki Wojennej, odstępstwa, które zaszły w stosunku do planu pierwotnego, na etapie wdrażania poszczególnych zasobów Marynarki Wojennej do realnej służby. Trzy fregaty: *USS Constellation, USS Chesapeake* i *USS Adams*, ze względu na brak zaopatrzenia i opóźnienia w zakresie remontów, nie były nadal gotowe do służby. Zdaniem Sekretarza, mankamenty te mogły zostać zniwelowane w ciągu maksymalnie 3 miesięcy i po tym czasie wszystkie trzy fregaty miały być gotowe do wyjścia w morze.[93] Takie postawienie sprawy pozwalało zakładać, że wszystkie trzy okręty mogły zostać przygotowane do służby przed nastaniem jesiennych chłodów, zapowiadających rychłe nadejście zimy. Sekretarz przekazał również przewodniczącemu informację, że decyzją Prezydenta Jamesa Madisona, do służby wdrożono 90 dodatkowych kanonierek (obok 90, które już wówczas były w służbie), które w pierwszej kolejności miały trafić do miejsc najbardziej, w ocenie Madisona, zagrożonych tj. Norfolk oraz Nowego Yorku, w dalszej kolejności zaś do miejsc, które potrzebowały wzmocnienia dotychczasowego systemu ochrony, za jakie uznano: Baltimore, Annapolis, rzekę Potomac, Philadelphię, Newport (R.I.), Stonington (Conn.), Boston, Portsmouth, Portland, Saco (Maine), Kennebuck (Main). Koszt stworzenia flotylli 90 kanonierek i jej rocznego utrzymania oszacowano na 1 125 000,00 dolarów, zaś koszt remontu, zaopatrzenia i rocznej służby trzech fregat, o których mowa była powyżej na: 285 000,00 dolarów.[94] Zaledwie dzień po tym, jak Sekretarz Hamilton wysłał do Kongresu optymistyczne w swym wydźwięku zestawienie, w stoczni Marynarki Wojennej w Waszyngtonie, komodor Tingey skreślił list, który czynił niepewnymi poczynione plany i szacunki. Transport drewna zamówiony u George'a Beala miał już kilkutygodniowe opóźnienie i komodor, zakładał, że mógł przydarzyć mu się wypadek, czyniący dostawę niemożliwą. Zamówione drewno miało posłużyć do remontu masztów oraz wykonania bukszprytu dla fregaty *USS Constellation*. Opóźnienie w transporcie sprawiało, że planowany czas wyjścia w morze okrętu ulegał stałemu przesunięciu. W celu

[92] Letter from Secretatry of the Navy Hamilton to Chairman of House of Representatives Naval Committee Cheves (3 XII 1811), [w:] *Tamże*, s. 53.
[93] Letter from Secretatry of the Navy Hamilton to Chairman of House of Representatives Naval Committee Cheves (30 VI 1812), [w:] *Tamże*, s. 176.
[94] Letter from Secretatry of the Navy Hamilton to Chairman of House of Representatives Naval Committee Cheves, [w:] *Tamże*, s. 177 - 178.

zapobieżenia uwięzieniu okrętu w porcie, gdy lód skuł zatokę, komodor Tingey sugerował zamówienie nowego transportu drewna u Agenta w Norfolk.[95] Rozwiązanie to co prawda nie mogło spowodować, że *USS Constellation* wyjdzie w morze w uprzednio zakładanym terminie, pozwalało jednak mieć nadzieję, że w ogóle zdoła to uczynić przed nastaniem zimy.

Rezolucja z Providence i początek wojny

7 kwietnia 1812 roku została wydana Rezolucja z Providence, będąca głosem frakcji antywojennej wojennej, która nie wierzyła zbytnio w możliwość powstrzymania nadchodzące konfliktu, uznała jednak za konieczne wyrażenie swojej opinii. Sygnatariusze dokumentu pisali w nim o konieczności wypowiedzenia wojny Wielkiej Brytanii, ze względu na liczne naruszenia, których dopuścił się rząd tego kraju w stosunku do obywateli amerykańskich, starając się równocześnie znaleźć możliwość pokojowego zażegnania wzajemnych animozji. Jednocześnie jednak w treści dokumentu wyraźnie podkreślono, że wypowiedzenie wojny dawnej Metropolii nie może być równoznaczne z opowiedzeniem się za Francją w konflikcie od wielu lat toczącym się w Europie. Zdaniem autorów rezolucji, przewinienia Francuzów wobec narodu amerykańskiego były równie wielkiej wagi jak te, których dopuścili się Brytyjczycy. Zwrócono jednak uwagę, że wojna z Wielką Brytanią oznaczałaby wielkie straty dla handlu amerykańskiego i podkreślono, że relacje handlowe z portami brytyjskimi są dla Amerykanów znacznie ważniejsze i bardziej zyskowne niż te z portami francuskimi. Sygnatariusze dokumentu przyjmując postawę niezwykle fatalistyczną pisali *(...) czynimy z tego obowiązek, który winniśmy naszym rodzinom i naszemu krajowi, by dołożyć najwyższych starań, aby zapobiec tak wielkiemu nieszczęściu, jednak jesteśmy całkowicie przekonani, że nic nie powstrzyma i nie cofnie rządu (...)*[96]. Jedyną nadzieją na powstrzymanie wojny, jak dostrzegali autorzy dokumentu były nadchodzące wybory prezydenckie. Wybór Federalistów oznaczał wybór pokoju, zaś wybór Demokratów był równoznaczny z wyborem wojny. Żeby utwierdzić potencjalnych wyborów w słuszności decyzji o wyborze Federalistów, równoznacznym ich zadaniem z zaniechaniem wojny, autorzy Rezolucji, w bardzo jaskrawy sposób przedstawili możliwe konsekwencje ewentualnego konfliktu z Wielką Brytanią, wskazując wśród nich:

[95] Letter from Commodore Thomas Tingey to Secretary of the Navy Hamilton (1 VII 1812), [w:] *Tamże*, s. 183.
[96] Providence Resolutions (7 IV 1812), [w:] *Tamże*, s. 69.

1) Znaczące zwiększenie obciążeń podatkowych, które spadłyby na obywateli, a które byłyby konieczne dla opłacenie działania machiny wojennej.
2) Zablokowanie i ustanie amerykańskiego handlu morskiego zarówno przybrzeżnego, jak i dalekomorskiego.
3) Zniszczenie amerykańskich łowisk.
4) Zaniedbanie rolnictwa.
5) Tysiące młodych ludzi poległoby pod Montrealem czy Quebekiem, albo na pokładach amerykańskich jednostek
6) Zablokowanie amerykańskich portów, a w konsekwencji upadek żeglugi

Autorzy Rezolucji zwrócili również uwagę na znaczącą dysproporcję sił miedzy Stanami Zjednoczonymi a Wielką Brytanią, będącą pierwszą potęga morską ówczesnego świata. Podkreślono, że brytyjskie eskadry morskie operujące w rejonie Kanady i na Karaibach mogły w ciągu maksymalnie 40 dni znaleźć się na amerykańskim wybrzeżu, podobnie jak jednostki wysłane im na pomoc z Wielkiej Brytanii. Obawiano się również „bratniej pomocy francuskiej", która zdaniem autorów dokumentu, uczyniłaby ze Stanów Zjednoczonych kraj zależny od Francji na podobieństwo Włoch czy Holandii.[97] Tekst dokumentu zamykał dramatyczny apel: *(...) wzywamy wszystkich rozważnych ludzi z wszelkich opcji, by sprawdzili czy stan rzeczy tak się ma czy też nie i by dołączyli wraz z nami do jednego wielkiego patriotycznego wysiłku by zachować pokój i jeżeli to możliwe by przynieść dobrobyt naszej wspólnej ojczyźnie.*[98]

Głos partii antywojennej związanej z obozem Federalistów, został szybko zagłuszony przez „Jastrzębie wojny" skupione wokół postaci Johna Calhouna. Wybory 1812 roku, w których przeciwnicy wojny upatrywali szansy na pokój miały odbyć się w listopadzie 1812 roku. Tymczasem znacznie wcześniej, bo już w czerwcu tego roku zapadła decyzja o wypowiedzeniu wojny Wielkiej Brytanii. 1 czerwca 1812 roku Prezydent James Madison zwrócił się z orędziem do Kongresu, w którym przytoczył wszelkie przewiny, których rząd Jego Wysokości dopuścił się wobec narodu amerykańskiego i przedstawił swoją odpowiedź na nie w postaci wypowiedzenia wojny. Prezydent w swoim orędziu podkreślił cierpliwość, z jaką niepodległe i neutralne Stany Zjednoczone, znosiły jawne akty wrogości ze strony Brytyjczyków, ciągnące się nieprzerwanie od 1803 roku. Wśród

[97] Providence Resolutions (7 IV 1812), [w:] *Tamże* 5, s. 69 – 71.
[98] Providence Resolutions (7 IV 1812), [w:] *Tamże*, s. 72.

rzeczonych zniewag wymieniono: bezprawną konfiskatę amerykańskich statków i ich ładunków dokonywaną przez okręty brytyjskiego, porywanie obywateli Stanów Zjednoczonych z pokładów ich macierzystych jednostek i przymusowe wcielanie do Royal Navy, naruszanie neutralności bandery, wykorzystywanie prawa silniejszego, straty zadane amerykańskiej wymianie handlowej oraz ciągle nierozstrzygnięte kwestie graniczne, których uregulowanie zapowiadał najpierw traktat pokojowy z 1783 roku, następnie zaś traktat Jay'a. Drugi z wspomnianych dokumentów mających uregulować relacje amerykańsko – brytyjskie, jak zauważył Henry C. Allen, przyniósł jedynie „tymczasową, jeżeli jakąkolwiek, poprawę wzajemnych stosunków"[99]. Wzajemne relacje pogarszały zarówno poważne uchybienia, jak i drobne i często zamierzone przewiny, jako przykład tego drugiego można przytoczyć incydent z listopada 1803 roku, kiedy to Thomas Jefferson przyjmując nowego brytyjskiego ambasadora – następcę Roberta Listona – Anthony'ego Merry'ego, by podkreślić jak głęboko przepojony był ideą demokratyzmu ubrał się w swój znoszony poranny strój. Niewątpliwie odróżnił się od swego brytyjskiego partnera, ubranego w przepisowy mundur, z lśniącymi guzikami, w którym nawet jedna przypadkowa nitka nie zakłócała ogólnego obrazu.[100]

Wobec ogromu przewin, jakich dopuścili się Brytyjczycy, a także przy wyczerpaniu innych możliwości dochodzenia swoich praw, zdaniem Prezydenta, zgodnie z prawem narodów Amerykanie byli w pełni uprawnieni by siłą dochodzić swoich roszczeń. Zwracając się do Kongresu Prezydent wielokrotnie i dobitnie podkreślał, że celem nadchodzącej wojny nie były zdobycze terytorialne, ale obrona niezbywalnych i naturalnych praw narodu amerykańskiego, których naruszania Brytyjczycy dopuszczali się przy każdej możliwej sposobności. Żołnierze i marynarze mieli bronić nie zaś atakować i czynić to w obrębie granic przyznanych im w traktacie paryskim. Pisząc o pokojowych środkach reakcji Prezydent miał na myśli zarówno akcje dyplomatyczne, jak i blokadę handlową, która w ostatecznym rozrachunku wyrządziła większe szkody amerykańskim kupcom, niż nawet kontynuowana wyrządziłaby kiedykolwiek brytyjskim.[101] Prezydent, zgodnie z przysługującym mu na mocy konstytucji uprawnieniem, zdecydował się na wypowiedzenie wojny Wielkiej Brytanii i wzywał Kongres do poparcia tej decyzji i

[99] H.C. Allen, *Great Britain and The United States…,* s. 300.
[100] *Tamże*, s. 309.
[101] President's Message to Senate and House of Representatives of the United States (1 VI 1812), [in:] *A Compilation of the Messages and Papers of the Presidents 1798 – 1897*, ed. J.J. Richardson, vol. I, s. 1917, s. 499 – 505.

zarządzenia zaciągu. Analizując przytoczone w orędziu przyczyny wypowiedzenia wojny łatwo dostrzec, że Amerykanie niemal nie dostrzegali, że sami również nie byli bez winy. Przyjmowanie brytyjskich dezerterów zarówno do Marynarki Wojennej, jak i na jednostki kupieckie, naginanie czy wprost naruszanie brytyjskich przepisów definiujących dobra uznawane za kontrabandę, które choć absurdalne były jednak obowiązujące. Prowokacje graniczne, czy pozorna neutralność w wojnach napoleońskich, to tylko niektóre z przykładów przewin drugiej strony. 18 czerwca 1812 roku, za zgodą i radą Kongresu, Prezydent Madison oficjalnie wypowiedział wojnę Wielkiej Brytanii. Proklamacja wojny wzywała urzędników, oficerów wszystkich rodzajów sił zbrojnych oraz żołnierzy i marynarzy do niesłabnącego wysiłku, sumienności i zdecydowania w działaniu. W podsumowaniu zaś Madison stwierdził, że pragnący pokojowej koegzystencji z innymi narodami Amerykanie, toczyli wojnę w obronie swego honoru i stąd też, gdy tylko Brytyjczycy zrezygnowaliby z jego naruszania, Prezydent niczego nie pragnął bardziej niż przywrócenia pokoju. Nie dopuszczał jednak myśli, by zgodzić się na pokój za wszelką cenę i zdeterminowany był walczyć tak długo, jak długo sprawiedliwość i porządek nie zostałyby przywrócone.[102]

Jeszcze przed formalnym rozpoczęciem konfliktu zintensyfikowano prace związane ze zbrojeniami morskimi. Na fregaty, których remonty zakończyły się lub były na ukończeniu, wysyłano niezbędny sprzęt i zapasy, ale także organizowano ludzi do ich obsady. 8 kwietnia 1812 roku zapadła decyzja o wysłaniu oddziału Marines na pokład fregaty *USS Congress*[103], można, więc uznać, że władze w Waszyngtonie spodziewały się rychłego zapotrzebowania na służbę tej fregaty. W okresie bezpośrednio poprzedzającym wybuch wojny 1812 roku, zadaniem wdrażanych do służby okrętów miało być również pilnowanie przestrzegani Embargo Act. Takie rozkazy otrzymała między innymi eskadra komodora Johna Rodgersa, złożona początkowo z *USS President* i *USS Nautilus*. Zadaniem tej drugiej jednostki miało być patrolowanie wybrzeża Stanów Zjednoczonych na odcinku od Cape Cod do Cape Ann. Każda zatrzymana jednostka, co, do której zaszło podejrzenie, ze naruszyła przywołaną ustawę miała być zatrzymywana, a następnie kierowana do najbliższego portu, gdzie miało zostać przeprowadzone postępowanie

[102] A Proclamation by the President of the United States (18 VI 1812), [in:] *Official Letters of the Military and Naval Officers of the United States…*, s. 27.
[103] Letter from Lieutenant Colonel Commandant Franklin Wharton U.S.M.C. to Second Lieutenant Alfred Grayson, U.S.M.C. (8 IV 1812), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary …,* t. I, s. 94.

wyjaśniające.[104] Również *USS President* i *USS Essex* miały zostać zaangażowane w obronę wybrzeża i otrzymały przydział oddziałów Marines.[105]

Koniec maja 1812 roku przyniósł coraz wyraźniejsze symptomy nadchodzącej wojny. Sekretarz Marynarki Wojennej zwrócił się w swoim liście z 21 dnia tego miesiąca do jednego z najbardziej doświadczonych oficerów Marynarki Wojennej – komodora Johna Rodgersa z prośbą o przygotowanie planu działań floty na wypadek wybuchu konfliktu z Wielką Brytanią, ze szczególnym uwzględnieniem portów, które na wypadek konfliktu mogły stanowić bezpieczne przystanie dla okrętów U.S. Navy, w których mogłyby one przejść niezbędne naprawy i uzupełnić zapasy.[106] Komodor odpowiedział w obszernym liście noszącym datę 3 czerwca 1812 roku. Głównym zaleceniem Rodgersa było podzielenie całości sił morskich Stanów Zjednoczonych na niewielkie eskadry, które powinny były wyjść w morze, zanim Brytyjczycy zdołaliby przesłać odpowiednie siły by dokonać całkowitej blokady atlantyckich portów Amerykanów. Zdaniem komodora byłoby to najefektywniejsze rozdysponowanie sił amerykańskich, które co prawda nie mogły zagrozić poważnie potędze morskiej, jaką była Wielka Brytania w bezpośrednim starciu, ale mogły zadać jej duże szkody poprzez nękanie handlu. Rejonem, na którym należało się skupić w szczególności były Karaiby, czy ogólniej Indie Zachodnie, na tym jednak, Rodgers nie poprzestawał. Zalecał również by nękać wroga bezpośrednio u jego granic, wysyłając 2 albo 3 najszybsze fregaty Stanów Zjednoczonych oraz slup wojenny do wybrzeży Anglii, Irlandii i Szkocji, co dodatkowo w opinii komodora pozwoliłoby oddalić bezpośrednie zagrożenie wojenne od rodzimych wybrzeży.[107] Jednym z pobocznych celów eskadr operujących na północnym Atlantyku i bezpośrednio u brzegów Wielkiej Brytanii, miałoby być atakowanie bogatych konwojów wschodnioindyjskich, czyli uderzenie w jeden z punktów, w który cios najbardziej byłby odczuwalny na dworze w Londynie. Rodgers zwrócił uwagę na fakt, że jego plan mógł wydawać się, co najmniej „chimeryczny", a nawet szalony, jeżeli wzięło się pod uwagę dysproporcję sił. Zdaniem komodora jednak, jedynie uderzając szybko, z zaskoczenia i dotkliwie, Stany Zjednoczone mogły mieć szanse na zwycięstwo w starciu z najpotężniejszą Marynarką Wojenną ówczesnego świata. Każdy dzień zwłoki w podjęciu działań przybliżałby, bowiem

[104] Letter from Commodore John Rodgers to Lieutenant William M. Crane (13 IV 1812), [w:] *Tamże,* s. 96.
[105] Letter from Lieutenant Colonel Commandant Franklin Wharton U.S.M.C to Captain John Hall U.S.M.C. (4 V 1812), [w:] *Tamże,* s. 104.
[106] Letter from Secretary of the Navy Hamilton to Commodore John Rodgers (21 V 1812), [w:] *Tamże,*s. 118.
[107] Letter from Commodore John Rodgers to Secretary of the Navy Hamilton (3 VI 1812), [w:] *Tamże,*, s. 119.

zwycięstwo Brytyjczyków i odsuwał je od Amerykanów. O pewnym braku obiektywizmu ze strony komodora i tym, że na jego plan miały wpływ osobiste animozje może świadczyć jeden z końcowych fragmentów jego listu, który w tym miejscu zacytuję: *Pozwól mi Sir, dowodzić jedną z takich eskadr u wybrzeży Anglii (...) – chcę upokorzyć ten arogancki naród w krótkim czasie – Oni już zaszczycali mnie w kronikach mianem Bukaniera i nic po tej stronie grobu nie dałoby mi większej satysfakcji, niż mieć sposobność, jak wspomniałem, by uczyniono mi przyjemność i pozwolono ukazać im jak gorzki jest smak porażki*.[108] Jakby dla złagodzenia wydźwięku tej bardzo osobistej wypowiedzi, w dalszych słowach komodor Rodgers powracał do chłodnego i analitycznego tonu, zalecając, aby mniejsze jednostki (mniejsze slupy, brygi i szkunery) zostały zgrupowane w Savannah i Charleston i z tych baz wypadowych, operowały przeciwko brytyjskim jednostkom handlowym w Indiach Zachodnich. Jako porty dogodne dla małych jednostek na czas wojny zostały wskazane również: Nowy Jork (skąd można było zapewnić ochronę wybrzeża od Cape Hatteras do Pasamaquaddy) oraz już wspominanie Charleston i Savannah. Fregaty zaś w opinii komodora, mogły szukać schronienia w północnej części Zatoki Chesapeake, w szczególności zaś w New Port i w Bostonie. Na południe od Cape Hatteersa, zdaniem komodora ciężko byłoby znaleźć porty morskie nadające się dla fregat, wyjątek miało stanowić Port Royal w Południowej Karolinie, jednakże mankamentem tej lokalizacji był brak fortyfikacji. W takiej sytuacji amerykański okręt uciekający przed pogonią, nie mógłby liczyć na ochronę dział nabrzeżnych, co mogłoby zaowocować jego utratą.[109]

Niemal identyczny list, jak ten z 21 maja wysłany do komodora Rodgersa, Sekretarz Hamilton wysłał do komodora Stephena Decatura. Dowódca *USS Congress* odpowiedział 8 czerwca, a sformułowane przez niego zalecenia były zaskakująco zbieżne z tymi przedstawianymi przez komodora Rodgersa. Niestety nie zachowały się, lub też nigdy nie powstały źródła, potwierdzające uzgadnianie prze obu dowódców, wspólnej wersji zaleceń, stąd też można zakładać, że obaj po prostu mieli podobny pogląd na omawianą sprawę. Komodor Decatur zwrócił jednak uwagę na jeden element, który nie znalazł się w liście Rodgersa. Pomysł atakowania konwojów i statków handlowych oraz operowania niewielkimi eskadrami okrętów, tak by zadać brytyjskiemu wrogowi możliwie największe

[108] Cyt. Za: Letter from Commodore John Rodgers to Secretary of the Navy Hamilton (3 VI 1812), [w:] *Tamże,*, s. 121.
[109] Letter from Commodore John Rodgers to Secretary of the Navy Hamilton (3 VI 1812), [w:] *Tamże,* s. 120 – 122.

starty ekonomiczne, był od wielu lat z powodzeniem stosowany przez Francuzów. Decatur zwrócił również uwagę na ogromne znacznie właściwych decyzji kadrowych związanych z planowanym przedsięwzięciem, stwierdzając, że jedynie zaangażowanie zdyscyplinowanych, przedsiębiorczych obdarzonych wyobraźnią oficerów mogłoby przynieść oczekiwane rezultaty. Podobnie jak Rodgers, Decatur podkreślił wagę samowystarczalności okrętów posłanych na planowane patrole, gdyż jego zdaniem każde wejście okrętu do portu wiązać się miało z ryzykiem jego uwięzienia przez blokadę brytyjską, co jak się okazało po wybuchu konfliktu, było obawą w pełni uzasadnioną. Jako najbezpieczniejsze porty dla powracających z rejsu jednostek Decatur wskazał Boston, Portsmouth w stanie New Hampshire oraz Portland[110], gdyż, co miał pokazać kazus postępowania Brytyjczyków w czasie wojny o niepodległość, niemal niemożliwym było zablokowanie wskazanych portów podczas zimy (podobnie jak całego wschodniego wybrzeża). Podobnie również jak Rodgers, Decatur dostrzegał w stworzeniu eskadr operujących na odległych wodach, sposób na zapewnienie ochrony przed bezpośrednim zagrożeniem, wybrzeży Stanów Zjednoczonych.[111]

Plany były ambitne, niestety kwestia ich realizacji wyglądała znacznie gorzej. Na początku czerwca 1812 roku, duża cześć amerykańskich fregat znajdowała się w stanie niepozwalającym na dłuższy rejs. *USS ESSEX* wymagał gruntownego remontu kadłuba oraz wymiany większości żagli, również jego drzewca nie były w najlepszym stanie, chociaż na pewien czas można było odłożyć ich wymianę. Dowódca okrętu – kapitan David Porter miał również kilka pomysłów na usprawnienie okrętu poprzez zwiększenie jego zwrotności, szybkości, a także komfortu życia załogi, które to usprawnienia miały zająć zgodnie z kalkulacjami około 20 dni, czyli w praktyce przez kolejny miesiąc lub dwa okręt mógł być niezdatny do służby.[112] Kapitan David Porter obawiał się szczególnie konsekwencji niedopasowania masztów i drzewc do kadłuba, co mogło jego zdaniem skutkować nawet wywróceniem okrętu przy wykonywaniu zwrotu. Zniwelowaniu tego właśnie mankamentu miały służyć wspomniane powyżej usprawnienia, które miały polegać przede wszystkim na przesunięciu do przodu grotmasztu, stermasztu i fokmasztu, co miało zapewnić większą stabilność, a także zwiększyć prędkości osiągane przez

[110] Letter from Commodore Stephen Decatur to Secretary of the Navy Hamilton (8 VI 1812), [w:] *Tamże,*, s. 122 – 123.
[111] Letter from Commodore Stephen Decatur to Secretary of the Navy Hamilton (8 VI 1812), [w:] *Tamże,*, s. 123.
[112] Letter from Commodore John Rodgers to Secretary of the Navy Hamilton (4 VI 1812), [w:] *Tamże,* s. 125.

okręt.[113] 5 czerwca 1812 roku, po przejściu testów dział oraz załadowaniu przydziału prochu, gotowość do służby osiągnęły fregaty: *USS Chesapeake* i *USS John Adams*.[114] Znacznie dłużej musiał czekać na osiągnięcie gotowości do służby drugi z okrętów noszący imię drugiego prezydenta Stanów Zjednoczonych – *USS Adams*. Jeszcze 13 czerwca 1812 roku, komodor Thomas Tingey kierujący waszyngtońską Stocznią Marynarki Wojennej, informował swego zwierzchnika, że *USS Adams*, potrzebował generalnego remontu, dla którego koniecznym było podwieszenie okrętu oraz przesunięcie go do suchego doku.[115] Po takim raporcie, można było zakładać, że okręt ten nie mógłby być gotowy do służby, przez co najmniej kilka tygodni, jeżeli nie miesięcy.

USS President był w znacznie lepszym stanie, jednak również wymagał remontu, szczególnie w zakresie naprawy i częściowej wymiany żagli i olinowania.[116] Niedostatki w zakresie okrętów wojennych skłoniły władze amerykańskie do poszukiwania innych rozwiązań. Jednym z nich była wydana w dniu 26 czerwca 1812 roku ustawa zezwalająca Prezydentowi Stanów Zjednoczonych na wydawanie listów kaperskich każdemu, kto zgłosił taką wolę i spełnił przewidziane prawem warunki. Jednocześnie przewidywano pokaźne kary pieniężne (nawet do 10 tys. dolarów) dla wszystkich tych, którzy pod pozorem realizacji patriotycznego obowiązku zamierzali zdobyć bogactwa, łupiąc kupieckie jednostki nie zważając na banderę pod, którą pływały. Dodatkowo dowódcy takich jednostek, również pod groźbą kary, zobowiązani byli do prowadzenia dziennika okrętowego, a pryzowe z zajętych przez nich jednostek miało być dzielone zgodnie z listerą „An Act for better government of the Navy of the United States…".[117] Ten ostatni zapis wprowadzono, by nie uczynić służby na okrętach kaperskich atrakcyjniejszą niż służba na okrętach wojennych Stanów Zjednoczonych. Inne rozwiązanie kwestii pryzowego i wyłączenie jednostek kaperskich spod nadzoru Departamentu Marynarki Wojennej, mogłoby bowiem pogłębić trudności z jakimi borykała się U.S. Navy w zakresie służby werbunkowej. Popełnianie w czasie służby na jednostkach kaperskich przestępstwa i przewinienia miały być karane zgodnie z „Artykułami Wojennymi", a winni przewinień mogli zostać postawieni przed sądem wojennym na takich samych zasadach

[113] Letter from Captian David Porter to Commodore John Rodgers (31 V 1812), [w:] *Tamże,* s. 126.
[114] Letter from Captain William Bainbridge to Secretary of the Navy Hamilton (5 VI 1812), [w:] *Tamże,*, s. 130.
[115] Letter from Commodore Thomas Tingey to Secretary of the Navy Hamilton (13 VI 1812), [w:] *Tamże,* s. 132.
[116] Letter from Commodore John Rodgers to Secretary of the Navy Hamilton (4 VI 1812), [w:] *Tamże,*, s. 125
[117] An Act Concerning Letters of Marque Prizes and Proze Good, [w:] *Tamże,*, s. 167 – 168.

jak oficerowie czy członkowie załóg okrętów U.S. Navy.[118] W zaledwie miesiąc od wydania wspomnianego powyżej aktu prawnego, kupcy z Salem z nieskrywaną dumą donosili Sekretarzowi Marynarki Wojennej, że dzięki ich nadludzkim wręcz staraniom udało się wyposażyć i posłać w morze 8 jednostek kaperskich. Były to głównie mniejsze jednostki brygi oraz szkunery, wyposażone w od 16 do 20 dział, z załogami liczącymi od 100 do 200 ludzi. Od chwili, gdy opuściły port jednostki te zajęły i odesłały do portu w Salem 16 brytyjskich jednostek handlowych. Kupcy zobowiązywali się do kontynuowania wysiłku wojennego, który przynosił tak wymierne korzyści, prosili jednak by Departament przysłał, chociaż dwie kanonierki do ich miasta, które wraz z fortem i artylerią nadbrzeżna, były w stanie zapewnić bezpieczeństwo przystani na wypadek brytyjskiego ataku.[119]

Nie tylko okręty musiały zostać doprowadzone do stanu najwyższej gotowości w związku z przewidywanym wybuchem wojny. Na przełomie maja i czerwca, oficerowie dotychczas przebywający na urlopach lub pełniący mniej lub bardziej ważne funkcje na brzegu, czy też po prostu zdemobilizowani w związku z wprowadzaniem pokojowych stanów Marynarki Wojennej, byli systematycznie ponownie wzywani do służby. Na początku czerwca 1812 roku wezwany do służby został porucznik Oliver Hazard Perry – przyszły bohater bitew na jeziorach, który nie spodziewając się powołania, korzystał z urlopu i cieszył się od 12 miesięcy wypoczynkiem na łonie rodziny.[120] W chwili wybuchu wojny pojawiały się znaczące problemy kadrowe, które w szczególności dotknęły Korpus Marines. W związku z planowaną inwazją na Kanadę, intensywną akcję werbunkową prowadziła armia lądowa, oferując przy tym znaczące gratyfikacje finansowe dla tych, którzy zdecydowali się zaciągnąć. Zgodnie z aktem Kongresu uchwalonym w przededniu wojny rekruci zaciągający się w szeregi Armii Stanów Zjednoczonych mieli otrzymywać nagrodę w wysokości 16 dolarów, wypłatę nadzwyczajną w wysokości trzymiesięcznego żołdu oraz akt własności 160 akrów ziemi.[121] Głównodowodzący (Komendant) Korpusu Marines nie mógł pozwolić sobie na podobną ekstrawagancję w zakresie wydatkowania skromnych środków finansowych, którymi dysponował. Stąd też bardzo szybko potencjalni rekruci Korpusu znaleźli się w szeregach Armii. By zapobiec opóźnieniom w wychodzeniu przez okręty w morze, spowodowanym przez trudności z zapewnieniem im

[118] An Act Concerning Letters of Marque Prizes and Proze Good, [w:] *Tamże,*, s. 169.
[119] Salem Merchant's Petition to Secretary of the Navy Hamilton (27 VII 1812), [w:] *Tamże,*, s.204 – 205.
[120] Letter from Lieutenant Oliver H. Perry to Secretary of the Navy Hamilton (6 VI 1812), [w:] *Tamże,*, s. 127.
[121] R. Leckie, *Dz. Cyt*., s. 175.

odpowiednio licznych oddziałów Piechoty Morskiej[122], już na dzień po wypowiedzeniu wojny, Sekretarz Hamilton, zdecydował o przyznaniu dla każdego rekruta, który zaciągnie się w szeregi Korpusu Marines premii w wysokości 20 dolarów, dodatkowej do zwyczajowej premii w wysokości dwumiesięcznego żołdu. Z tej dodatkowej premii 10 dolarów miało być wypłacanych w chwili zaciągu, zaś pozostałe 10 po pierwszej musztrze.[123]

Powszechne przygotowania do wojny nie ominęły również dowódców flotylli przybrzeżnych, o których mowa była w podrozdziale „Naval Peace Establishment…". 4 czerwca 1812 dowodzący flotyllą w Charleston (Charlestown) kapitan John H. Dent, otrzymał dostawę sprzętu i zaopatrzenia, o którą zabiegał od kilku miesięcy. Kapitan otrzymał również dostawy niezbędne do przygotowania szkunera *Vixen*, który zgodnie z jego szacunkami miał być gotowy do służby „w ciągu najbliższych tygodni"[124]. W dwa dni po wypowiedzeniu wojny Wielkiej Brytanii przez Stany Zjednoczone, Sekretarz Marynarki Wojennej wydał okólnik dla dowódców flotylli przybrzeżnych. Okólnik stanowił przekaz informacji na temat uzgodnień między Departamentem Wojny a Departamentem Marynarki Wojennej, które miały położyć kres trudnościom z zaopatrzeniem w wyposażenie i sprzęt wojskowy, z którymi od początku swego istnienia borykały się flotylle. Departament Wojny decydując się na dostawy dla flotylli ze swoich zapasów nie był jednak bezinteresowny. W zamian flotylle miały ściśle współpracować z dowódcami wojskowymi głównie w zakresie transportu wojski i sprzętu, ale także w zakresie wspólnych akcji militarnych.[125] W chwili wybuchu wojny obawiano się również zachowania osadników w koloniach państw sojuszniczych wobec Wielkiej Brytanii w konflikcie z napoleońską Francją. Kapitan Hugh Campbell dowodzący kanonierkami na rzece St. Marys w Georgii niemal codziennie otrzymywał listy od mieszkańców i dygnitarzy tego stanu, w których wyrażali oni zaniepokojenie i obawy, jak mogą zachować się hiszpańscy osadnicy z Florydy i czy nie zdecydują się zaatakować Amerykanów, rozciągając swoje zobowiązania sojusznicze z Europy również na nowy konflikt z Amerykanami. Stąd w każdej nowej jednostce wojennej przybywającej do St. Augustine

[122] Oddziały Piechoty Morskiej na okrętach U. S. Navy – zob. rodział I i II.
[123] Letter from Secretary of the Navy Hamilton to Lieutenant Colonel Commandant Franklin Wharton U.S.M.C. (19 VI 1812), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary …,* t. I, s. 139.
[124] Letter from Captain John H. Dent to Secretary of the Navy Hamilton (4 VI 1812), [w:] *Tamże,* s. 128.
[125] Circural from Secretary of the Navy Hamilton to Selected Officers (John Shaw – Nowy Orlean, John H. Dent - Charleston, H.G. Campbell – St. Mary w Georgii, T. N. Gautier – Willmington, Ch. Gordon – Baltimore, A. Murray – Philadelphia, O.H. Perry – New Port w st. Rhode Island) (20 VI 1812), [w:] *Tamże,* s. 140.

widziano zwiastun wojny na dwóch frontach, spodziewano się Armii Czarnoskórych żołnierzy z Hawany, którzy ruszą by wyzwolić swych zniewolonych braci z plantacji.[126]

W niecały miesiąc po wybuchu wojny, trudności z obsadzeniem okrętów pełnomorskich, zmusiły Sekretarza Marynarki Wojennej do podjęcia decyzji o ograniczeniu załóg kanonierek do niezbędnego minimum, za które uznano 28 ludzi, w tym maksymalnie 8 doświadczonych marynarzy (able seamen), resztę zaś stanowić mieli oficerowie, podoficerowi oraz chłopcy okrętowi i marynarze pozbawieni doświadczenia.[127] Ciekawy sposób na radzenie sobie z brakami kadrowymi, znalazł kapitan John H. Dent, który wcielał do załóg dowodzonych przez siebie kanonierek i barek, niewolników, przekazanych za zgodą ich właścicieli z okolic Charlestonu. Stanowili oni jednak tzw. element niepewny, gdyż służba na kanonierkach nie wiązała się dla nich z wyzwoleniem, choć dawała chwilę wytchnienia od ciężkiej pracy na plantacji. Mimo to wielu spośród nich, zdecydowanych było podjąć próbę ucieczki, gdy tylko nadarzyłaby się okazja, przez co, jak uskarżał się kapitan Dent, musieli być stale trzymani na pokładach łodzi i nie wolno ich było wysyłać na ląd.[128] Kapitan Dent narzekał również na ich brak obeznania z morskim rzemiosłem, co nie powinno go szczególnie dziwić, jeżeli wzięło się pod uwagę fakt, że większość z tych ludzi nigdy w całym swoim życiu nie opuściła plantacji.

Zdając sobie sprawę z nikłości sił, jakimi dysponowała U.S. Navy u progu wojny z Wielką Brytanią, poszukiwano również możliwości rozbudowy zasobów floty poprzez dodanie nowych okrętów, to zaś pociągało za sobą konieczność, systematycznie dotychczas odkładanej, rozbudowy Stoczni Marynarki Wojennej. W stoczni w Charlestonie, stwierdzono możliwość budowy trzech dodatkowych pirsow[129], które następnie mogły być wykorzystane zarówno do budowy okrętów, jak i do przeprowadzania ich remontów.[130] Pełną parą pracowała również stocznia Marynarki Wojennej w Nowym Yorku, a zawiadujący nią Kapitan Isaac Chauncey, czynił wszystko by powierzone jego pieczy okręty i mniejsze jednostki, jak najszybciej były gotowe do wyjścia w morze.

---

[126] Letter from Governor David B. Mitchell to Captain Hugh G. Campbell, [w:] *Tamże,* s. 150.
[127] Circular to Coammandants and Navy Agents (14 VII 1812), [w:] *Tamże,*, s. 193.
[128] Letter from Captain John. H. Dent to Secretary of the Navy Hamilton (17 VII 1812), [w:] *Tamże,* s. 194 – 195.
[129] Pirs – budowla portowa posiadająca postać sztucznego półwyspu (stosunkowo wąskiego I długiego) wysuniętego od brzegu w kierunku ku otwartym wodą w ułożeniu skośnym bądź też prostopadłym do brzegu.
[130] Letter from Captain William Bainbridge to Sceretary of the Navy Hamilton (10 VI 1812), [w:] The *Naval War of 1812. A Documentary …*, t. I, s. 131.

Dzięki jego staraniom już w dniu 22 czerwca, czyli cztery dni po wybuchu wojny, bliski gotowości do wypłynięcia był *USS Essex*, dodatkowo zaś do kooperacji z okrętami lub fortami posłano 19 kanonierek.[131] Podobne tempo pracy prezentowała, kierowana przez komodora Thomasa Tingey'a stocznia w Bostonie, w której generalny remont przeszły *USS Constitution*, której wymieniono maszty. Tempo i ilość przeprowadzonych remontów wydrenowało jednak magazyny stoczniowe z drzewców, przez co komodor Tingey, mając w planie wymianę niektórych drzewc na *USS Congress*, musiał zwrócić się do Sekretarza Marynarki Wojennej o przesłanie ich zapasów.[132]

Spodziewana wojna generowała również najbardziej podstawowe potrzeby w postaci: odzieży (mundurów), hamaków, żywności czy wody. Tę pierwszą kategorię potrzeb zaczęto zaspokajać już w początkach czerwca 1812 roku, poprzez zlecenie sieci Agentów Marynarki Wojennej, zawarcie kontraktów na zakupienie niebieskiego materiału na mundury oraz wszelkich innych artykułów bielizny, odzieży oraz innych, których zakup był niezbędny dla zapewnienia załogom wychodzących w morze okrętów, minimalnego odzienie. Jako jeden z pierwszych wywiązał się z nałożonego zobowiązania Navy Agent w Nowym Yorku, który zawarł stosowany kontrakt w dniu 8 czerwca 1812 rok. Agent ów dysponował również znacznymi zaspami bielizny oraz płaszczy wachtowych i odzieży wierzchniej, które miały zostać rozdysponowane wśród załóg wyczekujących na nie okrętów.[133] Zdecydowana większość, by nie powiedzieć, że wszyscy historycy zajmujący się tematyką wojny 1812 roku zgodnie przyznawali, że Amerykanie byli niemal całkowicie nieprzygotowani do wojny. Zdaniem Alexandra De Conde, u zarania swojej pierwszej kadencji Prezydent James Madison liczył na szybki pokój, Jastrzębie Wojny byli jednak zdania, że przed podpisaniem pokoju należało zbrojnie uregulować kwestię przebiegu granicy kanadyjskiej.[134] Brytyjczycy nie zignorowali docierających do nich informacji na temat intensyfikacji amerykańskich przygotowań do wojny. Około połowy czerwca 1812 roku na amerykańskim wybrzeżu zaczęły pojawiać się w częściej niż zazwyczaj okręty wojenne Jego Królewskiej Mości. Co prawda pływały w niewielkich eskadrach, obejmujących najczęściej dwie fregaty i jedną mniejszą jednostkę i zgodnie z rozkazami

[131] Letter from Captain Isaac Chauncey to Secretary of the navy Hamilton (22 VI 1812), [w:] *Tamże,* s. 144.
[132] Letter from Commodore Thomas Tingey to Secretary of the Navy Hamilton (22 VI 1812), [w:] *Tamże,* s. 145.
[133] Letter from Secretary of the Navy Hamilton to Purser Samuel Hambleton (15 VI 1812), [w:] *Tamże,* s. 133.
[134] A. De Conde, *A History of American Foreig …*, s. 107.

nie mogły pozostawać na wybrzeżu USA dłużej niż 15 dni, jednak stanowiły widomy znak, że Brytyjczycy obserwują i będą gotowi na odpowiedź.[135]

18 czerwca 1812 roku okres pełnego napięcia wyczekiwania zakończył się. Stany Zjednoczone wypowiedziały wojnę Wielkiej Brytanii. W tym samym dniu Sekretarza Marynarki Wojennej, rozesłał do dowódców poszczególnych jednostek i eskadr, rozkazy, z których precyzyjności można wnioskować, że zostały przygotowane już znacznie wcześniej i jedynie czekały na właściwy moment. Kapitan Isaac Hull[136] dowodzący zgromadzoną w Annapolis eskadrą, w związku z informację, że na wybrzeżu amerykańskim pojawiała się brytyjską fregata *HMS Belvidera*, miał wyjść w morze i kontrolować ruchy wrogiego okrętu, do walki przystąpić jednak tylko w ostateczności.[137] Stany Zjednoczone przystępowały do wojny niemal zupełnie do niej nieprzygotowane. Historia zatoczyła koło. Tak jak w 1797 doszło do niewypowiedzianej wojny z Francją, o czym zadecydowała de facto seria przypadkowych i losowych zdarzeń, tak w 1812 roku doszło do wojny z Wielką Brytanią, gdyż ta … spóźniła się. Francuzi, których przewiny wobec Stanów Zjednoczonych były wcale nie mniejsze niż Brytyjczyków, jednak już w kwietniu 1811 roku odwołali działanie dekretów berlińskiego i mediolańskiego w stosunku do jednostek amerykańskich.[138] Dowodem na potwierdzenie tej tezy, mogą być dane zebrane przez Roberta Leckie, dotyczące rozmiarów grabieży amerykańskich jednostek dokonanych przez Marynarki Wojenne i jednostki kaperskie poszczególnych krajów europejskich. Zgodnie z tymi danymi między 1807 a 1812 rokiem Brytyjczycy dokonali zajęcia 389 jednostek amerykańskich, podczas gdy w tym samym czasie francuskie,

---

[135] Letter from Commodore Stephen Decatur to Secretary of the Navy Hamilton (16 VI 1812), [w:] *Tamże,* s. 134.

[136] Isaac Hull – (1775 - 1843), pochodził z Derby w stanie Connecticut. Jako nastolatek zaciągnął się na statek handlowy. W 1798 został mianowany porucznikiem w Marynarce Wojennej Stanów Zjednoczonych, by w ciagu dwóch lat służby dosłużyć się funkcji pierwszego oficera na USS Consitution. Podczas wojny z Trypolisem brał udział w zajęciu Derny, zaś w 1806 roku zostal awansowany do stopnia pełnego kapitana (miał prawo do noszenia epoletów na obu ramionach). W roku 1812 powierzeno mu dowodzenie nad USS Constitution, który to okręt poprowadził do zwycięstwa nad HMS Guerriere. Po powrocie do Bostonu powierzono mu obowiązki na brzegu, a po podpisaniu traktatu gandawskiego pełnił funkcję przewodniczącego The Navy Board of Commissiones, także dowódcy eskadr pacyficznej oraz śródziemnomorskiej; zob. szerzej: *Isaac Hull and American Frigate „Constitution" Letter Accompanying Picture Presented to The Bostonian Society by Benjamin F. Stevens February 11, 1890*, Boston 1890.

[137] Letter from Secretary of the Navy Hamilton to Captain Isaac Hull (18 VI 1812), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary …*, t. I, s. 135.

[138] O odwołaniu dekretetów berlińskiego I mediolańskiego poinformował Joela Barlow amerykańskiego przedstawiciela w Paryżu Diuk de Bassano w swoim liście z 10 maja 1812 roku, do którego załączony był Dekret Napoleona w tej sprawie wydany w pałacu St. Cloud dnia 28 kwietnia 1812 roku; Letter from The Duke of Bassaono to Mr Barlow (10 V 1812) [w:] *The Record of American Diplomacy. Documents …*, s. 137 – 138.

duńskie i neapolitańskie działające pod auspicjami Napoleona zajęły 434 amerykańskie statki. W zestawieniu nie uwzględniono jednostek sojuszniczych wobec Francji Hiszpanii oraz jej dominiów.[139] W zasadzie sytuacja w roku 1812 wyglądała podobnie, jak w roku 1797 z tą różnicą, że przy władzy byli Republikanie (Anty-Federaliści) nie zaś Federaliści. Bilans przewin wobec Stanów Zjednoczonych dwóch europejskich potęg zmagających się w wojnach nazwanych później napoleońskimi był zbliżony. Jednakże Prezydent James Madison, w odróżnieniu od Johna Adamsa, skłonny był bardziej przypisać dobre intencje Francji i niejako z definicji swej przynależności politycznej wykazywał niechętny stosunek do Wielkiej Brytanii. Zdaniem Maxa Rosenberga wojny amerykańsko – brytyjskiej nie dało się uniknąć, gdyż od chwili podpisania pokoju paryskiego, wybuch konfliktu między dawnymi koloniami, a Metropolią był nieunikniony. Swoją tezę Rosenberg oparł na stwierdzeniu Benjamina Franklina, który po zwycięstwie Amerykanów pod Yorktown, uznawanym za przełomowe wydarzenie wojny o niepodległość Stanów Zjednoczonych miał stwierdzić, że wybuch nowego konfliktu był tylko kwestią czasu i że prawdziwa wojna o niepodległość miała dopiero nadejść.[140] Nazywanie wojny amerykańsko – brytyjskiej z lat 1812 – 1814 drugą wojną o niepodległość należy już do przeszłości, chociaż niektórzy historycy nadal posługują się tym terminem. Faktem jednak pozostaje, że wiele spośród przyczyn wojny 1812 roku wynikało wprost z kwestii nieuregulowanych, uregulowanych niewłaściwie lub połowicznie najpierw w traktacie paryskim, potem zaś w traktacie Johna Jay'a.

W lipcu 1812 roku siły brytyjskie na wybrzeżu amerykańskim liczyły już kilkanaście okrętów, wśród których znalazły się: 64. działowiec, 7 fregat, 7 slupów, 7 brygów i 2 lub 3 szkunery. Biorcą pod uwagę, że Amerykanie dysponowali wówczas 12 zdolnymi do służby fregatami, nie posiadali okrętów liniowych i stopniowo tracili przewagę zaskoczenia bilans nie nastrajał optymistycznie. W morzu znajdowały się fregaty *USS Congress* oraz *USS United States*, których zadania były głównie związane z uniemożliwianiem brytyjskim okrętom desantu wojsk, czy bezpośredniego ataku na wybrzeże.[141] W chwili wybuchu wojny, pewnemu przedefiniowaniu uległy priorytety w zakresie zadań przydzielonych Marynarce Wojennej, o czym świadczył list Sekretarza Hamiltona do komodora Johna Rodgersa z 22 czerwca 1812 roku. Sekretarz przedstawił w

[139] R. Leckie, *Dz. Cyt*., s. 137.
[140] M. Rosenberg, *The Building of Perry's Fleet on Lake Erie, 1812 – 1813*, Harrisburg 1950, s. 1 – 7.
[141] Letter from Commodore John Rodgers to Secretary of the Navy Hamilton (19 VII 1812), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary …,* t. I, s. 138.

nim, jako główny cel stawiany przed U.S. Navy na najbliższe miesiące, zapewnienie bezpieczeństwa amerykańskim statkom handlowych powracających z rejsów i doprowadzenie ich do bezpiecznych portów. Komodor Rodgers, żeby zrealizować to zadanie otrzymał pod dowództwo eskadrę złożoną z *USS President* (okręt flagowy), *USS Essex, USS John Adams, USS Hornet* i *USS Nautilus*. Okręty te miały patrolować obszar rozciągający się od Przylądków na Zatoce Chesapeake w kierunku wschodnim. Na południe od Nowego Jorku miał operować komodor Stephen Decatur[142] mający pod swoim dowództwem okręty *USS United States, USS Congress* oraz *USS Argus*. Obie eskadry miały spotykać się co pewien czas na wysokości Sandy Hook i jeżeli w chwili spotkania zaistniałby cel, którego realizacja wymagałaby większych sił, eskadry mogły zostać połączone w celu jego realizacji. Jednocześnie jednak, obaj dowódcy otrzymali stanowczy rozkaz by nie wchodzić w starcie z przeważającymi siłami wroga i postępować z rozsądkiem i w oparciu o własny osąd.[143] Warto jednak silnie podkreślić, że dysproporcja sił w chwili wybuchu wojny była miażdżąca dla Stanów Zjednoczonych. Zgodnie z szacunkami Edwina Palmera Hoyta, w 1812 roku na rozkaz Jego Królewskiej Mości mogło stawić się 230 okrętów liniowych, 600 fregat i mniejszych jednostek.[144] Wobec tej dysproporcji o ile słodsze były pierwsze sukcesy, którym prasa amerykańska bez względu na reprezentowaną opcję polityczną, przypisywała rozstrzygające miano, o tym jednak w dalszej części niniejszej rozprawy. Z drugiej jednak strony można przywołać opinię, która co prawda odnosiła się do stanu brytyjskiej floty w roku 1815, jednak jej aktualność można rzutować wstecz na roku 1812 i kolejne lata wojny amerykańsko brytyjskiej. Autorem opinii, o której mowa był Kenneth Bourne, które stwierdził, że potęga morska Wielkiej Brytanii z jej 214 okrętami liniowymi oraz 792 mniejszymi jednostkami miała w dużej części wartość papieru, na której spisano powyższe liczby. W roku 1815 obsadzenie i wyposażenie choćby 100 okrętów liniowych graniczyło niemal z niemożliwością. Duża cześć okrętów była tak przegniła i zniszczona przez korozję, że istniało większe ryzyko, że zatoną bez żadnej przyczyny niż w wyniku napotkania wroga.[145] Nawet jednak, jeżeli Brytyjczycy dysponowaliby zaledwie połową, czy nawet 1/3 swoich sił i tak przewyższali

[142] Stephen Decatur – od najmłodszych lat związany był z morzem, wywodził się z marynarskiej rodziny I wedle jednej z legend miał uczyć się chodzić na pokładzie Pannsylvani, statku należącego do jego ojca; zob. szerzej: J.T. De Kay, *A Rage of Glory. The Life of Commodore Stephen Decatur, USN*, New York – London – Toronto – Sydney – Singapore 2004.
[143] Letter from Secretary of the Navy Hamilton to Commodore John Rodgers (22 VI 1812), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary …*, t. I, s. 148 – 149.
[144] E.Palmer Hoyt, *Dz. Cyt.*, s. 140.
[145] K. Bourne, *Britain and the Balance of Power in North America 1815 – 1908*, Longmans 1967, s. 3.

wszystko, cokolwiek byli w stanie zmobilizować Amerykanie. Jeszcze bardziej drastyczną diagnozę dysproporcji sił w chwili wybuchu wojny przedstawił w swej biografii „Mad Jacka" Percivala – David F. Long stwierdzając, że gdy Prezydent Madison wypowiadał wojnę *Brytyjczycy posiadali w służbie dwakroć więcej okrętów niż Amerykanie mieli dział (na wszystkich swoich jednostkach)*. [146] Warto jednak podkreślić, że owe przeogromne siły, którymi dysponowała Wielka Brytania w roku 1812, a które uznawane były za połowę tonażu wszystkich okrętów wojennych świata zaangażowane zostały na amerykańskim teatrze działań jedynie w niewielkim stopniu. Zgodnie z szacunkami Kevina D. McCranie w dniu 1 lipca 1812 roku Brytyjczycy dysponowali na wybrzeżu Ameryki Północnej jedynie 1 okrętem liniowym, 5 fregatami oraz 17 mniejszymi okrętami, co dawało w sumie 23 jednostki. W bezpośredniej bliskości amerykańskich brzegów z możliwością przerzucenia do właściwego teatru działań w stosunkowo krótkim czasie znajdowały się zaś: 1 okręt liniowy, 4 fregaty i 13 mniejszych okrętów, w rejonie Jamajki Brytyjczycy dysponowali: okrętem liniowym, 3 fregatami oraz 23 okrętami niższej klasy w rejonie Wysp Podwietrznych oraz 4 fregatami i 8 brygami i szkunerami w rejonie Nowej Funlandii.[147]

Stany Zjednoczone dysponowały nie tylko mniejszą ilością okrętów, ale także daleko mniejszym potencjałem remontowym i do budowy do nowych jednostek. Większość stoczni z niewielkimi wyjątkami nie posiadała nawet suchego doku, podczas gdy na samym tylko wybrzeżu amerykańskim Brytyjczycy dysponowali w pełni wyposażonymi stoczniami w Nowej Szkocji, na Bermudach i na Jamajce. Ogromna dysproporcja występowała również w obszarze potencjału kadrowego. W chwili wybuchu wojny w czynnej służbie U.S. Navy pozostawało 5025 oficerów i ludzi. W tym samym czasie Royal Navy dysponowała potencjałem ludzkim obejmującym 150 000 ludzi i oficerów.[148] Statystka była dla Amerykanów bezlitosna, jednak jak pokazały pierwsze miesiące wojny to nie liczby, lecz ludzie decydowali o zwycięstwie lub przegranej. To geniusz pojedynczej jednostki, jej charakter, stosunek do otaczającego świata i umiejętność współdziałania z innymi pozwoliły osiągnąć wiele.

---

[146] D. F. Long, *„Mad Jack" The Biography of Captain John Percival, USN, 1779 – 1862*, Westport – London 1993, s. 11.
[147] K. D. McCranie, *Utmost Gallantry. The U.S. and Royal Navies at Sea in the war 1812*, Annapolis 2011, s.11.
[148] R.W. Love Jr., *History od the U.S. Navy 1775 – 1941*, Stackpole Books 1992, s. 101.

USS President vs. HMS Belvidera

23 sierpnia 1812, patrolując Zatokę Chesapeake zgodnie z rozkazami z Departamentu Marynarki Wojennej, załoga USS President uzyskała od zatrzymanego statku handlowego informację, że na namiarze – szer. 36 st. i dł. 67 st., widziana była brytyjska flota handlowa wraz z eskortą.[149] Komodor Rodgers szybko zorientował, że zaobserwowany konwój mógł być tożsamy z tym, o którym doniesiono mu na krótko przed opuszczeniem przez *USS President* portu w Nowym Jorku i bazując na tym przypuszczeniu nakazał ruszyć w pogoń obierając kurs wschodni. O 6.00 rano zauważono duży żagiel na namiarze N.E. idący kursem S.W., który wkrótce okazał się fregatą. Dano rozkaz do zmiany halsu dla całej eskadry, z zamiarem odcięcia wrogowi drogi ucieczki. Około 8.30 najbardziej wysunięty z okrętów pogoni zdecydowanie zbliżył się do ściganej jednostki, której załoga mając nadzieję, że ma do czynienia z brytyjskimi okrętami, zaczęła gwałtownie wywieszać chorągiewki sygnałowe, na co z oczywistych względów nie doczekali się odpowiedzi. Około godziny 11.00 komodor Rodgers rozkazał oczyścić okręt do starcia[150]. W tym czasie na wrogiej jednostce postawiono żagle boczne, co pozwoliło mu wykorzystać przewagę wiatru i ponownie zwiększyć odległość dzielącą go od amerykańskiej eskadry. Dystans ponownie udało się skrócić około godziny 16.20, kiedy to *USS President* zbliżył się do ściganego okrętu na odległość strzału z działa. Obawiając się, że ścigany okręt wykona zwrot i dobrze wymierzoną salwą burtową uszkodzi drzewce i takielunek jego jednostki, komodor Rodgers nakazał otworzyć ogień z dziobowych pościgówek. Wróg odpowiedział po chwili ogniem z rufowych pościgówek. Wymiana ognia trwała przez 10 minut i zakończyła się około 16.30. W tym czasie na *USS President* doszło do eksplozji jednego z dział dziobowych, w wyniku czego 16 osób zostało zabitych i rannych, wśród nich samego komodora Rodgersa. Rana dowódcy okazała się jednak powierzchowna . Komodor, szybko odzyskawszy więc rezon, nakazał przełożyć ster na sterburtę, a następnie wystrzelić salwę burtową ze sterburty. Jak zapisał następnie w swoim dzienniku osobistym wykonując powyżej opisany manewr miał nadzieję uszkodzić drzewce wroga na tyle, by nie mógł on podjąć dalszej ucieczki, następnie zaś dokończyć

[149] Commodore Rodger's Journal, USS President (23 VIII 1812), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary…*, t. I, s. 154.
[150] Wyobrażenie stracia USS Presiednt z HMS Belvidera zob. rysunek 7 Aneks.

dzieła po zmniejszeniu dystansu dzielącego oba okręty.[151] Zamierzenia nie udało się zrealizować, mimo to jednak znaczącemu uszkodzeniu uległ ruchomy takielunek wrogiej jednostki, a dziury po kulach ozdobiły jego rufę.[152] Wiatr zaczął zamierać i oba okręty szły w pewnej odległości od siebie pchane wieczorną bryzą. Powiewy były jednak zbyt lekkie by umożliwić amerykańskiej fregacie wciągnięcie wroga w starcie na bliskim dystansie, szczególnie, że dowódcy brytyjskiego okrętu nie wydawał się być zainteresowany takim rozwojem sytuacji.

Około godziny 17.00 wróg znalazł się na pozycji, pozwalającej mu wykorzystać przewagę zasięgu dział rufowych. Celny ostrzał z tej baterii umożliwił Anglikom uszkodzenie żagli amerykańskiej fregaty w takim stopniu, że straciła ona znacznie na prędkości i dystans między oboma okrętami ponownie zaczął się zwiększać. Mimo to wymiana ognia trwał do godziny 18.30. Do tego czasu na *USS President* znaczącemu uszkodzeniu uległa reja grotmasztu, a żagle były w większości w strzępach, a topenanta[153] grota zwisała luźno nad pokładem, grożąc zerwaniem w każdej chwili. Komodor rozkazał wyostrzyć ku jego rufie i oddać w kierunku brytyjskiej fregaty[154] dwie pełne salwy burtowe. Brytyjski okręt pod gradem pocisków wykonał zwrot przez burtę, tak by naprowadzić swoją salwę burtową na namiar. Komodor Rodgers obserwując ten zamiar nakazał sternikowi gwałtownie skręcić ster i wystrzelone tuż po zwrocie brytyjskie kule spadły do wody nie dosięgnąwszy sterburty amerykańskiej jednostki. Był to przełomowy moment starcia, w którym dowódca brytyjskiej fregaty, zdecydował się na ucieczkę. By uczynić okręt lżejszym, a tym samym szybszym z *HMS Belvidera* wyrzucono łodzie, zapasowe kotwie i inne przedmioty, bez których załoga mogła się obyć. Cel został osiągnięty i na kwadrans przed godziną 19.00 brytyjska jednostka zaczęła gwałtownie się oddalać, tak dalece, że wyszła poza zasięg amerykańskich pościgówek. Komodor Rodgers niczym myśliwy zdecydowany tropić ranną zwierzynę by uczynić z niej trofeum, nakazał rozpocząć pośpieszne naprawy i postawić każdy żagiel, który mogły unieść uszkodzone reje.[155] Nadludzki wysiłek wycieńczonej całodzienną pogonią i starciem załogi na niewiele się jednak zdał i około godziny 23.30 odległość dzieląca obie jednostki wynosiła już 3

[151] Commodore Rodger's Journal, USS President (23 VIII 1812), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary…,* t. I, s. 154
[152] Commodore Rodger's Journal, USS President (23 VIII 1812), [w:] *Tamże,* s. 154
[153] Commodore Rodger's Journal, USS President (23 VIII 1812), [w:] *Tamże,*, s. 155
[154] W chwili stracia komodor Rodgers nie wiedział, z którym z brytyjskich okrętów miał do czynienia, dopiero po opuszczeniu przezeń bandery okazało się, że był to HMS Belvidera.
[155] Commodore Rodger's Journal, USS President (23 VIII 1812), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary …*, t. I, s. 156.

mile. Wtedy komodor Rodgers, wydał swojej załodze i pozostałym okrętom eskadry rozkaz zaprzestania pogoni.[156] Z całej eskadry jedynie *USS President* przy odpadaniu od wiatru dotrzymał kroku brytyjskiej jednostce, stąd po zaprzestaniu pogodni załoga komodora Rodgersa musiała zmniejszyć prędkość i poczekać, aż pozostałe okręty się zbliżą. Czas ten pozwolił załodze *USS President* na opatrzenie rannych i oddanie ciał zabitych morzu. Wśród tych ostatnich znalazło się dwóch midshipmanów: John Taylor Jr oraz John H. Bird, a także żołnierz piechoty morskiej – Francis H. Dwight. Lekkie obrażenia odniósł dowódca okrętu – komodor John Rodgers, ciężko zaś ranny został porucznik Thomas Gamble, oraz porucznik Marines John Heath, a także Midshipmani: Mathew C. Perry[157], Frank Ellery oraz Lawrence Montgomery, który stracił lewą rękę powyżej łokcia. Ponadto rannych zostało 13 lub 14 marynarzy, których obrażenia większości były powierzchowne i wkrótce po starciu wrócili do pełni sił.[158] Powyższy opis wydarzeń, które miały miejsce 23 sierpnia 1812 roku, zaczerpnięty został z dziennika komodora Johna Rodgersa dowodzącego eskadrą amerykańską z flagowym okrętem *USS President*.

W celu oceny wydarzenia i odniesienia się do dalszych zdarzeń, które były jego pokłosiem konieczne byłoby również przedstawienie relacji drugiej strony. Materiał dla jej sporządzenia pozostawił kapitan Richard Byron, dowódca *HMS Belvidera* w swoim liście do Wiceadmirała Herberta Sawyera. Zgodnie z tą relacją, 23 sierpnia okręt Jego Królewskiej Mości Belvidera znalazł się na szer. 39 st. 26 min. N, dł. 71 st. 10 min. W, gdzie spodziewał się znaleźć ściganego od kilku dni francuskiego kapra Marengo, który miał wyjść z portu New London na wybrzeżu Stanów Zjednoczonych. Tuż po wschodzie słońca marynarz na oku dostrzegł 5 żagli na namiarze południowo – zachodnim. Kapitan Byron, zdecydował się ruszyć w kierunku zauważonych jednostek w celu przeprowadzenia zwiadu. Gdy brytyjski okręt znalazł się w odległości 6 mil od ściganych jednostek, uczyniły zwrot w jego kierunku i ruszyły w pogoń. O 11.30 wciągnięto na maszt banderę brytyjską, na co ścigające okręty odpowiedziały wciągnięciem na maszt bander amerykańskich.[159] Wiatr zelżał, jednak zdaniem brytyjskiego dowódcy, nadal sprzyjał Amerykanom. O 16.20 wiodący okręt eskadry, którym był *USS President* zbliżył się na odległość strzału z działa i otworzył ogień z baterii dziobowej. Kapitan Byron nakazał

[156] Commodore Rodger's Journal, USS President (23 VIII 1812), [w:] *Tamże,*, s. 156
[157] Mathew C. Perry był młodszym bratem Olivera Hazarda Perry'ego.
[158] Commodore Rodger's Journal, USS President (23 VIII 1812), [w:] *Tamże,* s. 157
[159] Letter from Captian Richard Byron to Vice Admiral Herbert Sawyer (27 VIII 1812), [w:] *Tamże,*, s. 157.

swoim oficerom udać się na pozycje oraz przygotować się do otwarcia ognia, chociaż, jak stwierdził nie miał świadomości, że wojna została wypowiedziana przez Stany Zjednoczone, jednak w obliczu jawnego ataku zdecydował się odpowiedzieć w ten sam sposób.[160] Ogień był prowadzony z dużo kalibrowych dział na rufie (32. i 28. funtówki). Przy lekkim wietrze *USS President* miał przewagę szybkości i zwrotności nad *HMS Belvidera*. Mimo to kapitan Byron był zaskoczony, kiedy w krótkim czasie Amerykanom udało się oddać dwie salwy burtowe najpierw ze sterburty, a później z bakburty. W tym miejscu relacje amerykańska i brytyjska zaczyna się znacząco różnić, gdyż zgodnie z opisem kapitana Byrona, podjął on decyzję o zaniechaniu walki, gdyż przyszło mu stawać w szranki z trzema amerykańskimi fregatami. [161] Mimo determinacji kapitana by się wycofać, stracie z przeważającymi siłami wroga trwało do 22.30, kiedy to za radą sternika (nawigatora) kapitan Byron wydał rozkaz zmiany kursu o 1/6 na sterburtę. Wróg również wykonał zwrot i ruszył za Brytyjczykami. Jednak koło 23.30 odległość dzieląca *HMS Belvidera* od amerykańskiej eskadry zaczęła się zwiększać, a *USS President* zmienił hals, zdecydowany zaprzestać pogoni.[162] List kapitana Byrona, potwierdził relację komodora Rodgersa o dużych uszkodzeniach doznanych przez *HMS Belvidera* w trwającym niemal cały dzień starciu. Uszkodzeniu uległa rufa, odcięto liny mocujące żagle, w strzępach był ruchomy takielunek. Uszkodzeniu uległy również żagle boczne oraz nieruchomy takielunek, który dzięki zaangażowaniu załogi i oficerów udało się szybko naprawić. Jako ciekawostkę można podać fakt, że dowodzący działami na rufie, które zasiały tak wielkie spustoszenie na *USS President*, porucznik John Sykes, był zaledwie 17.letnim młodzieńcem. Trudno również stwierdzić jakie straty w ludziach dokładnie odniósł *HMS Belvidera*, gdyż kapitan Byron, wspomniał jedynie o dwóch zabitych: zbrojmistrzu i jednym z marynarzy.[163] W tym miejscu chciałabym mocno podkreślić, co będzie miało znacznie w kontekście dalszego opisu, że w przywołanej powyżej, spisanej bezpośrednio po bitwie relacji brytyjski kapitan nie sygnalizował rzekomej miażdżącej przewagi, którą miała mieć nad jego jednostką amerykańska fregata, a przewagę liczebną wroga postrzegał w kontekście dysponowania przez niego trzema fregatami, z których jednak dwie nie włączyły się do walki, a ich załogi z pewnej odległości obserwowały rozwój wydarzeń.

---

[160] Letter from Captian Richard Byron to Vice Admiral Herbert Sawyer (27 VIII 1812), [w:] *Tamże,*, s. 159
[161] Letter from Captian Richard Byron to Vice Admiral Herbert Sawyer (27 VIII 1812), [w:] *Tamże,*, s. 159
[162] Letter from Captian Richard Byron to Vice Admiral Herbert Sawyer (27 VIII 1812), [w:] *Tamże,*, s. 160
[163] Letter from Captian Richard Byron to Vice Admiral Herbert Sawyer (27 VIII 1812), [w:] *Tamże,* s. 160, 161.

Po starciu z brytyjskim okrętem, dowódca *USS President* zdecydował się przeprowadzić naprawy swej jednostki na morzu, a następnie powrócić na spodziewany kurs brytyjskiego konwoju, którego przechwycenie było podstawowym zadaniem amerykańskiego okrętu. 1 września załoga *USS President* natknęła się na „trop" konwoju w postaci wyrzuconych do oceanu zepsutych produktów i łupin orzechów kokosowych. 9 września komodor Rodgers i jego załoga natknęli się na brytyjski okręt kaperski *Dolphin*, który został zajęty niemal bez walki po krótkim pościgu. Od jego kapitana amerykańscy marynarze dowiedzieli się, że konwój przepływał dzień wcześniej przez pozycję, na której znajdowały się obie jednostki i, ze składał się z około 85 żagli eskortowanych przez 1 dwupokładowiec, fregatę i slup wojenny oraz bryg. Zachęcony pozytywnymi wieściami komodor Rodgers kontynuował pogoń za konwojem aż do 13 września, kiedy to jego okręt znalazł się w odległości zaledwie kilkunastu godzin żeglugi od Kanału La Manche. Mimo bliskości wrogich wybrzeży, komodorowi i jego ludziom udało się zająć tylko 7 jednostek wroga i odzyskać 1 statek amerykański. Kiedy pierwszego października *USS President* dotarł do brzegów Stanów Zjednoczonych, jego dowódca odczuwał zażenowanie z powodu nikłych rezultatów rejsu i przekazywał solenne zobowiązanie, że kolejny będzie bardziej owocny.[164] Propagandowe znacznie zwycięstwa amerykańskiej fregaty nad dorównującą jej siłą fregatą brytyjską było nie do przecenienia. Fakt, że poza *HMS Belvidera* komodor Rodgers zdobył niewiele innych pryzów miał znaczenie drugorzędne. Najważniejszym trofeum była brytyjska fregata, stąd też zarówno solenne zobowiązania, że kolejny rejs miałby być bardziej owocny, jak i inne zapewnienia należy uznać za przejaw kokieterii bardziej niż wyraz realnych obaw komodora o to jak jego wyprawa mogłaby zostać oceniona przez współczesnych, a szczególnie zwierzchników.

USS Constitution i jej eskadra

W pierwszych dniach lipca 1812 roku *USS Constitution* nadal pozostawał w Zatoce Annapolis, a jego pełne przygotowanie do wyjścia w morze, w ocenie dowódcy miało zająć około tygodnia. Czas ten kapitan Isaac Hall, zamierzał wykorzystać na przeszkolenie załogi, z której cześć „pierwszy raz czuła pokład okrętu wojennego pod stopami"[165]. Przygotowania udało się ukończyć szybciej niż zakładał kapitan Hull i już 5 lipca, *USS Constitution* był w morzu, zaś 7 dni później dotarł w okolice Capes. 17 lipca, marynarz na

[164] Letter from Commodore John Rodgers to Secretary of the Navy Hamilton (1 IX 1812), [w:] *Tamże,* s. 262 – 265.
[165] Letter from Captain Isaac Hull to Secretary of the Navy Hamilton (2 VII 1812), [w:] *Tamże,* s. 160.

oku zauważył 4 żagle na horyzoncie. *USS Constitution* znajdował się wówczas u wejścia do Egg Harbour. Wiał lekki wiatr, żeby więc podjąć efektywną pogoń, kapitan Hall nakazał postawić wszystkie żagle. Około godziny 16.00, dostrzeżono kolejny okręt na namiarze N.E. idący wprost na *Constitution*. Po zachodzie słońca oba okręty zbliżyły się do siebie na odległość sygnałową i kapitan Hull rozkazał wywiesić na masztach światła sygnałowe. Po godzinnym oczekiwaniu, gdy z pokładu ściganej jednostki nie nadeszła żadna odpowiedź, kapitan Hull nabrał przekonania, że miał do czynienia z wrogim okrętem[166]. O świcie zauważono kolejną jednostkę, potwierdziło się także przypuszczenie kapitana Hulla, gdyż oba okręty okazały się być wrogimi fregatami. Wkrótce oczom załogi *Constitution* zaczęły się ukazywać kolejne żagle, a wśród nich okręt liniowy, bryg i szkuner. Złośliwym zrządzeniem losu wiatr zamarł niemal całkowicie i konieczne stało się opuszczenie na wodę łodzi, by te spróbowały odholować *USS Constitution* poza zasięg dział wroga. Brytyjski dowódca po zauważeniu amerykańskiej fregaty, zdecydował się wydać tożsamy rozkaz i wkrótce dwie ciężkie fregaty zaczęły bardzo szybko zbliżać się do jednostki St. Zjednoczonych. Przeczuwając nieuchronność rychłego starcia, kapitan Hull rozkazał przenieść część dział na rufę i oczyścić okręt do starcia. Około 7.00, jedna z fregat zbliżyła się na odległość strzału z działa i kapitan Hull wydał rozkaz otwarcia ognia z jednej z armat na rufie, kula jednak nie sięgnęła celu. Około godziny 8.00 dystans dzielący oba okręty nadal się zmniejszał. Mając na rufie 4 wrogie okręty, które szybko się zbliżały holowane przez 6 czy nawet 8 łodzi, kapitan Hull zaczął tracić nadzieję, że mogło mu się udać wyjść cało z opresji. Wtedy stawił się u niego por. Charles Morris z informacją, że okręt wszedł w obszar płytkich wód i obecnie pod kilem było jedynie 24 sążnie wody. Kapitan Hull zdecydował się na próbę wymanewrowania wrogich jednostek, poprzez obrócenie okrętu na cumach. [167]Wróg jednak wkrótce dostrzegł ten manewr i powtórzył go w stosunku do swoich okrętów. O 9.00 najbliższy w stosunku do *USS Constitution* okręt brytyjski otworzył ogień z dział dziobowych, na co amerykańska załoga odpowiedziała ostrzałem z dział rufowych. Kule jednak nie sięgnęły celu. Około 14.00 wszystkie łodzie z okrętu liniowego oraz drugiej fregaty zostały wysłane do holowania fregaty najbliższej rufy *USS Constitution*. Szczęśliwie dla amerykańskiego okrętu powiał lekki wiatr, który pozwolił postawić żagle i dał chwilę wytchnienia załogom łodzi. Pogoda

[166] Początkowo Hull, zakładał, że okrętem tym był jedna z jednostek należcych do jego eksadry, który opuściły port z opóźnieniem i miały spotkać się z okrętem flagowym w okolicy Egg Harbour.
[167] Letter from Captain Isaac Hull to Scretary of the Navy Hamilton (21 VII 1812), [w:] The Naval War of 1812. A Documentary …, t. I, s. 161 – 163.

utrzymała się do 23.00, co pozwoliło amerykańskiej fregacie zwiększyć dystans do ścigających ją okrętów, zagrożenie nadal jednak było realne.19 lipca tuż po wschodzie słońca *USS Constitution* przeszedł w odległości strzału z działa od jednej z wrogich fregat, ta jednak nie wystrzeliła. Kiedy około godziny 9.00 na horyzoncie pojawił się kolejny żagiel, zgodnie z przypuszczeniami kapitana Hulla, okręt kupiecki, brytyjskie okręty wciągnęły na maszt amerykańskie bandery, na co załoga USS Constitution wciągnęła banderę brytyjską. Nikt jednak nie dał się zwieść tej grze pozorów, do *USS Constitution* po raz kolejny uśmiechnęło się szczęście. Wiatr powiał silnie i w ciągu kolejnych kilku godzin amerykańskiemu okrętowi udało się oddalić od pogoni na prawie 8 mil. Mimo to załoga fregaty Stanów Zjednoczonych kontynuowała ucieczkę, zdając sobie sprawę, że w krótkim czasie z trudem wypracowana przewaga mogła zostać z łatwością utracona. O świcie następnego dnia, trzy z pięciu brytyjskich jednostek z trudem można było dostrzec z masztu. Wieczorem tego dnia, po zażegnaniu niebezpieczeństwa, kapitan Hull zdecydował się wrócić do portu w Bostonie po dalsze rozkazy.[168] Zamierzony cel udało się kapitanowi Hullowi zrealizować 28 lipca, kiedy to dotarł bezpiecznie wraz ze swym okrętem w okolice Latarni Morskiej w Bostonie. Dowódca zdawał sobie sprawę, że wejście do portu wiązało się z ryzkiem, że mógł zostać w nim uwięziony przez przeważające siły wroga, jednak widmo głodu[169] . Hull zakładał jednak, że w ciągu maksymalnie 3 dni uda mu się uzupełnić zapasy i po upływie tego okresu, jeżeli nie otrzyma nowych instrukcji z Departamentu, ponownie wyjdzie w morze, by realizować instrukcje uprzednio otrzymane.[170] Minęło jednak 5 dni, a kapitan Hull nadal pozostawał w bostońskim porcie. W pierwotnym założeniu jego okręt miał dołączyć do eskadry komodora Rodgersa, ten jednak wyszedł w morze kilka tygodni wcześniej, a kapitan Hull nie znalazłszy go w żadnym z wskaznych w rozkazach punktów zbornych, nie miał pomysłu gdzie szukać swego zwierzchnika i reszty eskadry. W końcu 2 sierpnia 1812 roku, nie doczekawszy się na rozkazy kapitan Hull korzystając ze sprzyjającego wiatru zdecydował się wypłynąć. Jak zawiadamiał Sekretarza Marynarki Wojennej, jego zamiarem było płynąć na wschód między Georges Bank a Cape Sables, następnie zaś skierować się ku brzegom Nowej Funlandii, gdzie spodziewał się natknąć na płynący z Anglii konwój. Zgodnie z danymi, którymi dysponował kapitan, konwoju miały strzec jedynie dwa okręty, z których jednym

[168] Letter from Captain Isaac Hull to Scretary of the Navy Hamilton (21 VII 1812), [w:] *Tamże,* s. 164 – 165
[169] Wypływajac z Bostonu po raz pierwszy komodor Hull zbrał zaprasy jedynie na 8 tygodni, gdyż w założeniu miał odbyć rejs do portu w Nowym Jorku.
[170] Letter from Captain Isaac Hull to Secretary of the Navy Hamilton (28 VII 1812), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary …*, t. I, s. 206 – 207.

była fregata *HMS Plumper*, ustępująca *USS Consitution* uzbrojeniem, drugim zaś mniejszy okręt prawdopodobnie bryg lub szkuner. Jeżeli komodorowi nie dopisałoby szczęście, zdecydowany był ruszyć na południe i spróbować przeciąć szlak jednego z brytyjskich konwojów płynących z lub do Hawany. Nim jednak kapitan mógłby podjąć się realizacji planowanych zadań, musiał wpierw opuścić Zatokę Bostońską, gdzie można było obserwować już był pierwsze jednostki brytyjskie próbujące blokady portu. Dane wywiadowcze, którymi dysponował Hull napawały jednek optymizmem. Zgodnie z nimi bowiem, na wybrzeżu w okolicy Bostonu (w pobliżu Cape Ann) miała znajdować się tylko jedna brytyjska fregata, reszta zaś sił brytyjskich na tym odcinku amerykańskiego wybrzeża, miała znajdować się w znacznej odległości na południowym – wschodzie.[171]

Zgodnie z zapowiedziami, 2 sierpnia 1812 roku kapitan Hull dał swej załodze rozkaz wyjścia w morze i kierował się kursem opisanym w liście do Sekretarza Marynarki Wojennej. Po ominięciu Cape Sables, w okolicy którego pozostawał niecałe 4 dni, ruszył ku wybrzeżom Nowej Funlandii. Dopiero około 10 sierpnia załoga *USS Constitution* natknęła się na pierwszą jednostkę brytyjską. Był to lekki bryg kupiecki płynący z do Halifaxu z Nowej Funlandii. Statek został zajęty, a jego załoga pojmana, nie była to jednak zdobycz, która satysfakcjonowała by kapitana Hulla i jego ludzi. W dzień później zajęty został bryg Adeona, z ładunkiem drewna okrętowego. 15 sierpnia na horyzoncie zauważono 5 żagli. Dowódca rozkazał obrać kurs przechwytujący i *USS Constitution* zaczął się szybko zbliżać do ściganych jednostek, z których jedna okazała się okrętem wojennym. Po kilkugodzinnej pogoni amerykańskiej załodze udało się zająć wszystkie jednostki z konwoju, z których większość okazała się być amerykańskimi statkami handlowymi zajętymi przez brytyjski okręt wojenny *HMS Avenger*. Pozostałe zaś były jednostkami handlowymi załadowanymi cennymi dobrami tj. skórami, tranem i drewnem. Przez kolejne dni załodze *USS Consitution* nie dopisywało szczęście, stąd też dostrzeżony 18 sierpnia żagiel powitano gromkim okrzykiem radości. Okazała się ona jednak przedwczesna, gdyż zatrzymany wkrótce potem ścigany okręt, okazał się być amerykańskim kaprem o nazwie *Decater*.[172] Opisane powyżej wydarzenia mimo ich stosunkowo niewielkiej wartości strategicznej w kontekście całokształtu wojny przeszły do historii pod nazwą wielkiej pogoni[173]. Amerykański okręt pozostając w kontakcie

[171] Letter from Captain Isaac Hull to Secretary of the Navy Hamilton (2 VIII 1812), [w:] *Tamże,* s. 208.
[172] Letter from Captain Isaac Hull to Secretary of the Navy Hamilton (28 VII 1812), [w:] *Tamże,* s. 231.
[173] T.G. Martin, *A Most Fortunate Ship. A Narrative History of "Old Ironsides"*, Chester 1980, s. 111.

wizualnym z dwoma, a co pewien czas większą ilością brytyjskich okrętów raz sam ścigałby innym razem być ściganym. Był to pierwszy akt wojny. Załogi okrętów Stanów Zjednoczonych przesycał optymizm, wiara w zwycięstwo i pragnienie odwetu za doznane od Brytyjczyków krzywdy. Poważne starcia miały jeszcze nadejść, a załoga *USS Constitution* już wkrótce miała poznać smak zrealizowanego marzenia.

Pierwsze porażki i pierwsze sukcesy

W czasie wojny los bywa bardzo zmienny i tak jak pozornie silniejszy przeciwnik nie mógł być pewien swojego zwycięstwa, tak i pozornie słabszy nie musiał koniecznie ponieść porażki. 16 lipca 1812 roku zajęty przez brytyjską eskadrę został *USS Nautilius (Nautilus)* dowodzony przez porucznika Williama M. Crane'a[174]. Niewielki bryg przez 6 godzin umykał pogoni kilku fregat, kiedy jednak dalsza ucieczka nie była już możliwa, młody dowódca musiał ustąpić przeciwko przeważającej sile wroga.[175] Kiedy 11 lipca, okręt porucznika Crane'a wychodził w morze nic nie zapowiadało nadchodzącej tragedii. 15 lipca około godziny 18.00 *USS Nautilus* minął Sandy Hook i dostał się w obszar działania szkwałów o umiarkowanej sile. Około 4.30 następnego dnia, marynarz na topie dostrzegł 5 dużych żagli, z dużą szybkością przybliżających się do amerykańskiej jednostki. Porucznik Crane, nakazał wykonać zwrot i postawić wszystkie żagle. Zauważone okręty zbliżały się jednak z dużą szybkością, a na ich masztach zostały wywieszone amerykańskie bandery. Kilka chwil później pojawiły się również chorągiewki sygnałowe, których znaczenie Crane nie rozumiał, co upewniło go w podejrzeniu, że miał do czynienia z jednostkami brytyjskimi. Mimo to rozkazał wywiesić tajny sygnał rozpoznawczy, co natychmiast uczyniono, mijały jednak kolejne minuty i żadna ze ścigających *USS Nautilus* jednostek nie odpowiedziała. Wiatr przybierał na sile i porucznik zaczął się niepokoić czy drzewce zdołają unieść rozwieszone na nich żagle, jeżeli wiatr stałby się silniejszy. Około godziny 9.00 wiatr zelżał i okręt płynął głównie dzięki sile pływów. Porucznik Crane zdecydowałby dla zwiększenia prędkości okrętu wyrzucić do morza działa z bakburty. Około godziny 10.00 ścigająca eskadra zdecydowała się zmienić bandery na francuskie i postawić więcej żagli, co spowodowało, że dystans dzielący ścigających od ściganego zaczął gwałtownie się zmniejszać. Około godziny 12.00 najbardziej wysunięty ze ścigających okrętów zbliżył się do *Nautilusa* na odległość strzału z muszkietu, porucznik

[174] W celu bieżącego śledzenia wydarzeń rozgrywających się na wybrzeżu Stanów Zjednoczonych, zob. Mapa 3 Aneks.
[175] Letter from Lieutenant Oliver H. Perry to Secretary of the Navy Hamilton (26 VII 1812), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary…*, t. I, s. 200.

Crane podjął bolesną decyzję o zniszczeniu księgi kodów sygnałowych i dokumentów objętych klauzulą tajności. O 12.30 porucznik zwołał naradę oficerów. Wszyscy zebrani uznali, że uczyniono wszystko by ocalić okręt, podjecie zaś walki, zakończyłoby się zniszczeniem okrętu. Porucznik podjął jeszcze ostatnią rozpaczliwą próbę oszukania wroga, poprzez wykonanie gwałtownego zwrotu i szbkie przejście miedzy wrogimi okrętami. Crane liczył, że mniejsza i bardziej zwrotna jednostka, jaką był jego Nautilus zdoła w ten sposób wymknąć się pogoni, jego nadzieje okazały się jednak płonne. Po poddaniu okrętu porucznik Crane, dowiedział się, że ścigającą go eskadrę tworzyły: fregata *HMS Shannon* (38 dział), okręt liniowy *HMS Africa* (64 działa), fregata *HMS Guerriere* (38 dział), fregata *HMS Belvidera* (36 dział) oraz fregata *HMS Aeolus* (32 działa).[176] Pisząc swój raport porucznik Crane mógł być pewien, że w jego sprawie, zgodnie z procedurą musiał zostać zwołany sąd wojenny. Było to normalne postępowanie w przypadku dowódcy, który utracił swój okręt na rzecz wroga, czy też w wyniku katastrofy. Crane nie obawiał się jednak sądu, ku czemu w mojej opinii miał wszelkie podstawy. Jedynym rozsądnym wyjściem z sytuacji, w której znalazł się *USS Nautilus* ścigany przez 5 wrogich jednostek znacząco przewyższających go siłą, było podjęcie próby ucieczki, która jak zostało opisane powyżej, zakończyła się niepowodzeniem. Porucznik Crane, musiał mieć świadomość, że jedna salwa burtowa, z każdej ze ścigających go jednostek, jeżeli nie rozniosłaby jego okrętu na drzazgi, to przynajmniej spowodowałaby znaczące uszkodzenia i śmierć wielu członków załogi. Crane wziął pod uwagę wszelkie okoliczności, a do jego zdania przychylili się wszyscy wyżsi ranga oficerowie obecni na pokładzie jego okrętu. Częściowym zadośćuczynieniem za zajęcie *USS Nautilus* była bitwa jaką stoczył *USS President* z *HMS Belvidera*, jedną z fregat tworzących eskadrę brytyjską, która zajęła okręt Crane'a. Zakończyła się ona spektakularnym zwycięstwem amerykańskiej jednostki i w ocenie opinii publicznej, sprawiedliwości stało się zadość.

Pomimo początkowych trudności, swoją szansę na sukces zyskał również *USS Essex*, choć jego zwycięstwa trudno było określić mianem spektakularnych. Już 2 sierpnia, jego dowódca kapitan David Porter doniósł o zajęciu 4 brytyjskich jednostek handlowych i kaperskich, a także transportowiec *Samuel and Sarah*.[177] Dokonania te nie były czynami

[176] Letter from Lieutenant William M. Crane to Secretary of the Navy Hamilton (29 VII 1812), [w:] *Tamże,* s. 209 – 211.
[177] Letter from Captain David Porter to Secretary of the Navy Haimlton (2 VIII 1812), [w:] *Tamże,* s. 217.

godnymi Nelsona[178], jednak można by je określić, jako krople drążące skałę. Dodatkowo, jak już wspomniano, głównym celem jaki postawiał przez niewielką amerykańską flota wojenną Departament Marynarki, były nie spektakularne bitwy morskie, ale zapewnienie ochrony amerykańskim statkom handlowym oraz systematyczne i metodyczne niszczenie brytyjskiego handlu, a to właśnie udało się osiągnąć kapitanowi Davidowi Porterowi. W niecały tydzień później kapitan Porter donosił swemu zwierzchnikowi o kolejnych sukcesach, w tym o zajęciu brytyjskiego brygu o nazwie *King George*.[179] 14 sierpnia[180] załodze *USS Essex* udało się zająć swoją pierwszą w tej wojnie jednostkę będącą okrętem wojennym. Był to *HMS Alert*, dowodzony przez kapitana Thomasa P.L. Laugharne'a bryg, który poddał się po zaledwie 8 minutowej potyczce, mając 7 stóp wody w ładowni i trzech ludzi poważnie rannych.[181] W starciu tym najbardziej zaskakiwać może fakt, że kapitan brytyjskiego brygu w ogóle zdecydował się podjąć walkę z fregatą. Dzieje ówczesnej brytyjskiej Marynarki Wojennej obfitowały w opisy heroicznych czynów, dokonywanych przez dowódców ze wszech miar pragnących dorównać Lordowi Nelsonowi, a przez to podejmujących próby ataku na silniejszego przeciwnika. Być może do takich dowódców należał Thomas Laugharne, jednak w jego przypadku pomysł nie okazał się fortunny. Nieszczęśliwym zbiegiem okoliczności, fregata, którą postanowił zaatakować była dowodzona przez jednego z najzdolniejszych dowódców ówczesnej U.S.Navy, stąd też wynik starcia był od początku przesądzony.

---

[178] W aspekcie walk na morzu Horatio Nelson był jedną z największą legendą wojen napoleońskich. Każdy Midshipmani bez względu na to czy służył na jednostce amerykańskiej czy brytyjskiej chciał być jak Lord Nelson przybijający banderę do masztu. Istnieje kilka wersji historii o Admirale Nelsonie, który nakazał przybić do masztu flagę czy też banderę. Jedna z nich związana jest z blokadą Kopenhagi i walkami o przejście na Bałtyk, kiedy to Horatio Nelson miał zignorować sygnał od głównodowodzącego floty nakazujący jego eskadrze wycofać się. Przyszły bohater spod Trafalgaru miał wówczas przyłożyć lunetę do pustego oczodołu (Nelson stracił oko w bitwie pod Abu Kirem) i stwierdzić, że nie widział żadnych flag sygnałowych, następnie zaś miał nakazać przygwożdżenie do masztu własnych flag sygnałowych nakazujących kontynuowanie natarcia. Zgodnie z inną wersją tej historii w czasie bitwy pod Abu Kirem Nelson miał nakazać przybicie bander do masztów, tak aby żadna z jednostek nie mogła się poddać i aby nikt z marynarzy nawet nie rozważał poddania, zob. szerzej: T. Coleman, *The Nelson Touch. The Life and Legend of Horatio Nelson,* Oxford 2002, s. 149 – 165, s. 251 – 269.

[179] Letter from Captain David Porter to Secretary of the Navy Hamilton (8 VIII 1812), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary….,* t. I, s. 217.

[180] Zgodnie z innym listem kapitana Portera do Sekretarza Hamiltona z dnia 17 sierpnia 1812 roku, do zajęcia HMS Alert miało dojść nie 14, ale 13 dnia tego miesiąca, rozbieżność może być wynikiem zwykłej omyłki przy kreśleniu kolejnych listów, bądź też błędem edytora źródła; por. Letter from Captain David Porter to Secretary of the Navy Hamilton (17 VIII 1812) [w:] *Official Letters of The Military and Naval Officers of The United States During The War with Great Britain in the Years 1812, 13, 14 and 15*, ed. J. Brannon, Washington 1823 (reprint 1971) s. 44.

[181] Letter from Captain David Porter to Secretary of the Navy Hamilton (15 VIII 1812), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary…*, t. I, s. 218.

Porażki odnoszone tak przez regularne okręty U.S. Navy, jak i przez jednostki kaperskie i kupieckie, powodowały, że do rąk Brytyjczyków dostawali się amerykańscy obywatele, o których los rząd miał obowiązek się zatroszczyć. W tym celu w dniu 26 sierpnia 1812 Departament Marynarki Wojennej mianował Johna Mitchella na agenta ds. jeńców. Jego głównym zdaniem miało być pozostawanie w kontakcie z odpowiednimi władzami brytyjskimi w celu organizowania wymiany jeńców. Mitchell pełnić swoją nową funkcje miał również troszczyć się o los Amerykanów, których wymiana nie była w danym momencie możliwa, zapewniając im wszelkie artykuły niezbędne do przeżycia, w tym w szczególności: odzież, koce, leki oraz środki opatrunkowe. Dowódcy amerykańskich okrętów wojennych, wraz z mianowaniem Mitchella, byli zobowiązani dostarczać Agentowi listy pojmanych przez nich marynarzy brytyjskich, którzy potencjalnie mogli zostać wymienieni na Amerykanów. Konieczne było również wskazanie miejsca przebywania jeńców, aby ułatwić ich wymianę.[182] Już w dzień po mianowaniu agenta ds. jeńców, Sekretarz Hamilton przekazał informację o powołaniu go na urząd do wszystkich oficerów Marynarki Wojennej oraz Agentów Marynarki Wojennej.[183] Pośpiech był w pełni uzasadniony, gdyż do Departamentu Marynarki Wojennej systematycznie docierały, często dramatyczne prośby o pomoc od jeńców wojennych, przebywających głównie w Halifaxie i na Bermudach, ale także na jednostkach więziennych rozsianych po całym świecie.

Jeszcze nim zorganizowano oficjalne struktury mające służyć wymianie jeńców, dowódca USS Essex kapitan David Porter, któremu w czasie krótkiego acz owocnego rejsu udało się pojmać prawie 500 Brytyjczyków, przerzucił dużą ich część na zajęty bryg *Alert* i wysłał do Halifaxu, gdzie mieli zostać wymienieni na równą pod względem liczby i rangi ilość obywateli amerykańskich.[184] Przykłady trudności natury formalnej, z którymi musiał borykać się kapitan Porter, ukazywały jak potrzebne było wyznaczenie oficjalnego pełnomocnika, który zajmowałby się załatwianiem formalności związanych z wymianą jeńców. Kapitan Porter musiał napisać kilkanaście listów, by ustalić osobę, która zgodnie z obowiązującymi przed 26 sierpnia 1812 roku regulacjami byłaby władna zrealizować. Ogólnikowy charakter rozkazu mianującego Johna Mitchella, na stanowisko komisarza ds. jeńców wojennych wymagał doprecyzowania, co jak to zwykle bywało w takich

[182] Letter from Secretary of the Navy Hamilton to John Mitchell (26 VIII 1812) [w:] *Tamże*, s. 227.
[183] Circular Letter from Secretary of the Navy Hamilton to Commandants and Navy Agents (27 VIII 1812), [w:] *Tamże*, s. 229.
[184] Letter from Captain David Porter to Secretary of the Navy Hamilton (20 VIII 1812), [w:] *Tamże*, s. 219.

przypadkach, wykazała praktyka. Stąd też 8 września 1812 roku Sekretarz Marynarki Wojennej, napisał do Mitchella wprost precyzując zakres jego kompetencji. Fragment wspomnianego listu, pozwolę sobie zacytować: *Instrukcja wydana Tobie, doprowadziła Cię do mylnego wrażenia, że było zamiarem Prezydenta Stanów Zjednoczonych, powierzyć Ci pełną władzę do rozmów i ostatecznego przesądzania zasad wymiany. Porozumiawszy się z Sekretarzem Stanu w tej sprawie, stwierdzam, że celem Twego mianowania jest promowanie i propagowanie wymiany jeńców, zaspokajanie ich potrzeb i ułatwianie ich powrotu do Stanów Zjednoczonych. Warunki zaś ich wymiany masz pozostawić komisarzom mianowanym uprzednio już w tym celu (...)*[185]. Sekretarz Hamilton w jasnych i prostych słowach wskazał wyraźną, w swoim mniemaniu granicę kompetencji Mitchella i uważał sprawę za zakończoną. Nowa mianowany komisarz miał pełnić funkcję czysto wykonawczą, rozmowy zaś i uzgodnienie zarówno szczegółów, jak i ogólny zasad miał pozostawić innym, uprzednio mianowanym komisarzom, posiadającym ku temu większe kompetencje. W mojej ocenie jednakże to Mitchell, pozostający w bezpośrednim kontakcie z amerykańskimi jeńcami oraz z brytyjskimi strażnikami, najlepiej orientował się w sytuacji panującej w poszczególnych miejscach przetrzymywania jeńców. Dodatkowo jak pokazały wcześniej cytowane źródła, w tym listy amerykańskich kapitanów, ustalenie kim byli „komisarze uprzednio mianowani" nie było zadaniem prostym, a najczęściej wiązało się z koniecznością wymiany kilkunastu czy nawet kilkudziesięciu listów z przedstawicielami administracji różnego szczebla.

Wymiana jeńców odbywała się nie tylko za pośrednictwem agentów w największych portach kontynentu oraz poprzez dyplomatyczne porozumienia. Wypływający w wielomiesięczne rejsy, znajdując się tysiące mil od rodzimych wybrzeży, dowódcy okrętów mieliby poważne trudności z zastosowaniem procedur opisanych powyżej. Szczególnie w sytuacji, gdy kapitanom dopisało szczęście, a liczne zajęte pryzy poza korzyściami materialnymi wiązały się również z koniecznością zapewnienia zakwaterowania i wyżywienia jeńcom. W takich sytuacjach dowódcy mieli prawo dokonywać wymiany jeńców na własną rękę i wykorzystać, jako flagę pokoju jeden z wziętych przez siebie pryzów. Po zajęciu przez USS President jednostki Duke of Montrose, o czym mowa jest w podrozdziale „*USS President u wrogich wybrzeży*...", pryz został wysłany jako flaga pokoju. Kapitan Rodgers, decydując się na taki krok musiał

[185] Letter from Secretary of the Navy Hamilton to John Mitchell (8 IX 1812), [w:] *Tamże*, s. 470.

uregulować sytuację oraz prawa i obowiązki jeńców, zabezpieczając się przed powrotem jednostki do czynnej służby wbrew jego intencjom. Służyła temu umowa kartelowa[186], w której jeńcy zobowiązywali się pod słowem honoru do przestrzegania uprzednio uzgodnionych zasad. Najważniejszą z nich było zobowiązanie, że „nie wzniosą miecza" przeciwko Stanom Zjednoczonym, póki nie zostaną wymienieni zgodnie z zasadami prawa wojennego. Jeńcy mieli ponadto płynąć wprost do Anglii i nie podejmować walki z napotkanymi jednostkami, ani też nie zmieniać wyznaczonej trasy, chyba, że zmusiłyby ich do tego okoliczności. Więźniowie mieli całkowicie podporządkować się sekretarzowi komodora Rodgersa – Davidowi Westowi, którego umieszczono na pokładzie *Duke of Montrose* w celu dopilnowania przestrzenia postanowień umowy.[187]

Co do zasady, jeńcami wojennymi mogły być jedynie osoby służące przed pojmaniem w szeregach którejś z formacji wojskowych, pojmani na polu bitwy czy tez pokładzie zdobytego okrętu. Uwzględniając jednak dostępność broni w początkach XIX wieku i jej niezbędność do przeżycia, szczególnie w trudnych warunkach pogranicza, często było trudno określić kto był cywilem, kogo zaś można było za przedstawiciela siły zbrojnej. Sytuacja skomplikowała się dodatkowo przy uwzględnieniu faktu, że jednostki regularne armii i floty stanowiły jedynie część, w większości przypadków mniejszą, ogółu sił zaangażowanych w amerykańsko – brytyjski konflikt, pozostałą zaś stanowiły formacje milicyjne. W tym miejscu chciałabym przywołać kilka przykładów, które pozwoliłyby poznać jak duża była skala problemu. Pierwszy pryz kła dotyczył będzie niejakiego Joshui Penny'ego. Obywatele z miasta Southold zwrócili się do kapitana Thomasa M. Hardy'ego w celu zwolnienia wspomnianego Joshui Penny'ego, swojego krajana, który był cywilem, nigdy niezwiązanym z żadnym z okrętów wojennych, a mimo to został pojmany przez Brytyjczyków.[188] Kapitan Thomas Hardy (Royal Navy) dostrzegł możliwe propagandowe korzyści wynikające ze zwolnienia Joshui, kiedy jednak zbadał sprawę, okazało się, że Penny nie był cywilem, a dowódcą flotylli łodzi wchodzących w skład eskadry komodora Stephena Decatura. Flotylla Pennye'ego w lipcu 1813 roku przypłynęła do Gardiner's Island z zamiarem zniszczenia fregaty *HMS Orpheus* i choć nie udało im się zrealizować tego celu, pojmali kilku oficerów, których uprowadzili w kierunku Three Mile Harbour. Penny miał brać też udział w kilku innych misjach flotylli, a także znajdować się na liście

[186] W oryginale: Cartel agreement.
[187] Cartel Agreement for Duke of Montrose (signed on board USS Presiednt 10th of June 1813), [w:] The *Naval War of 1812. A Documentary…*, t. II, s. 159.
[188] Letter from Benjamin Case to Captian Sir Thomas M. Hardy (23 VIII 1813), [w:] *Tamże*, s. 245.

załogi okrętu flagowego Stephena Decatura. Przytaczając wszystkie powyżej wskazane fakty z życia Joshui Penny'ego, kapitan Hardy odmówił jego zwolnienia, w celu jednak załagodzenia oburzenia, które decyzja ta mogłaby spowodować, zawiadamiał o zwolnieniu Roberta Greena, pojmanego wraz z Pennym, który okazał się starszym i niestanowiącym zagrożenia mężczyzna. Wskazywał również, że mieszkańcy powinni wykazać się lojalnością wobec dobrze traktujących ich Brytyjczyków i nie zezwalać na składowanie torped i innych niszczycielskich materiałów w pobliżu ich domostw.[189] Hardy starał się wykorzystać historię Joshui Penny'ego do własnych celów, nie mógł jednak zignorować jego wrogiej wobec Brytyjczyków działalności. Mimo wszystko jednak, udało mu się obrócić zaistniałą sytuację na swoją korzyść, zwalniając Roberta Greena, który „nie zhańbił się działalnością antybrytyjską". Hardy dawał tym samym bardzo jasny sygnał – Brytyjczycy byli wyrozumiali i sprawiedliwi, ale tylko wobec tych, którzy odwdzięczali się lojalnością i wiernością wobec Imperium. Poza łagodnym obliczem wobec przyjaciół, Brytyjczycy prezentowali również twarde i stanowcze wobec wrogów. Do Waszyngtonu dotarły informacje, że Joshua Penny był systematycznie wykluczany z wymian jeńców, a warunki w których go przetrzymywano urągały godności ludzkiej. Doprowadziło to do tego, że w jego sprawę zaangażował się sam Prezydent Stanów Zjednoczonych, który nakazał potwierdzenie doniesień o sposobie traktowania Joshui w brytyjskiej niewoli następnie zaś, jeżeli doniesienia by się potwierdziły, uczynić wszystko, co będzie możliwe by ulżyć jego doli, by docelowo doprowadzić do zwolnienia. Jeżeli Brytyjczycy nadal trwaliby przy odmowie zwolnienia Joshui Penny'ego, Madison nakazał rozważenie zastosowania podobnych sposobów traktowania wobec jeńców brytyjskich, jednego bądź większej ilości.[190] Komisarz Generalny ds. Jeńców John Mason donosił dodatkowo Prezydentowi Madisonowi, że okrucieństwo i urągające warunki nie były udziałem jedynie Joshui Penny'ego, ale dotyczyły większości jeńców, szczególnie tych przetrzymywanych na Gardiner's Island i w Halifaxie. Prezydent Madison zdecydował się odpowiedzieć z całą stanowczością. Nakazał Masonowi skontaktować się z brytyjskimi oficerami przebywającymi w amerykańskiej niewoli i zawiadomić ich, że warunki i sposób traktowania brytyjskich jeńców w Ameryce miały ulec znacznemu pogorszeniu i stać się bardziej rygorystycznymi. Brytyjczycy mieli być traktowani tak i doświadczyć takich

[189] Letter from Captian Sir Thomas M. Hardy to Major Benjamin Case (24 VIII 1813), [w:] *Tamże,* s. 245.
[190] Letter from President James Madison to Secretary of the Navy Jone (6 IX 1813), [w:] *Tamże*, s. 247.

cierpień, jakich doświadczali ich amerykańscy odpowiednicy w niewoli Jego Królewskiej Mości.[191]

Im dłużej trwała wojna, tym więcej pojawiało się w prasie wstrząsających historii opisujących sposób traktowania pojmanych Amerykanów. Zeznania marynarzy pojmanych na okrętach Growler i Eagle na Jeziorze Champlain wywołały oburzenie opinii publicznej. Opisywano w nich historię 10 jeńców oddzielonych od reszty i wysłanych do Wielkiej Brytanii na „wykonanie wyroku". Brytyjski kapitan w Quebeku miał zignorować fakt, że jeden z odesłanych urodził się w New Hampshire w USA, co poświadczyło kilku świadków znających go od dzieciństwa. Dodatkowo pojmanych zostało wielu urzędników cywilnych w tym Doktor James Wood, który nigdy nie był związany z siłami zbrojnymi, a jedynie trudnił się poborem podatków na Jeziorze Champlain. Upokarzające traktowanie nie ominęło nie tylko szeregowych marynarzy, ale także oficerów.[192] Mimo iż było powszechną praktyką zwalnianie oficerów na słowo honoru, kilku Amerykanów szczycących się patentem uwięziono w warunkach urągających godności ludzkiej. Zlekceważono fakt, że jeden z nich porucznik Smith już w chwili pojmania był ciężko chory, a fatalne warunki bytowania przyczyniły się do znaczącego pogorszenia jego stanu. Jeńcy w ramach pożywienie mieli otrzymywać jedynie 1 funt spleśniałego i zarobaczonego chleba oraz około 0,5 funta zgniłego mięsa. Jeżeli, któryś z pojmanych czy to z powodu delikatności żołądka czy też braku zębów nie był w stanie spożyć tej „żywności", pozwalano mu znaleźć się na skraju śmierci głodowej. Dopiero w listopadzie, po Proklamacji Księcia Regenta, pozwolono amerykańskiemu agentowi ds. jeńców pułkownikowi Grandierowi przybyć do Quebeku i zabrać najbardziej chorych i rannych. Agentowi nie pozwolono jednak zapoznać się ze stanem jeńców na okrętach więziennych, gdzie jak zeznawali świadkowie ich warunki bytowania były najgorsze.[193] Wizyta agenta doprowadziła również do zwolnienia części oficerów na słowo honoru. Jednym z nich był zwolniony 25 listopada 1813 roku porucznik David Decon, który jak przyjęto tradycyjnie w takich sytuacjach, musiał zobowiązać się, że do czasu dokonania regularnej wymiany nie wystąpi zbrojnie przeciw Wielkiej Brytanii.[194] Jak się wkrótce okazało postawa Brytyjczyków nie była bezinteresowna i podyktowana jedynie troską o dobro jeńców.

[191] Letter from President James Madison to Commissary General of Prisoner John Mason (23 IX 1813), [w:] *Tamże*, s. 248.
[192] Deposition of Abraham Walter (prawdopodobnie XI 1813), [w:] *Tamże*, s. 600.
[193] Deposition of Abraham Walter (prawdopodobnie XI 1813), [w:] *Tamże*, s. 601.
[194] Parole of Lieutenant David Deacon (25 XI 1813), [w:] *Tamże*, s. 602.

Czemu trudno się dziwić. Zwolniony z niewoli porucznik David Deacon, miał zostać wymieniony na kapitana Gordona. Nawet będąc jeńcem Deacon wykonywał swoje obowiązki oficera. Nie mogąc pomóc w inny sposób obserwował, notował w pamięci szczegóły dotyczące sposobu działania wroga, jego sił i sposobu ich rozmieszczenia. Stąd też nalegał na osobiste spotkanie z Sekretarzem Marynarki Wojennej by przekazać mu uzyskane informacje.[195] W mojej ocenie, prośba Deacona o osobiste spotkanie z Sekretarzem Jonesem miał również inne źródło. Niecodziennie zdarzało się by kapitan (Gordon) był wymieniany na porucznika, stąd też Deacon mógł w czasie rozmowy ze zwierzchnikiem dowieść swej przydatności dla Marynarki Wojennej i jej przyszłych operacji, a przez to przekonać Jonesa, że dokonując wymiany Departament nie straciłby lecz zyskał.

[195] Lieutenant David Deacon to Secretary of the Navy Jones (11 XII 1813), [w:] *Tamże*, s. 603.

V. Wojna 1812 roku – oceaniczny teatr wojenny

Niniejszy rozdział został w całości poświęcony pojedynczym okrętom i całym eskadrom amerykańskim operującym na Oceanach Atlantyckim oraz Spokojnym. Każdy podrozdział stanowi zamkniętą historię od chwili wyjścia danej jednostki z portu do czasu powrotu, bądź też utraty na rzecz wroga. W rozdziale tym poruszono również kwestie związane z ogólnymi planami strategicznymi U.S. Navy oraz wpływie polityków z Waszyngtonu, jak również działających w organach lokalnych na funkcjonowanie Marynarki Wojennej. Poszczególne rozdziały zostały ułożone w porządku chronologicznym, jednakże z uwzględnieniem, że niektóre spośród opisywanych rejsów trwały nawet około 2 lat. W rozdziale tym uwzględniono również podrozdział poświecony w całości jednostkom kaperskim, które z formalnego punktu widzenia również podlegały pod zarządzenia i regulacje Departamentu Marynarki Wojennej z pewnymi jednak wyjątkami.

Trzy eskadry

We wrześniu 1812 roku blokada atlantyckiego wybrzeża Stanów Zjednoczonych założona przez nieliczne brytyjskie okręty nie była szczelna i amerykańskie okręty, tak wojenne jak i kaperskie mogły stosunkowo swobodnie wychodzić w morze. 3 września marynarze z *USS President* sami pozostając na pokładzie remontowanego w porcie okrętu mogli obserwować odległe starcie. W Bostonie wrzało od plotek. Najczęściej powtarzało się stwierdzenie, że walczącymi okrętami były *USS Essex* oraz *HMS Madiston*. Komodor Rodgers był bardzo zaniepokojony, gdyż gdyby pogłoski okazały się prawdą, należący do jego eskadry *USS Essex* znajdowałby się w poważnym niebezpieczeństwie, Madiston bowiem znacząco przewyższał go wielkością i stanem uzbrojenia, jak również liczebnością załogi. Komodor postanowił ruszyć *Essex* na pomoc, uniemożliwiały mu to jednak zarówno brak rozkazu do wypłynięcia jak i przeciwny wiatr. Zarówno dowódca, jak i jego oficerowie i załoga, niecierpliwili się na spotkanie z wrogiem. Komodor wysyłał do Sekretarza Marynarki Wojennej kolejne listy, prosząc o zgodę na wypłynięcie z eskadrą. Jego zdaniem Amerykanie byliby w stanie zniechęcić Brytyjczyków do atakowania statków handlowych, sami nie narażając się przy tym nadmiernie. Zdaniem komodora dowódcy Royal Navy rzadko decydowali się na atak, jeżeli nie mieli pewności co do

rezultatu starcia, które dawała im znacząca przewaga liczebności i siły rażenia.[1] Zgodnie zaś ze zdobytymi przez komodora Rodgersa od kapitana Olivera H. Perry'ego informacjami, w początkach września Brytyjczycy zdołali zgromadzić w okolicy Bostonu eskadrę liczącą jedynie 4 okręty, z których dwa (*HMS Madistone* i *HMS Shannon*) były fregatami, pozostałe zaś stanowiły bryg i prawdopodobnie slup wojenny. Zdaniem kapitana, wszystkie te okręty posiadały zapasy wody, które miały starczyć jedynie na 15 dni, po upływie, których miały udać się do Halifaxu w celu ich uzupełnienia. Dalej kapitan Perry, w oparciu o świadectwo kapitana brytyjskiego kupieckiego statku Neptun donosił, że w Halifaxie eskadra miała zostać wzmocniona i powrócić na wybrzeże amerykańskie, w celu nałożenia efektywnej blokady, na któryś z amerykańskich portów, prawdopodobnie Boston.[2]

Obawy komodora Johna Rodgersa nie potwierdziły się w jednym aspekcie – *Essex*, który miał być 3 września ścigany przez brytyjską fregatę *HMS Madistone* i walczyć z nią w nierównym boju, rzeczywiście będąc w pogoni za statkiem handlowym, natknął się nie na jedną jednostkę, ale na całą, liczącą trzy okręty flotyllę. Szczęśliwie jednak, po kilkugodzinnej pogoni, w trakcie, której wymieniono ledwie kilka salw, które nie dały większego efektu, *Essex* wymknął się Brytyjczykom i bezpiecznie dotarł w okolice Przylądka Delaware.[3] Skupienie uwagi brytyjskiej eskadry na *Essex* podyktowane było przede wszystkim zniszczeniami, których doznał brytyjski handel w wyniku działań załogi kapitana Davida Portera. Krótko przed ucieczką przed wrogą eskadrą, amerykańska załoga zajęła w Zatoce Delaware 8 brytyjskich jednostek kupiecki, z których jedna tylko stawiła trwający 8 minut opór. Sam kapitan wyceniał wyrządzone rządowi Jego Królewskiej Wysokości szkody na 300 tysięcy ówczesnych dolarów[4]. Po powrocie do portu kapitanem Porterem targały sprzeczne uczucia. Z jednej strony zależało mu na jak najszybszym powrocie na morze, gdzie mógł wraz ze swą załogą zdobyć dalsze pryzy i nieśmiertelną sławę. Z drugiej zaś obawiał się o życie i zdrowie swojej ukochanej żony Eveliny Anderson Porter, która w chwili gdy opuszczał port ciężko zapadła na zdrowiu. W zakresie

[1] Letter from Commodore John Rodgers to Secretary of the Navy Hamilton (4 IX 1812), [w:] The Naval War of 1812. A Documentary History, ed. W.S. Dudley, t. I, Washington 1985, s. 450.
[2] Letter from Captain Oliver H. Perry to Commodore John Rodgers (3 IX 1812), [w:] *Tamże*, s. 451.
[3] Letter from Captain David Porter to Secretary of the Navy Hamilton ((5 IX 1812), [w:] *Tamże*,, s. 462.
[4] Równowartość współczesnych 5,590,000.00 dolarów, kalkulacja za pomocą: https://www.measuringworth.com/uscompare/relativevalue.php

jednak decyzji o swoim dalszym losie zdał się całkowicie na decyzję swoich zwierzchników, której niecierpliwie wyczekiwał.[5]

9 września zapadła decyzja, co do dalszych losów eskadr Johna Rodgersa, Williama Bainbridge'a oraz Stephena Decatura. Sekretarz Hamilton uznał, że zostanie zachowany podział na trzy eskadry, chociaż uprzednio ich dowódcy sugerowali ich łączenie w celu stworzenia siły mogącej realnie zagrozić Brytyjczykom. Flagowymi okrętami poszczególnych eskadr zostały *USS President, USS Constitution* oraz *USS United States*, a w skład każdej z nich miały wejść dwie fregaty oraz bryg. W skład poszczególnych flotylli miały wejść zatem poza flagowcami: fregaty *USS Chesapeake, USS Essex* oraz *USS Congress* oraz brygi dowodzone przez kapitana Jacoba Jonesa, kapitana Jamesa Lawrence'a[6] oraz kapitana Arthura Sinclaira. Powierzone eskadrom zadania nie uległy zmianie i zostały określone jako ochrona amerykańskich jednostek i szlaków handlowych oraz nękanie wroga.[7] Sekretarz Hamilton, wobec realności groźby nałożenia skutecznej blokady na wybrzeże przez okręty brytyjskie, zdawał sobie sprawę, że dla realizacji planu operacji trzech eskadr ogromne znaczenie miał pośpiech. Tymczasem z okrętów, które miały wyjść w morze w ramach poszczególnych eskadr, jedynie nieliczne były gotowe do opuszczenia portu. Okręt *USS Essex* kapitana Portera przechodziły naprawy w filadelfijskim porcie, zaprowiantowanie okrętu miało trwać już

[5] Letter from David Porter to Commodore William Bainbridge (8 IX 1812), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary…*, t. I, s. 468.

[6] James Lawrence (1781 – 1813) – urodził sie w Burlington w stanie New Jersey w rodzinie prawniczej. W wieku zaledwie 12 lat zdeklarował ojcu, że pragnie związać swe życie z morzem, ten jednak pragnął by syn przejął po nim dobrze prosperującą praktykę prawniczą. Młody James nie sprzeciwił się woli ojca i w rok później rozpoczął praktykę wraz ze swym bratem, kiedy jednak ukończył 15 lat śmierć ojca przerwała naukę zawodu, którego nigdy nie chciał wykonywać. 4 września 1798 roku James Lawrence otrzymał mianowanie na Midshipamna w U.S. Navy i przydział do załogi USS Ganges dowodzonego przez kapitana Thomasa Tingey'a. Awans na porucznika otrzymał w roku 1801. W 1803 roku został pierwszym oficerem na pokładzie wchodzącego w skład eskadry śródziemnomorskiej szkunera USS Enterprise. W czasie wojny z Trypolisem był wśród ludzi wówczas porucznika Stephena Decatura, którzy brali udział w zniszczeniu zajętej przez Berberów fregaty USS Philadelphia. Następnie dowodził jedną z kanonierkę w ramach flotylli śródziemnomorskie, by po powrocie do Stanów Zjednoczonych otrzymać przydział na pierwszego oficera fregaty USS Constitution. Kolejny rok przyniósł mu awans na młodszego kapitana (Master Commandant) i dowodzenie kolejno szkunerem USS Vixen, slupem USS Wasp, brygiem Argus oraz okrętem USS Hornet. Wojna z Wielką Brytanią zastała go w Nowym Jorku, skąd wkrótce wypłynął wraz eskadrą USS United States by wsławić się zajęciem brytyjskiego okrętu HMS Peacock. Był jednym z oficerów, którzy sprzeciwiali się awansowi porucznika Morrisa na kapitana z pominięciem starszych na liście oficerów. Zginał 1 czerwca 1813 roku podczas bitwy fregaty USS Cheasapeake, którą dowodził z brytyjskim okrętem HMS Shannon. Śmiertelnie ranny miał wyszeptać do swej załogi słowa, które następnie stały się mottem eskadry komodora Perry'ego na jeziorze Erie, a w przyszłości nieoficjalnym zawołaniem U.S. Navy – „Don't give up the ship"; zob. szerzej: *Naval Biography consisting of Memoirs of the Most distinguished Officers of the American Navu to which is Annexed the Life of General Pike*, Cincinnati 1815, s. 144 – 179.

[7] Letter from Secretary of the Navy Hamilton to Commodore John Rodgers (9 IX 1812), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary…*, t. I, s. 471 (identyczne listy otrzymali komodorowie William Bainbridge oraz Stephen Decatur).

tylko jeden dzień, nieco dłużej miały jednak potrwać remonty żagli i bukszprytu.[8] Okręt kapitana Johna Rodgersa *USS President*, na dzień 17 września, miał być gotowy w ciągu 5 bądź 6 dni. Jednak bez względu na gotowość własnej jednostki komodor był zmuszony czekać w porcie na zakończenia napraw *USS Congress* oraz *USS Wasp*, który dotarł do Norfolk, potrzebował jednak kolejnych niemal dwóch tygodni, by bo ukończeniu napraw dotrzeć do Bostonu. Wobec takiego stanu spraw, komodor Rodgers zdecydowany był czekać w porcie na resztę swojej eskadry, jednakże jak sygnalizował w swoim liście do Hamiltona, gdyby na horyzoncie pojawiała się Brytyjska pojedyncza fregata, zamierzał spróbować swoich sił w starciu.[9] Jak słusznie jednak zauważył jednak John K. Mahon, ambitnego plany trzech, a nawet czterech eskadr, nigdy nie opuściły stronic papieru, na których zostały spisane.[10] Nie uprzedzając jednak faktów.

Brytyjczycy mieli bardzo dobre rozeznanie w sytuacji amerykańskich jednostek oraz sposobie ich rozmieszczenia, co potwierdzał list Admirała Herberta Sawyera do Johna W. Crokera, Sekretarza Admiralicji. Sawyer, doskonale wiedział, że 31 sierpnia amerykańska eskadra powróciła do Bostonu, po niezbyt owocnym rejsie, w trakcie, którego zniszczono 7 jednostek kaperskich i kupieckich. Wiedział również, że dobiegały końca naprawy uszkodzeń, których *USS Constitution* doznał w trakcie zwycięskiego starcia z *HMS Guerriere*, ku końcowi miał się także remont *USS Chesapeake*. Dochodzącym do gotowości bojowej okrętom amerykańskim dowódca brytyjskiej eskadry z punktem zbornym w Halifaxie mógł przeciwstawić okręt liniowy *HMS Africa*, a także okręty *HMS Centurion, HMS Junon, HMS Tartarus, HMS PAZ* oraz *HMS Bream*.[11] Na początku października 1812 roku, Admirała Sawyera, zastąpił młodszy i głodny sukcesów Admirał Sir John B. Warren. Nowy dowódca początkowo nie krytykował poprzednika wprost, uznał jednak, że konieczne byłoby zwiększenie sił, które przekazano do jego dyspozycji, jeżeli poza wprowadzeniem blokady amerykańskiego wybrzeża, miałby zajmować się również służba konwojową. Admirał dysponował znacznie zawyżonymi

[8] Letter from Captain David Porter to Secretary of the Navy Hamilton (15 IX 1812) [w:] *Tamże*,, s. 490.
[9] Letter from Commodore John Rodgers to Secretary of the Navy Hamilton (17 IX 18[w:] *Tamże*, s. 494.
[10] J.K. Mahon, *The War of 1812*, Gainesville 1972, s. 59.
[11] Letter from Vice Admiral Herbert Sawyer R.N. to Secretary of the Admiralty John W. Croker (17 IX 1812), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary …*, t. I, s. 497 – 498.

danymi opisującymi planowane zwieszenie sił będących w dyspozycji Amerykanów do 318 okrętów o sile między 22 a 32 działa.[12]

Nieprzyporządkowana do żadnej z trzech eskadr *USS Constellation* przechodziła w porcie w Norfolk niezbędne naprawy i oczekiwała na przyjęcie załogi. Sekretarz Marynarki Wojennej zachęcał dowódcę okrętu kapitana Johna Cassina do zorganizowania w Norfolk punktu zbornego, w celu zebrania 60 do 100 marynarzy niezbędnych do obsadzenia okrętu. By zachęcić ludzi do wstępowania w szeregi U.S Navy, Hamilton sugerował zaproponowanie rekrutom zaliczki w wysokości dwu lub czteromiesięcznego żołdu.[13] Zaciągani mieli być na dwa lata, stąd też potrzebna była zachęta, szczególnie, że służba na jednostkach kaperskich, w armii czy milicji nie wiązała się z koniecznością długotrwałego opuszczenia domu rodzinnego. Ważnym czynnikiem była również popularność kapitana. Bohaterowie wojny berberyjskiej – Stephen Decatur czy William Bainbridge raczej nie mieli problemów z pozyskaniem marynarzy. Nazwisko kapitana, często było najlepszą zachętą dla potencjalnych rekrutów, by zdecydować się na służbę na danym okręcie. Marynarze pozostawiający na pokładach swoich okrętów, często przez wiele miesięcy nie mieli wieści o swoich rodzinach, a rodziny nie wiedziały nic o ich losie. Często również pozostawione na brzegu żony i matki dowiadywały się z plotek o śmierci swych mężów i synów. Tak było w przypadku Patricka McDonnough, który służył na pokładzie *USS Constitution*. Jego żona otrzymała przez znajomego marynarza informację, że jej mąż zmarł na pokładzie macierzystego okrętu pod koniec kwietnia 1812 roku i został pochowany w Waszyngtonie. Zrozpaczona kobieta pozbawiona jedynego źródła utrzymania przez kilka miesięcy próbowała poznać prawdę, dopiero jednak interwencja szanowanego obywatela Nowego Jorku – Henry'ego Hedley'a u Sekretarza Marynarki Wojennej pozwoliła ustalić, że Patrick McDonnough rzeczywiście zmarł jednak nie 23 kwietnia, ale 11 maja. Ustalenie sytuacji, pozwoliło żonie starać się o rentę po mężu dla niej samej i dla dzieci.[14] Pani McDonnough wykazała wiele samozaparcia by ustalić prawdę o losie swego męża. Wiele jednak kobiet nie posiadało ani potrzebnego uporu, ani też znajomości, które mogły ułatwić ustalenie prawdy.

[12] Letter from Admiral Sir John B. Warren to Secretary of the Admiralty John W. Croker (5 X 1812), [w:] *Tamże*, s. 508.
[13] Letter from Secretary of the Navy Hamilton to Captain John Cassin (1 X 1812), [w:] *Tamże*, s. 504.
[14] Letter from Henry Hedley to Secretary of the Navy Hamilton (5 X 1812), [w:] *Tamże*, s. 506.

Mijały kolejne tygodnie, nadszedł października, a eskadra komodora Williama Bainbridge'a nadal pozostawała w porcie. Komodor miał pomysł na zorganizowanie swego rejsu, a jego plan był dopracowany w każdym szczególe nadal jednak pozostawał wyłącznie planem „papierowym". Dodatkowo dowodzący *USS Constitution* Bainbridge, preferował dowodzenie *USS President* i posunął się nawet do tego, że zaoferował dowódcy swego wymarzonego okrętu – komodorowi Rodgersowi 5000 dolarów, jeżeli ten zgodziłby zamienić się na jednostki. Niestety spotkał się z odpowiedzią odmowną. Pozytywną informacją w kontekście całości planów morskich U.S. Navy, związanych z jej obecnością na Atlantyku, było planowane na dzień 7 lub 8 października wypłynięcie dwóch dużych fregat *USS President* i *USS Congress*. W porcie nadal pozostawała *USS Chesapeake*, przy której prowadzone prace związane z remontem i zapewnieniem obsady miały potrwać co najmniej jeszcze miesiąc. Konieczny był jednak pośpiech, zwłaszcza, że zgodnie z informacjami, które pozyskał Bainbridge, na amerykańskim wybrzeżu grasował jeden okręt 74. działowy z eskadry Admirała Warrena, kolejny zaś w towarzystwie licznych fregat miał pojawić się wkrótce.[15] William Jones, adresat listu Williama Bainbridge'a, zdecydowanie podzielał nacisk na pośpiech prezentowany przez komodora. Do gustu przypadł mu również pomysł rozciągnięcia pola rejsowego eskadry *USS Constitution* do południowych wybrzeży Stanów Zjednoczonych oraz dalej na południe. Jako punkty wymagające szczególnej uwagi wskazywał Przylądek Canaveral na Florydzie, w okolicy którego przechodziły najczęściej brytyjskie konwoje płynące z Jamajki. Drugim punktem miał być Crooked Island Passage, gdzie z kolei istniała możliwość wyrządzenia szkód brytyjskiemu handlowi wschodniemu. Trzecim punktem miały być okolice wysp azorskich, dokładnie 1 do 2 stopni na północ od wysp Corvo i Flores. Stąd amerykańska eskadra miałaby możliwość prowadzenia efektywnych akcji przeciwko brytyjskim konwojom płynącym z i do Cieśniny Gibraltarskiej. W kolejnym etapie rejsu Bainbridge, zgodnie z sugestią miałby minąć Cape de Verds i przeciąć równik na wysokości 22 st. W, gdzie miał się znajdować punkt pozwalający na przecięcie trasy brytyjskich jednostek wracających z Indii Wschodnich do kraju. Stamtąd ku wybrzeżu Brazylii, następnie w stronę Przylądka Dobrej Nadziei. Jones, sugerował również zastosowanie fortelu polegającego na wpłynięciu pod brytyjską flagą do Table Bay, gdzie prawdopodobnie udałoby się Bainbridge'owi odciąć i zająć co najmniej kilka brytyjskich jednostek handlowych i kaperskich. Aby realizacja planu w ogóle była możliwa, konieczne byłoby

[15] Letter from Commodore William Bainbridge to William Jones (5 X 1812), [w:] *Tamże*, s. 510 – 511.

po pierwsze zsynchronizowanie w czasie dotarcia przez eskadrę *USS Constitution* do określonych punktów z czasem, gdy przepływają przez nie brytyjskie konwoje. Po drugie zaś pozyskanie możliwie szczegółowych map wskazanych okolic, w szczególności Oceanu Indyjskiego i „mórz chińskich". Tych drugich dostarczał Bainbridge'owi w formie załącznika do listu sam William Jones, o odpowiednią synchronizację komodor musiał zadbać sam, chociaż korespondent nie wątpił, że Bainbridge posiadał wszelkie konieczne dla tego przymioty, szczególnie zaś wiedzę, doświadczenie i umiejętność kierowania się dobrem ojczyzny.[16] 13 października komodor Bainbridge, zdecydował, że z gotowymi do wypłynięcia jednostkami ze swojej eskadry wyjdzie w morze, podczas gdy *USS Essex,* któremu nie udało się osiągnąć gotowości na czas, miał dołączyć do eskadry gdy tylko byłby gotowy do wypłynięcia.[17] Jako potencjalne punkty zborne dla dowódcy *USS Essex* kapitana Davida Portera zostały wskazane: okolice Cape de Verd Islands, następnie Port Paraya Bay na wyspie St. Yago, potem wyspa Fernando Noronha, w tych ostatnich lokacjach w założeniu *USS Constitution* z resztą eskadry miał znaleźć się pod koniec listopada 1812 roku. 15 stycznia kolejnego roku (1813) *Constitution* miał dotrzeć do Janeiro, następnie do 15 lutego miał pozostawać w okolicy St. Catherine, skąd miał ruszyć w stronę wyspy Świętej Heleny. Jednocześnie komodor Bainbridge stwierdzał, że jeżeli obu okrętom nie udałoby się spotkać przed 1 kwietnia, kapitan Porter miał zaprzestać poszukiwań eskadry i dalej działać zgodnie z własnym osądem.[18]

USS Hornet należący do jednej z trzech eskadr, które miały wypłynąć na początku października, pod koniec miesiąca nadal trwał w porcie. Powodem opóźnienia był konflikt, o między Jamesem Lawrence'em a Sekretarzem Marynarki Wojennej, związany z kolejnością awansów. Niezadowolony z awansu porucznika Morrisa, młodszy kapitan wyraził swoje odczucia w liście do Sekretarza Hamiltona, ten zaś uznał list a groźbę i nie był w stanie uznać racji Lawrence'a. Dotknięty niedelikatną odpowiedzią Hamiltona, dowódca *USS Hornet,* wstrzymał się z wydaniem rozkazu do wypłynięcia i napisał memoriał w sprawie awansu z pominięciem hierarchii oficerskiej skierowany do Senatu Stanów Zjednoczonych.[19]

---

[16] Letter from William Jones to Commodore William Bainbridge (11 X 1812), [w:] *Tamże*, s. 512 – 515.
[17] Letter from Commodore William Bainbridge to Captain David Porter (13 X 1812), [w:] *Tamże*, s. 525.
[18] Letter from Commodore William Bainbridge to Captain David Porter (13 X 1812), [w:] *Tamże,* s. 325.
[19] Letter from Master Commandant James Lawrence to Secretary of the Navy Hamilton (22 X 1812), [w:] *Tamże*, s. 522.

W połowie października w morzu była już eskadra komodora Rodgersa oraz eskadra komodora Decatura, które do 12 października operowały wspólnie, jednakże rozdzieliły się podczas pogoni za brytyjską fregatą. Jednostce dowodzonej prze komodora Stephena Decatura udało się zająć statek handlowy pod amerykańską banderą, który przewoził brytyjską kontrabandę. Co ważniejsze jednak na pokładzie amerykańskiej jednostki znaleziono rodzaj listów żelaznych dla amerykańskich kupców na dostawy zboża dla wojsk brytyjskich walczących w Hiszpanii[20] i Portugalii.[21] Kilka dni później eskadra komodora Johna Rodgersa była już w morzu i miała za sobą pierwszy sukces. 15 października *USS President* działając wspólnie z USS Congress zajął brytyjski okręt pocztowy Swallow, na którym znaleziono ładunek 81 skrzyń złota i srebra, którego wartość szacowano na 200 tys. dolarów. Pięć dni wcześniej około 10 października[22], od eskadry oddzieliły się *USS United States* i *USS Argus*, które od tamtej chwili miały operować osobno.[23]

W niedzielę 18 października 1812 roku, U.S. Navy doznała drugiej po utracie *USS Nautilus* poważnej klęski. Łupem brytyjskiego okrętu Poictiers padł *USS Wasp*. Okręt opuścił banderę nie podejmując nawet próby walki, a chwilę później zajęty przez Brytyjczyków został pryz *Wasp* – bryg *Frolic*.[24] *Frolic* był częścią płynącego z Jamajki konwoju i został zajęty zaledwie dzień wcześniej, po tym jak w czasie sztormu oddzielił się od konwoju. Dodatkowo, zgodnie z relacją brytyjskiego kapitana, Amerykanie mieli podpłynąć pod burtę jednostki kupieckiej z hiszpańską banderą na maszcie. Gdy załoga *Frolic* zauważyła, że nie miała do czynienia z jednostką sojuszniczą lecz wrogą, było już byt późno na podjecie jakichkolwiek działań. List kapitana Thomasa Whinyates, wzbogacał uprzednio przywołaną relację o dodatkowe informacje na temat przebiegu akcji odzyskania *Frolic* i zajęcia *USS Wasp*. Wynikało z niego, że załoga Frolic nie tylko podjęła walkę z amerykańska jednostką, ale także zdołała zadać jej straty, chociaż Amerykanie odstrzelili jej głowicę masztu i zerwali wszystkie żagle z grotmasztu, przez

[20] Na temat kampanii Lorda Wellingtona w Hiszpanii, zob. szerzej: Odnośnie walk w Hiszpanii i upadku napoleońskiego imperium zob. szerzej: A. Roberts, *Napoleon i Wellington. Długi pojedynek*, tł. M. Fafiński, Zakrzewo 2011, s. 132 – 160.
[21] Letter from Commodore Stephen Decatur to Secretary of the Navy Hamilton (12 X 1812), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary …*, t. I, s. 527.
[22] Zgodnie z relacją Stephena Decatura oba okręty rodzieliły się 12 października podczas pogoni za brytyjską fregatą.
[23] Letter from Commodore John Rodgers to Secretary of the Navy Hamilton (17 X 1812), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary …*, t. I, s. 535.
[24] Journal of HMS Poictiers, Captain John P. Beresford R.N. (18 X 1812), [w:] *Tamże*, s. 537.

co utraciła ona sterowność. Kapitan Whinyates w swoim liście szeroko rozwodził się na temat bohaterstwa brytyjskiej załogi na Frolic samą zaś akcje odzyskania tej jednostki przez jego *HMS Poictiers*, określił w sposób bardzo zdawkowy. Amerykanie mieli poddać się bez wystrzału, a załoga pryzu widząc kapitulację okrętu wojennego również nie podjęła próby walki.[25] Z listu napisanego w sprawie zajęcia *USS Wasp* przez jego dowódcę młodszego kapitana Jacoba Jonesa, można poznać dalsze szczegóły, które zasadniczo zmieniały postać rzeczy. Brytyjski okręt *HMS Poictiers*, który dokonał zajęcia był okrętem liniowym o sile 74 dział. Frolic, który załoga kapitana Jonesa zajęła krótko przed tym jak sama stała się łupem wojennym, był 24. działowym brygiem z pełną obsadą. Zajecie przez *Wasp Frolic* od zajęcia *Wasp* przez *Poiciers* dzieliły dwie godziny.[26] Trudno sobie wyobrazić jak musiała się czuć załoga w tak krótkim czasie zmuszona ze zwycięzców stać się zwyciężonymi. Zapewne szacowali już w myślach wartość swojej części pryzowego, obmyślając na co ją wydają, kiedy przyszło oddać się w ręce wroga i opuścić banderę. Na dwa dni przed starciem z *Frolic*, *USS Wasp* w sztormie utracił stęgę bukszprytu. W starciu z *Frolic* Amerykanie byli całkowitymi panami starcia prowadząc skuteczny ostrzał wrogiego okrętu i unikając wrogich kul. Ostatecznie zajęcia dokonano przez abordaż. Gdy tylko załoga *Wasp* znalazła się na dziobie *Frolic*, brytyjski kapitan poddał okręt.[27]

Oceniając ideę podziału na eskadry można by pójść tokiem myślenia zapoczątkowanym przez Mahona i powielanym przez amerykańskich historyków po dziś dzień, zgodnie z którym był to błąd, za który przyszło drogo zapłacić amerykańskiemu handlowi. W ocenie między innymi Kennetha Hagana, miast dzielić należało łączyć. W ocenie historyka U.S. Navy stworzenie jednej silnej eskadry pod dowództwem Rodgersa wobec szczupłości sił, które w początkowej fazie wojny zostały zaangażowane przez Brytyjczyków, spowodowałoby zablokowanie blokującej eskadry i dałoby wielu amerykańskim statkom handlowym realną szansę na bezpieczny powrót do domu. Tak się jednak nie stało.[28] Pierwsze miesiące wojny obfitowały więc w liczne przejawy heroicznego wysiłku, o których będzie mowa w dalszej części niniejszej pracy, zabrakło zaś realizacji głównej jak by się mogło wydawać idei instrukcji Sekretarza Hamiltona –

[25] Letter from Captain Thomas Whinyates to Admiral Sir John B. Warren (23 X 1812), [w:] *Tamże*, s. 539.
[26] Letter from Master Commandant Jacob Jones to Secretary of the Navy Hamilton (24 XI 1812), [w:] *Official Letters of The Military and Naval Officers of The United States During The War with Great Britain in the Years 1812, 13, 14 and 15*, ed. Brannon J., Washington 1823 (reprint 1971), s. 92.
[27] Letter from Master Commandant Jacob Jones to Secretary of the Navy Hamilton (24 XI 1812), [w:] *Tamże*, s.92 – 93.
[28] Kenneth J. Hagan, *In Peace and War. Interpretations of American Naval History 1775 – 1978*, Westport – London 1984, s. 48.

czyli zapewnia bezpieczeństwa amerykańskim jednostkom handlowym i wymierzenia silnego ciosu w brytyjską wymianę handlową.

USS Constitution vs. HMS Guerriere

9 sierpnia w Zatoce Bostońskiej doszło do pierwszej poważnej bitwy między okrętem amerykańskim a brytyjskim podczas wypowiedzianej w czerwcu 1812 roku wojny.[29] Około godziny 14.00 marynarz „na oku" *USS Constitution* zauważył żagiel na namiarze E b. S., jednak dzieląca obie jednostki odległość uniemożliwiała jego identyfikację. Dowodzący amerykańskim okrętem kapitan Isaac Hull rozkazał postawić wszystkie żagle i rozpocząć pogoń. Okołom godziny 15.00 dostrzeżono, że ścigana jednostka szła kursem na bakburtę. Pół godziny później dało się w niej rozpoznać fregatę, a dzieląca oba okręty odległość zmniejszyła się do 3 mil. Kapitan Hull zdecydował się rozegrać stracie na najbliższym możliwym dystansie, jednak gdy dostrzeżono to dążenie na brytyjskim okręcie, którym później okazał się być *HMS Guerriere,* wykonano zwrot i wystrzelono w stronę *Constitution*, oddając dwie salwy burtowe. Kule jednak spadły do morza w znacznej odległości od burty amerykańskiego okrętu. Brytyjczycy zdecydowali się więc na zmianę taktyki przez 45 minut manewrując i próbując zająć pozycję, która umożliwiłaby im dokonanie abordażu. Kapitan Hull obserwował wysiłki wroga, a gdy ten ich zaprzestał nakazał postawić więcej żagli i zbliżyć się do przeciwnika, co udało się na pięć minut przed 18. *USS Consitution* będąc w odległości połowy strzału z pistoletu od przeciwnika rozpoczął ostrzał z wszystkich dział ładowanych na przemian okrągłymi kulami i kartaczami. Kanonada trwała nieprzerwanie przez 15 minut, kiedy to bezan-maszt osunął się na pokład Gurriere, a jego takielunek był w strzępach. Brytyjczycy nie zdecydowali się jednak na opuszczenie bandery, więc kapitan Hull rozkazał kontynuowanie ostrzału przez kolejny kwadrans.[30] Wtedy to grotmaszt i foktmaszt poszły w ślady bezan-masztu ciągnąc za sobą wszystkie pozostałe drzewce za wyjątkiem bukszprytu. *HMS Guerriere* był niemal wrakiem, gdy w 30 minut od rozpoczęcia starcia dowodzący nim oficer zdecydował się opuszczenie bandery. Dumny ze swych podkomendnych kapitan Isaac Hull radość ze zwycięstwa dzielił z goryczą po utracie porucznika W.S. Busha z Korpusu Marines i 6 marynarzy. Rannych zostało 4 marynarzy, 1 Marine oraz porucznik C. Morris i Sailing Master J.C. Alywin. Amerykańskie straty były jednak nieporównywalnie mniejsze od

[29] Materiał ilustracyjny do rozdziału zob. Rysunek 8 Aneks.
[30] Letter from Captian Isaac Hull to Secretary of the Navy Hamilton (30 VIII 1812) [w:] *Official Letters of the Military and Naval Officers of the United States during the…*, s. 49.

brytyjskich. Na *Guerriere* poległo 15 ludzi w tym 3 oficerów, 62 ludzi zostało rannych w kapitan J.A. Dacres, a 22 marynarzy oraz poruczników Pullmana i Robertsa uznano za zaginionych, po tym jak wypadli za burtę wraz z masztami.[31] Zdaniem kapitana Hulla mimo iż *HMS Guerrier* zaprojektowany był do niesienia 38 dział w chwili starcia było ich na nim 49, a załoga liczyła 800 ludzi, podczas gdy *USS Constitution* niósł 44 działa i miał obsadę złożoną z 450 ludzi.[32] Kapitan Hull dowiedział się również z dziennika pokładowego zajętego okrętu, że dowódca *HMS Guerriere* wolałby spotkać się z innym amerykańskim okrętem, Dacres na 3 dni przed bitwą odnotował w dzienniku kopię listu pozdrowieniami dla kapitana Johna Rodgersa i wyzwaniem dla załogi *USS President*, które przekazał również załodze kapitana Fasha ze statku John Adams.[33] Oficerem, który w oczach kapitana szczególnie zasłużył się w starciu poza poległym porucznikiem Bushem był porucznik Charles Morris, którego Hull przedstawił w drugim z napisanym w dniu 30 sierpnia listów do Sekretarza do awansu.[34] Późniejsze spełnienie jego prośby przez Sekretarza Marynarki Wojennej miało rozpętać burzę, w którą zaangażował się niemal każdy oficer stojący na liście do awansu wyżej niż Morris i tym samym pominięty w związku z jego mianowaniem.

Po zakończonym starciu Sekretarz Marynarki Wojennej napisał list gratulacyjny do dowodzącego *USS Constitution* w czasie starcia kapitana Isaaca Hulla, wyrażając w nim ogromną wdzięczność w imieniu swoim i współdzielącego jego uczucia narodu.[35] Pierwsze poważne zwycięstwo amerykańskiego oręża, które wstrząsnęło przekonaniem Brytyjczyków o niemożności podjęcia walki przez Amerykanów, przywitano w całych Stanach Zjednoczonych graniczącym z histerią entuzjazmem. Oficerów, marynarzy i wreszcie kapitana zwycięskiego okrętu taktowano jak bohaterów i z radością goszczono zarówno na państwowych, jak i lokalnych salonach. W uznaniu zasług oficerów nagrodzono awansami z pominięciem kolejności wynikającej z listy, co nie przysporzyło im popularności wśród od lat wyczekujących awansu kolegów. Bezsprzecznym bohaterem dla wszystkich był natomiast poległy na polu chwały porucznik William S. Bush, dowodzący w czasie starcia oddziałem Marines.[36]Po zajęciu *HMS Guerriere* kapitan Isaac

[31] Letter from Captian Isaac Hull to Secretary of the Navy Hamilton (30 VIII 1812) [w:] *Tamże*, s. 49 – 50.
[32] Letter from Captian Isaac Hull to Secretary of the Navy Hamilton (30 VIII 1812) [in:] *Tamże*, s. 51.
[33] Letter from Captian Isaac Hull to Secretary of the Navy Hamilton (30 VIII 1812) [in:] *Tamże*, s. 51.
[34] Letter from Captian Isaac Hull to Secretary of the Navy Hamilton nr 2 (30 VIII 1812) [w:] *Tamże,*, s. 51.
[35] Letter from Secretary of the Navy Hamilton to Captain Isaac Hull (9 IX 1812), [w:] The Naval War of 1812. A Documentary …, t. I, s. 472.
[36] Letter form Secretary of the Navy Hamilton to Captain Isaac Hull (9 IX 1812), [w:] *Tamże*, s. 473.

Hull podjął decyzję o niezabieraniu jej do portu i zniszczeniu na morzu. Obecny przy tym zdarzeniu Moses Smith w taki oto sposób opisał ostatnie chwile *HMS Guerriere*: *Było coś melancholijnego i wielkiego w tym widoku. Choć fregata była wrakiem, unoszącym się na wodzie pozbawionym masztów kadłubem, nosiła w sobie znaki swej uprzedniej wielkości. Większość zdobień ocalał i długie i wysokie czarne róże w pełnym majestacie znalazły się przed nami i spojrzeliśmy na nią po raz ostatni… jej czas się skończył, jej rejs dobiegł kresu i miała na wieki pogrążyć się w głębinach oceanu.*[37]

Decyzja dowódcy *USS Constitution* było wielokrotnie kwestionowane przez jemu współczesnych. Podważano zasadność spalenia *Guerriere* oraz udowadniano, że zdobywca mógł bez większych trudności zabrać ją do portu. Pod koniec listopada 1812 Sekretarz Hamilton uznał, że nadszedł czas by ostatecznie zakończyć dywagacje związane z decyzją kapitana Hulla i wystosował list w tej sprawie do Przewodniczącego Komisji Marynarki Wojennej Burwella Bassetta. Sekretarz podkreślił, że przy uwzględnieniu powagi uszkodzeń jakich doznał Guerriere w starciu, a także realnego ryzyka podjęcia próby odbicia pryzu przez pozostałe okręty z eskadry brytyjskiej, kapitan Hull podjął jedyną słuszną decyzję. Szczególnie wobec raportowanej przez porucznika Reada, dowódcę pryzu, stale powiększającej ilości wody w ładowni, która rankiem w następnym dniu po bitwie sięgała już do wysokości 5 stóp i szybko się powiększała. Hamilton zwrócił uwagę kongresowej komisji również na fakt, że obsadzenie brytyjskiej fregaty znacząco osłabiłoby załogę *USS Constitution*, który mógłby stać się łatwym łupem okrętów Jego Królewskiej Wysokości. Swój list Sekretarz Marynarki zakończył wezwaniem Kongresu do przyznaniu załodze *USS Constitution* należnego pryzowego i powstrzymania się od dalszego kwestionowania słuszności decyzji Hulla.[38]

Wybitny badacz dziejów amerykańskich – John K. Mahon pisząc o starciu *USS Constitution* z *HMS Guerriere* jednoznacznie stwierdzał, że zdecydowana przewaga zarówno siły ognia, jak i liczebności załogi była po stronie Amerykanów. *USS Constitution* z załogą liczącą 456 ludzi, wyrzucająca w jednej salwie burtowej metal o wadze 684 funtów, zdecydowanie górowała nad liczącą 272 marynarzy i dysponującą w jednej salwie

[37] Cyt. Za: T.G. Martin, *A Most Fortunate Ship. A Narrative History of "Old Ironsides",* Chester 1980, s. 122.
[38] Letter from Secretary of the Navy Hamilton to Burwell Bassett, Chairman of the naval Committee House of Representatives (21 XI 1812), [w:] The Naval War of 1812. A Documentary …,t. I, s. 578 – 579.

556 funtami metalu *HMS Guerriere*. [39] Nawet jednak taka przewaga nie stanowiła dla Amerykanów wystarczającej gwarancji zwycięstwa, jeżeli uwzględnić, że brytyjskie slupy na Morzu Śródziemnym, dzięki sprytowi i doświadczeniu swych dowódców z powodzeniem zajmowały francuskie fregaty. Zdaniem Mahona, pierwsza poważniejsza bitwy wojny 1812 roku, miała uzmysłowić Brytyjczykom, że mimo swej niepozornej liczebności U.S. Navy mogła okazać się poważniejszym przeciwnikiem od Francuzów. To zaś miało stać się bezpośrednią przyczyną wydania przez brytyjską Admiralicję stanowczego rozkazu, by odtąd patrolujące amerykańskie wybrzeże jednostki poruszały się w eskadrach założonych z co najmniej 2 fregat i slupu wojennego.[40] Można by dodać tu jeszcze opinie biografa *Constitution* – kapitana Martina, który pisząc swoje dzieło poświęcone „Żelaznobokiej"[41] ukazał stracie z *Guerriere* jako walkę stosunkowo nowego, jednak mocno wyeksploatowanego okrętu brytyjskiego ze świeżo odremontowanym *USS Constitution*. *HMS Guerriere* zdobyty w 1806 roku na Francuzach w okolicy wybrzeży Norwegii z przegniłym kadłubem i nadgryzionymi zębem czasu masztami napotkał wyremontowaną zaledwie dwa miesiące wcześniej *Constiitution*, będąc w drodze na naprawy do Halifaxu. Martin zwrócił również uwagę, że choć Amerykanie dysponowali większą ilością dział składających się na salwę burtową, to Brytyjskie kule były o około 8% cięższe od produkowanych w Stanach Zjednoczonych.[42] W oparciu o przytoczoną konkluzję można wiec było stwierdzić, że dysproporcja masy metalu wypluwanej przez działa w pojedynczej salwie nie była tak znacząca jak ujął to przywołany powyżej Mahon. Nie brakuje jednak również autorów podkreślających graniczącą z szaleństwem pewność siebie dowódcy *HMS Guerriere*, który zarówno oficjalnie, jak i w rozmowach czy korespondencji prywatnej miał deklarować, że uważał swój okręt za przewyższający wobec jakiegokolwiek, którym dysponowały Stany Zjednoczone. Na potwierdzenie zaś swych deklaracji rzucił pisemne wyzwanie dowodzącemu *USS President* komodorowi Stephenowi Decaturowi, nie mając przy tym żadnych wątpliwości co do tego, który z okrętów wyszedłby z tej walki zwycięski.[43] Zwycięstwo *Constitution*, abstrahując od rozkładu sił walczących okrętów, wkrótce zostało wykorzystanie propagandowo, by opinii publicznej, jak stwierdził Kenneth J. Hagan, osłodzić gorzką pigułkę jaką było poddanie się generała Williama Hulla, wuja kapitana Isaaca Hulla, wraz z 2500 żołnierzy pod jedną

[39] J.K. Mahon, *Dz. Cyt.*, s. 57.
[40] J *Tamże*, s. 59.
[41] "Żelaznoboka" – przydomek *USS Constitution*.
[42] T.G. Martin, *Dz. Cyt.*, s. 120.
[43] E.L.Beach, *The United States Navy. 200 Years*, New York 1986, s. 74.

komendą mniej licznym oddziałom brytyjskim. Amerykańskie wojska poddały się bez jednego wystrzału, a efektem ich kapitulacji było zajęcie przez żołnierzy Jego Królewskiej Wysokości Fortu Michilimackinack na Jeziorze Huron oraz Fortu Dearborn na Jeziorze Michigan. Rząd potrzebował więc dobrych wiadomości zdolnych załagodzić dotkliwość porażki w zapowiadanej jako niesłabnące pasmo sukcesów kampanii kanadyjskiej. Zwycięstwa *USS Constitution*, jak i wcześniejsze *USS President* nad *HMS Belvidera* doskonale nadawały się do propagandowego wykorzystania właśnie w tym kontekście.[44]

Jak silna była legenda *USS Constitution* może świadczyć chociażby to, że w styczniu 1904 roku podczas zebrania Massachusetts Historical Society, członkowie stowarzyszenia przypomnieli zasługi tego okrętu podczas wojny 1812 roku, jak również w okresie wcześniejszym i późniejszym. Wśród konkluzji obrad znalazło się stwierdzenie, że żaden inny okręt w dziejach świata nie uczynił dla żadnego narodu tyle ile *USS Constitution* dla Stanów Zjednoczonych. Nawet więc zasługi słynnego okrętu flagowego Admirała Nelsona *HMS Victory* nie mogły równać się tym jakie dla narodu amerykańskiego przyniósł *USS Constitution*.[45] Legendarny okręt dowodzony był przez kapitana, który również stał się legendą. Przez ponad 200 lat dzielących stracie z *HMS Guerriere* z *USS Constoitution* imieniem Isaaca Hulla ochrzczono 5 okrętów, na jego cześć nazywano ulice, szkoły, budynki użyteczności publicznej. W nocie biograficznej opublikowanej w *The New York Genealogical and Biographical Record* w lipcu 1880 nazwano Isaaca Hulla jednym z najzdolniejszych, jeżeli nie najzdolniejszym oficerem, który kiedykolwiek służył w U.S. Navy. Kapitan był uwielbiany przez swoich ludzi i poważany przez kolegów oficerów, a niezwykły magnetyzm jego osobowości miał sprawiać, jak twierdził służący z nim w randzie Midshipmana późniejszy Admirał David Farragouth (Porter), że za wszelką cenę nie chciało się go zawieść, a jedynym pragnieniem człowieka było wypełniać jego wolę.[46] Co ważne do podobnych konkluzji doszedł człowiek, który początkowo nie darzył Hulla sympatią i obawiał się niezłomności jego charakteru.

---

[44] K. I. Hagan, *This People's Navy. The Making of American Sea Power*, New York – Oxford – Singapor – Sidney 1992, s. 82.

[45] A.T. Mahan, G.F. Hoar, Ch. F. Adams, January Meeting, 1904. The Frigate Constitution; Queen Victoria and Our Civil War; Memoir of Horace Gray [w:] *Proceedings of the Massachusetts Historical Society, Second Series*, vol. 18, Boston 1904, s. 118 – 187, http://www.jstor.org/page/info/about/policies/terms.jsp (dostęp: 19.06.2014).

[46] Commodore Hull and The Constitution. The Anniversary Address before the New York Genealogical and Biographical Society, February 27, 1880, "The New Yotk Genealogical and Biographical Record", VII 1880, vol. XI, no 3, s. 1, [w:] *The New new Yotk Genealogical and Biographical Record. Devoted to the Interests of American Genealogy and Biography*, ed. S.S. Purple, Ch.B. Moore I in., New York 1880, s. 100.

USS Essex

Na początku października 1812 roku dowodzący *USS Essex* kapitan David Porter szykował się do długiego rejsu, który miał być jego ostatnim na tym okręcie. Porter narzekał na kiepską żeglowność *Essex*[47], a także na przeważanie w jego uzbrojeniu dział o niewielkiej donośności, które kapitan będąc zwolennikiem prowadzenia walki na większym dystansie, darzył osobistą niechęcią. Załoga *USS Essex* zdobyła brytyjski okręt *HMS Alert* i kapitanowi zależało, aby wypłata pryzowego odbyła się przed wyruszeniem w kolejny rejs, żeby marynarze mogli zaopatrzyć siebie na nadchodzące trudy oraz swoje rodziny na zbliżającą się długotrwałą rozłąkę.[48]

W listopadzie 1812 roku *USS Essex* był już w morzu, a 23 dnia tego miesiąca dotarł do równika i przekroczył go. Towarzyszyła temu zwyczajowa ceremonia uczczenia Neptuna i jego żony, którą z właściwym dziecku zaciekawieniem i fascynacją opisał w swoim dzienniku Midshipman William W. Feltus: *Gdyśmy zbliżali się do równika, ludzie z pokładu zakrzyknęli do marynarza na oku, co by powiedział co widzi. On odkrzyknął, że widzi małą łódź podchodzącą do burty. Zapytali go więc kto jest w tej łodzi, on zaś odkrzyknął, że Neptun – władca mórz i że prosi o pozwolenie wejścia na pokład. (...) Kiedy Neptun znalazł się na pokładzie, jeden z pomocników bosmana wraz ze swoimi ludźmi wciągnął na pokład tron dla Neptuna i jego żony (...). Wciągało trony czterech ludzi, część rozebranych do pasa z pomalowanymi torsami, cześć z podwiniętymi spodniami i pomalowanymi nogami. Neptun i jego żona kazali się nieść do kapitana i u niego porosili o zgodę na zgolenie bród, tym którzy po raz pierwszy przekraczają równik.*[49] Pozostawiony przez Midshipmana dziennik stanowił ciekawy opis folkloru marynarskiego. Powszechnie uważało się, że marynarze należeli do jednej z najbardziej przesądnych grup zawodowych. Liczba tabu, a także rytuałów przynoszących szczęście i mających odwrócić możliwe nieszczęście, wymagałaby osobnej rozprawy. Warto podkreślić, że na mapie ówczesnego świata istniało wiele punktów, których przekroczenie wiązało się z określonymi rytuałami, a także uprawniało marynarzy do określonych przywilejów. Marynarze, z których większość wyznawała jeden z odłamów religii chrześcijańskiej, oddawali cześć rzymskiemu bóstwu związanemu z morzem. Ceremoniał golenia bród tym, którzy

[47] Materiał ilustracyjny do rodziału zob. Mapa 5, rysunek 9 Aneks.
[48] Letter from Captain David Porter to Secretary of the Navy Hamilton (14 X 1812), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary* ..., t. I, s. 528.
[49] Journal of Midshipman William W. Feltus, kept on board U.S. Frigate Essex (23 XI 1812), [w:] *Tamże*, s. 625.

pierwszy raz przekraczali równik, miał zapewnić im szczęście i powodzenie. Podobne znaczenie miało błogosławieństwo Neptuna i jego żony, za które to postaci przebierali się marynarze. Ceremonia symbolizowała również wkroczenie do królestwa Neptuna, któremu oddawano się w opiekę, często poprzez formalny akt przekazania rządów na pokładzie władcy mórz.[50]

27 listopada 1812 roku *USS Essex* dotarł do St. Jago, gdzie pozostawał aż do 2 grudnia. Załoga musiała uzupełnić zapasy żywności i wody, nie wiadomo jednak czy kapitan zezwolił marynarzom zejść na ląd, jednak można zakładać na podstawie utartych zwyczajów, że możliwość taką mieli jedynie Ci marynarze, którzy zajmowali się transportem zaopatrzenia. Po opuszczeniu St. Jago, kapitan Porter obrał kurs na Fernando de Noronha. 11 grudnia załodze udało się zająć brytyjski packet Nocton, na którym znaleziono gotówkę w kwocie 11 tys. funtów szterlingów. Pieniądze zabrano na pokład *USS Essex*, pryz zaś został odesłany przez kapitana Portera do Stanów Zjednoczonych. 15 grudnia Amerykanie, zgodnie z planem dotarli do Fernando de Noronha, gdzie oczekiwał na nich list od komodora Williama Bainbridge'a, który wraz ze swym okrętem, jak niosła wieść, miał przebywać w okolicy Bahii. Kapitan Porter ruszył w kierunku Bahii, gdzie pozostawał do 12 stycznia 1813 roku, zajmując w tym czasie jedynie niewielki szkuner Elizabeth. Zapasy wody i żywności znów były na wyczerpaniu, a nad załogą zawisło widmo szkorbutu. Wobec zaistniałej sytuacji, kapitan mimo iż nie udało mu się natknąć na okręt komodora Bainbridge'a, zdecydował się wejść do portu St. Catherines. Po dotarciu na miejsce okazało się jednak, że poza rumem i mąką mieszkańcy mieli niewiele do zaoferowania. Porter zdobył jednak cenne wieści. Dowiedział się o starciu *USS Constitution* pod nowym dowódcą Williamem Bainbridg'em z *HMS Java*, zakończonym spektakularnym zwycięstwem amerykańskiego okrętu, a także o zajęciu *USS Hornet* przez Brytyjczyków.[51] Nieco wcześniej niż przekroczenie równika przez *USS Essex* nastąpiło rozdzielenie z *USS Nautilius*, który 12 grudnia 1812 roku, został zajęty przez brytyjskie okręt *HMS Belvidera* po trwającej przez ponad 3 godziny pogoni.[52] Jednak o tym zdarzeniu załoga Essex miała dowiedzieć się dopiero znacznie później. 22 marca 1813 roku *USS Essex* dotarł w okolice Valparaiso, gdzie kapitan Porter spotkał się z

[50] O ceremoniach związanych z przekroczeniem równika, zob. szerzej: R.W. Connell, W.P. Mack, *Naval Cremonies, Customs and Traditions*, Annapolis 2004, s. 74 – 82.
[51] Letter from Captain David Porter to Commodore William Bainbrdige (23 III 1813), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary History*, ed. W.S. Dudley, t. II, Washington 1992, s. 688.
[52] Letter from Lieutenant William B. Finch to Secretary of the Navy Jones (13 II 1813), [w:] *Tamże*, s. 684.

przedstawicielami władz, w tym z gubernatorem kolonii. Kiedy następnego dnia amerykański okręt wychodził z portu żegnał go rozentuzjazmowany tłum krzyczący: „Bravo, Vive Le Americanos". W podziękowaniu kapitan Porter rozkazał oddać salut, co zostało powitane kolejnym wybuchem entuzjazmu.[53] W chilijskim porcie załoga *USS Essex,* w ciągu zaledwie 6 dni uzupełniła zapasy drewna, wody i żywności. Prezydent i Junta, zaoferowali kapitanowi Porterowi wszelką pomoc i zobowiązali się do dozgonnej przyjaźni, deklarowali również swój podziw dla amerykańskich ideałów.[54] Trudno stwierdzić czy deklaracja rządu była odpowiedzią na deklarację dowódcy *USS Essex* czy też ją poprzedziła. Warto jednak dodać, że amerykański dowódca zażądał zwrotu wszelkich dóbr, które będąc własnością obywateli Stanów Zjednoczonych, a poddanych konfiskacie na mocy decyzji Court of Lima, bądź ich równowartości. W przeciwnym wypadku kapitan deklarował, że każda jednostka płynąca pod hiszpańską banderą w tym 6 największych krążowników należących do władz w Limie, stanie się celem jego okrętu.[55] Trudno stwierdzić na ile kapitan Porter zdawał sobie sprawę z sytuacji panującej w ówczesnej Hiszpanii, jak również jak oceniał szanse na to, że jego ewentualne wystąpienie przeciw rządowi w Valparaiso mogłoby spowodować przyłączenie się Hiszpanii do wojny po stronie Brytjczyków. Na Półwyspie Iberysjskim w 1813 roku już niemal całkowicie wyzwolonym spod władzy Napoleona zaniedbywano sprawy kolonii, starając się na nowo uregulować kwestie związane z funkcjonowaniem państwa. Po okresie panowania Józefa Bonaparte i przeczepieniu na grunt hiszpański części idei rewolucji francuskiej, prosty powrót do stanu sprzed zmian nie był możliwy. Wyrazem tego było chociażby zdelegalizowanie inkwizycji przez Kortezy z 1813 roku, co jeszcze kilka lat wcześniej trudno było sobie wyobrazić. Początek XIX wieku był początkiem końca hiszpańskiego panowania w Ameryce Południowej. Ruchy niepodległościowe silnie wspierane przez Brytyjczyków, szczególnie w okresach gdy Hiszpania oficjalnie pozostawała sojusznikiem Napoleońskiej Francji, przybierały na sile. 25 maja 1810 roku wicekról w Buenos Aires zrzekł się władzy przekazując ją w ręce junty wojskowej pod wodzą Belgrano. W kilka miesięcy później do podobnego przewrotu doszło w Meksyku.[56] Jako, że pierwszym krajem z obu Ameryk, który zrzucił z siebie jarzmo zależności od Metropolii były Stany Zjednoczone, trudno dziwić się wybuchom radości w chilijskim porcie, w chwili gdy

[53] Journal of Midshipman William W. Feltus (22 II 1813), [w:] *Tamże*, s. 688.
[54] Letter from Captain David Porter to Commodore William Bainbrdige (23 III 1813), [w:] *Tamże*, s. 688.
[55] Letter from Unidentyfied Agent to Messers Watson and Brown (III 1813), [w:] *Tamże,* s. 690.
[56] M. Tuñón de Lara, Rewolucja Liberalna Epoka Współczesna [w:] *Historia Hiszpanii*, red. M. Tuñón de Lara, J. Valdeon Baruque, A. Dominguez Ortiz, tł. Sz. Jędrusiak, Kraków 2007, s. 396 – 397.

zawitał do niego, czy też opuszczał go amerykański okręt wojenny. W tym również można było upatrywać niechętnej Amerykanom postawy władz lokalnych, które zapewne upatrywały w nich źródła potencjalnie szkodliwych idei, jednocześnie zaś przedstawicieli państwa pozostającego w stanie wojny z sojuszniczą wobec rządu, który reprezentowali Wielką Brytanią.

Wracając do głównego nurtu narracji. Był koniec marca 1813 roku, a *USS Essex* nadal przebywał w porcie Valparaiso. Przed kapitanem Porterem i jego załogą otwierały się całkowicie nowe możliwości. Korzystając z ograniczonej obecności okrętów brytyjskich na Ocenie Spokojnym, okręt kapitana Portera mógł wyrządzić odczuwalne szkody jednostkom wielorybniczym Wielkiego Albionu, a także niemal bezkarnie „polować" na brytyjskie jednostki handlowe.[57] Perspektywy były więc bardzo obiecujące, choć wobec bezkresu Oceanu wiele zależało od szczęścia. Kapitan Porter zdawał się jednak być przekonany, że Pani Losu Fortuna była po stornie jego i jego ludzi. 26 marca Amerykanie zajęli jednostkę kaperską *Charles*. Jej załoga początkowo ukrywała się pod amerykańską banderą, jednak zmuszona okolicznościami, wciągnęła na masz Union Jack. Kiedy jednak kapitan zajętej jednostki przybył na pokład okazało się, że żadna z bander nie oddawała ich prawdziwej tożsamości, gdyż był to hiszpański okręt kaperski, którego załoga przyznała się do zajęcia kilku amerykańskich jednostek wielorybniczych. [58] Kapitan Porter zdecydował się przerzucić na *Charles,* którego prawdziwa nazwa brzmiała *Nereida*[59]*,* niewielką pryzową załogę i wysłał okręt do wicekróla Peru, z listem w którym żądał wyjaśnień, jak mogło dojść do tego, że hiszpańska jednostka podejmowała wrogie działania wobec amerykańskich statków wielorybniczych, choć oba państwa z formalnego przynajmniej punktu widzenia, znajdowały się w stanie pokoju. Kapitan w charakterystycznym dla siebie stylu wyrażał nadzieję na wyjaśnienie „nieporozumienia", deklarował jednak przy tym, całkowity brak tolerancji dla jednostek pływających z mocy patentu wicekróla i jednocześnie działających na szkodę obywateli Stanów Zjednoczonych.[60] Załoga zajętej jednostki tłumaczyła się, że zaatakowała amerykańskie jednostki wielorybnicze, ponieważ rząd, który reprezentowali uważał się za sojusznika Wielkiej Brytanii. W odpowiedzi na tę deklarację kapitan nakazał wyrzucić za burtę całe

[57] Letter from Captain David Porter to Commodore William Bainbrdige (23 III 1813), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary …*, t. II, s. 689.
[58] Journal of Midshipman William W. Feltus (25 – 26 III 1813), [w:] *Tamże,*, s. 690.
[59] Letter from Captain David Porter to Secretary of the Navy Hamilton (2 VII 1813), [w:] *Tamże*, s. 697.
[60] Letter from Captain David Porter to Viceroy of Peru Don Fernando de Abascaly y Sousa (26 III 1813), [w:] *Tamże*, s. 692.

uzbrojenie zajętej jednostki, posyłając nieuzbrojoną jednostkę do Wicekróla Peru[61], jak to powyżej opisano.

W celu zwiększenia swoich szans w polowaniu na jednostki brytyjskie, kapitan Porter rozkazał przemalować okręt, tak by upodobnić go do amerykańskich jednostek wielorybniczych.[62] 24 kwietnia *USS Essex* dotarł w okolice wyspy Ambermerle, jednej z wysp Archipelagu Galapagos. Załoga zachwycała się egzotycznymi zwierzętami, a na pokładzie okrętu swoje miejsce znalazły iguana i zielone żółwie. Te drugie zwierzęta zabrano głównie w celach kulinarnych, a kapitan zadowolony z dotychczasowego postępowania swojej załogi, zezwolił na zejście na ląd i małą uroczystość. 29 kwietnia Amerykanom udało się zająć brytyjski statek *Montezuma* płynący z ładunkiem tranu, dwie towarzyszące mu jednostki zdołały zbiec do Zatoki, w której głębokość wody była dla nich najlepszą ochroną. Nie zniechęciło to jednak kapitana Portera, który rozkazał spuścić i obsadzić łodzie i ruszyć w pogoń za zbiegłym wrogiem. Atak nastąpił o 1.30 w dniu 30 kwietnia. Załogi łodzi najpierw ostrzelały chroniące się w Zatoce jednostki, następnie zaś zajęły je poprzez sprawnie przeprowadzony abordaż. Zdobytymi statkami okazały się *Georgeannah* i *Policy*. Załoga tego drugiego przed poddaniem się zdołała wyrzucić za burtę 200 beczek ze swego ładunku.[63] Akcją dowodzili porucznik Downes[64] i porucznik Wilmer, a jedną z mniejszych podeskadr powierzono pieczy Midshipmana Daviada Faragouth (Portera). Z relacji wydarzenia pióra kapitana *USS Essex*, można się było dowiedzieć, że załogi ukrywających się jednostek nie dały się zaskoczyć. Kiedy Amerykanie się zbliżyli, otworzono ogień z dział, aby ich zniechęcić, załogi łodzi były jednak zbyt zdeterminowane by wykonać powierzoną im misję, żeby zrezygnować. Kapitan podkreślił, że obie jednostki dysponowały w sumie siłą 16 dział i 55 ludźmi załogi, a mimo to poddali się Amerykanom. Porter zaznaczał w sposób nie pozbawiony złośliwości, że albo „Brytole", nauczyli się szanować odwagę ludzi U.S. Navy, albo też sami nie byli tak odważni za jakich chcieliby uchodzić.[65] Kapitan zdawał się nie zauważać, że mieli do czynienia nie z regularnymi jednostkami Royal Navy, czy nawet kaperskimi, ale z wielorybnikami. Brak danych, aby ocenić jakimi umiejętnościami dysponowali kanonierzy obsługujący działa, trudno jednak mieć o nich wysokie mniemanie, jeżeli

[61] Letter from Captain David Porter to Secretary of the Navy Hamilton (2 VII 1813), [w:] *Tamże*, s. 698.
[62] Journal of Midshipman William W. Feltus (31 III 1813), [w:] *Tamże*, s. 694.
[63] Journal of Midshipman William W. Feltus (24, 29, 30 IV 1813), [w:] *Tamże*, s. 694 – 695.
[64] Pierwszy officer z jednostki wielorybniczej wcielony na własną prośbę do załogi USS Essex.
[65] Letter from Captain David Porter to Secretary of the Navy Hamilton (2 VII 1813), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary …*, t. II, s. 696.

mając do dyspozycji 16 dział i przewagę liczebną nie zdołali zatrzymać atakujących. Amerykanie w starciu mieli więc wiele szczęścia, Fortuna rzeczywiście zadawała się do nich uśmiechać i tym razem mogli świętować zdobycie aż 3 pryzów na przestrzeni zaledwie kilku godzin.

Dowodzenie nad *Georgeannah*, po wcieleniu go rozkazem polowym do U.S. Navy, przekazano p.o.porucznika Downes. Pryz, wkrótce oddzielił się od macierzystej jednostki, a kiedy spotkał się z nią ponownie w końcu czerwca 1813 roku, jego dowódca mógł poszczycić się zajęciem 3 brytyjskich jednostek wielorybniczych: *Rose, Hector* i *Catharine*.[66] Po powrocie z obfitującego w pryzy rejsu *Georheannah* (*Georgiane* wg. Portera) został przemianowany na *USS Essex Junior*, dowodzenie nad nim powierzono Midshimanowi Daskiell, awansowanemu na p.o. nawigatora. Inny zaś ze zdobytych w okresie do 24 czerwca – *Greenwich*, został uczyniony transportowcem eskadry i przeniesiono na niego cały zabrany z pryzów sprzęt, uzbrojenie i zapasy, których zamagazynowanie na pozostałych dwóch okrętach nie było możliwe. Powiększenie eskadry pociągnęło za sobą szereg awansów, o których potwierdzenie przez Departament Marynarki kapitan Porter wnioskował w liście z 2 lipca 1813 roku. Mimo iż *Essex* przebywał w morzu już od 8 miesięcy, na pokładzie nie odnotowano żadnego przypadku szkorbutu, a załoga cieszyła się nadzwyczaj dobrym zdrowiem. Jedyne przypadki zgonów, jakie odnotowano od czasu gdy USS Essex opuścił Stany Zjednoczone, były związane bądź z podeszłym wiekiem zmarłych, bądź też wypadkami czy też atakami chorób tj. zapalanie wyrostka robaczkowego czy zapalenie wątroby, których metody leczenia nie były wówczas znane. Kapitan był również zadowolony z dotychczasowych efektów swojej wyprawy, gdyż jak szacował udało mu się zająć jednostki, których wartość szacował na 2 mln dolarów. Cios zadany Brytyjczykom mógł więc zostać uznany za odczuwalny.[67] Przekonanie kapitana Portera okazało się słuszne. Z Londynu wysłano do Rio de Janeiro eskadrę pod dowództwem kapitana Hillyara, której zadaniem miało być zlokalizowanie i zniszczenie *USS Essex*. Ostatecznie składała się ona z 4 jednostek: *HMS Isaac Todd, HMS Phoebe, HMS Cherub* i *HMS Racoon* i około połowy czerwca dotarła na atlantyckie wybrzeże Ameryki Południowej. Wkrótce potem eskadra miała udać się na zachodnie wybrzeże Ameryki Południowej i tam rozpocząć „polowanie", a także w miarę możliwości

[66] Journal of Midshipman William W. Feltus (25 VI 1813), [w:] *Tamże,*, s. 695.
[67] Letter from Captain David Porter to Secretary of the Navy Hamilton (2 VII 1813), [w:] *Tamże,* s. 698 – 699.

zapewnić ochronę brytyjskim statkom wielorybniczym.[68] Dzięki współpracy hiszpańskiej administracji kolonialnej, dowódca eskadry kapitan James Hillyar, już na początku lipca 1813 roku miał pełny obraz dotychczasowych poczynań *USS Essex*, włącznie z informacją o portach, które odwiedzili Amerykanie oraz o ich długim pobycie w Valparaiso na przełomie marca i kwietnia.[69]

Nadszedł październik 1813, *USS Essex* pływał wokół wysepek Oceanu Spokojnego, których zatoki kapitan Porter uznawał za bezpieczniejsze niż porty w hiszpańskich koloniach. Z punktu widzenia okrętowego Intendenta, wymiana handlowa z Indianami była znacznie korzystniejsza niż ta prowadzona z hiszpańskimi kupcami. W dzienniku Midshipmana Feltusa zachowały się opisy takich transakcji. Tubylcy za walutę w postaci starych żelaznych obręczy lub złomu czy bezwartościowych bibelotów, dostarczali wszystkiego czego załoga potrzebowała, w tym tak ważnych w zapobieganiu szkorbutowi, warzyw i owoców. 25 października amerykański okręt wszedł do Zatoki Post Anna Maria, w której pozostał przez kilka kolejnych dni. Załoga zeszła na ląd i nawiązała porozumienie z żyjącymi blisko brzegu Indianami, przez co została wmieszana w wewnętrzny konflikt dwóch żyjących na wyspie plemion. Złożyło się bowiem, że Indianie żyjący bliżej brzegu pozostawali w konflikcie ze swymi pobratymcami żyjącymi w głębi wyspy, zwanymi Happas bądź Plemieniem Górskim. Kapitan Porter wystąpił w obronie swoich sojuszników i nakazał ostrzelać nadpływające łodzie Indian Happas, którzy niezwłocznie zawrócili.[70]

Pobyt *USS Essex* w Archipelagu Galapagos, pozwolił załodze zapoznać się z kulturą ludów tam żyjących. Młodego chłopca jakim był wówczas William Feltus fascynowały „stroje" Indian złożone jedynie z przepaski biodrowej w przypadku mężczyzn i cienkiego skrawka tkanego lokalnie materiału w przypadku kobiet. Indianie nie cenili złota czy kamieni szlachetnych, a swoje ozdoby wykonywali z żelaza i kości wielorybów. Tatuowali swoje ciała, co szczególnie nie dziwiło marynarzy, spośród których wielu ozdabiało swe ciała w podobny sposób. Indian fascynowała broń palna, Feltus był jednak również pod wrażeniem sprawności z jaką nowi sojusznicy posługiwali się włóczniami, choć

[68] Letter from Rear Admiral Manley Dixon to First Secretary of the Admiralty John W. Croker (21 VI 1813), [w:] *Tamże*, s. 711 – 712.
[69] Letter from Rear Admiral Manley Dixon to Captain James Hillyar (1 VII 1813), [w:] *Tamże*, s. 713.
[70] Journal of Midshipman William W. Feltus (24 – 27 X 1813), [w:] *Tamże*, s. 703.

obrzydzeniem napawał go fakt konsumpcji ciał pokonanych wrogów.[71] Swoich własnych zmarłych Indianie z plaży chowali w niewielkich domkach, w których ciała pozostawały aż nie rozłożyły się całkowicie. Wtedy zabierano i oczyszczano kości i wieszano je formie ozdób o silnych właściwościach magicznych w domach.[72]

Dla przebywającej niemal okrągły rok w morzu załogi krótki pobyt na wyspie był długo wyczekiwaną okazją do odpoczynku, a co zapewne najbardziej im się podobało, mogli korzystać z uroków życia i nie stracić przy okazji półrocznego żołdu. Kapitan mimo pozorów beztroski zachował najwyższe środki ostrożności. Na ląd jednocześnie mogła schodzić tylko 1 wachta, czyli około ¼ obsady. Pozostali nocowali i pełnili w tym czasie służbę na okręcie.[73] 29 października ośmieleni Indianie Górscy znów zaatakowali obrzucając zrobiony z żagli namiot na brzegu kamieniami. Nie mogli w ten sposób szczególnie zaszkodzić uzbrojonej w muszkiety załodze *USS Essex*, mogli natomiast uszkodzić żagle, stąd też kapitan Porter wybrał 50 ludzi i posłał ich pod dowództwem porucznika Gamble z Marines w górę wzgórza. O 16.00 następnego dnia oddział Gamble'a powrócił prowadząc ze sobą pojmanych Indian Happas oraz 5 zabitych, których ciała pochowano wieczorem tego samego dnia. Ekspedycja przyniosła oczekiwane skutki, gdyż 1 listopada wczesnym rankiem grupa przedstawicieli Górskiego Plemienia zeszła na plażę niosąc dary w postaci owoców, co można było interpretować jeżeli nie jako propozycję pokojową to przynajmniej rozejmu.[74]

14 listopada sielankę na wyspie przerwało pojawienie się na horyzoncie żagla, który wedle wszelkiego prawdopodobieństwa mógł być wrogim okrętem. W pogoń za nim kapitan Porter posłał *USS Essex Junior,* którego załogę wzmocniono marynarzami z *USS Essex*. 16 listopada *Essex Junior* powrócił prowadząc za sobą pryz. Tymczasem kapitan Porter umacniał swoje panowanie na wyspie. Wzniesiona została konstrukcja, którą dumnie nazwano fortem, a która w rzeczywistości była kilkoma beczkami wypełnionymi piaskiem, na których ustawiono 4 działa.[75] „Fort" mógł okazać się potrzebny znacznie szybciej niż kapitan Porter zakładał, gdyż brytyjscy jeńcy zawiązali spisek w celu przejęcia *Essex Junior*, szczęśliwie jednak sprzysiężenie zostało wykryte, a 18 listopada prowodyrów przykładnie ukarano, pozostałych zaś jeńców zakuto w kajdany, co znacząco ograniczyło

[71] Journal of Midshipman William W. Feltus (27 X 1813), [w:] *Tamże*, s. 703.
[72] Journal of Midshipman William W. Feltus (12 XI 1813), [w:] *Tamże*, s. 704.
[73] Journal of Midshipman William W. Feltus (28 X 1813), [w:] *Tamże*, s. 703.
[74] Journal of Midshipman William W. Feltus (29 X – 2 XI 1813), [w:] *Tamże*, s. 704.
[75]Journal of Midshipman William W. Feltus (12 – 18 XI 1813), [w:] *Tamże*, s. 706.

im możliwość wcielenia w czyn marzeń o wolności. 19 listopada „fort" liczący już 14 dział został ukończony, a kapitan Porter w uroczystym akcie przejął wyspę na własność Stanów Zjednoczonych nadając jej nazwę Madison's Isle. Nazwisko prezydenta Stanów Zjednoczonych miały nosić także „fort" oraz wioska i jedynie Zatokę nazwano Massachussets Bay.[76] Nowa nazwa miała zastąpić zarówno tę, którą nadali swemu skrawkowi lądu krajowcy – Nooahevah, jak i miano nadane wyspie przez jej odkrycę, pod którą znał ją cały ówczesny świat – Sir Henry Martin's Island. Założona na wyspie osada Madison nie imponowała wielkością. W chwili założenia składało się na nią: 6 chat, zwanych w deklaracji przejęcia „wygodnymi domami", warsztatu, w którym wytwarzano liny, piekarni i umocnień, w skład, których wchodził Fort Madison. Zajmując wyspę kapitan Porter, zobowiązał się w imieniu Stanów Zjednoczonych zapewnić bezpieczeństwo jej mieszkańcom, co dotyczyło zasadniczo zaangażowania się w obronę zaprzyjaźnionego plemienia przed plemieniem zamieszkującym Góry. Deklaracja szczegółowo wyliczała kilkanaście plemion zamieszkujących wyspę (podział na plemiona wybrzeża i gór okazał się być nadmiernym uproszczeniem), które zobowiązywały się nie zaopatrywać ani nie dopuszczać do wyspy poddanych brytyjskich, do czasu zawarcia pokoju między Stanami Zjednoczonymi a Wielką Brytanią. W celu potwierdzenia Amerykańskich roszczeń do wyspy, zamknięta w butelce kopia deklaracji kapitana Portera została zakopana pod masztem flagowym Fort Madison.[77]

Pod koniec listopada Indianie z Gór znów zaczęli dopuszczać się wrogich aktów wobec skupionych na plaży Amerykanów. Tym razem kapitan Porter zareagował bardziej stanowczo. Osobiście poprowadził w góry oddział złożony ze 155 ludzi, który spalił chaty Indian, ponosząc przy tym niewielkie straty w postaci 3 lekko rannych marynarzy. 4 grudnia przedstawiciele górskiego plemienia ponownie zeszli na brzeg swoją wolę zawarcia pokoju manifestując kilkoma okazałymi wieprzami, które przekazano amerykańskiej załodze.[78]

Tymczasem w grudniu 1813 roku brytyjskie jednostki przeprawiły się na Zachodnie wybrzeże Ameryki Południowej i rozpoczynało się polowanie na *USS Essex*. *HMS Racoon* powrócił na rzekę Columbia, stąd eskadra złożona była jedynie *HMS Phoebe*

[76] Journal of Midshipman William W. Feltus (19 XI – 12 XII 1813), [w:] *Tamże,*s. 706.
[77] Declaration of Captain David Porter (19 XI 1813), [w:] *Tamże*, s. 707, 709.
[78] Journal of Midshipman William W. Feltus (19 XI – 12 XII 1813), [w:] *Tamże,* s. 706.

i *HMS Cherub*.[79] Kiedy informacje o obecności brytyjskich okrętów dotarły do kapitana Portera wystosował on memorandum do załogi *USS Essex Junior*, będące planem, w którym w opinii kapitana przewidziane zostały wszelkie możliwe scenariusze zdarzeń. Zgodnie z jego założeniami, jeżeliby *USS Essex* natknął się na wszystkie trzy brytyjskie okręty (*USS Phoebe, USS Racoon* i *USS Cherub*), Porter ze względu na miażdżącą przewagę wroga dążyłby do wycofania się bez wchodzenia w starcie, Essex Junior zaś miał ratować się ucieczką, gdy tylko wrogie żagle zostałyby dostrzeżone. W przypadku spotkania Phoebe wraz z 1 slupem, załoga *USS Essex Junior* miała ściągnąć na siebie uwagę slupa i odciągnąć go tak daleko na zawietrzną od fregaty, jak to tylko było możliwe, w czasie gdy kapitan Porter i jego załoga związaliby *Phoebe* walką. Gdyby zaś oba amerykańskie okręty napotkały pojedynczą brytyjską (fregatę) *USS Essex* podszedł by na jej zawietrznej ustawiając się w pozycji do oddania salwy burtowej, podczas gdy zadaniem *Essex Junior* byłoby odwracać uwagę jej załogi, utrzymując się jednocześnie poza zasięgiem wrogich dział. Załoga Młodszego kapitana Johna Downesa[80] miał włączyć się do walki jedyni w sytuacji, gdyby szala zwycięstwa zaczęła zdecydowanie przechylać się na stronę Brytyjczyków. Jeżeli doszłoby do sytuacji, że *USS Essex* natrafiłby na Phoebe znajdując się na jej nawietrznej, Porter zamierzał dążyć do wejścia na jej nawietrzną stronę dziobu i wejść w starcie. W sytuacji gdyby *HMS Phoebe* ukrywał się pod hiszpańską banderą, dowódca *USS Essex Junior* miał zastosować podobny fortel wciągając na maszt brytyjską banderę i tak długo jak tylko było to możliwe ukrywać swoją prawdziwą tożsamość, podczas gdy *USS Essex* wciągnąłby *Phoebe* w stracie.[81] Jednocześnie z planowaniem taktyki na wypadek napotkania któregoś z brytyjskich okrętów kapitan Porter zarządził codzienne ćwiczenia w obsłudze dział, posługiwaniu się bronią oraz walce w ścisku. Załoga *Essex* od ponad roku pływając ze sobą miała czas zżyć się oraz co ważne nauczyć współpracować. Jak wspominał midshipman David D. Farragouth, adoptowany syn kapitana Portera, konikiem marynarzy z *Essex* był abordaż. Przy ćwiczeniach tej formy walki każdy członek załogi wiedział gdzie powinien się znaleźć i co robić. I wszystko

[79] Letter from Commander William Black to Fisrt Secretary of the Admiralty John W. Croker (15 XII 1813), [w:] *Tamże*, s. 714.
[80] John Downes został awansowany do stopnia młodszego kapitana, tym samym rozkazem polowym, który wcielał USS Essex Juionr do U.S. Navy.
[81] Letter from Captain David Porter to Master Commandant John Downes (10 I 1814), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary History*, ed. M.J. Crawford, t. III, Washington 2002, s. 711.

działo się niezwykle szybko i tak płynnie, jakby żaden załogant nic innego w życiu nie robił.[82]

8 lutego 1814 roku *HMS Phoebe* i *HMS Cherub* zawinęły do Zatoki Valparaiso, gdzie oczom ich załóg ukazał się stojący na kotwicy *USS Essex*[83]. Nie chcąc atakować wroga na przynajmniej pozornie neutralnych wodach[84], brytyjskie okręty zakotwiczyły i rozpoczęły proces uzupełniania wody. Oddano również przepisowy salut z 15 dział Gubernatorowi i oczekiwano na wieści z lądu.[85] Dowodzący *HMS Phoebe* widząc, że wraz *USS Essex* w poracie kotwiczyły zajęte przez Amerykanów brytyjskie jednostki, wystosował oficjalny protest go Gubernatora żądając wyjaśnienia, dlaczego legalny przedstawiciel neutralnego państwa dopuścił do zajmowania[86] jednostek brytyjskich w obrębie jego wód terytorialnych. Kapitana Hillyara drażnił powiewający na maszcie amerykańskiego okrętu proporzec z napisem „Prawa żeglarzy i wolny handel", który w jego ocenie działał demoralizująco na marynarzy. W odpowiedzi wiec rozkazał wywiesić swój własny z wyhaftowanym napisem „Bóg i ich kraj, najważniejszym prawem żeglarzy, zdrajcy występują przeciw obu"[87]. W reakcji na to załoga *Essex* miała obsadzić takielunek i dać trzy wiwaty.[88] Kapitan David Porter uzupełnił relację brytyjskiego kapitana o opis zdarzenia, do którego miało dojść wkrótce po przybyciu *Essex* do portu. Kapitan Hillyar miał nakazać przejść wówczas swemu okrętowi tuż przy burcie amerykańskie jednostki i zagadnąć jej kapitana o zdrowie, podczas gdy wszystko miało wskazywać na oczywisty zamiar Hillyara, jakim miało być przeprowadzenie abordażu. Kiedy jednak Porter odpowiedział agresywnie, obiecując walkę do ostatniego człowieka, Brytyjczyk miał stanowczo oświadczyć, że nigdy nie było jego zamiarem atakowanie amerykańskiego okrętu (na neutralnych wodach). W swojej własnej ocenie kapitan Porter mając wówczas

82 David Farragouth „Same Reminiscences of Early Life", [w:] *Tamże*, s. 748.
83 Prawdopodobnie kapitan Porter opuścił archipelag wysp Galapagos wkrótce po otrzymaniu wieści o przybyciu brytyjskich okrętów na chilijskie wybrzeże. Na podstawie dostępnych źródeł można było wnioskować, że nastąpiło to w II połowie stycznia 1814 roku, por. F. D. Robotti, J. Vescovi, *The USS Essex and the Birth of the American Navy*, Holbrook 1999, s. 215 – 221.
84 Wielka Brytania pozostawała w stosunkach sojuszniczych z hiszpańskim rządem najpierw przebywającym na wygnaniu, później zaś przywróconym do władzy dzięki działaniu Wellingtona. Mimo iż formalnie Hiszpania nie była zaangażowana w konflikt ze Stanami Zjednoczonymi, administracja kolonialna bardziej skłonna była sprzyjać pierwszej morskiej potędze świata niż istniejącemu mniej niż pół wieku państwu, zob. szerzej: B. Hughes, *In Pursuit of the Essex. A tale of a Heroism and Hubris In the War of 1812*, Barnsley 2016, s. 150 – 155.
85 Log Book of H.M. Frigate Phoebe (8 II 1814), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary …*, t. III, s. 712.
86 W oryginale: "Sailors right and free trade"
87 W oryginale: „God and their Country, sailors Best rights, traitors offended both"
88 Letter from Captain James Hillyar to First Scretary of the Admiralty John W. Croker (28 II 1814), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary …*, t. III, s. 714.

brytyjski okręt odsłonięty dla salwy burtowej, z *USS Essex Junior* gotowym do ataku na jego rufie, mógł zniszczyć go (*Pheobe*) w ciągu zaledwie 15 minut, uszanował jednak neutralne wody i nie zdecydował się na atak".[89]

Rozpoczęła się wojna psychologiczna obliczona na sprowokowanie przeciwnika by zaatakował jako pierwszy i tym samym pogwałcił neutralność wód, na których znajdowały się oba okręty. Kiedy więc załoga *USS Essex* wiwatował skryta wśród takielunku, kapitan Hillyar kazał również dać trzy wiwaty i odśpiewać „God save the King". Nim wybrzmiały ostanie słowa brytyjskiego hymnu, z *Essex* opuszczono łodzie, w których marynarze wiwatowali trzymając małe chorągiewki z napisami „Synowie handlu", „wolny handel" i tym podobnymi. I jak donosił z dumą Admiralicji kapitan Hillyar: *choć Amerykanie lżyli moich ludzi najgorszymi słowy, było to znoszone z cierpliwością przez załogi obu okrętów Jego Królewskiej Mości i dało wielką to satysfakcję kapitanowi Tuckerowi (dowódca HMS Cherub) i mnie.*[90] Nie był to jedyny powód do radości brytyjskiego kapitana. Do służby na *Phoebe* zgłosili się bowiem marynarze z niewielkiego statku *Emily*, którzy obawiając się podzielić los wielu brytyjskich statków handlowych, woleli w chwili amerykańskiego ataku walczyć w obronie bandery Jego Królewskiej Wysokości, niż bezbronnymi trwać na atakowanym statku handlowym.[91] Choć nie można wykluczyć, że marynarze z *Emily* rzeczywiście dobrowolnie zaciągnęli się na okręt wojenny, to w mojej ocenie bardziej prawdopodobny był scenariusz zgodnie, w którym ludzi ze statku handlowego, szczególnie jeżeli nie był własnością żadnej z Kompanii Handlowych, przymusowo wcielono do Royal Navy, jak to czyniono wielokrotnie w podobnych sytuacjach. Bez względu jednak na to jak pozyskani zostali marynarze, stanowili istotne wsparcie dla załogi okrętu Jego Królewskiej Wysokości Phoebe, szczególnie, że kapitan Hillyar spodziewał się rychłego starcia. Tymczasem w okresie od 14 do 28 lutego *USS Essex* kilkukrotnie podejmował próbę opuszczenia portu w Valparaiso, a około 26 dnia tego miesiąca, kiedy gwałtowana wichura, a następnie cisza morska rozdzieliły brytyjskie okręty, wydawało się, że

89 Letter from Captain David Porter to Secretary of the Navy Jones (13 VII 1814), [w:] *Tamże,*, s. 715.
[90] Letter from Captain James Hillyar to First Secretary of the Admiralty John W. Croker (28 II 1814), [w:] *Tamże*, s. 714.
[91] Letter from Captain James Hillyar to First Secretary of the Admiralty John W. Croker (28 II 1814), [w:] *Tamże*, s. 714.

Amerykanie zamiarowali zaatakować osamotnioną *Phoebe*, jednak nim się zdecydowali, wiatr powiał ponownie i *Cherub* powrócił na swe uprzednie kotwicowisko. [92]

W tym czasie obaj kapitanowie Hillyar i Porter spotkali się w porcie Valpariso, gdzie Brytyjczyk próbował wynegocjować zwolnienie jeńców, pojmanych przez załogę *USS Essex*. Kapitan Porter nie chcąc dodatkowo wzmacniać swego przeciwnika, zgodził się jedynie odesłać ich na ląd, zaprzysiężonych na słowo honoru, że nie wystąpią zbrojnie przeciw Stanom Zjednoczonym do czasu, gdy nie zostaną regularnie wymienieni. W czasie podróży na lad brytyjski dowódca miał sposobność by przyjrzeć się uzbrojeniu *Essex* i ocenić swoje szanse w starciu z nim. Posłuchał również plotek, zgodnie z którymi, jeżeli amerykańskiemu okrętowi udałoby się opuścić Zatokę Valparaiso, jego kapitan zamierzał wpłynąć na rzekę Plate i stamtąd wyruszyć w drogę powrotną do Stanów Zjednoczonych.[93]

25 lutego między 16.00 a 17.00 załoga *USS Essex* otrzymała rozkaz podłożenia ognia na statku *Hector*, jednym z niedawno zajętych brytyjskich pryzów. Brytyjczycy potraktowali to zdarzenie jako afront i pogwałcenie wód neutralnych i uznali za stosowne złożyć kolejny oficjalny protest na ręce Gubernatora. Hiszpański urzędnik, dyplomatycznie rozgrywając obie strony konfliktu, pragnąc za wszelką cenę zachować pozory neutralności, zdecydował się wyrazić oburzenie oraz zaskoczenie, szczególnie, że protestowała również społeczność brytyjskich obywateli, których kapitał miał znacznie dla prawidłowego funkcjonowania miasta. Brytyjscy obywatele w osobach George'a Cooda, Jamesa Whittakera, Andrew Caromptona, Jamesa Denta oraz Andrew Blesta napisali również do kapitana Haillyara, przekazując mu wieści, że *USS Essex* zamierzał wkrótce podjąć kolejną próbę opuszczenia portu w Valparaiso i że obowiązkiem kapitana *HMS Phoebe* było ukaranie bezczelności i pogwałcenia wód neutralnych, której dopuścili się Amerykanie paląc brytyjską własność za jaką uznawali zdobyty przez amerykańską załogę statek *Hector*.[94] 27 lutego wciągnąwszy na maszt Proporzec „God and our country …" załoga *HMS Phoebe* pozwoliła sobie na chwilę nieuwagi i w tym czasie odległość dzieląca fregatę od *HMS Cherub* zwiększyła się do 2,5 mili. Kapitan Porter wykorzystał tę sposobność by podjąć próbę ataku na brytyjski okręt. Przy tej okazji na jednym z masztów *USS Essex* pojawił się proporzec z nowym napisem będącym odpowiedzią wprost na wciągnięty na

[92] Letter from Captain James Hillyar to First Secretary of the Admiralty John W. Croker (28 II 1814), [w:] *Tamże*, s. 714.
[93] Letter from Captain James Hillyar to First Secretary of the Admiralty John W. Croker (28 II 1814), [w:] *Tamże*, s. 715.
[94] Letter from British Citizens to Captain James Hillyar (25 II 1814), [w:] *Tamże*, s. 717.

maszt przez załogę Jego Królewskiej Mości: „Bóg, nasz kraj i Wolność – Tyrani wysterują przeciw wszystkim”[95]. Kiedy nowy „sztandar” załopotał na wietrze, załoga *USS Essex* wystrzeliła na nawietrzną i ruszyła ku wrogowi. Załoga *Phoebe* nie przyjęła wyzwania i brytyjski okręt rozpoczął ucieczkę. Kapitan Porter chcąc zmusić ich do podjęcia walki rozkazał wystrzelić dwa razy przed dziób „Brytyjczyka”, nie przyniosło to jednak zamierzonego efektu. Kontynuowano pogoń do chwili gdy kapitan uznał dalsze podążanie za brytyjską jednostką za zbyt niebezpieczne. [96] Kolejny już raz rozstrzygnięcie było blisko, jednak do decydującego starcia nie doszło. Amerykańskie źródła oraz wielu historyków w kolejnych latach zajmujących się dziejami *USS Essex* przypisywało brak chęci do wejścia w równe stracie z amerykańskim okrętem tchórzostwu kapitana Hillyara. Ralph D. Paine słusznie jednak zwrócił uwagę, że brytyjski dowódca opuszczając angielskie wybrzeża otrzymał bardzo prosty i stanowczy rozkaz – miał zniszczyć lub unieszkodliwić *USS Essex* przy najmniejszych możliwych stratach. Epicki pojedynek dwóch równych siłą okrętów, z którego każdy z nich z równą dozą prawdopodobieństwa mógł wyjść zwycięsko, nie korespondował żadną miarą z wyżej wspomnianymi instrukcjami.[97]

Kolejne dni lutego i początek marca upłynął obu załogom na wzajemnych prowokacjach oraz próbie wykorzystania nieuwagi przeciwnika by wciągnąć go w starcie poza wodami neutralnymi. 9 marca załoga *USS Essex* wystosowała do załogi *HMS Phoebe* wyzwanie zaczynające się od słów: *Synowie wolności i handlu na pokładzie okrętu Essex, których mottem jest ‘Free Trade and Sailor’s Rights’, składają pozdrowienie swym braciom żeglarzom na pokładzie okrętu, którego motto zbyt nieciekawym jest by je wspominać (...) Odeślijcie Cherub i posmakujcie naszych dział, będziemy walczyć, a potem uściśniemy swe ręce niczym bracia.*[98] W dalszej części wyzwania amerykańscy marynarze zachęcali swych brytyjskich kolegów by porzucili szeregi ciemiężycieli, w które zostali siłą wepchnięci[99] i przeszli na służbę prawdziwie wolnego narodu.[100] Brytyjczycy opowiedzieli

[95] W oryginale: „God, our country and Liberty – Trytan’s offened them”
[96] Statement of the Officers of Essex, “Nile’s Weekly Register”, 20 VIII 1814, [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary …*, t. III, s. 723.
[97] R.D. Paine, *The Fight For A Free Sea. A Chronicle of War of 1812*, Toronto – New York 1920, s. 160.
[98] From The Crew of Essex to the Crew of Phoebe (9I III 1814“Nile’s Weekly register 20 VIII 1814.
[99] Stwierdzenie to odnosiło się do działalności Press gangów czyli specjalnych oddziałów funkcjonujących w szeregach Royal Navy, których zasadniem było przymusowe wcielanie marynarzy w służby w Królewskiej Marynarce Wojennej, zob. szerzej: J. Ross Dancy, *The Myth of the Press Gang: Volunteers, Impressment and the Naval Manpower Problem in the Late Eighteenth Century*, Woodbridge – New York 2015.
[100] From The Crew of Essex to the Crew of Phoebe (9I III 1814) [w:], *The Naval War of 1812. A Documentary …*, t. III, s. 721.

już następnego dnia nazywając Amerykanów „piewcami fałszywej wolności", „nierobami żerującymi na cudzej krzywdzie" i życząc im, aby spadła na nich *hańba, której nic nie zmaże, wzbudzając niesmak w każdym brytyjskim sercu*[101]. „Dumni synowie Albionu", którzy ponad wszystko mieli cenić i szanować swego kapitana, stwierdzali, że odważnie staną do bitwy jeżeli do niej dojdzie i będą walczyć jak ludzie, którzy nie znają strachu, mając jednocześnie nadzieję, że przeciwnicy uczyniliby to samo.[102] 16 marca impas po raz kolejny został przerwany. Tym razem spowodowało to przybycie na pokład *USS Essex* porucznika Ingrahama z *Phoebe* z listem od jej kapitana. Hillyar chciał dowiedzieć się czy prawdą było, że kapitan Porter nazwał go tchórzem. Dowódca *USS Essex* stwierdził dyplomatycznie, że zważywszy na okoliczności (unikanie przez *Phoebe* starcia jeden na jeden) użycie tego określenia było usprawiedliwione, szczególnie, że to Phoebe miał rzucić wyzwanie. Porucznik Ingraham w odpowiedzi zapewnił, że nie mogło być mowy o wyzwaniu, gdyż wystrzał z działa, który sprowokował załogę amerykańskiego okrętu do działania nastąpił przez przypadek. Kontynuując rozmowę w pełnym galanterii tonie, kapitan Porter zasugerował, że nadszedł najwyższy czas na rzucenie wyzwania i jeżeli to nastąpi nie będzie stronił od jego przyjęcia. Jednak uczciwy pojedynek wymagał uczciwych zasad, co dla Portera oznaczało stracie okręt do okrętu.[103] I znów nastały długie dni wzajemnego wyczekiwania. 28 marca, pod osłoną nocy *USS Essex* podjął próbę opuszczenia zatoki Valparaiso, co jednak nie umknęło uwadze czujnych załóg brytyjskich okrętów. Wiatr silny wiatr. Brytyjski obserwator na oku wkrótce zauważył, że amerykański okręt stracił stęgę masztu głównego i stanął na kotwicy około pół mili od brzegu, prawdopodobnie w celu przeprowadzenia napraw. Brytyjski kapitan rozkazał podążyć za wrogiem, nie odważył się jednak postawić większej ilości żagli. przewidując, że nadmiar płócien na rejach przy szalejącym wichrze, mógł spowodować połamanie masztów, Hillyar mógł jedynie obserwować jak załoga *Essex* podnosiła kotwicę i uszkodzony okręt sunął po falach.[104] Niewielka zatoka, w której ostatecznie rozegrało się stracie nie pozwalała brytyjskiemu dowódcy podjeść wroga od dziobu, bez ryzykowania, że osiadłby na mieliźnie. Stąd też Hillyar nie ryzykując niebezpiecznego manewru, starał się najlepiej jak to było możliwe wykorzystać zajmowaną pozycję i utrzymywać się na

[101] A response a Midshipman of Phoebe to Crew of Essex (10? III 1814)[w:] *The Naval War of 1812. A Documentary …*, t. III, s. 722.
[102] A response a Midshipman of Phoebe to Crew of Essex (10? III 1814), [w:] *Tamże*, s. 722.
[103] Statement of Master Commandant John Downes ("Niles Weekly Register, 20 VIII 1814), [w:] *Tamż*, s. 723.
[104] Log Book of H. M. Frigate Phoebe (28 III 1814), [w:] *Tamże*, s. 724

rufie amerykańskiego okrętu.[105] Gdyby w starciu wzięły udział jedynie *USS Essex* i *HMS Phoebe*, siły obu okrętów można by uznać za wyrównane. W chwili wejścia w stracie na *HMS Phoebe* znajdowały się 53 działa oraz 320 ludzi załogi, zaś na *Essex* 46 dział oraz 255 ludzi. Brytyjski okręt przewyższał więc amerykański pod względem ilości dział, jednak ustępował mu ich kalibrem. 40 ze znajdujących się na *USS Essex* dział stanowiły 32.funtówki, które uzupełniało 6 długich 12.funtówek, podczas gdy na *Phoebe* 30 dział było 18 funtówkami, 16 zaś 32. funtowymi działami, 1 haubica oraz 6 – 3.funtówek umieszczonych na topach. *HMS Phoebe* wspierany był jednak przez 28.działowy *HMS Cherub*, podczas gdy amerykańskiej jednostce towarzyszył wcielony do U.S. Navy pryz *USS Essex Junior*, uzbrojony w 20. dział, z których część znajdowała się na nim w chwili zajęcia, część zaś została przerzucona z innych pryzów.[106]

Mimo złamanego masztu amerykańską jednostkę od brytyjskiej nadal dzieliło około 1 mili i odległość ta nie zmniejszała się. Około godziny 16.10 Phoebe podeszła do *Essex* na odległość połowy strzału z działa i otworzyła ogień. Załoga *Essex* odpowiedziała w ten sam sposób z rufowych pościgówek. O 16.40 oba okręty znalazły się bardzo blisko brzegu i kapitan Hillyar nakazał wstrzymać ogień, wykonać zwrot i zmienić hals na bakburtę. *Phoebe* doznał poważnych uszkodzeń. Grot-żagiel był w strzępach, bezan sztaksel odstrzelony, zaś większość takielunku została poważnie uszkodzona. W tym czasie sygnałowa do *Cherub* by wyruszył. O 17.35 dokonano części napraw na *Phobe* i wznowiła ona ostrzał z dział dziobowych, na który wróg odpowiedział. Około 18.00 obu okrętom udało się naprowadzić na namiar działa burtowe i strzelać pełnymi salwami. O godzinie 18.20 Amerykanie opuścili banderę.[107] Tak wyglądał przebieg starcia w jego skrótowej formie zapisanej w dzienniku pokładowym (Logu) fregaty *Phoebe*. Warto podkreślić, że chociaż brytyjskie straty w zabitych i rannych nie mogły równać się z tymi poniesionymi przez załogę *Essex*, to już uszkodzeń okrętu nie można było zlekceważyć. Liczne dziury po kulach na linii wody i wiatru, wymuszały stałą pracę pomp by ładownie nie wypełniły się wodą. Poważnie uszkodzone były grotmaszt i ster-maszt oraz przednie reje.[108]

---

[105] Letter from Captain James Hillyar to First Secretary of the Admiralty John W. Croker (30 III 1814), [w:] *Tamże*, s. 727.
[106] Letter from Captain David Porter to Secretary of the Navy Jones (3 VII 1814), [w:] *Tamże*, s. 733.
[107] Log Book of H. M. Frigate Phoebe (28 III 1814), [w:] *Tamże*, s. 724 – 725.
[108] Letter from Captain James Hillyar to First Secretary of the Admiralty John W. Croker (30 III 1814), [w:] *Tamże*, s. 729.

Jak łatwo się domyśleć Amerykanie pozostawili swój własny opis przebiegu bitwy, który w wielu aspektach różnił się od brytyjskiego. Jak zapisano w dzienniku pokładowym, o świcie 28 marca 1814 roku na *USS Essex* wszystko było gotowe dla podjęcia próby opuszczenia Zatoki Valparaiso. Wrogie okręty zgodnie z raportem posłanego na zwiad porucznika Maury'ego miały znajdować się daleko na zawietrznej. Kapitana Portera zaskoczyło więc gdy o godzeni 6.30 ujrzano obie brytyjskie jednostki blisko nawietrznej Zatoki. Spostrzeżone żagle wkrótce jednak zniknęły z horyzontu, by ukazać się ponownie w południe. Wtedy też wiatr zaczął się wzmagać i choć nic jeszcze nie zapowiadało jego przyszłej siły, z każdą chwilą stawał się coraz intensywniejszy. Około 14.45 rozdzieliły się lina splotu kablowego sterburty co zmusiło załogę *Essex* do pełznięcia po falach.[109] Po odesłaniu na ląd pasażera pana Poinsett[110], wydany i niezwłocznie wykonany został rozkaz odcięcia lin. W tym czasie brytyjskie okręty były widoczne, jednak zdawały się iść kursem na port. Przy wykonywaniu zwrotu w *Essex* uderzył silny szkwał powodując złamanie stęgi masztu głównego. W wyniku wypadku dwóch marynarzy wypadło za burtę i utonęło nim zdołano udzielić im pomocy. Utrata masztu wymusiła na kapitanie Porterze decyzję o podjęciu próby wejścia do portu, powrót na poprzednio kotwicowisko był jednak niemożliwy. Szczęśliwie kapitan dostrzegł w niewielkiej odległości małą zatoczkę po zachodniej stronie Zatoki Valparaiso, w której o 15.45 rzucono kotwicę. Tuż przed 16.00 brytyjskie okręty wpłynęły do zatoczki i Phoebe otworzył ogień z dział dziobowych na bakburtę *Essex*, podczas gdy Cherub uczynił to samo kierując ogień na sterburtę. Amerykański okręt znalazł się w krzyżowym ogniu wrogich dział, kapitan Porter nie rezygnował jednak z oporu i po półgodzinie zmusił Brytyjczyków do wycofania się w celu naprawienia szkód.[111] Załoga kapitana Portera również nie marnowała zyskanego czasu i w około pół godziny zdołano na nowo zamontować odstrzelone uprzednio szpringi. Brytyjczycy w pierwszej fazie starcia znajdowali się poza zasięgiem amerykańskich dział i wracając do walki zajęli pozycję uniemożliwiającą załodze *Essex* użycie krótkolufowych armat o stosunkowo niewielkiej donośności. W między czasie wiatr zmienił kierunek, a wykorzystując to kapitan Porter

[109] Log Book of U.S. Frigate Essex (28 III 1814), [w:] *Tamże*, s. 725.
[110] Joeal Roberts Poinsett (1779 – 1851) – z wykształcenia lekarz, który dużą część swojego życia trudnił się dyplomacją. W 1809 roku został mianowany Konsulem Generalnym dla obszaru Chile i Argentyny, a jednym z powierzonych mu zadań było badanie siły ruchów narodowo – wyzwoleńczych na tym obszarze, jednak bez podejmowania prób bezpośredniej interwencji; zob. szerzej. D.M. Perton, *The Diplomatic Career of Joel Roberts Poinsett*, Washington 1934.
[111] Log Book of U.S. Frigate Essex (28 III 1814), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary …*, t. III, , s. 725 – 726.

zdecydował się spróbować podejść do burty *Phoebe*. Niestety przy uszkodzeniach doznanych przez takielunek oraz ożaglowanie zmiana kursu amerykańskiego okrętu okazała się niezwykle trudnym zdaniem. Położenie załogi *Essex* stało się niemal rozpaczliwie. Prawie każda brytyjska kula sięgała celu, a huk wystrzałów mieszał się z jękami zabitych i rannych gęsto zaścielających pokład. Mimo to marynarze nie chcieli się poddać, a kapitan zdecydował się podjąć ostatnią próbę wyswobodzenia się z pułapki i podjęcia oporu. Amerykańskie wysiłki zniweczył nieszczęśliwy wypadek. Brytyjska kula sięgnęła ładunków prochowych, które eksplodowały powodując zamieszanie wśród załogi, która zaczęła wyskakiwać za burtę. Zrozpaczony David Porter, za wszelką cenę chcąc uniknąć dostania się *Essex* w ręce Brytyjczyków nakazał podpalenie okrętu. Po chwili namysłu jednak odwołał ten rozkaz[112], jak odnotowano bowiem w dzienniki pokładowym, wiedziony myślą, że stłoczeni pod pokładem ranni nie zdołaliby opuścić go w porę, nie potrafił zdobyć się na podobne okrucieństwo. Zamiast tego z ciężkim sercem nakazał opuścić banderę. Rozkaz wykonano punktualnie o 18.30, jednak Brytyjczycy mieli jeszcze przez kilka minut nie dostrzegać tego oczywistego znaku poddania się i kontynuować ostrzał. Doprowadziło to śmiertelnego zranienie 4 marynarzy i odniesienia przez wielu innych ciężkich obrażeń. Gdy brytyjski okręt nie wstrzymał ostrzału po tym jak bandera na *Essex* została opuszczona, kapitan Porter rozważał jej ponowne wciągniecie na maszt, wychodząc z założenia, że jeżeli miał zginąć to tylko z narodowymi kolorami powiewającymi na maszcie. Nim jednak Porter zdołał wydać stosowny rozkaz, co trwało około 10 minut, brytyjski ogień ustał.[113]

Porucznik Burrows – pierwszy oficer Marines na *Phoebe*, który przybył na *Essex* w celu objęcia go w posiadanie miał jednak dla pokonanego wroga dobrą wiadomość. Dwóch marynarzy, którzy po złamaniu się masztu wypadli za burtę zostało ocalonych przez łódź z brytyjskiej fregaty.[114] Były to dwa dotykowego życia, które ocalały z bitwy stoczonej u wybrzeży Valparaiso.

Dla kapitana Jamesa Hillyara zwycięstwo nad *USS Essex* było zwieńczeniem 5 miesięcy poszukiwać i 6 tygodni współtrwania w neutralnym porcie, z narażeniem na stałe

[112] Zgodnie z napisanym w lipcu 1814 roku listem kapitana Portera do Sekretarza Marynarki Wojennej, decyzję o rezygnacji z podpalenia okrętu kapitan podjął pod wpływem namów swych oficerów, którzy mieli zwrócić jego uwagę, że większości stłoczonych pod pokładem rannych nie udałoby się ewakuować, zob. Letter from Captain David Porter to Secretary of the Navy Jones (3 VII 1814), [w:] *Tamże*, s. 736.
[113] Letter from Captain David Porter to Secretary of the Navy Jones (3 VII 1814), [w:] *Tamże*, s. 737.
[114] Log Book of U.S. Frigate Essex (28 III 1814), [w:] *Tamże*, s. 726 – 727.

prowokacje ze strony wroga. Trudno mieć wątpliwości, że dysponując dwoma okrętami wojennymi Brytyjczycy mieli oczywistą przewagę, nawet jeżeli tylko jeden z nich był dorównującą *Essex* siłą fregatą. Kapitan Hillyar nie krył w swojej relacji z marcowego starcia, że zmuszenie załogi amerykańskiego okrętu do skupienia części sił na atakującym z drugiej burty HMS Cherub, ułatwiło mu walkę. Zwycięstwo nie zdołało jednak osłodzić w pełni goryczy poniesionych strat. Wśród zabitych po brytyjskiej stronie znalazł się pierwszy oficer z Phoebe porucznik Ingraham oraz 4 innych oficerów i podoficerów. Co paradoksalne tylko nieliczni marynarze zostali ranni. Hillyar nie ukrywał również podziwu dla pokonanego przeciwnika. Zdając Admiralicji relację z przebiegu starcia, stwierdził, że: *zważywszy na okoliczności i niemal beznadziejne położenie, postawa Essex czyni zaszczyt swym walecznym obrońcom i w pełni oddaje odwagę kapitana Portera i tych, którymi (on) dowodził. Ich bandera nie została opuszczona póki ich straty w zabitych i rannych, nie stały się przerażające, i tak duże, że dalsza obrona nie była możliwa (wykonalna).*"[115] By ukazać obraz *USS Essex* w chwili opuszczenia bandery warto sięgnąć po relację jego kapitana przelaną na papier w kilka miesięcy po bitwie. Większość dział zarówno na spardku jak i na właściwym pokładzie działowym była uszkodzona. Porucznik Willmer trafiony drzazgą[116] wypadł za burtę. P.o. porucznika John G. Colwell stracił nogę jednak zniesiono po pod pokład, dopiero gdy upływ krwi pozbawił go przytomności. P.o. nawigatora Edward Barnewall dwukrotnie ranny w klatkę piersiową, z rozharataną odłamkiem twarzą podążył jego śladem. P.o. porucznika William H. Odenheimer został zrzucony przez pocisk za burtę i zdołał wrócić na pokład dopiero w chwili gdy na Essex opuszczano banderę. Rannych było tylu, że nie mieścili się już w kokpicie i mesie oficerskiej i ginęli rozszarpywani przez kule przeciwnika w czasie gdy operował ich lekarz pokładowy. Obrazu nieszczęścia dopełniał podziurawiony kadłub, z którego łataniem nie nadążał cieśla ze swymi pomocnikami. Wybuchające ładunki prochowe wzniecały kolejne pożary i kapitanowi przyszło się zastanawiać czy jego okręt prędzej zatonie czy też zostanie rozerwany eksplozją. Kiedy o 18.20 opuszczano banderę, zaledwie 75 ludzi z liczącej w chwili rozpoczęcia starcia 255 marynarzy załogi pozostawało na swoich

[115] Letter from Captain James Hillyar to First Secretary of the Admiralty John W. Croker (30 III 1814), [w:] *Tamże*, s. 728.

[116] Drzazgami nazywano nawet duże odpryski drewna, które powstawały w wyniku uderzenia kuli armatniej w drewniane element okrętu. Mogły one ważyć nawet do kilku kilogramów, a siła odrzutu powodowała, że wbijając się w ciało marynarza mogły zmiażdżyć kości czy nawet doprowadzić do odcięcia kończyn czy roztrzaskania czaszki, zob. szerzej: H.D. Langley, *A History of Medicine In the Early U.S. Navy*, Baltimore – London 1995, s. 1 – 19.

stanowiskach, z czego cześć była ciężko ranna, lecz nie pozwoliła się znieść pod pokład.[117] W sumie w bitwie pod Valparaiso na pokładzie *USS Essex* poległo 58 ludzi, 39 marynarzy odniosło ciężkie rany, z których cześć zmarła w kilka dni czy tygodni po starciu, 27 odniosło lekkie rany, a 39 uznawano za zaginionych. Co do tych ostatnich kapitan żywił nadzieję, że zdołali bezpiecznie dotrzeć do brzegu.[118] Wielu amerykańskich historyków stało na stanowisku, że do tragedii pod Valparaiso doprowadził błąd w ocenie sytuacji popełniony przez kapitana Portera. Głównym zadaniem amerykańskiego dowódcy miał być wyrządzenie jak największych szkód brytyjskiemu handlowi na Pacyfiku, nie zaś wydawanie bitew okrętom wrogiej marynarki wojennej. Kapitan Porter powinien więc był po otrzymaniu wieści o przybyciu na wybrzeże brytyjskich fregat wyjść na pełne morze, gdzie prawdopodobieństwo spotkania ich było mniejsze i skupić się na realizacji głównych założeń powierzonych mu instrukcji. Powrót do portu w Valparaiso był więc błędem, za który jego załoga zapłaciła życiem, on sam zaś utratą okrętu.[119] Współcześni wydarzeniom nie postrzegali jednak tej kwestii w ten sposób, o czym mowa będzie w dalszej części rozdziału.

Problematyczna była kwestia około 40 marynarzy, którzy na wyraźny rozkaz kapitana Portera podjęło udaną próbę dopłynięcia do brzegu, gdy istniało poważne ryzyko eksplozji *Essex* w wyniku licznie trawiących go pożarów. Kapitan Hillyar chciał uznać ich za swoich jeńców, jednak wobec protestów kapitana Portera, który podkreślał, że opuścili oni pokład na jego wyraźny rozkaz, brytyjski dowódca zdecydował się ustąpić. Dla kapitana Portera klęska pod Valparaiso, była gorzkim zwieńczeniem długiego i zasadniczo owocnego rejsu, w czasie którego zajął 12 wrogich jednostek o łącznym tonażu 3465 ton.[120] Były to przede wszystkim jednostki kaperskie, wielorybnicze i kupieckie, cios nie został więc zadany bezpośrednio w brytyjskie panowanie na morzach, ale został skierowany tam, gdzie wyczerpana długotrwałymi wojnami Wielka Brytania najbardziej go odczuła – w jej gospodarkę. Skierowanie w pogoń za amerykańską fregatą aż trzech brytyjskich okrętów mogło być uzasadniane rozległością akwenu, na którym potencjalnie mógł znajdować się *Essex*, jednak biorąc pod uwagę treść skierowanych do kapitanów okrętów Jego Królewskiej Mości instrukcji, mogło również stanowić odzwierciedlenie

[117]Letter from Captain David Porter to Secretary of the Navy Jones (3 VII 1814), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary …,* t. III, s. 736..
[118] Letter from Captain David Porter to Secretary of the Navy Jones (3 VII 1814), [w:] *Tamże*, s. 737.
[119] *Sea Power. A Naval History*, Ed. E. B. Potter, New York 1960, s. 215.
[120] Letter from Captain David Porter to Secretary of the Navy Jones (3 VII 1814), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary …*, t. III, s. 730.

irytacji Króla i Jego rządu, wywołanej bezczelnym w ich mniemaniu zachowaniem załogi amerykańskiego okrętu. Efektem rejsu było również zajęcie wyspy Nooaheevah, przemianowanej na wyspę Madisona i uczynienie z niej pierwszej kolonii w dziejach Stanów Zjednoczonych.[121] Do chwili bitwy rejs można było zaliczyć do udanych także pod względem zdrowia załogi. Uwzględniając trudności z pozyskiwaniem żywności w zachowujących wrogą neutralność portach, zaledwie jeden przypadek szkorbutu odnotowany na pokładzie można było uznać za niewątpliwy sukces. Podobnie postrzegać można było również fakt, że z innych przyczyn niż szkorbut zmarło zaledwie 10 ludzi, oczywiście w tej liczbie nie uwzględniono poległych w bitwie pod Valparaiso.[122] Mimo przegranej bitwy kapitan Porter był dumny z postawy swoich oficerów, z których większość choć odniosła rany, nie pozwoliła się znieść pod pokład i dopiero gdy upływ krwi pozbawił ich przytomności, pozbawieni możliwości protestu zostali oddani pod opiekę chirurga przez swych towarzyszy. Rozgoryczenie Portera powodowała postawa brytyjskiego kapitana, który przez 6 tygodni nie przyjął wyzwania starcia na równych warunkach (okręt do okrętu), a zaatakował *USS Essex* gdy ten poważnie uszkodzony i znajdował się w odległości zaledwie strzału z pistoletu od neutralnego brzegu.[123] W ocenie Portera, krzywdząca była również informacja, która po bitwie pojawiła się w brytyjskiej prasie, zgodnie z którą stracie miało trwać jedynie 45 minut, podczas gdy jak szacował Porter oba okręty wymieniły ponad 50 salw burtowych[124]. Mimo negatywnej oceny postawy kapitana Hillyara w czasie samego starcia kapitan Porter niezwykle pozytywnie oceniał zachowanie brytyjskiego dowódcy po tym jak bandera na amerykańskim okręcie została opuszczona. Kapitan Porter poprosił o możliwość zabrania swoich oficerów i załogi i pod słowem honoru i powrotu na *USS Essex Junior*. Gdyby decyzja w tej sprawie zależała wyłącznie od kapitana Haillyara można założyć, że przystałby on na prośbę amerykańskiego dowódcy. Niestety wiele do powiedzenia miała również hiszpańska administracja kolonialna, która odmówiła wydania *Essex Junior*, a amerykański przedstawiciel w Valparaiso Pan Poinsett został zmuszony okolicznościami do

[121] Letter from Captain David Porter to Secretary of the Navy Jones (3 VII 1814), [w:] *Tamże*, s. 731.
[122] Letter from Captain David Porter to Secretary of the Navy Jones (3 VII 1814), [w:] *Tamże*, s. 732.
[123] Letter from Captain David Porter to Secretary of the Navy Jones (3 VII 1814), [w:] *Tamże*, s. 738.
[124] Jeżeli prawdziwa była informacja, że wymieniono 50 salw burtowych to stracie musiało trwać więcej niż 45 minut. Nawet wyćwiczona ponad miarę załoga potrzebowała około 10 do 15 minut by wystrzelić i ponownie załadować działo. Wymiana więc 50 salw burtowych nawet jeżeli były wystrzeliwane z obu burt na przemian, musiałaby więc zająć co najmniej 8 godzin, zob. P.P. Wieczorkiewicz, *Historia wojen morskich*, t. I – wiek żagla, Londyn 1995, s. 18-19. – liczba 50 salw burtowych wydaję się więc być znacząco przesadzona.

opuszczenia Chile. Ostatecznie jednak na początku kwietnia 1814 roku kapitan James Hillyar wyraził zgodę, aby *USS Essex Junior* z jeńcami na pokładzie wyruszył do Stanów Zjednoczonych, postawił jednak pewne warunki. Po pierwsze okręt ten miał zostać pozbawiony wszelkiego uzbrojenia. Wszelkie koszty związane z podróżą, w tym wyposażenia i zaprowiantowania jednostki miały zostać pokryte przez amerykański rząd. Przed wypłynięciem kapitan Porter był zobowiązany przedłożyć Hillyarowi pełną listę osób, które miały odbywać podróż na *Essex Junior*, która to lista miała stanowić podstawę do wystawienia paszportu, zaś każda osoba znajdująca się na pokładzie a nie wskazana w spisie, mogła być z niego siłą usunięta, w przypadku zatrzymania jednostki przez okręt Jego Królewskiej Mości. Po powrocie do Stanów Zjednoczonych kapitan David Porter miał zatroszczyć się, by do Wielkiej Brytanii odesłano równą liczbę marynarzy, oficerów i podoficerów. W skrócie rzecz ujmując miała zostać przeprowadzona regularna wymiana jeńców, zaś do czasu jej dokonania pojmanym na *USS Essex* marynarzom nie wolno było zbrojnie wystąpić przeciw Wielkiej Brytanii. Niezwłocznie po zaakceptowaniu warunków kartelu przez kapitana Portera miały rozpocząć się przygotowania do podróży. Jeżeliby zaś w czasie gdy wszystko zostałoby przygotowane niektórzy z rannych nie byli zdolni by odbyć tak długą podróż, mogli zostać pozostawieni w Valparaiso, gdzie miała im zostać zapewniona wszelka opieka i pomoc, której by potrzebowali.[125]

Nadszedł czas na analizy i wyciąganie wniosków. Midshipaman David Faragouth wspominając po latach swój rejs na *USS Essex*, przyczyn porażki upatrywał w próbie powrotu na dawne kotwicowisko podjętej po uszkodzeniu masztu. W jego ocenie, gdyby zamiast wykonywać ten manewr kapitan Porter zdecydował się wówczas na zawrócić i pójść przed wiatrem, co pozwoliłoby podejść do Phoebe na odległość umożliwiającą abordaż i w ten właśnie sposób dokonać jego zajęcia. Nie był to jednak jedyny czynnik, który przesądził o porażce. Kapitan Porter był o 18 lat młodszy od swego 50.letniego brytyjskiego odpowiednika, a przez to bardziej rycerski i skłonny do ryzyka, podczas gdy Hillyar kierował się chłodną kalkulacją. [126]

27 kwietnia uzyskawszy zgodę kapitana Hillyara kapitan Porter wraz ze swoimi ludźmi opuścił wybrzeże Chile i na nieuzbrojonej jednostce, zobowiązany nie występować

[125] Letter from Captain James Hillyar to Captain David Porter (4 IV 1814), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary …*, t. III, s. 746.
[126] David Farragouth „Same Reminiscences of Early Life", [w:] *Tamże*, s. 751 – 752.

zbrojnie przecie jednostkom brytyjskim wyruszył ku ojczystym brzegom.[127] Ważnym było, że mimo porażki kody sygnałowe i tajne dokumenty z pokładu *USS Essex* zostały wyrzucone do morza, dzięki czemu nie wpadły w ręce Brytyjczyków. Nie zaistniała wiec sytuacja podobnie problematyczna jak ta po zdobyciu przez *HMS Shannon USS Chesapeake*.[128] Kiedy 27 kwietnia wypływali ku Stanom Zjednoczonym, było ich jedynie 132, z załogi, która przed bitwą liczyła 255 ludzi. Jedynie dwóch rannych należało pozostawić w Valparaiso, gdyż ich stan uniemożliwiał odbycie podróży morskiej, z których jeden zmarł zaledwie dzień po wypłynięciu *Essex*, drugi zaś ostatecznie wydobrzał i wrócił do Stanów Zjednoczonych.[129] Rejs trwał kilka miesięcy, jednak załodze *USS Essex Junior* udało się dotrzeć do portu w Nowym Jorku, gdzie powitano ich jak bohaterów.[130] Już po zajęcia *USS Essex* przez *HMS Phoebe* i *HMS Cherub*, kwestia pogwałcenia wód neutralnych przez obie strony powracała wielokrotnie. W kilkustronicowym liście do Admiralicji napisanym 26 czerwca 1814 roku, kapitan Hillyar przytoczył szereg argumentów przemawiających za tym, że to kapitan Porter był agresorem i jako pierwszy dopuścił się pogwałcenia wód neutralnych. Wśród nich znalazł się wyrok, zgodnie z którym zajęcie brytyjskiego statku Montezuma miało nastąpić w obrębie wód terytorialnych Królestwa Peru, a do tego zostać dokonane podstępem. Kolejnym argumentem miało być spalenie pryzu Hector, o czym mowa była powyżej, a także wiele prowokacji dokonywanych przez Amerykanów, by zmusić kapitana Hillyara do pogwałcenia neutralności portu, czego brytyjski kapitan miał nigdy nie uczynić.[131]

W początkach lipca 1814 roku, po wielu perturbacjach, choć żadna z nich nie okazała się naprawdę poważnej natury, *Essex Junior* dotarł do wybrzeży Stanów Zjednoczonych. Niemal u samych brzegów ojczystych pozbawiony możliwości obrony *Essex Junior* został zatrzymany przez brytyjski okręt kaperski *Saturn* dowodzony przez kapitana Nasha. Po dwóch godzinach załodze kapitana Portera pozwolono płynąc dalej, jednak tylko po to by chwilę później zatrzymać ponownie *Essex Junior* i nakazać mu pozostanie na zawietrznej Saturna aż do następnego ranka. Kapitan Porter silnie protestował, jedyną reakcją Nasha było jednak odebranie mu wystawionego w Valparaiso paszportu i zabranie go na pokład Saturna. Kiedy następnego ranka Brytyjczycy nadal nie

[127] Letter from Captain David Porter to Secretary of the Navy Jones (3 VII 1814), [w:] *Tamże*, s. 738 – 739.
[128] David Farragouth „Same Reminiscences of Early Life", [w:] *Tamże*, s. 753.
[129] David Farragouth „Same Reminiscences of Early Life", [w:] *Tamże*, s. 756.
[130] David Farragouth „Same Reminiscences of Early Life", [w:] *Tamże*, s. 758.
[131] Letter from Captain James Hillyar to First Secretary of the Admiralty John W. Croker (26 VI 1814), [w:] *Tamże*, s. 719 – 720.

wydawali się skłonni uwolnić Amerykanów, kapitan Porter, który nie czując się jeńcem *Nasha*[132], zdecydował się podjąć próbę ucieczki, dotarcia na wybrzeże i wezwania pomocy. Zadanie ułatwiła kapitanowi mgła oraz korzystne ustawienie *Essex Junior,* kiedy mgła zaczęła się podnosić łódź z kapitanem był już poza zasięgiem dział *Saturna* i kierowała się ku Long Island. W dniu 7 lipca kapitan zszedł na ląd w okolicy miasta Babylon, położonego około 40 mil od Nowego Jorku. Na miejsce udało się kapitanowi dotrzeć dopiero 8 lipca. Dowiedział się tam, że *Essex Junior* został przetrzymany jeszcze przez kolejne 24 godziny, że w tym czasie otworzono jego ładowanie, a także przeszukano rzeczy osobiste oficerów i załogi. Ponadto pojmanych obrażono, a także podważano autentyczność wydanego im paszportu. Co zdaniem kapitana Portera, mogło rodzić podstawę do tego, że po powrocie do Stanów Zjednoczonych nie musieli uważać się za jeńców i do decyzji Sekretarza Jonesa pozostawiano czy załoga *Essex Junior* miała być nadal uznana za jeńców czy też zachowanie kapitana Nasha anulowało ten status.[133] Wątpliwości budził szczególnie fakt, że kapitan Nash zastąpił dotychczasowy paszport *Essex* wystawiony jeszcze w Valparaiso, wystawiając własny. Sekretarz Marynarki Wojennej przekazał rozstrzygnięcie, który z paszportów uznać za obowiązujący Prezydentowi, który przed podjęciem decyzji pragnął porozmawiać osobiście z kapitanem Porterem. Nim jednak miało dojść do spotkania, dowódcy *USS Essex* pozwolono na odpoczynek i spotkanie z rodziną z którą nie widział się od niemal dwóch lat.[134]

Sekretarz Marynarki Wojennej pogratulował kapitanowi Davidowi Porterowi szczęśliwego powrotu, a cały kraj witał byłą załogę *USS Essex* jak bohaterów. Chociaż nikt nie przypisywał kapitanowi Porterowi winy za utratę okrętu, przeprowadzenie śledztwa, następnie procesu stanowiło normalną procedurę w podobnych okolicznościach. O tym, że wynik procesu mógł być jedynie uniewinniający dla Portera, świadczył fakt, że jeszcze przed jego rozpoczęciem Sekretarz Jones zgodził się opublikować w prasie wspomnienia z rejsu i z samej bitwy pod Valparaiso zarówno poszczególnych oficerów i członków załogi, jak i ich kapitana.[135] Prasa zaś była wyjątkowo przychylna tak Porterowi, jak i jego oficerom. W „*The Columbian Chornicle*", niestrudzony komentator morskiej wojennej rzeczywistości funkcjonujący pod pseudonimem *Nautilius*, drukując opis bitwy pod Valparaiso poprzedził go takim oto wstępem: *Dołączamy do dłoni wyciągniętych do*

[132] Dzień wcześniej brytyjski dowódca odmówił przyjęcia szabli od Portera.
[133] Letter from Captain David Porter to Secretary of the Navy Jones (9 VII 1814), [w:] *Tamże*, s. 764.
[134] Letter from Secretary of the Navy Jones to Captain David Porter (13 VII 1814), [w:] *Tamże*, s. 765.
[135] Letter from Secretary of the Navy Jones to Captain David Porter (10 VII 1814), [w:] *Tamże*, s. 760.

naszego bohatera, którego odwaga nie ma sobie równych w annałach Marynarki Wojennej naszej Ojczyzny, choć w tym samym czasie odczuwamy żal nie do utulenia, którego nie sposób wyrazić wśród łez płynących z oczu. – Witaj w domu nasz umiłowany Bracie! (...) lecz nie śmiemy pytać gdzież jest Jego wspaniały Essex, gdzie jest jego dzielna załoga[136]. W dalszej części artykułu znalazły się wyrażone podobnie kwiecistym językiem domniemanie, że załoga *Essex* nie zwyciężyłaby będąc bardziej odważną, gdyż większej odwagi nie można było okazać, a dzielności zabrakło Brytyjczykom, którzy nie odważyli się stanąć do walki okręt do okrętu. Dodatkowo autor artykułu, chwaląc się swoją dogłębną znajomością brytyjskich archiwów stwierdzał, że próżno było szukać w nich podobnego przykładu dzielności do tego, którym wykazała się załoga *USS Essex,* w tym nierównym starciu. Poza tchórzostwem zarzucano brytyjskiemu kapitanowi Hillyarowi przeprowadzenie podstępnego ataku na neutralnych wodach i naruszenie prawa narodów poprzez ostrzeliwanie przez kolejne minuty okrętu, który opuścił już banderę w oczywistym znaku poddania się. Brytyjczycy w całym artykule przedstawiani byli jako „barbarzyńcy", „nieludzkie Potwory", istoty pozbawione poczucia honoru czy nawet zwykłej przyzwoitości. Konkluzję artykułu stanowiło pytanie o legalność zdobycia *Essex* w kontekście zaatakowania go neutralnych wodach.[137] Mimo opisanych już powyżej zawirowań z kwestią, który paszport wystawiony *Essex Junior* uznawać za obowiązujący, zaledwie w kilka dni po powrocie ocalałych z załogi *USS Essex* do Stanów Zjednoczonych podjęto starania dla dokonania wymiany jeńców, które to zadanie powierzono Komisarzowi Generalnemu ds. Jeńców Johnowi Masonowi. Sporna pozostawała także sytuacja marynarzy, który opuścili *Essex Junior* wraz z kapitanem Porterem i ich odmienność bądź jej brak od sytuacji pozostałych przybyłych na pokładzie flagi pokoju.[138] Rządowi zależało na szybkim przeprowadzeniu wymiany załogi *Essex,* by jak wielokrotnie deklarowano mogło ona pomścić doznane krzywdy. Kapitan David Porter jako symbol którykolwiek z okrętów by objął mógłby skompletować załogę w rekordowo krótkim czasie. Jeżeli powierzono by mu służbę werbunkową, jego osoba działałaby silniej niż premie czy obietnice przyszłych nagród. Dopóki jednak Porter i jego ludzie nie zostali regularnie wymienieni, zgodnie z treścią złożonej przysięgi pod słowem honoru, nie mogli wystąpić orężnie przeciw Wielkiej Brytanii. A to absolutnie nie było na rękę władzom w

[136] Editorial on the Loss of Essex Captain Porter by Nautilius "The Columbian", [w:] *Tamże*, s. 760.
[137] Editorial on the Loss of Essex Captain Porter by Nautilius "The Columbian", [w:] *Tamże*, s. 762 – 763.
[138] Letter from Secretary of the Navy Jones to Commissary General of Prisoners John Mason (16 VII 1814), [w:] *Tamże*, s. 766.

Waszyngtonie. Przebywając wraz z rodziną w Chester, kapitan David Porter, choć nie zdecydował się wyruszyć do stolicy, w napisanym 19 lipca liście, przedstawił swoje stanowisko w sprawie incydentu z Saturn. W ocenie byłego dowódcy *USS Essex*, bezprawnie zatrzymując i przetrzymując *Essex Junior*, kapitan Nash załamał warunki układu, który Porter pod słowem honoru zawarł z kapitanem Hillyarem w Valparaiso. Złamana zaś przez jedną stronę umowa przestała być wiążąca i dlatego też kapitan Porter podejmując próbę ucieczki nie złamał danego uprzednio słowa. W ocenie swojej załogi ucieczka kapitana była czynnikiem, który zdecydował o zwolnieniu *Essex Junior* przez kapitana Nasha, Porter miał więc nadzieję, że w ocenie zwierzchników i narodu nie zostanie uznany za wiarołomcę, gotów był jednak przyjąć podobną krytykę, dzięki wierze, że jego decyzja ulżyła losowi jego załogi.[139] Kapitan nie spodziewał, się zapewne pisząc wspomniany wyżej list, jak szybko zyska kolejną okazję do ulżenia losowi swej załogi. Okazało się bowiem, że choć na kratach gazet opiewano odwagę załogi *USS Essex* i chętnie słuchano ich opowieści, to ponadto ojczyzna za którą przelewali krew niewiele była w stanie im zaoferować. Po 10 dniach przebywania na lądzie, przez który to czas nie wypłacono im nawet centa z zaległego żołdu, przedstawiciele załogi stawili się u Agenta Marynarki w Nowym Jorku, ten jednak zwodził ich jedynie obietnicami rychłej wypłaty nie przedstawiając żadnego konkretnego terminu. Przygnębieni marynarze zwrócili się do jedynej osoby, od której *doświadczyli wiele dobra i na której wyrozumiałość i ojcowską niemal troskę zawsze mogli liczyć* – do kapitana Portera. Przepraszając za zakłócanie mu wypoczynku na łonie rodziny, na który w pełni zasłużył, marynarze prosili swego dowódcę o wstawiennictwo i przyspieszenie wypłaty żołdu, na który zapracowali przelewając własną krew w imię honoru bandery.[140] Kapitan zareagował przyczyniając się do poprawy nie tylko losu swoich podwładnych, ale także rodzin poległych. Udało mu się miedzy innymi wystarać o renty dla wdów po marynarzach, które po śmierci swoich mężów nie wyszły ponownie za mąż. Pieniądze miły być im wypłacane do końca życia, chyba, że zdecydowałaby się na ponowne zamążpójście. Podobne zapomogi miały zostać udzielone dzieciom poległych do czasu ukończenia przez nie pełnoletniości.[141]

10 sierpnia nadeszła długo wyczekiwana przez Departament Marynarki decyzja. Kilkanaście wymienionych listów między brytyjskim agentem ds. jeńców pułkownikiem

[139] Letter from Captain David Porter to Secretary of the Navy Jones (19 VII 1814), [w:] *Tamże*, s. 767.
[140] Letter from Crew of Essex to Captain David Porter (20 VII 1814), [w:] *Tamże*, s. 769.
[141] Pension Certificate for Sarah Smith (5 XI 1814), [w:] *Tamże*, s. 770.

Thomasem Barclay'em, a jego amerykańskim odpowiednikiem w randze komisarza generalnego Johnem Masonem, zaowocowała zwolnieniem kapitana Portera i jego oficerów z udzielonego kapitanowi Hillyaro'wi słowa honoru i zezwoleniem im na powrót do czynnej służby. Brytyjski komisarz, z powodów, które nie zostały wyjaśnione w zachowanej korespondencji, nie chciał wyrazić zgody na regularną wymianę człowiek za człowieka, jednak nawet ustępstwo, na które zgodził się pójść było dużym sukcesem.[142] Łatwo również założyć, że owe tajemnicze powody, które przywiodły Barclay'a do odmowy dokonania regularnej wymiany, można było sprowadzić do niechęci dostarczenie wrogowi do czynnej służby ponad 100 doświadczonych i obeznanych ze swym rzemiosłem marynarzy.By historia *USS Essex* była w pełni opowiedziana należy powrócić do pozostawionego na wyspie Madisona oddziału pod dowództwem kapitana Gamble z Marines. Krótko po tym jak *USS Essex* i *USS Essex Junior* opuściły Zatokę Nuka Hiva, dla pozostawionych tam Amerykanów rozpoczęły się kłopoty. Pierwszym był brak karności marynarzy, którzy mimo stanowczych zakazów zabierali na okręty miejscowe kobiety, co nie zawsze spotykało się ze zrozumieniem ze strony ich mężów, braci i ojców. Zdarzały się też przypadki dezercji, które ścigano z całą stanowczością.[143] Wyraźny rozkaz kapitana Portera nazywał ludziom Gamble'a pozostać na wyspie co najmniej 5 i pół miesiąca i kapitan zamierzał wypełnić ten rozkaz w każdym calu, następnie zaś zgodnie z jego dalszą częścią udać się do Valparaiso, a jeżeli nie zastałby tam *USS Essex* płynąć do Stanów Zjednoczonych.[144]

18 marca kilku marynarzy, uwolniło więzionych z powodu różnorodnych naruszeń regulaminu kolegów i zabrało z Sir Andrews[145] łódź wiosłową, żagle z *Greenwich* oraz żywność, broń i amunicję i uciekło na pełne morze. Zabezpieczając się przed ewentualną pogonią uciekinierzy przebili w dwóch miejscach dno „błękitnej łodzi" należącej do kapitana Gamble.[146] Sytuację udało się opanować, jednak 7 maja doszło do kolejnego buntu. Załoga Sering obezwładniła oficerów w osobach Midshipmana Feltusa, Kapitana Gamble i midshipana (nawigatora) Clappa i wypłynęła. Po wyjściu z zatoki pojmanych

[142] Letter from Commissary General of Prisoners John Mason to Secretary of the Navy Jones (10 VIII 1814), [w:] *Tamże*, s. 767.
[143] Journal of Midshipman William W. Feltus (20 I 1814), [w:] *Tamże*, s. 772.
[144] Letter from Captain John M. Gamble (USMC) to Secretary of the Navy Crowninshield (28 VIII 1814), [w:] *Tamże*, s. 774.
[145] Jednostki, które Porter pozostawił Gamble'owi w Zatoce Nuka Hiva: Greenwich, Seringatam (przez Feltusa zwany Seringo), Sir Andrews, Hammond oraz New Zealander, za: Letter from Captain John M. Gamble (USMC) to Secretary of the Navy Crowninshield (28 VIII 1814), [w:] *Tamże*, s. 774.
[146] Journal of Midshipman William W. Feltus (18 – 19 III 1814), [w:] *Tamże*, s. 773.

oficerów oraz ludzi nazwiskiem Worth i Sansbury przerzucono do niewielkiej łodzi wiosłowej wraz z beczką prochu i dwoma muszkietami i kazano im płynąć w stronę brzegu. Po bezpiecznym dotarciu do „Fort Madison", oficerowie przekonali się, że wszystkie działa zostały uszkodzone (zagwożdżone), podobnie jak armaty na Sir Andrews. Do dyspozycji mieli załogę złożoną z 11 dusz wliczając w tę liczbę oficerów, 1 rannego oraz starych i schorowanych.[147] Uzupełniając opis Feltusa, kapitan Gamble dodawał, że wśród zbuntowanych marynarzy nie było Amerykanów – wszyscy byli bowiem Anglikami, „innymi cudzoziemcami lub Murzynami".[148]

Na wszystkie te trudności nakładała się jeszcze pogłębiająca się wrogość krajowców. Kiedy Amerykanie stracili przewagę siły, dotychczas silnie manifestowana przyjaźń i życzliwość przerodziły się w otwartą wrogość.[149] Wobec wszystkich zaistniałych okoliczności, obawiając się o życie swoje i swoich ludzi, kapitan Gamble zdecydował się wypłynąć przed upływem wskazanych przez Portera 5 i pół miesiąca, choć od tego terminu dzieliło go zaledwie 20 dni. Rozpoczęto gorączkowe przygotowania do wypłynięcia i wówczas zaatakowali Tubylcy. Ich brutalność była wyrazem miesięcy lekceważenia, wyzysku, braku szacunku pomieszanych z pragnieniem odwetu i zwykłą chciwością. Midshipman Feltus, John Thomas, Thomas Gibbs oraz William Brundell zostali zamordowani, a ich ciała zmasakrowano. Petter Coddington i William Worth uratowali życie i wpław dopłynęli do jednego z okrętów, mimo ciężkich ran jakie odniósł ten pierwszy, które w zetknięciu ze słoną wodą musiały sprawiać mu ból trudny do zniesienia. W pogoń za nimi ruszyli Tubylcy w swych łodziach, jednak kilka salw z dział na okrętach ostudziło ich zapał. Nie zwlekając kapitan Gamble dał rozkaz wypłynięcia mimo, iż na brzegu pozostało wiele wartościowego ładunku, który Amerykanie zabrali ze zdobytych na Brytyjczykach pryzów. Kiedy udało im się dotrzeć do Windward Islands, ogromnej pomocy udzielił im tamtejszy król Tamaahamaah. W końcu by nadmiernie nie przedłużać opisu, wystarczy stwierdzić, że około 15 maja Amerykanie dotarli do Rio de Janeiro, gdzie pomoc okazał im kapitan szwedzkiego statku płynącego do Havre de Grace. 10 czerwca kapitan Gamble na pokładzie amerykańskiej jednostki *Oliver Elsworth* ruszył ku Nowemu Jorkowi z Havre de Grace. Kapitan płynął sam. Nawigator Clapp i 5 marynarzy, z których

[147] Journal of Midshipman William W. Feltus (7 V 1814), [w:] *Tamże*, s. 773.
[148] Letter from Captain John M. Gamble (USMC) to Secretary of the Navy Crowninshield (28 VIII 1814), [w:] *Tamże*, s. 774.
[149] Letter from Captain John M. Gamble (USMC) to Secretary of the Navy Crowninshield (28 VIII 1814), [w:] *Tamże*, s. 776.

jeden zmarł wkrótce potem na syfilis, pozostało w Rio de Janeiro. 27 sierpnia po niemal dwóch latach nieobecności kapitan Gamble ponownie stanął na ojczystej ziemi i od razu oddał się do dyspozycji Departamentu Marynarki Wojennej.[150]

Stracie USS United States z HMS Macedonian i jego wpływ na brytyjską strategię

25 października 1812 roku amerykańska Marynarka Wojenna odniosła swój kolejny spektakularny sukces. Krótko po nastaniu świtu z pokładu *HMS Macedonian* dostrzeżono żagiel na namiarze N.W. b.W.. Okręt zbliżał się szybko i około 9.00 podszedł na odległość strzału z działa po czym otworzył ogień w kierunku *HMS Macedonian*. Amerykanie skutecznie wykorzystywali przewagę wiatru i zasięgu dział efektywnie uniemożliwiając Brytyjczykom podejście na dogodną dla nich odległość. Po około godzinie atakujący okręt, którym okazał się być *USS United States* cofnął się i poszedł do wiatru, który zmienił kierunek umożliwiając załodze *HMS Macedonian* skrócenie dystansu. Posunięcie to, co zauważył dowodzący brytyjskim okrętem kapitan John C. Carden, okazało się poważnym błędem, gdyż Amerykanie znacznie przewyższali siłą ognia i liczebnością załogi, brytyjską jednostkę. Carden liczył jednak na uśmiech Fortuny i z tą nadzieją kontynuował stracie przez kolejne dwie godziny. W tym czasie amerykańskie kule zmiotły bezan maszt *HMS Macedonian* oraz stęgi pozostałych masztów, roztrzaskały w drzazgi reje oraz uszkodziły kolumny wszystkich masztów. Takielunek brytyjskiej jednostki był w strzępach i zalegał na pokładzie okalając zabitych i rannych. Działa na pokładzie rufowym były niezdatne do użytku, podobnie jak armaty na pokładzie dziobowym. Okręt miał też wiele otworów po kulach na linii wody i wiatru i w każdej chwili mógł zacząć tonąć. Załoga *USS United States* znacząco zaszkodziła również załodze *Macedonian*, z której większość została zabita bądź ranna, a liczba marynarzy zdolnych do wykonywania swoich obowiązków zmniejszała się niemal z każdą minutą. Kapitan Carden miał pewność, że bogowie mórz nie sprzyjali mu w tamtym dniu i jak sam podkreślał nie mając żadnej nadziei na stawienie efektywnego oporu, zdecydował się wydać rozkaz opuszczenia bandery. Kiedy Amerykanie weszli na pokład i dopełniono formalności związanych z kapitulacją, kapitan Carden miał czas by podsumować doznane starty. Z jego załogi 104 ludzi zostało zabitych lub rannych. W tej liczbie 36 zginęło w czasie starcia lub

[150] Letter from Captain John M. Gamble (USMC) to Secretary of the Navy Crowninshield (28 VIII 1814), [w:] *Tamże*, s. 776 – 779.

zmarło bezpośrednio po jego zakończeniu, kolejnych 36 było ciężko rannych i nie było pewnym czy doczekają kolejnego świtu, 32 zaś odniosło lżejsze, niezagrażające życiu obrażenia. Ciężką ranę głowy, uniemożliwiającą pozostanie na pokładzie odniósł pierwszy oficer *HMS Macedonian* – porucznik David Hope, lżej ranny został także trzeci oficer porucznik John Bulford[151].

Nieco inaczej przebieg starcia przedstawił dowódca amerykańskiego okrętu – komodor Stephen Decatur. Odmienny był przede wszystkim czas starcia. Według Decatura bitwa trwała dwie godziny. Być może odmienność wynikała z błędnego zapisu dokonanego przez kapitana Carden, który stwierdził, że po godzinie starcia na długim dystansie, przez kolejne dwie walczył z Amerykanami na krótkim dystansie. Decatur zaś w swoim liście do Sekretarza Hamiltona określił czas starcia jako dwa razy po godzinie. Carden mógł pisząc swój list mieć na myśli, że stracie w sumie trwało dwie godziny, stąd stwierdzenie o „beznadziejnej i bohaterskiej walce przez dwie godziny i 10 minut"[152]. Są to jednak jedynie moje przypuszczenia. Być może również Carden zaliczył do czasu starcia pościg, czego nie uczynił Decatur. Amerykański komodor informował również w swoim liście, że w pierwszym okresie starcia załoga *USS United States* ze względu na odległość dzielącą walczące okręty nie mogła prowadzić ostrzału z muszkietów, ani wykorzystać kartaczy, co miało być powodem „niecodziennej długości starcia"[153]. Zmniejszanie dystansu pozwoliło Amerykanom na przeprowadzenie skutecznego ostrzału i zmuszenie wroga do opuszczenia bandery. Zdaniem dowódcy *USS United States* dużą wagę dla rezultatu starcia miała postawa pierwszego oficera – porucznika Williama H. Allena, który dzięki morderczym ćwiczeniom załogi w strzelaniu i obsłudze dział doprowadził ją do perfekcji, która przyniosła owoce w postaci zdobycia brytyjskiej fregaty. Starty doznane przez amerykański okręt wydawały się błahe w zestawieniu z tymi poniesionymi przez Brytyjczyków. Boleśnie odczuwano śmierć świeżo awansowanego rozkazem polowym na porucznika – midshipmana Johna Mercera Funka. Poza nim zginęło lub zmarło po starciu 6 marynarzy, w tym pomocnik cieśli oraz jeden z chłopców

[151] Letter from Captain John C. Carden to Secretary of the Admiralty John W . Croker (28 X 1812), [w:] *Tamże*, s. 549 – 551.
[152]Cyt. Za: Letter from Captain John C. Carden to Secretary of the Admiralty John W . Croker (28 X 1812), [w:] *Tamże*, s. 550.
[153] Letter from Commodore Stephen Decatur to Secretary of the Navy Hamilton (30 X 1812), [w:] *Official Letters of the Military and Naval Officers of the United States during the…*, s. 87.

okrętowych. Rany zaś odniosło 5 ludzi. Również straty materialne były błahe i nie wymagały nawet wizyty w porcie dla przeprowadzenia napraw.[154]

4 grudnia 1812 roku zwycięski *USS United States* powrócił do portu w New London, nie towarzyszył mu jednak jego pryz. W noc poprzedzającą wejście do portu oba okręty rozdzieliły się w sztormie, komodor Decatur był jednak przekonany, że *HMS Macedonian* z amerykańską banderą na maszcie, wkrótce również znajdzie drogę do portu.[155] Przypuszczenie komodora potwierdziło się i w kilka dni później zdobyty okręt również ukazał się na redzie portu. Na jego pokładzie przybyli liczni ranni, których trzeba było przenieść na ląd i powierzyć fachowej opiece.[156] W ostatnich dniach grudnia za pośrednictwem Sekretarza Marynarki Wojennej, gratulacje zdobywcom brytyjskiej fregaty przekazał Prezydent Stanów Zjednoczonych. Poza gratulacjami nadeszła również znacznie ważniejsza dla załogi informacja o powołaniu komisji do oszacowania wartości *HMS Macedonian* dla wyliczenia pryzowego. Prezydent nie zdecydował się na skierowanie do Decatura osobnego i osobistego listu, jednak w skreślonej 11 grudnia 1812 roku nocie do Kongresu odniósł się do bohaterstwa załogi i kapitana, których poświęcenie i nieprzesadzone cnoty dodały kolejny laur do chwały amerykańskiego oręża. Mimo iż kwestia pryzowego nie została w liście poruszona, to nacisk jaki położono w nim na podkreślenie zasług kapitana i jego załogi dla bezpieczeństwa obywateli Stanów Zjednoczonych i ich własności, szczególnie tej pływającej, można było uznać za jednoznaczne stanowisko Madisona w tej kwestii.[157] Ostatecznie jednak zgodnie z literą prawa decyzję w tej sprawie musiał podjąć Kongres. Przyjęto prostą zasadę, jeżeli w wyniku porównania stwierdzono by, że oba okręty były równe siłą, lub *HMS Macedonian* byłby przewyższający, całość wartości pryzu zostałaby wypłacona zdobywcom. Jeżeli zaś okazałoby się, że to *USS United States* przewyższał siłą swego antagonistę, to jedynie Kongres mógłby zdecydować o przyznaniu całej kwoty wartości pryzu jego zdobywcom.[158] Można również dodać, że list Madisona skreślony po zwycięstwie *USS*

---

[154] Letter from Commodore Stephen Decatur to Secretary of the Navy Hamilton (30 X 1812), [w:] *Tamże*,, s. 88.
[155] Letter from Commodore Stephen Decatur to Secretary of the Navy Hamilton (4 XII 1812), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary* …, t. I, s. 616.
[156] Letter from Master Commandant Oliver H. Perry to Secretary of the Navy Hamilton (10 XII 1812), [w:] *Tamże*, s. 616.
[157] Message from President James Madison to the Senate and House of Representatives of the United States (11 XII 1812) [in:] *A Compilation of the Messages and Papers of the Presidents 1798 – 1897*, ed. J.J. Richardson, vol. I, s. 1917, s. 521.
[158] Letter from Secretary of the Navy Hamilton to Commodore Stephen Decatur (29 XII 1812), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary* …, t. I, s. 638.

United States nad *Macedonian*, stracił wiele ze swej wymowy po zestawieniu go z innymi wiadomości do Kongresu przesyłanymi przy okazjach podobnego rodzaju. Stwierdzenia o niezwykłych umiejętnościach załogi oraz oficerów, a także o przesycającym ich bohaterskim duchu odnaleźć można również w korespondencji przedłożonej kongresmanom przy okazji zwycięstwa *Constitution* nad *HMS Java*, czy tegoż okrętu nad *HMS Guerriere*.[159] Amerykański historyk John K. Mahon, ocenił proporcje sił w starciu *USS United States* z *HMS Macedonian* całkowicie odmiennie niż Departament Marynarki Wojennej – w jego ocenie przewaga po stronie United States wyniosła 3:1, jeżeli więc dowodzący Amerykańskim okrętem dowódca nie okazałby się człowiekiem o niespotykanej nieudolności wynik starcia mógł być tylko jeden.[160]

Stracie *USS United States* z *HMS Macedonian*, podobnie jak wcześniejsze zajęcie *HMS Guerriere* przez *USS Constitution*, postawiły brytyjskie dowództwo w bardzo niezręcznej sytuacji. Lekceważona U.S. Navy w krótkim czasie dokonała zajęć trzech brytyjskich fregat. Głównodowodzący sił brytyjskich w Ameryce Północnej – Admirał John B. Warren, wskazywał, że sukcesy U.S. Navy wynikały przede wszystkim z wielkości ich okrętów. Zdaniem Admirała, okręty 44. działowe, które przez Amerykanów były klasyfikowane jako fregaty, ze względu na swoje gabaryty i potencjał siły ognia, powinny być klasyfikowane jako okręty liniowe najniższej (VI bądź V) klasy. Amerykanie zwykle wychodzili też w morze z pełną obsadą, czym mogło poszczycić się niewiele okrętów z brytyjskiej eskadry. Warren zdawał sobie doskonale sprawę z niedomagań amerykańskiej Marynarki Wojennej: braku okrętów liniowych i relatywnie niewielkich zasobów w porównaniu z Royal Navy, obawiał się jednak, że prędzej czy później, jak miało to miejsce w czasie wojny o niepodległość, do eskadr amerykańskich mogły przyłączyć się eskadry francuskie.[161] Trudno stwierdzić w jakim stopniu brytyjski oficer zdawał sobie sprawę z niechęci amerykańskich elit i społeczeństwa do wikłania się w europejski konflikt później nazwany wojnami napoleońskimi. Musiał jednak być świadom, że rząd w Waszyngtonie czynił wszystko by formalnie prowadzić wojnę jedynie przeciwko Wielkiej Brytanii, podczas gdy przymierze z Francją, skonfliktowałoby USA także z europejskimi sojusznikami Jego Królewskiej Mości. Taki sojusz zakończyłby okres pozornej

[159] Message from President James Madison to the Senate and House of Representatives of the United States (22 II 1813) in:] *A Compilation of the Messages and …*, s. 522.
[160] J.K. Mahon, *Dz. Cyt.*, s. 60.
[161] Letter from Admiral Sir John B. Warren to Secretary of the Admiralty John W. Croker (29 XII 1812), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary ….,* t. I, s. 649.

neutralności[162] Hiszpanii w amerykańsko – brytyjskim konflikcie, a to mogłoby pociągnąć za sobą nowe niebezpieczeństwo dla posiadłości Stanów Zjednoczonych zlokalizowanych w dolnym biegu rzeki Missisipi. Jednakże w kontekście listu jaki Warren napisał do swoich zwierzchników pod koniec grudnia 1812 roku, ważne był skutek jaki zwarta w argumentach groźba mogła wywołać, nie zaś jej realność. Admirał zdawał sobie sprawę, że dla realizacji celów, które postawiła przed nim Admiralicja potrzebował dodatkowych sił i zdecydowany był uczynić wszystko by konieczne posiłki uzyskać. Zdanie Admirała Warrena, podzielał także Admirał Sir Henry E. Stanhope, który pisał do Pierwszego Sekretarza Admiralicji: *Sądzę, że Amerykanie będą dumni ze swych nieprzewidzianych sukcesów, co bardziej niż duch przedsiębiorczości będzie pobudzać nawet Federalistów do wyposażenia okrętów wojennych dużych rozmiarów pod charakterem i nazwą fregat. I choć prawdą jest, że teraz dysponują jedynie 3 o tak dużej sile, jest też prawdą, że z łatwością, z powodu obfitości materiałów mogą zbudować kolejne*.[163] W związku ze swoimi wątpliwościami Admirał wskazywał na konieczność wysłanie na amerykańskie wybrzeże możliwie największej liczby okrętów 64 i 74. działowych. Admirał poza obawami związanymi z możliwością gwałtownego przyrostu sił amerykańskich, przejawiał również lęk o możliwość ataku którejś z amerykańskich eskadr na konkretnie wskazany port Wielkiej Brytanii. W związku z tym zalecał także utrzymywanie stałego pogotowia bojowego we wszystkich miastach przybrzeżnych.[164] Lordowie Admiralicji, których uwagę bardziej zaprzątał konflikt z napoleońską Francją, niż odległe zmagania z byłą kolonią, odpowiedzieli we właściwym dla tego sposobu postrzegania stanu rzeczy stylu. Przede wszystkim wyrazili rozczarowanie, że mimo pokaźnych sił oddanych do dyspozycji Admirała Warrena w listopadzie 1812 roku, nie był on w stanie przejąć kontroli nad amerykańskim wybrzeżem, a wręcz przeciwnie domagał się nowych środków, a kolejne okręty z jego eskadry przechodziły w ręce wroga. Pomimo wyrażonych w liście utyskiwań, zwierzchnicy zdecydowali się oddać pod rozkazy Admirała Warrena dodatkowe okręty w postaci *HMS La Hogue* i *HMS Valiant*. Dodatkowo do eskadry Admirała Cockburna, również przeznaczonej do operowania na amerykańskich brzegach miały dołączyć *HMS Sceptre (Spectre)* i *HMS Plantagenet*. Poza okrętami liniowymi eskadra Warrena miała

[162] Szerzej o pozornej neutralności hiszpańskich władz wobec amerykańskich jednostek w rozdziale poświeconym wyprawie *USS Essex*.
[163] Letter from Admiral Sir Henry E. Stanhope to The First Lord of the Admiralty Viscount Robert Sounders Dundas Melville (5 I 1813), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary …,* t. II, s.11 – 13.
[164] Letter from Admiral Sir Henry E. Stanhope to The First Lord of the Admiralty Viscount Robert Sounders Dundas Melville (5 I 1813), [w:] *Tamże*, s. 13 – 14.

zostać zwiększona o slupy i fregaty. Po dodaniu dodatkowych jednostek siły Admirała miały liczyć 50 tych pierwszych i 30 tych drugich. Do czasu przybycia posiłków mniejszych jednostek, Admirał mógł dysponować już posiadanymi okrętami liniowymi w liczbie 10, w chwili jednak ich (fregat i slupów) przybycia, większość z liniowców miała zostać odesłana do Wielkiej Brytanii. Lordowie piórem swego Sekretarza wyrazili silną nadzieję, że do czasu przybycia fregat i slupów, amerykańskie okręty mogły przestać stanowić zagrożenie.[165] W ostatnich słowach listu Admiralicji zawarta był poważna groźba, z której Warren musiał doskonale zdawać sobie sprawę. Zwierzchnicy nie wprost, ale jednak stwierdzali – albo U.S. Navy zostanie unieszkodliwiona we wskazanym czasie, albo Warren zapłaci za porażkę swoją karierą i reputacją. Groźba najprawdopodobniej odniosła zamierzony skutek, gdyż w swoim kolejnym liście, zamiast skarżyć się i prosić o posiłki Admirał Warren zawiadamiał o swoich spektakularnych sukcesach w postaci zajęcia 16 jednostek wroga. Brytyjski dowódca bardzo zręcznie przemilczał fakt, że w większości były to jednostki handlowe, na których bandera sunęła w dół gdy tylko załoga ujrzała okręt wojenny.[166] W kolejnym liście z 10 lutego Lordowie Admiralicji jeszcze raz podkreślili swoje stanowisko. Ich zdaniem Admirał nie przedstawił żadnych dowodów na to, że zwiększyła się liczba amerykańskich okrętów w stosunku do ich liczby zaraportowanej w listopadzie tzn. 14 okrętów różnego rodzaju. Warren mógł im przeciwstawić 11 okrętów liniowych, 1 okręt 50.działowy, 34 fregaty, oraz slupy i mniejsze okręty – w sumie 97 jednostek. Dodatkowo Lordowie Admiralicji zarzucali Warrenowi zaniedbania w zakresie przesyłania regularnych raportów do Londynu, przez co zwierzchnicy nie posiadali informacji, jak zostały rozdysponowane siły pod jego dowództwem. Co gorsza Ich Lordowskie Mości otrzymywali informacje o posunięciach Amerykanów z drugiej ręki, miedzy innymi od dowódców powracających do ojczyzny jednostek kupieckich. Przypomniano jednocześnie Admirałowi, że nie był jedynym dowódcą w Royal Navy i jeżeli Amerykanom udałoby się ominąć blokadę zorganizowaną przez Warrena, natknęliby się na jedną z pozostałych eskadr brytyjskich rozsianych po morzach i oceanach całego świata. W kolejnej części listu wyjaśniło się jaki był jeden z głównych powodów nacisków Admiralicji – każdego dnia Lordowie otrzymywali doniesienie od niezadowolonych kupców, w tym skupionych wokół potężnej Kompanii

[165] Letter from First Secretary of the Admiralty John W. Croker to Admiral Sir John B. Warren (9 I 1813), [w:] *Tamże*, s. 14.
[166] Letter from Admiral Sir John B. Warren to First Secretary of the Admiralty John W. Croker (25 I 1813), [w:] *Tamże*, s. 15.

Wschodnioindyjskiej, że ich statki oraz ładunki padły łupem amerykańskich okrętów wojennych i kaprów.[167] Henry Cabot Lodge w swoim artykule poświęconym zaangażowaniu wojennemu amerykańskich fregat stwierdził, że dla brytyjskiej opinii publicznej mniejszym szokiem niż sam fakt utraty fregaty przez Royal Navy, było to na kogo rzecz została utracona. Londyńskie gazety z „The Times" na czele rozpisywały się na temat „nowego wroga", nowego konkurenta na światowych akwenach morskich. Bolesny był szczególnie fakt, że cios padł ze strony państwa, które jeszcze 40 lat wcześniej było brytyjską kolonią.[168]

USS Constitution vs. HMS Java

W kolejny rejs *USS Constitution* okryty chwałą bohaterskiej jednostki, która jako pierwsza w trwającej wojnie zajęła okręt nieprzyjaciela wychodził w morze pod nowym dowództwem – komodora Williama Bainbridge'a[169]. Początkowo załoga była bardzo rozczarowana zmianą dowódcy. Kapitan Isaac Hull cieszył się powszechną sympatią swoich marynarzy i żegnano go dając temu jaskrawe wyrazy. Nowy kapitan musiał się więc zmierzyć z legendą swego poprzednika i brakiem akceptacji nowej załogi, która z naruszeniem dyscypliny dawała wyraz swemu niezadowoleniu. Proceder ten został ukrócony, gdy najbardziej żarliwi wyznawcy kapitana Hulla ze Zbrojmistrzem na czele zostali postawieni przed sądem wojenny pod zarzutem licznych naruszeń dyscypliny oraz jawnej niesubordynacji.[170]

29 grudnia 1812 roku we wczesnych godzinach porannych załoga *USS Constitution* dostrzegła na horyzoncie dwa żagle idące kursem przechwytującym. Minął jednak cały dzień nim amerykańskiemu okrętowi udało się zbliżyć do ściganych na odległość umożliwiającą rozpoznanie bandery, którą okazał się być Union Jack. Około godziny 13.00 wróg spróbował odchylić się względem amerykańskiego okrętu, komodor William Bainbridge rozkazał wykonać zwrot, co udaremniło brytyjski manewr. Następnie rozpoczęła się wymiana sygnałów, na maszty wędrowały chorągiewki i proporce sygnałowe. Odpowiedzi jednostki pod brytyjską banderą, wydawały się Bainbridge'owi

[167] Letter from First Secretary of the Admiralty John W. Croker to Admiral Sir John B. Warren (10 II 1813), [w:] *Tamże,* s. 16 – 19.
[168] H. Cabot Lodge, A fighting Frigate [w:] *A Fighting Frigate and Other Essays and Addresses*, ed. H.Cabot Lodge, New York 1907, s. 6 – 9.
[169] Materiał ilustracyjny do rozdziału, zob.: rysunek 10, rysunek 11 w Aneks.
[170] T.G. Martin, *Dz. Cyt*., s. 128.

niezwykle chaotyczne i niezrozumiałe, stąd też nakazał wystrzelić przed dziób ściganego okrętu. Kiedy to uczyniono, na wrogim okręcie ponownie podniesiono brytyjską banderę i chwilę później jedna z jego burt plunęła ogniem w stronę amerykańskiej jednostki. Rozpoczął się ostrzał, w tym z wykorzystaniem kartaczy.[171] O godzinie 14.10 wroga fregata znajdowała się na nawietrznej amerykańskiego okrętu, jednakże w odległości, którą komodor Bainbridge okręcił jako znacznie większą niżby sobie życzył. 20 minut później jedna z brytyjskich kul uszkodziła ster amerykańskiego okrętu, na co jego dowódca rozkazał postawić więcej żagli, aby zbliżyć się do wroga. 10 minut przez 15.00 stęga bukszprytu *HMS Java* (bryt. okręt) uderzyła w takielunek stermasztu amerykańskiej jednostki. By się wyswobodzić Bainbridge nakazał odstrzelić bukszpryt wrogiego okrętu, co udało się osiągnąć około godziny 15.00. Pięć minut później na pokład osunął się maszt przedni, a chwilę później stęga masztu głównego. Po kolejnych 20 minutach do spoczywających na pokładzie drzewc dołączył gafel[172] oraz stermaszt. O 16.05 ucichły działa na *HMS Java* i opuszczono na nim banderę. Amerykanie zaczęli pośpieszne naprawy takielunku, aby móc wejść na pokąd pryzu. Kiedy dokonywano napraw zauważono, że bandera na pokładzie *HMS Java* ponownie znalazła się na maszcie, który jednak osunął się w kilka minut później. O 17.25 kiedy Amerykanie podeszli do brytyjskiego okrętu od dziobu, gotowi do dokonania abordażu, bandera ponownie została opuszczona.[173] O godzinie 18.00 pierwszy oficer z *USS Constitution* porucznik George Parker wszedł na pokład *HMS Java* i formalnie przyjął jego kapitulację. Około 19.00 łódź powróciła przywożąc porucznika Henry'ego D. Chads – pierwszego oficera, a także pasażera porucznika Thomasa Hislop mianowanego komendantem Indii Wschodnich. Kapitan Henry Lambert – dowódca *HMS Java* poległ w czasie starcia. Komodor Bainbridge dowiedział się od jeńców, że w chwili rozpoczęcia starcia na *Java* znajdowała się załoga licząca 400 ludzi (z czego 100 stanowili nadliczbowi oficerowie i marynarze płynący jako posiłki do Indii Wschodnich). W wyniku stoczonej bitwy 83 ludzi zostało rannych, zaś 57 straciło życie[174]. Poza szacownymi pasażerami na jego pokładzie

[171] Journal of Commodore William Bainbridge, USS Constitution (29 XII 1812, 30 XII 1812), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary …*, t. I, s. 640.
[172] Gafel – drzewce ukośne w położeniu w odniesieniu do maszt. Służy do mocowania i podnoszenia czworokątnego żagla, za: http://www.zgora.pl/ZHP/zhp/slownik.htm (15.05.2017).
[173] Journal of Commodore William Bainbridge, USS Constitution (29 XII 1812, 30 XII 1812), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary …*, t. I, s. 641
[174] Zgodnie z listem Komodora Bainbridge'a do Sekretarza Marynarki napisanym 3 stycznia 1813 roku brytyjskie straty wyniosły 60 zabitych I 101 rannych, w drugim szacunku uwzględniono rannych, który zmarli już po bitwie w wyniku odniesionych ran oraz marynarzy, którzy bezpośrednio po starciu zlekceważyli swoje obrażenia, a które w dłuższej perspektywie, często w wyniku infekcji stały się poważne,

znajdowało się również drewno i sprzęt na budowę okrętu 74. działowego w Indiach Wschodnich.[175] Amerykańskie straty okazały się nieporównywalnie mniejsze. Z życiem rozstało się 9 marynarzy, 25 zaś odniosło w większości niezbyt poważne rany. Wrogi okręt w wyniku starcia doznał poważnych uszkodzeń i niemożliwym okazało się odholowanie go z wybrzeża Brazylii do pierwszego dogodnego portu w Stanach Zjednoczonych. Uszkodzenia były też zbyt poważne by możliwe było naprawienie ich bez zawijania do portu, dlatego też 31 grudnia komodor Bainbridge podjął bolesną decyzję o spaleniu zajętej jednostki.[176]

Poza sukcesem stricte militarnym komodorowi Bainbridge'owi udało się w pewnym stopniu osłabić brytyjski potencjał w Indiach Wschodnich. Z opisu starcia pozostawionego przez Brytyjczyków można wydobyć dodatkowe informacje co do jego przebiegu, chociaż w zasadniczych kwestiach obie relacje są zbieżna. Po pierwsze do starcia doszło na wybrzeżu Brazylii w okolicy St. Salvador. Oba okręty dostrzegły się wzajemnie około południa dnia 29 grudnia 1812 roku. Z obu okrętów nadawano sygnały, których załoga drugiej jednostki żadną miarą nie mogła zrozumieć. Około godziny 14.10 Amerykanie oddali w stronę *HMS Java* pełną salwę burtową z bakburty. W zakresie tego kto oddał pierwszy strzał obie relacje różnią się. Z dziennika osobistego komodora Bainbridge'a można bowiem było wyczytać, że to Brytyjczycy jako pierwsi oddali salwę burtową, załoga zaś *USS Constitution* niezwłocznie na nią odpowiedziała. W dalszym opisie brytyjski sposób przedstawienia przebiegu zdarzeń nie różni się od amerykańskiego. Niszczący ogień z amerykańskiej fregaty sprawiał, że padały kolejne maszty na pokładzie *HMS Java*.[177] Około godziny 3.05 kapitan Lambert zdecydował by wykonać zwrot prze burtę jednakże nim załoga wykonała manewr padła na pokład stęga masztu głównego, a okręt utracił resztki sterowności. W 20 minut później postrzał w klatkę piersiową spowodował zniesienie z pokładu kapitana Lamberta. Pierwszy oficer porucznik Henry D. Chads pozostał sam na pokładzie, wśród rannych i konających, których krew niczym fale oblewała szczątki drzewc i takielunku. Młody oficer dowodzący niesterowanym okrętem, na którym udawało się oddać strzał jedynie z trzech dział jednocześnie, zdecydował się

za: Letter from Commodore William Bainbridge to Secretary of the Navy (3 I 1813), [w:] *Official Letters of the Military and Naval Officers of the United States during the…*, s. 118.

[175] Journal of Commodore William Bainbridge, USS Constitution (29 XII 1812, 30 XII 1812), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary* …, t. I, s. 642 – 644.

[176] Letter from Commodore William Bainbridge to Secretary of the Navy (3 I 1813), [w:] *Official Letters of the Military and Naval Officers of the United States during the…*, s. 118.

[177] Letter from Lieutenant Henry D. Chads to Secretary of the Admiralty John W. Croker (31 XII 1812), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary* …, t. I., s. 646.

kontynuować walkę. Mijały kolejne minuty. O 16.15 ster – maszt upadł na pokład powodując gwałtowny przechył okrętu. Pozwoliło to naprowadzić na namiar część dział ze sterburty i oddać salwę w kierunku *USS Constitution*, który w chwilę później wycofał się poza zasięg brytyjskich dział w celu dokonania niezbędnych napraw takielunku. Załoga *HMS Java* również wykorzystała tę chwilę przerwy od walki by usunąć z pokładu szczątki masztów, które spadły na działa. Próbowano także ratować przed ostatecznym upadkiem maszt główny, czego nie udało się dokonać. Tymczasem Amerykanie ukończyli naprawy i kierowali się by zająć pozycję na dziobie brytyjskiego okrętu, skąd mogliby prowadzić skuteczny ogień, sami niemal nierażeni na ostrzał. O godzinie 17.50 wobec braku nadziei na zwycięstwo czy choćby wycofanie się, porucznik Chads wydał rozkaz opuszczenia bandery. Załoga amerykańskiego okrętu weszła w glorii zwycięzców na pokład *HMS Java* o godzinie 18.00. Stan w jakim znajdował się pryz zmusił komodora Bainbridge'a do wydania rozkazu przeniesienia rannych i jeńców na pokład *USS Constitution*, następnie zaś podłożenia ognia na *Javie*. Brytyjscy marynarze, zdaniem porucznika Chadsa mieli z radością obserwować jak płonęła ich macierzysta jednostka, mając tę satysfakcję, że choć została utracona nie przysłuży się wrogowi. W chwili opuszczenia bandery, większość oficerów na pokładzie *HMS Java* była ranna bądź nie znajdowała się już wśród żywych. Co szczególnie przykre, w tej drugiej grupie przeważali Midshipmani, w tym także bardzo młodzi chłopcy, zapowiadający się w ocenie ich zwierzchników na doskonałych marynarzy.[178] Komodor Bainbridge potraktował jeńców w sposób miłosierny i godny oficera, zapewniając, szczególnie rannym, opiekę oraz najlepsze warunki zakwaterowania jakie były możliwe w danych warunkach.[179]

Zwycięstwo nad brytyjską fregatą było ukoronowaniem zmagań komodora Bainbridge'a z powierzonym mu okrętem i niechętną jego dowództwu załogą. Po raz kolejni okryci chwałą zwycięstwa marynarze tak samo wiwatowali na cześć swego nowego kapitana co jego poprzednika. Warto podkreśli, że *HMS Java* był okrętem bardziej zbliżonym pod względem tak uzbrojenia, jak i liczebności załogi do *Constitution* niż miało to miejsce w przypadku *Guerriere*, stąd też zwycięstwo smakowało zupełnie inaczej. Był to już trzeci okręt zdobyty na Brytyjczykach od początku wojny i trzeci będący fregatą. Euforia więc, którą wzbudził powrót do Bostonu zwycięskiego „Old Ironsides" była trudna

[178] Letter from Lieutenant Henry D. Chads to Secretary of the Admiralty John W. Croker (31 XII 1812), [w:] *Tamże,* .s. 647.
[179] Letter from Lieutenant Henry D. Chads to Secretary of the Admiralty John W. Croker (31 XII 1812), [w:] *Tamże,* .s. 648.

do opisania. I jak zauważył przywoływany już kapitan Martin – komodor Bainbridge otrzymał wreszcie zwycięstwo, którego tak bardzo pragnął.[180] Pragnienie to nie wynikało wyłącznie z chęci wyróżnienia się i osobistych ambicji towarzyszących każdemu dowódcy Marynarki Wojennej. Bainbridge potrzebował również argumentu, który zamknąłby usta jego krytykom przy każdej okazji wypominającym mu wprowadzenie *USS Philadelphia* na mieliznę, przez co okręt ten został zdobyty przez Berberów w czasie wojny z Trypolisem. Zwycięstwo nad *HMS Java* udowadniało, że Bainbridge był dobrym kapitanem i marynarzem, a elementem, którego brakowało mu we wcześniejszej karierze było szczęście, które tym razem mu sprzyjało.[181]

Szeroki plan rozbudowy Marynarki Wojennej – między teorią a praktyką

Jak już sygnalizowano wielokrotnie w niniejszej rozprawie praktycznie od chwili powstania U.S. Navy, rząd w Waszyngtonie dostrzegał konieczność rozbudowy i wzmocnienia floty wojennej, głównie wtedy gdy pojawiało się realne zewnętrzne zagrożenie, a już zwłaszcza, gdy napięte stosunki z obcą potęgą przeradzały się w otwarty konflikt. Nie inaczej było w roku 1812, co również już zasygnalizowano. Zgodnie z ambitnym planem amerykańska Marynarka Wojenna miała zostać wzbogacona o nowe okręty, w tym długo wyczekiwane okręty liniowe o sile ognia minimum 74 działa. Jak zawsze również teoria i praktyka rozminęły się w zakresie realizacji zakładanych celów. Faktem było, że w praktycznie każdej stoczni Marynarki Wojennej jak kraj długi i szeroki podjęto, bądź zintensyfikowano prace. Skupowano drewno, zatrudniano robotników i wykwalifikowanych specjalistów: cieśli, kowali, zbrojmistrzów, żaglomistrzów i wielu innych. Wydawało się, że wszyscy komendanci stoczni i portów uczynią co tylko było w ich mocy, by to właśnie ich stocznia była tą, która dałaby Stanom Zjednoczonym pierwszy linowiec. Zdaniem Kate Caffrey na decyzję o rozbudowie floty wpłynęły sukcesy odnoszone przez duże jednostki pełnomorskie, w szczególności zwycięstwa *USS United States* oraz *USS Constitution*. W ocenie Caffrey to właśnie te wydarzenia doprowadziły do kongresowej debaty zwieńczonej ustawą zezwalającą Prezydentowi na dalszą rozbudowę floty o okręty liniowe i fregaty. Udowodnienie, że amerykański okręt był w stanie pokonać dorównującą mu siłą jednostkę brytyjską miało doprowadzić do ponownego zastanowienia się czy plan oparcia obrony na jednostkach przybrzeżnych, systemie baterii nadbrzeżnych i flotyllach rzecznych był słuszny. Rezultatem zaś tych rozważań była powyżej wspomniana

[180] T.G. Martin, *Dz. Cyt*., s. 138.
[181] E.L.Beach, *Dz. Cyt*., s. 96.

ustawa oraz dążenie do połączenia obu koncepcji obrony morskiej i wyciagnięcia z ich praktycznego wdrożenia największych możliwych korzyści.[182]

Prace trwały, ale w niektórych stoczniach nie wytrzymały zderzenia z rzeczywistością. Intendent Tunis Craven, po dotarciu do Stoczni w Portsmouth zastał ją w stanie nienapawającym optymizmem. Jak pisał do Sekretarza Marynarki Wojennej: *Drewno na ramy (żebrowanie) 74. działowców i wiele innego wartościowego dobra, chociaż pod zadaszeniem złożone jest na ziemi i z pewnością dozna istotnych uszkodzeń, jeżeli rychło nie zostanie zabezpieczone (...)*[183]. Ten stan rzeczy szczególnie niepokoił Cravena, gdyż stocznia w Portsmouth pod względem warunków lokalizacyjnych była jedną z najlepszych w Stanach Zjednoczonych. Oblewające ją wody niemal nigdy nie zamarzały, a wysepka na której ją zlokalizowano była dobrze chroniona przez naturalne przeszkody zarówno przed atakiem wroga, jak i niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi. Dodatkowo okoliczne lasy były w stanie dostarczyć wysokojakościowego drewna okrętowego. Bliskość dużych ośrodków miejskich pozwalała zaś szybko dostarczyć proch, działa i inne niezbędne elementy wyposażenia, których nie można było pozyskać na miejscu. Ze względu na powyżej wskazane zalety Craven skreślił szeroko zakrojony plan rozbudowy stoczni, który przedłożył Sekretarzowi Marynarki Wojennej wyrażając nadzieję na jego akceptację.[184]

Wsparcie Intendentowi Tunisowi Cravenowi okazał komodor Thomas Tingey, sam sprawujący nadzór nad Stocznią Marynarki Wojennej w stołecznym Waszyngtonie. Zwrócił on się do Sekretarza Marynarki Wojennej, aby ten na najbliższej sesji Kongresu przedstawił pod rozwagę przedstawicieli narodu opracowany przezeń kosztorys wsparcia dla stoczni w Portsmouth, a także w Nowym Yorku i Savannah. Poza materiałami niezbędnymi dla rozbudowy stoczni na opracowanej przez Tingey'a liście znalazły się również deski oraz drewno okrętowe, a także wyposażenie niezbędne dla prawidłowego funkcjonowania stoczni i robotników w niej zatrudnionych.[185]

---

[182] K. Caffrey, *The Twilight's Last Gleaming. Britain vs. America 1812 – 1815*, New York 1977, s. 176 – 177.
[183] Cyt. Za: Letter from Purser Tunis Craven to Secretary of the Navy Hamilton (31 X 1812), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary …*, t. I, s. 555.
[184] Letter from Purser Tunis Craven to Secretary of the Navy Hamilton (31 X 1812), [w:] *Tamże,* s. 555 – 556.
[185] Letter from Commodore Thomas Tingey to Secretary of the Navy Hamilton (7 XI 1812), [w:] *Tamże,* s. 561.

Sekretarz Marynarki Wojennej w liście do Przewodniczącego Komitetu Marynarki Wojennej w Kongresie, skreślonym 13 listopada 1812 roku, przedstawił w jego mniemaniu, wszystkie najważniejsze potrzeby U.S. Navy. W pierwszym punkcie swojego listu dokonał analizy siły ognia okrętów o różnej ilości dział, by uzmysłowić Kongresmanom, że bez okrętów liniowych Marynarka Wojenna niewiele zdziała przeciw Brytyjczykom. Hamilton posłużył się obrazowymi przykładami zestawiając siłę jednej salwy burtowej wystrzelonej z okrętów 74 i 86. działowego z salwą burtową oddaną z fregaty o sile ognia 44 bądź 32 działa. Sekretarz wskazał, że przy dobrze zaplanowanym ataku dwie fregaty 44.działowe powinny zwyciężyć w starciu z 74.działowcem, pod warunkiem że temu ostatniemu nie towarzyszyłyby inne okręty, co w praktyce niemal nigdy nie miało miejsca.[186] Przyjęta przez Brytyjczyków taktyka, stosowana z powodzeniem przeciwko Francuzom, zakładała, że każdemu okrętowi liniowemu, który był z natury mało zwrotny i powolny zwykle tworzyła co najmniej jedna fregata pełniąca funkcje patrolową i odciągająca uwagę wroga w czasie mijającym miedzy kolejnymi morderczymi salwami liniowca. Poza argumentem siły ognia, Sekretarz przytoczył również znacznie bardziej trafiające do Kongresmanów argumenty natury ekonomicznej. Zgodnie z wyliczeniami przedstawionymi przez Sekretarza roczny koszt utrzymania 44.działowej fregaty *USS President* wyniosły 220 910,00 dolarów, podczas gdy koszt zbudowania i wyposażenia okrętu 76. działowego wyniósłby 333 000,00 dolarów. Uwzględniając jednakże, że dla pokonania 1 okrętu liniowego potrzeba dwóch fregat, otrzymanie potrzebne siły kosztowałoby 662 730,00 dolarów, co oznaczało, że koszt 1 okrętu liniowego był mniejszy niż 2 fregat dorównujących mu siłą. Podobnie w zakresie obsady, a wiec kosztów żołdu i utrzymania marynarzy, można było w ocenie Hamiltona prosto skalkulować, że koszt utrzymania 650 ludzi stanowiących obsadę liniowca, byłby niższy niż koszt utrzymania 840 ludzi, stanowiących załogę dwóch fregat.[187] Warto również zwrócić uwagę na argument, który nie padł w liście Hamiltona, a moim zdaniem mógł mieć rozstrzygające znaczenie – zwerbowanie 650 ludzi, przy trudnościach z jakimi od początku wojny zmagały się punkty werbunkowe, było zadaniem łatwiejszym niż werbowanie 840 marynarzy, potrzebnych do obsadzenia dwóch fregat.

[186] Letter from Secretary of the Navy Hamilton to Burwell Bassett, Chairman of the Naval Committee of the House of Representatives (13 XI 1812), [w:] *Tamże,* s. 571.
[187] Letter from Secretary of the Navy Hamilton to Burwell Bassett, Chairman of the Naval Committee of the House of Representatives (13 XI 1812), [w:] *Tamże,* s. 571 – 572.

Kolejnym, choć moim zdaniem niezbyt trafionym argumentem użytym przez Hamiltona, było zestawienie rocznych kosztów utrzymania, które w przypadku pojedynczej fregaty wynosiły 110 000,00 dolarów rocznie (220 000,00 w przypadku dwóch fregat), zaś dla okrętu liniowego byłyby równe 202 000,00. Różnica na korzyść okrętu liniowego była więc zbyt niewielka by mogła przekonać do jednostki tego rodzaju kongresmanów z Komisji Marynarki Wojennej. Swój list Hamilton zakończył nie prośbą o środki na sfinansowanie okrętu liniowego, ale zasygnalizowaniem konieczności dogłębnego zbadanie jakie siły mogła wystawić Wielka Brytania przez U.S. Navy i dopiero w oparciu o tę analizę, podjecie decyzji co do rodzaju jednostek jakie powinny zostać zbudowane w amerykańskich stoczniach.[188] Nowy Sekretarz Marynarki Wojennej William Jones, podzielał w aspekcie budowy 74. działowców zdanie poprzednika. W lutym 1813 roku wydał budowniczemu okrętów Williamowi Daughty stanowczy rozkaz pozyskania materiałów na budowę 74. działowca w bostońskiej stoczni. Bezpośredni nadzór nad budową i uprzednim doborem materiałów miał sprawować kapitan Isaac Hull planowany na przyszłego dowódcę liniowca. W ocenie Jonesa szybkie rozpoczęcie prac mogło zagwarantować ukończenie okrętu przed końcem zimy, w najgorszym zaś razie przed końcem roku.[189] Na początku marca miały ruszyć również prace nad budową okrętu 74.działowego w stoczni waszyngtońskiej. Tajemnicze przeszkody, które miały uniemożliwiać uprzednie rozpoczęcie budowy, a które stwierdzili w swoim raporcie Panowie Humphrey, Penrose oraz Davis, miały zostać usunięte i prace nad okrętem miały się rozpocząć. Na tym nie kończyły się dobre informacje. Bracia i wspólnicy J&F Grice, zaproponowali Departamentowi Marynarki Wojennej zbudowanie 44. działowej fregaty na bardzo korzystnych warunkach. Sekretarz zaakceptował tę pozycję i udzielił George'owi Hamiltonowi – Agent Marynarki Wojennej, zgody na podpisanie umowy z rzeczonymi przedsiębiorcami.[190]

Bardzo szybko stało się jasne, że budowa okrętów mogła potrwać znacznie dłużej niż pierwotnie zakładano, stąd też konieczne stało się znalezienie sposobu na zaspokojenie potrzeb Marynarki Wojennej nim budowa zostanie ukończona. Tym sposobem miało być stosowane już z powodzeniem w rejonie Wielkich Jezior zakupywanie okrętów od

[188] Letter from Secretary of the Navy Hamilton to Burwell Bassett, Chairman of the Naval Committee of the House of Representatives (13 XI 1812), [w:] *Tamże,* s. 573
[189] Letter from Secretary of the Navy Jones to William Daughty (8 II 1813), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary …*, t. II, s. 44.
[190] Letter from Secretary of the Navy Jones to Navy Agent George Hamilton, [w:] *Tamże*, s. 46 – 47.

prywatnych armatorów. 24 października rozkaz zakupu dwóch jednostek najlepiej obliczonych do „realizacji celów przez niego zasugerowanych" otrzymał kapitan John H. Dent.[191] Kapitan zrealizował rozkaz w niespełna dwa tygodnie później. W liście z 5 listopada 1812 roku donosił Sekretarzowi Marynarki Wojennej, że zakupił nowobudowany szkuner obliczony do niesienie 14 dział i załogi liczącej 90 osób, któremu nadał nazwę Carolina. Drugim z zakupionych okrętów był 7 działowy szkuner o nazwie Ferret.[192] Konieczność szybkich zbrojeń potwierdziło pojawienie się w połowie listopada na wodach w pobliżu Charleston brytyjskiej fregaty *HMS Southampton*, która przez cały dzień pozostawała w bezpośredniej bliskości portu nie czując się zagrożona ze strony Amerykanów.[193] O realności zagrożenia ze strony brytyjskiej jednostki miała wkrótce przekonać się załoga okrętu *USS Vixen*, 12.działowego brygu, zajętego przez *HMS Southampton* 22 listopada 1812 roku. Widząc znaczącą przewagę wroga Amerykanie poddali się bez jednego wystrzału.[194] Załoga *HMS Southampton* niedługo cieszyła się swoim sukcesem, gdyż już 11 grudnia 1812 roku, okręt kapitana Yeo, „szczęśliwym zrządzeniem opatrzności" roztrzaskał się na rafach w pobliżu wyspy Conception.[195] Zagrożenie zostało wyeliminowane, zdecydował o tym jednak przypadek, czy błąd ludzki, stąd też żaden z kapitanów U.S. Navy nie mógł zapisać tego sukcesu na swoje konto.

Prowadzenie prac w stoczni w Charleston utrudniał nieuregulowany status prawny działki, na której się znajdowała. Zgodnie z oficjalnymi dokumentami Departament Marynarki Wojennej jedynie dzierżawił nieruchomość na której zlokalizowana była stocznia, a ten stan prawny powstrzymywał kapitana Johna H. Denta zarządzającego stocznią przed dokonywaniem poważniejszych inwestycji. Opłakany stan budynków i przybywanie nowych robotników, którym koniecznym było zapewnienie kwater zmusiły kapitana Denta do poczynienia niezbędnych inwestycji, na które jednak potrzebował pieniędzy. Pierwszą potrzebą była naprawa przegniłego nadbrzeża cumowniczego, a także wzniesienie budynków, które zapewniłyby ochronę przed chłodem zarówno dla pracujących w stoczni robotników, jak i dla załóg kanonierek. Ci ostatni od wielu miesięcy zmuszeni byli mieszkać na pokładach swoich macierzystych jednostek, co wraz z

[191] Letter from Secretary of the Navy Hamilton to Captain John H. Dent (24 X 1812), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary …*, t. I, s. 583.
[192] Letter from Captain John H. Dent to Secretary of the Navy Hamilton (5 XI 1812), [w:] *Tamże,* .s 584.
[193] Letter from Captian John H. Dent to Secretary of the navy Hamilton (14 XI 1812), [w:] *Tamże,* s. 585.
[194] Letter from Captain James L. Yeo to Vice Admiral Charles Stirling R.N. (22 XI 1812), [w:] *Tamże,* s. 594.
[195] Letter from Captain James L. Yeo to Vice Admiral Charles Stirling (11 XII 1812), [w:] *Tamże,* s. 595.

nadejściem zimy stało się uciążliwe i skutkowało systematycznym powiększaniem się grupy marynarzy wpisanych na listę chorych.[196]

Nie lepiej przedstawiała się sytuacja w Stoczni w Nowym Jorku zarządzanej przez młodszego kapitana Charles Ludlow. Stoczniowe zabudowania były co prawda w znacznie lepszym stanie niż te w Charleston, brakowało jednak ciepłej odzieży, koców, a nawet butów dla marynarzy. Ludlow zdawał sobie sprawę, że niedola jego podwładnych wynikała przede wszystkim z ich nieroztropności w gospodarowaniu pieniędzmi, po tym jak przy zaciągu otrzymali zaliczkę w wysokości 3 miesięcznego żołdu. Młodszy kapitan miał jednak świadomość, że ani moralizatorski ton, ani zastosowanie jakichkolwiek kar nie uchroniłyby jego marynarzy przed trudnymi warunkami atmosferycznymi, stąd też zdecydował się zakupić niezbędne dla nich artykuły, dopiero zaś po dokonaniu tego wystąpił do Departamentu Marynarki o zwrot poniesionych nakładów.[197]

Nowy Sekretarz Marynarki Wojennej – William Jones, poza dostrzeżeniem konieczności szybkiej budowy okrętów liniowych, zdawał sobie również sprawę, że na akwenach wewnętrznych, jak również dla prowadzenia służby patrolowej czy pocztowej, a także jako wsparcia dla większych jednostek, konieczna była budowa mniejszych okrętów, o pozwolenie na co zwrócił się do Kongresu 20 lutego 1813 roku. 22 lutego, Jones pisał o slupach, że dysponowały siły jedynie trochę mniejszą niż fregaty, a przy tym były znacznie tańsze w budowie i utrzymaniu.[198] Jeżeli zestawić tę korespondencje z wcześniejszą Sekretarza Hamiltona z Przewodniczącym Kongresowego Komitetu Marynarki Wojennej, łatwo zauważyć, że wyniki wyliczeń w znacznej mierze zależały od osoby wyliczającego. Przy odpowiedniej ekspozycji i doborze danych, można było udowodnić przewagę nad innymi dowolnej jednostki, w zależności od tego zgodę na budowę jakiej chciało się uzyskać. Poza ekonomią, Jones w swoim liście do Senatora Samuela Smitha, przywoływał również bardziej realne i wymierne z punktu widzenia przydatności tego rodzaju okrętów, argumenty. Slupy doskonale nadawały się do patrolowania wód przybrzeżnych i wewnętrznych USA, a także sprawdziłyby się przeciwko dokonującym licznych zajęć jednostek handlowych brytyjskim niewielkim jednostkom kaperskim i regularnym.[199] Ścieranie się różnych koncepcji określających zasady funkcjonowania oraz rodzaj

[196] Letter from Captian John H. Dent to Secretary of the Navy Hamilton (5 XII 1812), [w:] *Tamże,* s. 589.
[197] Letter from Master Commandant Charles Ludlow to Secretary of the navy Hamilton, [w:] *Tamże,* s. 590.
[198] Letter from Secretary of the Navy Jones to Senator Samuel Smith (22 II 1813), [w:] *Tamże,s.45.*
[199] Letter from Secretary of the Navy Jones to Senator Samuel Smith (22 II 1813), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary…*, t. II, s. 45.

najbardziej użytecznych okrętów stanowiło tło dla wydarzeń kolejnych miesięcy wojny amerykańsko – brytyjskiej. Zmiany kadrowe w Departamencie Marynarki Wojennej doprowadziły do kolejnych przemian koncepcji rozbudowy floty, jednak temu zagadnieniu został poświęcony rozdział „Wybory 1812 roku i ich konsekwencje dla U.S. Navy".

Wybory 1812 roku i ich konsekwencje dla U.S. Navy

Ponowny wybór Jamesa Madisona na stanowisko Prezydenta Stanów Zjednoczonych, był zwycięstwem partii prowojennej i sromotną porażką zwolenników szybkiego pokoju z Anglią. Prezydent miał świadomość, że dobrze służący mu w czasie pokoju członkowie gabinetu nie sprawdzili się w czasie wojny. Jednym z takich urzędników był Sekretarz marynarki Wojennej Paul Hamilton, o którym Kongresman Jonathan Roberts pisał w liście do jego następcy Williama Jonesa, że *nic nie jest tak oczywiste jak to, że Pan Hamilton powinien odejść ze stanowiska*[200]. Robert W. Love Jr. uznawał, że przyczyną usunięcia dotychczasowego Sekretarza ze stanowiska była nieudolność cechująca niemal każde przedsięwzięcie realizowane przez Departament na czele, którego stał. Amerykańskie elity, w ocenie przywołanego historyka, miały być przekonane, że każdy byłby lepszy niż Hamilton[201], starano się jednak znaleźć kandydata, który zdołałby zyskać poparcie większości sił politycznych, posiadając przy tym niezbędną wiedzę i umiejętności dla kierowania Departamentem Marynarki.[202] Amerykańscy historycy zarzucali także Hamiltonowi, bazując na prywatnej korespondencji i „zasłyszanych" wypowiedziach oficerów U.S. Navy, wydawanie zbyt szczegółowych instrukcji, w których strefa decyzyjności dowódców pozornie dość szeroka, była ograniczona niemal wyłącznie do bieżącego życia na okręcie. Przykładem takiego rozstrzygnięcia miały być chociażby instrukcje wydane dowódcom poszczególnych jednostek tuż przed opuszczeniem urzędu przez Hamiltona, które miały całkowicie nie korespondować z bieżącym stanem spraw

[200] Cyt. Za: Letter from Congressman Jonathan Roberts to William Jones (28 XII 1812), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary* …, t. I, s. 635.
[201] Edwin Bickford Hooper w swojej pracy poświeconej narodzinom amerykańskiej potęgi morskiej zwrócił uwagę, że całe doświadczenie wojskowe Paula Hamiltona ograniczało się do służby w milicyjnych jednostkach ladowych podczas wojny o niepodległość, natomiast w chwili objecia stanowiska nie posiadał niemal żadnej wiedzy na temat spraw Marynarki Wojenne. Właśnie owe braki w podstawoej wiedzy na temat spraw morskich miały go skłaniać do popierania pomysłu tworzenia baterii lądowych, baterii pływających i flotylli przybrzeżnych, zamiast inwestycji w pełnomorskie okręty, w tym w budowę okrętów liniowych: zob. szerzej: E.Bickford Hooper, *United States Naval Power In a Changing World*, New York – Westport – London 1988, s. 31.
[202] R.W. Love Jr., *History od the U.S. Navy 1775 – 1941*, Stackpole Books 1992, s. 108.

morskich i potencjałem każdego z okrętów. Trudno jednak traktować ten zarzut poważnie, szczególnie, że dokładnie takiej samej treści obiekcje wyrażono oceniając rządy Jonesa, w chwili gdy ustępował on ze stanowiska.[203]

Jones mający silne poparcie w Kongresie początkowo wzbraniał się przed przyjęciem nominacji. Kandydata od skorzystania z dziejowej szansy miały odwodzić sprawy natury osobistej, zdaniem jednak Kongresmana Robertsa, wezwanie ojczyzny miało być stokroć ważniejsze niż jakiekolwiek prywatne sprawy. Dalej Kongresman argumentował, że przyjaciele mogli zadbać o sprawy prywatne Jonesa, kiedy on „ratował służbę Marynarki". Przywołując czasy rzymskie, stwierdzał Roberts, że *Jeżeli się zgodzisz, w takim przypadku, powinniśmy nakazać, aby sprawy prywatne Twoje zostały ułożone na państwowy koszt, tak jak czynili to Rzymianie, gdy wzywali obywatela od jego ziemi by stal się dyktatorem.*[204] Gdyby potężny argument natury ekonomicznej miał nie zadziałać, Roberts powoływał się również na to, że urząd Sekretarza Marynarki Wojennej był bardzo popularny, jego piastowanie więc mogło Jonesowi znacząco ułatwić dalszą karierę.[205]

Nim jeszcze nowy Sekretarza zdążył oficjalnie objąć swój urząd, jak i potem i to w jeszcze większej liczbie, w jego otoczeniu pojawili się życzliwi doradcy, pragnący za jego pośrednictwem realizować własne koncepcje rozwoju Marynarki Wojennej. Jednym z nich był Kongresman Burwell Bassett, który w początkach lutego 1813 roku postanowił przestrzec nowego zwierzchnika U.S. Navy przed błędami, jakie w ocenie Kongresmana popełnił, poprzednik Jonesa – Paul Hamilton. Największym błędem miało być wykonywanie przez Sekretarza Marynarki obowiązków wręcz buchalteryjnych, związanych z dostawami, remontami okrętów czy załatwianiem spraw kadrowo – socjalnych. Te drobne sprawy, odciągały w ocenie Bassetta, poprzednich Sekretarzy od spraw naprawdę ważkich, jakim było nadzorowanie całokształtu spraw Marynarki w jej ujęciu bardziej globalnym, a także zaciemniały obraz wielkich operacji strategicznych. Tymi „błahostkami" w ocenie Bussetta powinni zajmować się urzędnicy niższego szczebla, których było wystarczająco, a w razie potrzeby zawsze istniała możliwość zatrudnienia kolejnych. Poza dobrymi radami, Kongresman miał również do Jonesa prośbę osobistą, choć przedstawił ją w zgoła odmienny sposób. Jako obywatel troszczący się o

[203] E.K. Eckert, *The Navy Department in War of 1812,* Gainesville 1973, s. 22.
[204] Cyt. Za: Letter from Congressman Jonathan Roberts to William Jones (28 XII 1812), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary …*, t. I, s. 636.
[205] Letter from Congressman Jonathan Roberts to William Jones (28 XII 1812), [w:] *Tamże,* s. 636.

przyszłość U.S. Navy, uznał za stosowne zasugerowanie do dowodzenia zdobytą na Brytyjczykach *HMS* (w tamtym czasie już *USS*) *Macedonian*, wybitnego młodszego kapitana Jacoba Jonesa. Kongresman zauważał również mimochodem, że w jego okręgu wyborczym[206] korzystnie byłoby umieścić dodatkową ochronę w postaci kilku okrętów zbliżonych gabarytami do *USS Hornet*, w czym liczył na poparcie przyszłego Sekretarza Marynarki.[207]

Nowy zwierzchnik Marynarki Wojennej przygotowując się do objęcia funkcji czuł się niepewnie i mimo, iż wyraził zgodę na jej przyjęcie, nie był pewien czy podoła czekającym na niego obowiązkom. W napisanym pod koniec stycznia 1813 roku liście do żony Eleonor, Jones skarżył się na trudności na jakie napotykał gdy tylko przybył do stolicy. Zmuszony był zamieszkać w Hotelu Davis, gdyż pokoje u Pani Wilson, które miał wynająć zostały zajęte przez Generała Armstronga. Jednocześnie nowy Sekretarz był podekscytowany możliwością codziennych spotkań z Prezydentem i uważał za zaszczyt zaproszenie na rodzinny obiad do Białego Domu. Pewności siebie nie dodawali Jonesowi spotykani na waszyngtońskich ulicach przyjaciele, którzy porównywali czekające go zadania do heraklesowych prac. Jednocześnie nowy Sekretarz był idealistą. Wierzył, że będzie walczył „za świętą sprawę ojczyzny"[208] i dzięki temu przezwycięży wszelkie trudności, pokona przeciwieństwa i rozprawi się z trawiącą Departament zarazą korupcji. Jak zapisał: *możemy odciąć to i zastąpić uczciwą ścieżką i uderzyć w dzwon słońca i uczciwości. Będę jednak ostrożny by nie odciąć zdrowych gałęzi i by nie odcinać gwałtownie i radykalnie. Wytnę chwasty i będę pielęgnował użyteczne drzewa. Zapewni mnie o mej uczciwości i dobrej wierze, jeżeli zostanę zasypany oskarżeniami i konfabulacjami, a wspomagać mnie będą cnota i uczciwość*.[209] Pełne pasji słowa nowo mianowanego urzędnika zapisane w prywatnym liście mogły świadczyć o tym, że realnie wierzył on w swoją idee oraz w sukces planowanej polityki. Prywatny charakter listu może potwierdzać także, że Sekretarz Jones naprawdę zakładał, że uda mu się przeprowadzić dogłębną sanację spraw Marynarki Wojennej, a także, że traktował swoją funkcję jako służbę wobec ojczyzny.

---

[206] Okręgiem wyborczym Bassetta był stan Virginia, z którego wyborcy wybierali go jako swego przedstawiciela w Izbie Reprezentantów na kolejne kadencje w latach 1805 – 1813), za: http://bioguide.congress.gov/scripts/biodisplay.pl?index=B000224 (dostęp: 24.07.2017).

[207] Letter from Secretary of the Navy William Jones to Congressman Burwell Bussett (2 II 1813), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary …,* t. II, s. 24 – 26.

[208] Letter from Secretary of the Navy Jones to Eleanor Jones (23 I 1813), [w:] *Tamże,* s. 34.

[209] Letter from Secretary of the Navy Jones to Eleanor Jones (23 I 1813), [w:] *Tamże,* s. 35.

Dowódcy, których współpraca z Sekretarzem Hamiltonem układała się dobrze lub bardzo dobrze, pragnęli podtrzymania tego stanu rzeczy w stosunku do nowego Sekretarza. By zrealizować ten cel nie wahali odwoływać się do znanych sobie, najwyższych rangą polityków, w tym Sekretarza Stanu Jamesa Monroe. Motywowało ich jak sami twierdzili wyłącznie dobro służby oraz szczery patriotyzm. Na dowód tych intencji, młodszy kapitan Jacob Jones, nakreślił w swoim liście do Jamesa Monroe, szeroki plan dalszego wzmacniania flotylli pod jego dowództwem, poprzez nadanie jej stanu liczebnego 1000 ludzi w dalszej części swego listu kreślił plan, mający zapewnić bezpieczeństwa dla powierzonego mu wybrzeża. Jak jednak wspomniał Jones na zakończenie swego listu, dla realizacji tego planu niezbędna i nieodzowna była przychylność nowego Sekretarza Marynarki Wojennej.[210]

Na nowym Sekretarzu próbowano również wymusić zmiany kadrowe. Wrogowie głównego Intendenta Marynarki Wojennej i szefa kancelarii Departamentu Chalresa W. Goldsborough oskarżając go o wszelkie możliwe przewiny próbowali skłonić Jonesa do zdymisjonowania niewygodnego dla nich urzędnika. Jones nie ugiął się jednak i stwierdził, że dymisja Goldsborough byłaby triumfem jego wrogów i poważną stratą dla Departamentu, stąd też nalegał by urzędnik pozostał na stanowisku i nadal dobrze wywiązywał się z powierzonych mu obowiązków. Sekretarz Jones rozstrzygnął sprawę krótką wzmianką w znacznie dłuższym liście, którego główną część stanowił wykaz zadań dla Goldsborough na najbliższe tygodnie. Tym sposobem Jones po raz kolejny nie ugiął się pod presją, a zamiast tego postąpił zgodnie ze swoim sumieniem i kierując się dobrem służby nie zaś partykularnymi interesami różnych grup społecznych i politycznych.[211]

Jednocześnie nowo mianowany Sekretarz Marynarki Wojennej zlecił Benjaminowi Homansowi przeprowadzenie audytu, posługując się dzisiejsza terminologią, stanu spraw w Departamencie, a w szczególności jego finansów. Homans w wyniku dogłębnego sprawdzenia stwierdził wiele nieprawidłowości, które wyliczył skrupulatnie w liście do Sekretarza Jonesa datowanym na marzec 1813 roku. W pierwszych słowach swego listu Homans podkreślił rozległość trudności, z którymi musiał się zmagać podczas prowadzonej kontroli. Z jednej strony zaangażowani w niejasne procedery urzędnicy

[210] Letter from Master Commandant Jacob Lewis to Secretary of State James Monroe (II 1813), [w:] *Tamże*, s. 40.
[211] Note made by Secretary of the Navy Jones regarding visit by Chief Clerk Chalres W. Goldsborough (II lub III 1813), [w:] *Tamże,* s. 54.

utrudniali przeprowadzenie diagnozy, która mogłaby stwierdzić nieprawidłowości, których się dopuścili. Z drugiej koledzy mieli rzekomo zazdrościć jego pozycji i powierzonego zadania przez co uchylali się od współpracy, chcąc tym samym doprowadzić do jego kompromitacji.[212] Mimo tych wszystkich trudności, Homansowi udało się wywiązać z powierzonego mu zadania, wnioski jednak do których doszedł nie napawały optymizmem. Księgi rachunkowe były prowadzone niestarannie. Raporty finansowe z poszczególnych pozycji, od Agentów Marynarki Wojennej oraz dowódców jednostek docierały nieregularnie i były często szczątkowe. Homansa zadziwiała także ilość wydatków nadzwyczajnych, a także brak regulacji umożliwiających ocenę, kiedy wydatki takie można było uznać za uzasadnione. Raporty dotyczące stanów magazynowych na poszczególnych pozycjach były niepełne i nie niemal niemożliwe było skalkulowanie dokładanego stanu zapasów posiadanych przez Marynarkę Wojenną Stanów Zjednoczonych, w szczególności zaś w odniesieniu do drobniejszych artykułów. Homans stwierdził również nieprawidłowości w zakresie prowadzenia spraw kadrowych przez poszczególnych dowódców. Rejestry oficerów i załóg były przesyłane do Departamentu nieregularnie i w sytuacji, gdy zachodziła konieczność opłacania odchodzącego ze służby marynarza, ustalenie należnej mu kwoty nastręczało niemal nieprzezwyciężalnych trudności. Podobnych zaniedbań dopuszczali się dowódcy w zakresie informowania Departamentu o ponoszonych wydatkach oraz posiadanych po powrocie z rejsu zapasach. Audytora zatrwożył również nieporządek w dokumentach, które w przypadkowej kolejności rozrzucone były po kilku pomieszczeniach, a ich uporządkowanie mogło zająć miesiące. Zgodnie z otrzymanym poleceniem po stwierdzeniu nieprawidłowości Homans niezwłocznie zabrał się za ich korygowanie. Zadanie to miało zabrać w ocenie Audytora kolejne kilka miesięcy, w którym to czasie Homans pozostawałby w Waszyngtonie, do którego to miejsca zamierzał sprowadzić swoją rodzinę, na co oczywiście potrzebował dodatkowych środków.[213]Ważnym elementem rozbudowy Marynarki Wojennej Stanów Zjednoczonych miała być, co już wielokrotnie podkreśliłam, budowa 74.działowców. Dowodzenie nad jednym z nich miał objąć kapitan Isaac Hull, nim jednak miało to nastąpić musiał nadzorować jego budowę w stoczni w Portsmouth. Podobnie jak pozostali z jego kolegów musiał zmagać się z opóźnieniami i trudnościami w dostawach, a także korygować błędy poprzedników w zakresie sposobu sezonowania drewna. Kapitana

[212] Letter from Benjamin Homans to Secretary of the Navy Jones (III 1813), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary …*, t. I, s. 55.
[213] Letter from Benjamin Homans to Secretary of the Navy Jones (III 1813), [w:] *Tamże*, s. 56.

męczyła także konieczność ciągłego konsultowania się ze zwierzchnikiem w niemal każdej kwestii związanej z budową okrętu, co w jego ocenie miało znacząco opóźniać i utrudniać czynienie jakichkolwiek postępów.[214]

Tymczasem coraz bardziej oswajający się z życiem w stołecznym Waszyngtonie Sekretarz Marynarki Wojennej, nadal musiał zmagać się z prośbami i naleganiami polityków – kongresmanów i senatorów, którzy w swoim okręgu wyborczym widzieli miejsce najbardziej narażone na atak wroga i jednocześnie nieodzowny dla całokształtu obrony wybrzeża. Dla Kongresmana Williama Rufusa Kinga takim miejscem było miasto Wilmington oraz wybrzeża rzeki Capefear. W ocenie polityka z Karoliny Północnej umocnienia z centralnym fortem znajdowały się w nierokującym szans na naprawę stanie, a niewielka flotylla kanonierek skupiona w okolicy miasta i fortu nie była w stanie zapewnić bezpieczeństwa nawet samym sobie. Podobnie, jak inni politycy, zgłaszający się do Jonesa po protekcję, także i King bardzo obrazowo przedstawił możliwe ekonomiczne konsekwencje brytyjskiego ataku na Wilmington i okolice. Wiązały się one przede wszystkim z możliwością zniszczenia manufaktur soli, których odbudowa byłaby nie tylko kapitałochłonna, ale przede wszystkim zajęłaby lata. Kończąc swój list William Rufus King podkreślił dobitnie, że jedynie siłami lądowymi nie było możliwości zapewnienia bezpieczeństwa miastu i fortowi.[215] Sekretarz Jones przychylił się do prośby Kongresmana i nakazał nawigatorowi Thomasowi N. Gautierowi przygotować do służby 6 kanonierek z pełną obsadą, które miały zostać zgromadzone Wilmington. Obsadę łodzi mieli stanowić głównie marynarze bez doświadczenia (tzw. ordinary seamen) oraz podoficerowie.[216] Brak oficerów znacząco obniżył koszty stworzenia flotylli, która po początkowym uformowaniu w Wilmington miała zostać podzielona na 3 części w proporcji: 3 łodzie w Wilmington, jedna w Beaufort i dwie w Oracoke. Tak rozdysponowana flotylla miała mieć tylko jedno zadanie – zapewnić bezpieczeństwo powierzonemu jej pieczy odcinkowi wybrzeża i uczynienie tego jak najmniejszym kosztem w rozumieniu ekonomicznym.[217]

---

[214] Letter from Captain Isaac Hull to Secretary of the Navy jones (23 IV 1813), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary …*, t. II, s. 92.
[215] Letter from Congressman William Rufus King to Secretary of the Navy Jones (VI 1813), [w:] *Tamże,* s. 151.
[216] Letter from Secretary of the Navy Jones to Sailing Master Thomas N. Gutier (22 VI 1813), [w:] *Tamże,* s. 152
[217] Letter from Secretary of the Navy Jones to Sailing Master Thomas N. Gutier (22 VI 1813), [w:] *Tamże,* s. 152.

Jednym z obowiązków, których spełnienie przypadło w udziale nowemu Sekretarzowi było również dokonanie awansów. Jak pisał Jones w liście do Senatora Josepha Andersona, było to jedno z najtrudniejszych zadań z jakimi przyszło mu się mierzyć. Sporządzając listę kandydatów do awansu Sekretarz starał się uwzględnić jak najwięcej czynników, tak aby nikt nie poczuł się dotknięty czy pominięty, a jednocześnie by uwzględnić wyjątkowe zasługi tych, którzy pozytywnie wyróżnili się na tle pozostałych. Sekretarz wprost odrzucił zasadę zgodnie, z którą o awansie miało decydować jedynie starszeństwo patentu, uznając ją za krzywdzącą dla osób, które otrzymały patenty oficerskie później niż swoi starsi koledzy, jednak w pojedynkę zasłużyli się bardziej niż starsi stopniem koledzy ujęci wspólnie. Poważnych trosk przysparzali Jonesowi oficerowie, którzy wyróżnili się na początku kariery, jednak następnie służąc we flotylli kanonierek nie uczynili nic godnego uwagi. Sekretarz miał poważne wątpliwości czy oficerowie Ci w przypadku awansu byliby zdolni do objęcia dowodzenia nad pełnomorskim okrętem wojennym. W swoim waszyngtońskim gabinecie Jones poważnie zastanawiał się nad porucznikami od kilkunastu lat pozostającymi w służbie, którzy mimo iż powinni zostać awansowani ze względu na starszeństwo, nie uczynili nic czym można by taki awans uzasadnić. Padały tu nazwiska braci Henley, panów Dextera i Alexisa czy trwającego na pozycji w Nowym Orleanie porucznika Carrola. Część z tych osób pochodziła ze znamienitych rodzin, na tyle bogatych i wpływowych by wywierać nacisk nawet na gabinet Prezydenta.[218] Położenie więc, w jakim znajdował się Sekretarz Jones było nie do pozazdroszczenia, a decyzje musiały zostać podjęte. Zwierzchnik Marynarki Wojennej musiał mieć w pamięci wydarzenia, związane z awansem Charlesa Morrisa i zdawać sobie sprawę jakie oburzenie może wywołać dokonanie awansów z pominięciem starannie strzeżonej hierarchii oficerskiej. Jednocześnie jednak miał świadomość, że powierzenie tak cennych okrętów wojennych niewłaściwym osobom może mieć tragiczne konsekwencje. Piramidę problemów zwianych z awansami wieńczyły zaś prywatne ambicje i wpływy poszczególnych oficerów, którzy w wielu przypadkach nie rezygnowali z żadnej możliwości wywarcia nacisku na zwierzchnika za pośrednictwem rodziny i przyjaciół.

Jednym z pierwszych, którzy zapragnęli wykorzystać okazje był porucznik James Renshaw, który nalegał na Sekretarza Marynarki Wojennej, by ten zaszczycił go awansem

[218] Letter from Secretary of the Navy Jones to Senator Joseph Anderson (30 VII 1813), [w:] *Tamże,* s. 208.

na młodszego kapitana i powierzył mu dowodzenie *USS Enterprize*, bądź jego niedawno zdobytego pryzu *Boxer*. W odpowiedzi Sekretarz bardzo dyplomatycznie stwierdził: *Pragnienie awansu jest nie tylko naturalne, ale i chwalebne, a wobec tego pożądane, opanowanie jednak i cierpliwość zwyczajowo powinny cechować marynarza.(...) Oficerowie często, w swych naleganiach by ich roszczeniom uczynić zadość przed innymi, tracą z pola widzenia prawa i przywileje swych braci.*[219] W dalszej części listu Jones wykorzystał przeciw porucznikowi Renshaw'owi jego własne argumenty, stwierdzając, że skoro sam uznał się za zwolennik awansowania ściśle zgodnie z listą oficerów określającą starszeństwo patentu, musiał pamiętać, że na liście tej wyprzedzało go 5 innych poruczników. Wobec tego czyniąc zadość żądaniom Renshawa Sekretarza Marynarki musiałby pogwałcić prawa innych, nie mniej zasłużonych. Co ważne, poczynaniami Jonesa zgodnie z jego własnymi słowami, nie kierowały sympatie czy antypatie, a większości przedstawionych do awansu oficerów nie znał nawet osobiście. Sekretarz dokonując awansów, w swojej własnej ocenie, kierował się dobrem służby, która potrzebowała „morskich Herkulesów"[220], zdolnych poprowadzić swoich ludzi do walki z przeważającym wrogiem i takich, którzy wiedzieli kiedy należy wycofać się z pola walki w celu zminimalizowania strat własnych. Zwycięstwo bądź porażka nader często, w ocenie Jonesa, były uzależnione od indywidualnych umiejętności dowódców, ich charyzmy, osądu i miłości do morza. Ujmując kwestię współczesnym językiem, zbyt wiele zależało w poczynaniach U.S. Navy zależało od czynnika ludzkiego, by pozostawić go statystyce, chronologii i przypadkowi.[221] Żeby ukazać głębię problemu awansów, należy podkreślić, że poszczególne patenty oficerów na drabinie awansu dzieliło czasem kilka dni, a czasem ledwie kilka godzin. Stąd też awansowanie oficera z patentem młodszym o 9 dni, jednak zasłużonego w bitwie, wydawało się posunięciem jak najbardziej naturalnym i sprawiedliwym. Warto podkreślić również bardzo trafny w mojej opinii argument, którym Sekretarz Jones zwykł posługiwać się dość często – kadry U.S. Navy, która została powołana do życia zaledwie 20 lat wcześniej dopiero się kształtowały i jeżeli zwierzchnikom zależało na uczynienie ich wyróżniającymi się na tle europejskich mocarstw, konieczne było awansowanie ludzi utalentowanych i wyróżniających się, nawet jeżeli ich staż służby był krótszy niż wyprzedzających ich na liście oficerów kolegów.

[219] Cyt. Za: Letter from Secretary of the Navy Jones to Lieutenant james Renshaw (15 IX 1813), [w:] *Tamże*, s. 209.
[220] Cyt. Za: Letter from Secretary of the Navy Jones to Lieutenant james Renshaw (15 IX 1813), [w:] *Tamże,* s. 210.
[221] Letter from Secretary of the Navy Jones to Lieutenant james Renshaw (15 IX 1813), [w:] *Tamże,* s. 210.

Plan 1813 roku

Wybory 1812 roku, zmiana na stanowisku Sekretarza Marynarki Wojennej, a także docierające do Stanów Zjednoczonych informacje na temat planowanej przez Brytyjczyków zmiany strategii, sprawiły, że konieczne stało się zweryfikowanie dotychczasowego sposobu prowadzenia wojny na morzach. Jako, że duża część okrętów powróciła do portów i przechodziła tam naprawy, nadszedł dobry czas na przeprowadzenie weryfikacji dotychczasowych założeń i celów. Sekretarz Jones spodziewał się znaczącej intensyfikacji obecności brytyjskiej na amerykańskim wybrzeżu, która mogła przybrać formę niemal ścisłej blokady. Jednocześnie miał świadomość, że U.S. Navy nie dysponowała siłą mogącą przeciwstawić się Brytyjczykom w otwartej walce. Zamiast tego Sekretarz zakładał poradzenie działań dywersyjnych w celu nękania brytyjskich okrętów i zniechęcenia ich do dalszej blokady, a także w celu odciągnięcia ich uwagi od amerykańskich jednostek handlowych. Sekretarza nie zakładał otwartych bitew z wrogiem, ale nie negował znaczenia działań zaczepnych. Zgodnie z nowym planem zadaniem części amerykańskich okrętów miało być nękanie brytyjskiego handlu w rejonie Przylądka Dobrej Nadziei i Cape Clear. Ten manewr również miał się przyczynić do odciągnięcia uwagi wroga od amerykańskiego wybrzeża i przekserowanie jej na ochronę własnych jednostek handlowych. Rewolucyjną zmianą miała być rezygnacja z eskadr na rzecz pojedynczych jednostek. Amerykanie dysponowali znacznie mniejszą liczbą okrętów niż potrzeba było dla stworzenia kilku eskadr stanowiących realną siłę, dość jednak by pływając pojedynczo mogły wyrządzić realne szkody na wrogich wybrzeżach i szlakach handlowych.

W związku z tymi zmianami każdy z dowódców przechodzących naprawy w porcie miał oczekiwać na rozkazy z Departamentu precyzujące jego przeznaczenie, które zrealizuje gdy tylko będzie gotowy do wyjścia w morze.[222] Kapitanowie jak można było się spodziewać mieli własne pomysły na to, gdzie i kiedy powinny zostać skierowane ich okręty. Jeden z adresatów okólnika Sekretarza Marynarki Wojennej, dowodzący *USS Constellation* kapitan Charles Stewart, w pierwszych słowach swojego listu pochwalił geniusz zwierzchnika, wskazując na liczne przewagi, które może zapewnić Amerykanom nowych plan na rozdysponowanie okrętów. Stewart jednak nie tylko chwalił, wskazywał również na te aspekty planu, które wymagały dodatkowego przemyślenia i mogły okazać

[222] Circular from Secretary of the Navy Jones to Commanders of Ships now in port refit (to Comdr. Rodgers, comdr. Bainbridge, comdr. Decatur, capt. Stewart, capt. Morris) (22 II 1813), [w:] *Tamże,* s. 48.

się jego słabymi punktami. Przede wszystkim wyjście w długotrwały rejs wymagało zgromadzenia odpowiedniej liczby zapasów. Zabranie ich takiej ilości, aby możliwe było wyruszenie na odległe wody było niemal niemożliwe, a liczba portów, w których można by było je uzupełnić była realnie niewielka[223]. Każdego dnia, w opinii Stewarta, miała maleć również szansa na szczęśliwy powrót na rodzime wybrzeże. By rozwiązać te trudności, kapitan *USS Constellation*, zalecał wysyłanie wraz z okrętami wyruszającymi w dalekie rejsy małej szybkiej jednostki, najlepiej szkunera, która miałaby przewozić dodatkowe zapasy, a w razie potrzeby pozyskiwać wodę, żywność i inne niezbędne artykuły. Na szkunerze można by także magazynować cenne ładunki z pryzów, które dowódcy byliby zmuszeni spalić lub zatopić. W opinii kapitana, gdyby takim okrętem dysponował komodor Bainbridge w chwili starcia z *HMS Java,* zdołałby ocalić wiele dóbr z pryzu. Poza dobrymi radami natury ogólniej kapitan Charles Stewart przedstawił również szczegółową propozycję trasy rejsu dla jego własnego okrętu. Miałaby ona przebiegać wzdłuż wybrzeża Południowej Karoliny, następnie ku Western Islands i Cape St. Vincent oraz Kadyksowi, stamtąd zaś ku Maderze i Cape Verds. Po odbyciu takiej trasy *USS Constellation* obrałby kurs powrotny przez Indie Zachodnie ku wybrzeżu Stanów Zjednoczonych. Okręt Stewarta oczekiwał już tylko na nowy komplet żagli o zwiększonej powierzchni i gdy tylko by je otrzymał mógłby wyjść z portu.[224]

Drugi z adresatów okólnika, komodor John Rodgers w swojej odpowiedzi sformułował sugestie nie tylko co do trasy własnego rejsu, ale zaproponował 5 różnych kursów, których obranie może przenieść amerykańskim jednostkom największy pożytek. Pierwsza z zaproponowanych tras wiodła przez wybrzeże Nowej Funlandii, poprzez rafy Manila, następnie między Cape Clear a Ushout do brzegów Norwegii i Jutlandii, następnie zaś przez równik miedzy dł. 24 a 31 st. W. W ocenie Rodgersa utrzymywanie jednostek w każdym z wskazanych punktów umożliwiłoby nękanie niemal wszystkich szlaków handlowych Brytyjczyków, szczególnie zaś te wiodące do Indii Wschodnich i Ameryki Południowej, a także handel Bałtycki. Okręt stacjonujący miedzy Nową Funlandią a rafami Manila, mogłyby „polować" na brytyjskie jednostki w rejonie Kanału La Manche. Dla swojego okrętu – *USS President*, Rodgers nie wskazał preferowanej pozycji, stwierdzając

[223] Jak już wielokrotnie sygnalizowano w niniejszej rozprawie państwa formalnie niezaangażowane w konflikt amerykanko – brytyjski, jednakże sojusznicze wobec Wielkiej Brytanii w jej wojnie z napoleońską Francją, niechętnie udzielały schronienia amerykańskim jednostkom, a władze kolonialne rozstrzygały ewentualne sytuacje sporne na korzyść Brytyjczyków.

[224] Letter from Captain Charles Stewart to Secretary of the Navy Jones (2 III 1813), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary …*, t. II, s. 49.

jedynie, że równie dobrze mógłby pozostać u rodzimych wybrzeży. Jednocześnie naprawy na okręcie Rodgersa przebiegały bardzo powoli, czemu winna była ostra zima, uniemożliwiająca prowadzenie prac. Zamarzające olinowanie, pokryte lodem elementy okrętu, sprzyjało wypadkom, szczególnie gdy prace wykonywali przemarznięci marynarze, którym zimno osłabiało refleks.[225]

W sprawie planów na kampanię 1813 roku zabrał głos również komodor Stephen Decatur, poruszając jednocześnie kwestię najbardziej go zajmującą czyli dobór oficerów na swój okręt. Decatur nie znał żadnego z zaproponowanych mu kandydatów osobiście, stąd też w znacznej mierze zdawał się na osąd osób, którym byli oni znani oraz Departamentu Marynarki Wojennej. Mimo braków kadrowych prace na okręcie komodora przebiegały zgodnie z planem i w dniu 10 marca instalowano nowy maszt. Wieszcząc bliską gotowość *USS United States* do służby, komodor Decatur również miał propozycję trasy swego przyszłego rejsu. Proponował by pozwolono mu ruszyć ku Bermudom i pozostać tam przez pewien czas odbywając patrole w kierunku północnym. Głównym celem rejsu miałoby być patrolowanie w okolicy Grand Bank w kierunku na Ushout, gdzie przeciąłby brytyjskie szlaki handlowe z Przylądka Dobrej Nadziei, z Brazylii i Indii Zachodnich. W zaproponowanym regionie komodor i jego załoga mogliby pozostać tak długo jak byłoby to możliwe, następnie zaś ruszyłby ku rodzimym brzegom w celu uzupełnienia zapasów. Byłoby to wyjście awaryjnie, gdyż w ocenie Decatura *USS President* mógłby zabrać ładunek, który następnie zostałby sprzedany na jednej z wysp Cape de Verd, w zamian za zapasy i możliwość uzupełniania wody. Jak jego koledzy tak też i Decatur, w zakresie wyboru dla niego kierunku rejsu zdawał się całkowicie na decyzję Departamentu, sam zaś uczynić zamierzał wszystko na chwałę bandery swej ojczyzny.[226]

Brytyjczycy także nie próżnowali i stworzyli własny plan działań na rok 1813. Poza omawianymi już w różnych miejscach niniejszej rozprawy zamierzeniami nałożenia ścisłej blokady na amerykańskie wybrzeże, Lordowie Admiralicji uznali za stosowne ingerowanie w sposób działania brytyjskich okrętów również w skali mikro. Po przeanalizowaniu logów, dzienników i listów z pokładów okrętów jego Królewskiej Wysokości zaangażowanych w działania wojenne w konflikcie z Amerykanami, stwierdzono wiele

[225] Letter from Commodore John Rodgers to Secretary of the Navy Jones (8 III 1813), [w:] *Tamże,* s. 50.
[226] Letter from Commodore Stephen Decatur to Secretary of the Navy Jones (10 III 1813), [w:] *Tamże,* s. 51 – 52.

niedociągnięć, które postanowiono skorygować. W pierwszej kolejności zwrócono uwagę, że dowódcy zbyt mało czasu poświęcają na ćwiczenie swoich załóg w obsłudze dział.[227] Lordowie nie dostrzegli, że problem leżał nie w opieszałości dowódców, ale w przydziałach prochu ledwie wystarczających na prowadzenie realnej walki. Niektórzy dowódcy, dokonywali zakupów prochu na potrzeby ćwiczeń z własnej kieszeni, jednak nie każdy kapitan mógł sobie na to pozwolić, bądź też wykazywał zainteresowanie skorzystaniem z takiego rozwiązania. Nie zatroszczywszy się o przydział prochu, Lordowie Admiralicji nakazali stanowczo, by dowódcy okrętów Royal Navy ćwiczyli swe załogi w obsłudze dział zawsze gdy pozwolą na to inne obowiązki wykonywane na pokładzie. Dobre imię Marynarki Jego Królewskiej Mości wymagało poza regularnymi ćwiczeniami w obsłudze dział również utrzymywania ścisłej dyscypliny. Nieodzowne było również stałe uświadamianie załogom, że od ich opanowania, umiejętności obeznania z bronią w chwili bitwy będzie zależało życie ich samych i ich towarzyszy.[228] Trudno nie zgodzić się z ostatnim stwierdzeniem, jednak nie każdy oficer niczym Lord Nelson był w stanie zdobyć szacunek i posłuch u swoich ludzi niezwykłą charyzmą i odwagą graniczącą z szaleństwem. Wielu wymuszało posłuch przez strach, stosując okrutne kary przy lada przewinieniu. Wielu było też takich, którzy trafili do służby przez rodzinne tradycje i jedynym ich pragnieniem było dotrwać do końca służby i pławić się w nienależnej chwale bohaterów do końca swych dni.

20 marca 1813 roku Lordowie Admiralicji skierowali do Admirała Warrena stanowcze i bardziej konkretne niż uprzednie rozkazy. Odnośnie blokady amerykańskiego wybrzeża, szczególności w okolicy Bostonu, Lordowie stwierdzili, że w okresie od listopada 1812 roku do marca 1813 roku była ona nieefektywna, co potwierdzał fakt, że w tym czasie bostoński port opuściły *USS United States*, *USS Congress*, *USS Argus*, *USS Constitution* oraz *USS Hornet*. W związku z tym spostrzeżeniem Lordowie zalecali nałożenie silniejszej blokady, założonej w takiej odległości od portu, która umożliwiłaby przejęcie wrogiej jednostki nawet po tym, gdyby opuściłaby ona port. Dodatkowe 4 okręty liniowe, które zostały wysłane do Admirała, miały ułatwić mu realizację tego oraz innych zadań. John W. Croker (pierwszy Sekretarz Admiralicji), zwrócił również uwagę na bezzasadność uwagi Admirała Warrena o dysproporcji sił, którymi dysponował dowódca

[227] Letter from Admiral Sir John B. Warren to Standing Orders on the North American Station (6 III 1813), [w:] *Tamże,* s. 59.
[228] Letter from Admiral Sir John B. Warren to Standing Orders on the North American Station (6 III 1813), [w:] *Tamże,* s. 60.

sił brytyjskich, w porównani z tymi, które były obecne na amerykańskim wybrzeżu podczas wojny o niepodległość Stanów Zjednoczonych. Croker przypomniał, że większe siły podczas uprzedniego konfliktu amerykańsko – brytyjskiego, były wymuszone francuską obecnością w Indiach Zachodnich, o czym w 1813 roku nie mogło być mowy[229]. Jeżeliby jednak Francuzi zdecydowali się na skierowani sił swojej Marynarki Wojennej na pomoc Amerykanom, Lordowie uznaliby w takiej sytuacji za wskazane by przesłać Warrenowi dodatkowe siły, w innym przypadku jednak, Admirał miał radzić sobie z siłami, którymi dysponował[230]. Zalecano Warrenowi podzielenie swoich sił na mniejsze eskadry, sam zaś miał sprawować nadzór nad całością. Dowódcy poszczególnych eskadr mieli przejąć na siebie część obowiązków i odpowiedzialności, które dotychczas były skupione wyłącznie w rękach Admirała. Zalecano również zmniejszenie częstotliwości organizowania konwojów, co miało zapobiec nadmiernemu dzieleniu sił będących w dyspozycji Warrena. [231] Dla zrealizowania ambitnych celów postawionych przed Warrenem Pierwszy Lord Admiralicji wicehrabia Sounders Dundas Melville, posłał mu dodatkowych oficerów i oddziały Marines. Nie mogły one co prawda zastąpić okrętów, o które Warren prosił, a które zdaniem zwierzchników były mu niepotrzebne, jednakże zgodnie ze słowami Lorda Melville'a mieli być: "najaktywniejszymi i najinteligentniejszymi oficerami w Marynarce Wojennej"[232]. Podobnymi cechami mieli się odznaczać oficerowie już służący pod rozkazami Admirała Warrena, stąd też jego misja miała być skazana na powodzenie.

Podczas gdy w Londynie rozprawiano na temat możliwego planu ostatecznego rozgromienia Amerykanów druga strona konfliktu nie pozostawała bierna. Komodor William Bainbridge planowany na dowódcę jednego z 74.działowców, a do czasu jego powstania, nadzorujący budowę, był aktywnie zaangażowany w proces tworzenia nowego

---

[229] Krótko po bitwie pod Trafalgarem, doszło do przełamania blokady Brestu przez flotę francuską, która rozdzieliła się na dwie części, z których jedna popłynęła do Indii Zachodnich, gdzie w rejonie Santo Domingo została całkowicie rozbita przez eskadrę wiceadmirała Duckwortha. Był to kolejny druzgocący cios zadany flocie francuskiej w stosunkowo krótkim czasie. Późniejsza obecność Francuzów w Indiach Zachodnich miała charakter raczej symboliczny i nawet w przypadku ewentualnego sojuszu amerykańsko – francuskiego, nie mogła realnie zagrozić brytykjkiemu panowaniu w tym regionie, zob. szerzej: R. Adkins, L. Adkins, *Dz. Cyt*., s. 211 – 263.

[230] Zgodnie z wyliczeniami Admiralicji na dzień 20 marca 1813 roku miały liczyć 100 jednostek różnej klasy, 17 000 ludzi,. Amerykanie zaś mieli dysponować: 7 fregatami, 1 slupem i 4 brygami: stan sił za: Letter from First Secretary of the Admiralty John W. Croker to Admiral John B. Warren (20 III 1813), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary …*, t. II, s. 80- 81.

[231] Letter from First Secretary of the Admiralty John W. Croker to Admiral John B. Warren (20 III 1813), [w:] *Tamże*, s. 75 – 77.

[232] Letter from First Lord of the Admiralty Viscount R. Sounders Dundas Melville to Admiral John B. Warren (26 III 1813), [w:] *Tamże,* s. 78.

planu działania dla U.S. Navy. Sekretarz Marynarki Wojennej przekazał mu wiele swoich pomysłów, z których pierwszym było naprawienie błędów, które mogły doprowadzić do osłabienia okrętu, pomysły zaś Jonesa miały przyczynić się do uczynienia go przewyższającym wobec tych, którymi dysponowała Royal Navy. Zdaniem Sekretarza błędem było powielanie w planach wzorów brytyjskich, gdyż trudno byłoby zaskoczyć przeciwnika wykorzystując jego własne koncepcje. Zamiast tego należało wydłużyć kadłub okrętu, jednak nie nadmiernie gdyż to mogłoby stanowić wadę, która skutkowałaby zniszczeniem jednostki. William Jones nie odżegnywał się od korzystania z doświadczeń narodów, które miały za sobą znacznie dłuższą historię obecności na morzach niż Stany Zjednoczone, uważał jednak, że nie należało tego czynić bezkrytycznie. Szkielet okrętu był już jednak wycięty i zwierzchnik Bainbridge'a martwił się, czy możliwym będzie wprowadzenie jakichkolwiek zamian. W tym zakresie zamierzał skonsultować się z projektantem i budowniczym okrętu panem Hartem oraz pozostawiał rozstrzygającą decyzję komodorowi Bainbridge'owi.[233]

Jednym z elementów planu Sekretarza Jonesa na rok 1813 było również opracowanie specjalnej i utrzymywanej w najwyższej tajemnicy misji dla *USS John Adams*. Pomysłodawcą misji miał być Prezydent James Madison, który zdecydował także o powierzeniu dowództwa okrętu Młodszemu kapitanowi Williamowi Crane. Projektowane dla *USS John Adams* zadanie wiązało się z koniecznością przeprowadzenia zmian w budowie okrętu, a także zastąpienie jego dotychczasowego uzbrojenia 20 ciężkimi działami 12.funtowymi oraz czterema długimi 18.funtowymi. Określono również, że kapitan Crane musiał starannie przygotować planowane do zabrania zapasy, szczególnie zaś dołożyć starań by zabrać możliwie najwięcej warzyw i owoców, kiszonej kapusty, suszonych ziół oraz wszystkich innych produktów, które mogłyby przyczynić się do zapobiegnięcia występowaniu szkorbutu wśród załogi. Należało zabrać również możliwie największe zapasy solonej wieprzowiny, chleb i suchary powinny być dobrze wypieczone przed zapakowaniem, a mąką nie nazbyt ściśnięta w beczkach.[234] Co do celu misji, jej przebiegu czy chociażby regionu świata, w którym miała być realizowana instrukcje milczały.

---

[233] Letter from Secretary of the Navy Jones to Commodore William Bainbridge (28 IV 1813), [w:] *Tamże,*, s. 94.

[234] Letter from Secretary of the Navy Jones to Master Commandant William M. Crane (16 IV 1813), [w:] *Tamże,* s. 103.

Stosunkowo późno bo dopiero po połowie 1813 roku, do planu działań na ten rok wprowadzono zakupienie i zacumowanie w wąskich przesmykach kilkudziesięciu hulków, czyli wiekowych jednostek morskich, najczęściej ograniczających się do samego kadłuba, które bądź mogły zostać połączone łańcuchami i wykorzystane jako nawodne, nieruchome baterie, bądź też zatopione tak by uniemożliwić wrogim jednostkom wpłyniecie do zatok, cieśnin, na rzeki czy bezpośrednio do przystani. Hulki miały stanowić uzupełnienie systemu flotylli przybrzeżnych i baterii nadbrzeżnych już wcześniej wdrożonych do realizacji.[235] Planowano zakupienie kilkudziesięciu czy choć kilkunastu podobnych jednostek, w założeniu mierzących 50 lub 70 stóp długości. Każda z takich jednostek musiał być zdolna unieść działa 18 i 32. Funtowe, a decyzję o ilości zakupywanych jednostek miano podjąć dopiero w chwili gdy znane byłyby koszty zakupu jednej sztuki o określonych wymiarach i parametrach.[236] Problem z realizacją planu zatopienia lub ustawienia hulków w planowanych punktach związany był ze sporem kompetencyjnym między Departamentami Wojny i Marynarki Wojennej. Sekretarz Wojny uważał, że system hulków oraz towarzyszących im łańcuchów był ściśle skorelowany z obroną lądową, stąd tez miał należeć do jego kompetencji. Podobnego zdania był Sekretarz Marynarki Wojennej, choć oczywiście posługiwał się argumentami mającymi przemawiać na jego korzyść. Sekretarz Jones w liście do Senatora Samuela Smitha argumentował, że kompetencja ta od chwili jej ustanowienia przysługiwała jego Departamentowi, a że nie została zawieszona należało domniemywać, że było tak nadal. Hulki miały stanowić część obrony wybrzeża, a także wpływać na poziom żeglowności akwenów wewnętrznych USA, stąd argumentował Jones, nie było możliwości pozostawienia tej kompetencji przy Departamencie Wojny i tym samym oddanie spraw związanych z żeglugą do decyzji Departamentu nie posiadającego ani odpowiednich ludzi ani kompetencji do ich realizacji w praktyce.[237]

Wspominałam już, że budowa okrętów liniowych stanowiła istotny element zarówno planu działań na rok 1813, jak i szerokiego wieloletniego planu rozbudowy U.S. Navy. Komodor William Bainbridge w Charlestown w stanie Massachusetts sprawował nadzór na budową okrętu 74.działowego, nad którym następnie miał objąć dowodzenie. Swoboda decyzyjna Bainbridge'a był dość mocno ograniczona przez konieczność

[235] Letter from Secretary of the Navy Jones to President James Madison (6 VI 1813), [w:] *Tamże,* s. 145.
[236] Letter from Samuel Smith to Secretary of the Navy Jones (10 VI 1813) [w:] *Tamże,* s. 148.
[237] Letter from Secretary of the Navy Jones to Senator Samuel Smith (17 VI 1813), [w:] *Tamże*, s. 148.

konsultowania się z kapitanem Isaaciem Hullem, jednak nawet to nie było w stanie powstrzymać jego radości z tego, co miała przynieść przyszłość.[238] Departament Marynarki Wojennej był zaniepokojony zakresem zmian w stosunku do pierwotnego planu, które zamierzał wprowadzić komodor Bainbridge, jednak jak stwierdzał Sekretarz Jones, był w stanie przystać na proponowane zmiany, pod warunkiem, że zostałyby one solidnie uargumentowane w oparciu o doświadczenie morskich potęg o długoletniej tradycji. Podniesienie bukszprytu stanowiłoby w ocenie Jonesa raczej zaletę niż cokolwiek innego, stąd też nie zamierzał odwodzić Bainbridge'a od tego rozwiązania, choć nie ukrywał, że duży wpływ na jego decyzję będzie miała opinia kapitana Hulla. Podwyższenie górnego pokładu dałoby okrętowi większą siłę, jednak jednocześnie konieczne byłoby dopasowanie długości lin.[239] W liście napisanym już do Sekretarza Jonesa, Bainbridge szczegółowo omówił wszystkie proponowane przez siebie zmiany, nawiązując do opinii autorytetów: autora szkiców koncepcyjnych Harta, najsłynniejszego architekta morskiego Joshui Humphreysa oraz oczywiście uwag kapitana Isaaca Hulla. Odnosząc się do niektórych pomysłów, w tym do umiejscowienia lin kotwicznych, nawiązywał do osiągnięć zagranicznych budowniczych, m.in. Gabriela Snodgrasa[240] i Le Bruna[241]. W założeniu Bainbridge'a, amerykańskie okręty liniowe, miały zostać zbudowane w oryginalny sposób, łącząc w sobie rodzimą pomysłowość i kreatywność z dorobkiem „starożytnych" potęg morskich.[242] Trudno nie docenić takiego rozwiązania, zeszcze, gdy weźmie się pod uwagę fakt, że nie leży w naturze ludzkiej uczyć się na cudzych błędach. Amerykańskie jednostki wojenne powinny być zwrotne, a jednocześnie nie pozwalać ponieść się falom zbyt łatwo. Miały być szybkie przy każdym wietrze. Zdolne nieść tyle dział ile im przeznaczono, a Nawe więcej. Być komfortowe dla swoich załóg i śmiertelnie groźne dla przeciwnika. Jednym słowem Bainbridge marzył o okrętach idealnych i czynił wszystko by przynajmniej jego własna jednostka taką była. Kapitan

[238] Letter from Secretary of the Navy Jones to Commodore William Bainbridge (22 X 1813), [w:], *Tamże,* s. 265.
[239] Letter from Secretary of the Navy to Captian Isaac Hull (23 X 1813), [w:] *Tamże,* s. 265.
[240] Gabriel Snodgrass (1759 – 1796) – brytyjski architekt morski na stałe współpracujący z Kompanią Wschodnio – Indyjską. Autor innowacyjnego systemu wprowadzającego do konstrukcji okrętów: żelaznych węzłówek, podwójnych wręgów oraz brasów. Koncepcje Snodgrassa były stosowane w architekturze morskiej, szczególnie brytyjskiej, przez cały schyłek XVIII wieku i I połowę wieku XIX, zob. szerzej: C. Northcote Parkinson, *Trade In Eastern Seas 1793 – 1813*, Routledge 2013, s. 132 – 137.
[241] Le Brun – francuski architekt morski. Twórca koncepcji wprowadzenia zajęć z fortyfikacji, architektury morskiej i konstrukcji okrętów do Szkól Marynarki Wojennej, zob. szerzej: S. J. Shaw, Studies *In Ottoman and Turkish History: life with the Ottomans*, Istambul 1962, s. 171 – 173.
[242] Letter from Commodore William Bainbridge to Secretary of the Navy Jones (27 X 1813), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary …*, t. II, s. 266 – 268.

Isaac Hull, mimo iż Sekretarz Jones, bardzo liczył się z jego opinią, sam nie czuł się kompetentny by wypowiadać się rozstrzygająco w sprawach dotyczących okrętów liniowych, gdyż jak sam przyznawał, nie miał doświadczenia z tego rodzaju jednostkami. Jednocześnie jednak kapitan uznał, że przesunięcie pokładu do przodu, upodabniające kształt kadłuba okrętu do fregaty nie byłoby dobrym rozwiązaniem przy okręcie 74.działowym. Ostateczną decyzję w tej sprawie kapitan pozostawiał większym ekspertom niż w swoim mniemaniu był on sam.[243]

Po długich rozważaniach Sekretarz Jones wreszcie zdecydował się odpowiedzieć na list komodora Bainbridge'a, przyznając racje większości jego argumentów, szczególnie zaś tym, które odwoływały się do doświadczeń i zaleceń Snodgrassa. Jones wyraził zgodę na większość zaproponowanych przez komodora udoskonaleń „jego" 74. działowca, zaznaczając, że były również głosy przemawiające przeciw zmianom, te jednak Sekretarz przypisywał zbytniemu przywiązaniu do błędów powielanych, dlatego, że wynikały z tradycji. Komodorowi Bainbridge'owi pozwolono nawet osobiście przekazać opis i zakres proponowanych zmian kapitanowi Hullowi, wraz z kopią listu z Departamentu, w którym wyrażono na nie zgodę.[244] Decyzja o rozpoczęciu budowy okrętów liniowych i plan ich jak najszybszego wykorzystania wynikały wprost z sytuacji na froncie. Klęska wojsk napoleońskich pod Lipskiem, początek końca imperium Bonapartego, dla Amerykanów oznaczała uzyskanie przez Brytyjczyków możliwości przerzucenia większych sił na amerykańskie wybrzeże, to zaś mogło oznaczać nieprzepuszczalną blokadę i całkowite zmarcie amerykańskiego handlu tak przybrzeżnego jak i morskiego.[245]

Narodziny legendy zdobywcy Peacocka

19 marca 1813 roku z obfitującego w sukcesy rejsu do Holmes Hale powrócił U*SS Hornet* dowodzony przez młodszego kapitana Jamesa Lawrence'a. Okręt był w morzu przez 145 dni i początkowo przynależał do eskadry komodora Bainbridge'a, z którą rozdzielił się na wybrzeżu Brazylii. Lawrence zdecydował się obrać kurs na Zatokę St. Salvador, gdzie pozostawał uniemożliwiając jej opuszczenie okrętowi *Bonne Citoyenne*. Do opuszczenia pozycji zmusiło załogę *USS Hornet* pojawienie się 74. działowca *HMS Montague*. W kilka dni po opuszczeniu pierwotnej pozycji ludzie kapitana Lawrence'a

[243] Letter from Isaac Hull to Secretary of the Navy Jones (2 XI 1813), [w:] *Tamże,* s. 268.
[244] Letter from Secretary of the Navy Jones to Commodore William Bainbridge (3 XI 1813), [w:] *Tamże,* s. 269.
[245] *Sea Power. ...*, s. 212 – 213.

zajęli angielski bryg Resolution z ładunkiem kawy, wołowiny jerck i mąki oraz 23 tys. dolarów w monetach. Z braku ludzi do obsadzenia pryzu kapitan nakazał zabranie co cenniejszego ładunku, następnie zaś spalenie *Resolution*. Po tym niewielkim sukcesie zdecydowano się obrać kurs na Surinam, gdzie *USS Horent* krążył między 15 a 28 lutego 1813 roku. 24 lutego marynarz na oku zauważył bryg na zawietrznej, za którym podjęto pogoń. Ścigana jednostka obrała kurs na zdradliwe wody w okolicy Demerrary, na które kapitan Lawrence nie mając pilota nie zdecydował się zapuścić. Po porzuceniu pogoni zauważono kolejne jednostki z Union Jackiem powiewającym na maszcie. Około godziny 16.20 tego dnia, zauważono kolejny okręt, który podjął pogoń za Amerykanami. Krótko po rozpoczęci pogoni duży bryg wojenny (ścigający okręt) wywiesił brytyjską banderę. O 17.10 *USS Hornet* zmienił hals i wciągnął na maszt amerykańską flagę. O 17.25 oba okręty przeszły obok siebie oddając przy tym salwy burtowe w odległości strzału z pistoletu.[246] Chwile później Brytyjczycy wykonali zwrot i oddali salwę burtową ze sterburty, którą *USS Hornet* przyjął nie podejmując próby manewru. Pozwoliło to ludziom z *USS Hornet* utrzymać korzystną pozycję i po zwróceniu salwy burtowej, rozpocząć regularny i dobrze obliczony ostrzał na sterburtę wroga. Po 15 minutach, brytyjski okręt opuścił banderę i nadał sygnał o nieszczęściu na pokładzie. Lawrence posłał do Brytyjczyków porucznika Shubrich, który kilka chwil później wrócił na pokład *USS Hornet* sprowadzając ze sobą pierwszego oficera z wrogiej jednostki. Od niego dowódca amerykańskiego okrętu dowiedział się, że jego pryzem został *HMS Peacock* dowodzony przez kapitana Williama Peake'a, który nie doczekał końca starcia. Pierwszy oficer podjął decyzję o poddaniu, gdyż większość załogi została zabita lub ranna, a w chwili opuszczenia bandery w ładowni było 6 stóp wody, której ciągle przybywało. Pokonany oficer poprosił zwycięzców o pomoc, której Lawrence ochoczo udzielił mu posyłając łodzie po rannych i odholowując pryz na kotwicowisko.[247]

Na kotwicowisku okazało się, że aby utrzymać pryz na wodzie konieczne było wyrzucenie za burtę wszystkich dział i wysłanie cieśli pokładowego z pomocnikami by uszczelnili kadłub na ile było to wykonalne. Mimo tych rozpaczliwych wysiłków, by utrzymać zdobyty okręt na wodzie przynajmniej do czasu przeniesienia rannych na ląd, pryz poszedł na dno. Na jego pokładzie wciąż pozostawało 13 brytyjskich marynarzy i 3

[246] Letter from Captain James Lawrence to Secretary of the Navy Jones (19 III 1813), [w:] *Official Letters of the Military and Naval Officers of the United States during the…*, s. 141.
[247] Letter from Captain James Lawrence to Secretary of the Navy Jones (19 III 1813), [w:] *Tamże* ,s. 142.

Amerykanów: John Hart, Joseph Williams oraz Hannibal Boyd. Z liczby 13 Brytyjczyków, 4 zdołało wspiąć się na maszt i zaczęło płynąć w stronę lądu, pozostali nie mieli tyle szczęścia. Brytyjczycy w sumie w starciu stracili ponad 40 ludzi zabitych i rannych, okazało się, że wbrew pierwszym doniesieniom kapitan Peake przeżył bitwę, został znaleziony na pokładzie przez Amerykanów i opatrzony. Starty na Hornet były bez porównania mniejsze. Zginął 1 człowiek, a dwóch marynarzy zostało lekko rannych. Dodatkowo dwóch ludzi zostało poparzonych w wyniku wybuchu ładunku prochowego. Cała załoga zasłużyła się czym zaskarbili sobie wdzięczność i szacunek swojego kapitana.[248]

Jak wynikało z relacji brytyjskiego oficera porucznika Fredericka A. Wrighta, kapitan William Peake pomimo przeniesienia na amerykański okręt i zapewnienia mu wszelkich wygód i pomocy lekarskiej, zmarł w wyniku odniesionych ran. Wright wspominał o tym fakcie w swojej relacji z bitwy sporządzanej dla Lordów Admiralicji. Opisany przez niego przebieg zdarzeń zgadzał się zasadniczo z tym przedstawionym przez kapitana Lawrence'a. Dodatkowo można się z niego dowiedzieć, że gdy Amerykanie spostrzegli *Peacocka* na ich maszcie pojawiła się brytyjska bandera, marynarze Peake'a nie dali się jednak zwieść pozorom, gdyż rzekomy okręt Jego Królewskiej Mości nie był w stanie odpowiedzieć na żaden sygnał. O 16.10 *USS Hornet* zmienił hals a na jego maszcie pojawiła się amerykańska bandera. Bitwa rozgorzała o 16.45, a jej początek stanowiła wymiana salw burtowych. Dziesięć minut później, po przyjęciu salwy burtowej z *Peacock*, Amerykanie zajęli pozycję na jego sterburcie i rozpoczęli morderczo skuteczny ostrzał. W ciągu zaledwie kilku minut zabitych lub rannych zostało większość marynarzy z obsługi dział i *HMS Peacock* miał problem odpowiadaniem na ostrzał wroga z więcej niż dwóch dział jednocześnie.[249] W tym czasie kapitan Peake odniósł dwie poważne rany. Jedną spowodowała kula z muszkietu, drugą zaś drewniana drzazga. Pomimo obrażeń, przez kolejnych kilka minut kapitan pozostawał na pokładzie, w końcu jednak z powodu upływu krwi osunął się na pokład. 10 minut po 17, cieśla przybył do pierwszego oficera z raportem zgodnie, z którym w ładowni brygu znajdowało się 6 stóp wody. Odcięty został cały ruchomy takielunek, grotmaszt był poważnie uszkodzony i w każdej chwili mógł paść na pokład, co mimo wysiłków załogi stało się faktem około 17.15. Wobec całkowitego braku

[248] Letter from Captain James Lawrence to Secretary of the Navy Jones (19 III 1813 [w:] *Tamże,* s. 143 – 144..

[249] Letter from Lieutenant Frederick A. Wright to Lords Commissioners of the Admiralty (26 III 1813), [w:] The *Naval War of 1812. A Documentary …,* t. III, s. 72.

sterowności, niemożności obsadzenia dział oraz szybkiego nabierania wody przez okręt, porucznik Wrigth podjął decyzję o opuszczeniu bandery. Na swoją obronę pierwszy oficer dodał jeszcze, że w pół godziny po starciu *HMS Peacock* zatonął, przez co wróg nie mógł uczynić z niego żadnego użytku. W samej bitwie poległo 3 ludzi, kolejnych 5 (w tej liczbie kapitan) zmarło w krótko potem, 33 marynarzy zaś zostało rannych. Zwycięstwo Amerykanów porucznik Wright przypisywał ich przewadze w liczbie ludzi, przewadze wiatru oraz większej ilości dział jaką dysponowali.[250] Zgodnie z relacją pierwszego oficera *HMS Peacock,* w chwili starcia *USS Horent* miał na pokładzie 170 ludzi załogi, osiemnaście 32. funtówek i dwie długie 9.funtówki.[251] Nieco inaczej kwestię rozkładu sił przedstawił kapitan Lawrence. Uznając, że Peacock był o 5 cali szerszy od *Hornet* i powszechnie uważany był za najlepszy okręt w swojej klasie w Royal Navy. Wyposażony był w 16 dział 4.funotwych i 20. funtowych dział, dwie długie „dziewiątki", 12. funtową kanonadę, oraz 3 działa na rufie pełniące funkcję pościgówek. Załogę zaś miało stanowić 134 ludzi. Z listu Lawrence'a można również wyczytać, że z 170 ludzi, którzy widnieli na liście jego załogi, 8 przebywało w chwili starcia na pryzie, 7 zaś, w tym porucznik Sturat znajdowali się na liście chorych i byli niezdolni do służby.[252] Podobnie jak Lawrence nie zgadzał się z Wrightem w zakresie sił jakimi w chwili starcia dysponowali Amerykanie, tak Wrigth nie zgadzał się z Lawrence'em w zakresie sił, którymi mieli dysponować w chwili starcia Brytyjczycy. Zdaniem pierwszego oficera *z HMS Peacock*, na jego okręcie w chwili starcia walczyło 122 ludzi, obsługujących szesnaście dział 24. funtowych, oraz dwie długie 6 funtówki.[253]

Alfred D. Mahan uznawał starcie *USS Hornet* z *HMS Peacock* za ostatni z serii wielkich morskich pojedynków, które zakończyły się zwycięstwem Amerykanów. Zlekceważenie przez Brytyjczyków przeciwnika oraz niewielkie stosunkowo siły zaangażowane w konflikt z dawną kolonią, poza przymiotami i zdolnościami dowódców amerykańskich okrętów i ich załóg były jednymi z głównych czynników, które bilans pierwszych miesięcy wojny kształtowały na niekorzyść floty Jego Królewskiej Wysokości. Zwycięstwa Amerykanów miały wymusić na Admirale Warrenie decyzję o zaostrzeniu

[250] Letter from Lieutenant Frederick A. Wright to Lords Commissioners of the Admiralty (26 III 1813), [w:] *Tamże,* s. 73.
[251] Letter from Lieutenant Frederick A. Wright to Lords Commissioners of the Admiralty (26 III 1813), [w:] *Tamże,* s. 73.
[252] Letter from Captain James Lawrence to Secretary of the Navy Jones (19 III 1813), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary …*, t. II, s. 72.
[253] Letter from Lieutenant Frederick A. Wright to Lords Commissioners of the Admiralty (26 III 1813), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary…*, t. III, s. 73 – 75.

blokady oraz determinację, by siłą zmusić Amerykanów do pozostania w portach.[254] Konflikt wkraczał więc w nową fazę, czego skutki Amerykanie mieli odczuć już wkrótce

Zdobyty przez kapitana Lawrence'a okręt został zakupiony przez Departament Marynarki Wojennej i przeznaczony do czynnej służby. Nie dożył tego jego zdobywca kapitana James Lawrence, nikt jednak nie był w stanie odebrać mu związanej z tym okrętem chwały zdobywcy. Zarząd nad przeprowadzaniem napraw na okręcie oraz znalezieniem mu załogi, powierzono młodszemu kapitanowi Lewisowi Warringtonowi. Oficer skarżył się, że powierzona mu jednostka była traktowana w Nowym Jorku w sposób lekceważący. Dostarczone mu konopie na liny i płótna żaglowe były kiepskiej jakości, a także miał trudności z pozyskaniem wykwalifikowanych cieśli i robotników. Warrington liczył, ze remedium na te problemy znajdzie Sekretarz Jones i z taką prośbą zwrócił się do niego.[255] Zasadniczo można było dojść do przekonania, że utyskiwania Warringtona odniosły zamierzony skutek, gdyż w kolejnym, napisanym w zaledwie tydzień później liście donosił on Sekretarzowi Marynarki Wojennej, że ponowne zwodowanie *Peacocka* będzie miało miejsce najdalej 23 września 1813 roku, a budowniczowie dokładali wszystkich starań by zakończyć swoje prace. Co prawda pokrycie miedzią dna okrętu miało się odbyć już po zwodowaniu[256], jednakże w związku z tym, że wszystkie pozostałe prace miały zostać ukończone w terminie, poprawiła się jakość i terminowość dostaw, a kolejni oficerowi przydzieleni do okrętu zaraportowali się u kapitana, wszystko zdawało się zmierzać we właściwym kierunku.[257] 22 września młodszy kapitan Warrington miał okręt niemal gotowy do służby, ciągle jednak nie miał pierwszego oficera. Stanowisko to miał otrzymać porucznik Nicholson, dotychczas służący jako pierwszy oficer pod rozkazami Stephena Decatura, jednak jego dotychczasowy zwierzchnik był niechętny transferowi, co Warrington postanowił uszanować. Decyzja ta nie rozwiązała jednak problemu wakatu na stanowisku pierwszego oficera *USS Peacock*, które Warrington postanowił ostatecznie obsadzić porucznikiem Saundersem, z *USS Constellation*, pod

---

[254] A.T. Mahan, *Sea Power in its relations to the War of 1812*,vol. II, New York 1968, s. 9, por. Th. Roosevelt, *The Naval War of 1812*, New York 1882, s. 160.
[255] Letter from Master Commandant Lewis Warrington to Secretary of the Navy Jones (6 IX 1813), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary* …, t. II, s. 226.
[256] Po zwodowaniu okrętu dla przeprowadzenia miedziowania jego dna konieczny był karenaż, trudno więc określić dlaczego Warrington zdecydował się pozwolić na zwodowanie okrętu, tylko po to by chwilę później umieścić go w suchym doku. Można zakładać omyłkę w liście młodszego kapitana w tym zakresie, jednak brakuje źródeł dla potwierdzenia tej tezy.
[257] Letter from Master Commandant Lewis Warrington to Sceretary of the Navy Jones (13 IX 1813), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary …*, t. II, s. 227.

warunkiem, że Sekretarz Jones wyraziłby zgodę. Bliski ukończenia był również werbunek marynarzy oraz proces pozyskiwania oficerów.[258] W teorii więc było tylko kwestią czasu, kiedy niedawny *HMS Peacock* wyszedłby ponownie w morze pod amerykańską banderą jako okręt Stanów Zjednoczonych.

USS President u wrogich wybrzeży i nieszczelna blokada

Rankiem 22 kwietnia 1813 roku po długim czasie oczekiwania w morze wyszła fregata *USS President*. Okręt komodora Johna Rodgersa od kilku tygodni był gotowy do rejsu, jednak opuszczenie bostońskiego portu uniemożliwiały mu przeciwne wiatry. Dowódca będąc już w morzu zamierzał obrać kurs na Halifax, gdzie zamierzał pozostać przez kilka tygodni czyniąc Brytyjczykom możliwie największe szkody. Następnie komodor planował wyruszyć do wybrzeży Anglii, a stamtąd obrać kurs na wyspę Corvo. W ostatniej lokalizacji *USS President* miał pozostawać przez 4 tygodnie, a następnie wzdłuż północnego wybrzeża Azorów ruszyć ku wybrzeżu Portugalii i pozostać tam przez 10 lub 15 dni. Dalej „polując" u wybrzeży Irlandii dotrzeć do St. George's Channel i przeciąć trasy konwojów zaangażowanych w handle bałtycki. Po zakończeniu tego rejsu, komodor planował ruszyć na Morze Chińskie i dopiero z tego akwenu skierować się na powrót ku wybrzeżom Stanów Zjednoczonych.[259] Komodor wiele sobie obiecywał po planowanym rejsie, szczególnie, że by wyjść w morze musiał pokonać nie tylko kaprysy pogody, ale także ominąć wrogie eskadry rosnące w siłę na amerykańskim wybrzeżu. Miał więc pełne prawo mieć powody do optymizmu.

Potwierdzeniem, że *USS President*, a także *USS Congress* udało się bezpiecznie opuścić Zatokę Bostońską był list od kapitana Thomasa Balden Capela do Admirała Johna B. Warren z dnia 11 maja 1813 roku. Kapitan wyraził w nim swą najwyższą rozpacz, że dwóm amerykańskim fregatom udało się uciec z Bostonu i nie potrafił znaleźć racjonalnych argumentów, które odsuwałyby od niego winę za taki stan rzeczy. Zdaniem Balden Capela każdy z dowódców okrętów w eskadrze, a szczególnie kapitan Broke z *HMS Tenedos*, który był wówczas najbliżej Bostonu, uczynił wszystko by utrzymać Amerykanów uwięzionych w rodzimym porcie. Jednakże czujność dowódców, oficerów i załóg na nic się zdała wobec mgły, która w drugiej połowie kwietnia często nawiedzała amerykańskie wybrzeże. Kapitan *HMS La Hogue*, był ponadto przekonany, że

[258] Letter from Master Commandant Lewis Warrington to Secretary of the Navy Jones (22 IX 1813), [w:] *Tamże*, s. 227 – 228.
[259] Letter from Commodore John Rodgers to Secretary of the Navy Jones (22 IV 1813), [w:] *Tamże,* s. 104.

amerykańskim okrętom udało się wymknąć 30 kwietnia, podczas gdy zgodnie z listem komodora Rodgersa nastąpiło to ponad tydzień wcześniej. W dalszej części listu kapitan informował o uszczelnieniu blokady, co miało uniemożliwić *USS Chesapeake*, na której zgodnie z wiedzą Balden Capela, kończono już naprawy, wyjście w morze.[260]

Po wyjście w morze komodor Rodgers otrzymał niepokojące doniesienia o obecności w jego bezpośredniej bliskości brytyjskich okrętów: 74. działowca *HMS La Hogue* i fregaty *Nymphe*. Stąd też obierając drogę przez George' Banks ruszył południowo - wschodnim wiatrem w kierunku południowego krańca Gulph Stream. Kontynuował rejs tą trasą aż do 9 maja kiedy *HMS President* dotarł w okolice Grand Bank, spodziewając się spotkać tam brytyjskie jednostki handlowe płynące z i do Indii Zachodnich. Nie napotkawszy jednak żadnych jednostek, *HMS President* popłynął w przeciwległy kierunek Grand Bank. 6 czerwca 1813 roku dotarł w pożądane okolice, jednak tam również załogę spotkało rozczarowanie. Nie udało się nawet napotkać żadnej jednostki poza 2 amerykańskimi. Jedna z nich poinformowała ich, że kilka dni wcześniej obserwowali wrogi konwój płynący do Anglii. Kapitan zdecydował się wobec tego obrać pn.- wsch. Kurs i ruszyć na poszukiwanie spodziewanych pryzowi. Szczęście wreszcie uśmiechnęło się do załogi *USS President*, która w okresie od 9 do 13 czerwca dokonała zajęcia 4 jednostek brytyjskich. Po tych sukcesach komodor Decatur zdecydował się płynąć na Morze Północne. Na trasie statków płynących do Irlandii Północnej ku Nowej Funlandii, St. George's Channel, komodor spodziewał się wzbogacić swoją kolekcję pryzów. Niestety znów spotkało go rozczarowanie, gdyż udało mu się zająć jedynie kilka duńskich angielskiej jednostek na licencji handlowej.

Niewątpliwym sukcesem *USS President* było zajęcie 10 czerwca 1813 roku niewielkiej jednostki, która mimo swych niepozornych rozmiarów przewoziła prawdziwy skarb. Jednostka *Duke of Montrose*, bo to o niej mowa, niosła na swoich pokładach pocztę Królewskiej Marynarki Wojennej. Mimo szybkości z jaką przeprowadzono akcję i zaskoczenia na wrogiej jednostce, kapitanowi *Duke of Montrose* udało się wyrzucić pocztę za burtę, na krótko przed opuszczeniem bandery. Komodor Rodgers, w opinii dowódcy brytyjskiej jednostki, nie okazał rozczarowania takim stanem rzeczy. Postanowił jednak wykorzystać zajętą jednostkę jako flagę pokoju i wysłać na niej jeńców z dwóch wcześniej

[260] Letter from Captian Honorable Thomas Bladen Capel to Admiral John B. Warren (11 V 1813), [w:] *Tamże,* s. 105.

zajętych pryzów (statki Kitty i Maria) do Halifaxu. Moim zdaniem warta wzmianki była również postawa, którą komodor Rodgers wymusił na swoich podkomendnych po przejęciu brytyjskiej jednostki, a która spotkała się ze szczerą aprobatą ze strony angielskiego kapitana. Dowódca *USS President* zabronił swoim ludziom dokonywać zboru prywatnej własności załogi zajętych jednostek, który to rozkaz był skrupulatnie wypełniany.[261]

27 czerwca, kiedy zapasy żywności zaczynały się kończyć, komodor zdecydował się ruszyć w kierunku wybrzeży Norwegii.[262] Kiedy jednak amerykańska załoga dotarła na miejsce, okazało się, że w Bergen, podobnie jak i w innych częściach skandynawskiego kraju panował głód, a wielu mieszkańców od 4 lub więcej tygodni nie mogło dostać chleba. Logicznym było, że kiedy im samym brakowało żywności, Norwegowie nie byli skłonni sprzedawać jej obcym, stąd też 2 lipca, zdecydowano o wyruszeniu do Orkney Island, a stamtąd ku North Cape. Komodor Rodgers uzyskał informację, że właśnie tą trasą podążał konwój brytyjski złożony z 30 jednostek, który w połowie lipca miał opuścić Archangielsk. Obiecująca była również informacja na temat ochrony konwoju, która miała składać się jedynie z 2 brygów i 2 slupów wojennych. Kolejno 13 i 18 lipca załodze *USS President* udało się zająć dwie jednostki handlowe, od który kapitanów dowiedziano się, że poza już wymienionymi jednostkami ochronę konwoju miały wzmacniać fregata i okręt liniowy. Zgodnie z informacją oba okręty pojawiły się przy Cape North 19 lipca, a wkrótce potem przepłynął tamtędy poszukiwany konwój. Wiatr nagle zmienił kierunek, a *USS President* został dostrzeżony przez załogi ochrony konwoju. Rozpoczęła się trwająca 80 godzin pogoń za amerykańskim okrętem. W tym czasie napotkano kaperski okręt z Nowego Jorku – Scourage i komodor Rodgers zdecydował się odwrócić uwagę pogoni, żeby umożliwić kaperskiej załodze ucieczkę. Plan udało się zrealizować, brytyjskie okręty w takim stopniu skupiły się na potencjalnie bardziej wartościowej zdobyczy jaką był President, że ich załogi nie zwróciły uwagi na ucieczkę niewielkiej kaperskiej jednostki. Pod koniec lipca 1813 roku załodze *USS President* udało się zgubić pogoń, a komodor Rodgers zdecydował się na obranie kursu na Irish Channel, gdzie pozostał od 25 lipca do 3 sierpnia, dokonując w tym czasie zajęć 3 brytyjskich jednostek. Kiedy informacje o amerykańskiej fregacie na ich rodzimym wybrzeżu wzmogły czujność brytyjskich eskadr,

[261] Letter from Aaron Groub Blewett to Christopher Saverland (23 VI 1813), [w:] *Tamże,* s. 157 – 158.
[262] Letter from Commodore John Rodgers to Secretary of the Navy Jones (27 IX 1813), [w:] *Official Letters of the Military and Naval Officers of the United States during the…*,s. 221.

komodor Rodger zdecydował się na kolejną zmianę terenu swoich „polowań". Wybór padł na trasę w pobliżu wybrzeża Islandii, która pozwoliła załodze *USS President* dotrzeć w pobliże Cape Clear. Po dotarciu w okolice Nowej Funlandii, zajęto dwie jednostki, jednak pojawianie się brytyjskiego 74.działowca *HMS Belleropan,* w towarzystwie fregaty *HMS Hyperion,* ponownie zmusiło amerykańską załogę do poszukiwania nowego kursu.[263] Kolejne tygodnie nie przyniosły nowych zdobyczy, a zapasy żywności, leków i sprzętu były na wyczerpaniu. Był koniec września 1813 roku i komodor Rodgers zdecydował się zawinąć do pierwszego portu, do którego wejście byłoby możliwe. Dowódca *USS President* zdecydował się również podsumować dotychczasowy przebieg swojego rejsu. Pojmanych zostało 271 jeńców, z czego najpierw 78 (na *Duke of Montrose*), następnie zaś 76 (na *Eliza Swan*) i 60 (na barce *Lion*), zostało odesłanych do Anglii. Wśród pojmanych znalazł się drugi oficer z *HMS San Domingo* (okręt liniowy), pojmany na *High Flyer* , admiralskim tenderze, zajętym w sierpniu przez *USS President*. W liście, w którym podsumował swój rejs komodor Rodger wyraził również rozczarowanie z powodu jego nieobecności w ojczyźnie w czasie, gdy kapitan Philip Broke rzucił wyzwanie dla *USS President* i *USS Congress*, aby stoczyły pojedynek z *HMS Shannon* oraz *HMS Tenedous*.[264] Komodor wierzył, że wyszedłby zwycięsko z takiego starcia, uważał jednak, że rejs w trakcie, którego udało mu się zająć 13 jednostek wroga, w tym admiralski tender *High Flyer* również nie przyniósł jemu i jego załodze wstydu.[265] Sukcesy komodora Rodgersa nie były może spektakularne, jednak szeroki pod względem geograficznym zakres prowadzonych przez niego działań pozwolił zasiać niepokój w sercach Brytyjczyków. Amerykańska jednostka nie tylko wymknęła się z blokady jej rodzimego wybrzeża, ale dotarła do brzegów Wielkiej Brytanii, ostatecznie bezkarnie dokonując zajęć jednostek handlowych i kaperskich. Takiego zdania był także Sekretarz Marynarki Wojennej Jones, który w swoim liście stwierdził, że chociaż rejs komodora Rodgersa „nie przysporzył chwały amerykańskiemu orężu", to popłoch, który zasiał w sercu wroga oraz cios wymierzony w jego szlaki handlowe, w pełni rekompensowały ten niewielki mankament. W kontekście celów, jakie postawiono przed Rodgersem, gdy ten wyruszał w rejs, komodor zrealizował je w pełni. W Departamencie panowała, więc pełna akceptacja dla dokonań załogi *USS President* i snuto plany kolejnej wyprawy dla niego. Plany te

[263] Letter from Commodore John Rodgers to Secretary of the Navy Jones (27 IX 1813), [w:] *Tamże,*s. 223 – 224.
[264] O wyzwaniu szerzej w rozdziale poświeconym starciu *USS Chesapeake* z *HMS Shannon.*
[265] Letter from Commodore John Rodgers to Secretary of the Navy Jones (27 IX 1813), [w:] *Official Letters of the Military and Naval Officers of the United States during the…*,s.224.

zakładały, że po dokonaniu niezbędnych napraw i uzupełnieniu zapasów, *USS President* wyruszyłby wzdłuż wybrzeża Surinam, przez Porto Rico do Main Passage, następnie zaś ku północnej stronie Santo Domingo i Jamajki do Karoliny Południowej i Północnej, wzdłuż wybrzeża Georgii, by ostatecznie, jeżeli tylko byłoby to wykonalne dotrzeć do wybrzeży Nowego Jorku. Zdecydowano również, żeby *High Flyer*, pryz zdobyty przez *USS President*, miał zostać wcielony do służby w U.S.Navy, gdyż okręt ten po przeprowadzeniu stosownej ekspertyzy, oceniono jako bardzo dobry materiał na lekki krążownik. Sekretarz oczekiwał na informację zwrotną w sprawie planowanego rejsu od komodora i liczył, że naprawy na *USS President* zostaną przeprowadzone szybko i bezproblemowo.[266] Nim jednak było możliwe snucie dalszych planów co do przyszłości *USS President* musiał on bezpiecznie dotrzeć do portu, o czym mowa będzie poniżej.

16 października 1813 roku komodor Rodgers wraz ze swoim okrętem[267] bezpiecznie dotarł do Newport. Taki stan rzeczy postawił w bardzo niezręcznej sytuacji Admirała Sir Johna B. Warrena, którego okręty trwające w blokadzie, po raz kolejny nie wypełniły powierzonej im misji. Ciężar odpowiedzialności za to zdarzenie, który odczuwał na sobie Admirał musiał być znaczący, gdyż Warren nim jeszcze wezwali go do tego Lordowie Admiralicji, uznał za stosowne sformułować wyczerpujące tłumaczenia. Warren w sposób bardzo szczegółowy przedstawił rozmieszczenie swoich okrętów, w chwili zdarzenia, informując, że: *La Hogue* i *Tenedos* znajdowały się w pobliżu cypla wybrzeży Nowej Funlandii, *HMS Poictiers* i *HMS Maidstone* patrolowały okolice Cape Sable. Okręty *HMS Raillies* i *HMS Loire* na Zatoce Bostońskiej w okolicy St.George's Bank. *HMS Nymph, Majestic, Junon* i *Wasp*, pod rozkazami kapitana Sir Thomasa Hardy'ego znajdowały się również w okolicy Bostonu. *HMS Orpheus, HMS Loup* – Cervier patrolowały obszar od Tuchanuch Passage do Block Island. Tuz obok znajdowała sie kolejna eskadra złożona z *HMS Vaillant, HMS Acasta* i slupu *HMS Atlante*. *HMS Plantagenet* patrolował okolice Sandy Hook, podczas gdy *HMS Belvidera, HMS Statira* oraz *HMS Morgiana* stacjonowały w okolicy ujścia Delaware, wejście zaś na Chesapeake blokowała eskadra złożona z *HMS Dragon, HMS Lacedemonian, HMS Armde, HMS*

[266] Letter from Secretary of the Navy Jones to Commodore John Rodgers (4 X 1813), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary* …, t. II, s. 254.
[267] W liście Admirala Warrena było mowa o *USS United States*, podczas gdy okrętem, którym dowodził komodor John Rodger, który zajął *Highflyer* oraz dotarł do Newport w połowie października był *USS President.*

Dotterall i *HMS Mohawk*.[268] Mimo tak licznych sił, jakimi dysponowali Brytyjczycy na amerykańskim wybrzeżu, komodorowi Rodgersowi udało się nie tylko bezpiecznie powrócić do portu na rodzimym wybrzeżu, ale także zająć *HMS Highflyer,* o czym mowa była powyżej. Czytając list Admirała Warrena, ze szczegółowym opisem pozycji poszczególnych okrętów, odniosłam wrażenie, że jego treść bardziej pogrążała niż usprawiedliwiała brytyjskiego dowódcę. Treść listu rodziła bowiem pytanie– skoro blokada amerykańskiego wybrzeża była tak ścisła to jakim sposobem niemal niezauważona przedarła się przez nią fregata komodora Rodgersa? Oczywistym było, że amerykański dowódca posiadał znacznie lepszą tzw. wiedzę lokalną niż jego brytyjski kolega, jednak nawet to nie mogło usprawiedliwiać faktu, że 20 okrętów nie zdołało uniemożliwić bezpiecznego dotarcia do portu jednemu. W kolejnym, napisanym cztery dni później liście, Admirał Warren już po konsultacji z brytyjskim gubernatorem w Halifaxie, mógł przedstawić gotowe rozwiązanie problemów z brakiem szczelności blokady, która jak łatwo się domyślić była wynikiem niedostatecznej liczby okrętów. Admirał Warren zalecał więc wzmocnienie i rozciągnięcie blokady, tak by obejmowała obszar od Nowego Jorku, aż po ujście Mississippi.[269] Nie czekając na posiłki z Anglii, korzystając z upoważnienia nadanego decyzją Lordów Komisarzy Admiralicji z 18 listopada 1812 roku[270], Admirał Warren nabył dla Royal Navy kilka mniejszych jednostek, spośród zajętych w ciągu ostatnich miesięcy 1813 roku okrętów kaperskich. Jego wybór padł na najszybsze i najlepsze w swojej klasie, przynajmniej w jego własnej ocenie, a wykorzystane miały zostać dla nękania przybrzeżnego handlu wroga, dla celów zwiadowczych i przenoszenia poczty.[271] Tymczasem okręty z eskadry Admirała Johna Warrena poczynały sobie coraz śmielej na amerykańskich wodach. *HMS Majestic* wpłynął do Zatoki Cape Cod, którą jej dowódca uznał za doskonałe miejsce do zaopatrywanie się w żywność i w wodę w wielkiej obfitości. Kapitan Hayes, dowódca Majestic, dobrym traktowaniem połączonym z surowością w przypadku sprzeciwu, skłonił mieszkańców wysp Zatoki do przekazania swoich zapasów. Szczególnie przyjaźnie nastawieni okazali się mieszkańcy Province Town, którzy nie dostrzegali niczego niestosownego w dostarczaniu wrogowi zapasów, jeżeli ten uiścił stosowną opłatę. Kolejnym argumentem

[268] Letter from Admiral Sir John B. Warren to First Secretary of the Admirlaty Sir John W. Croker (16 X 1813), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary* …, t. II, s. 261.
[269] Letter from Admiral Sir John B. Warren to First Secretary of the Admiralty John W. Croker (20 XI 1813), [w:] *Tamże,* s. 262.
[270] Z upoważnienia nadanego mu decyzją Lordów Komisarzy Admiralicji z 18 listopada 1812 roku.
[271] Letter from Admiral Sir John B. Warren to First Secretary of the Admiralty John W. Croker (25 X 1813), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary* …, t. II, s. 270.

było wydanie licencji dla kilku jednostek kupieckich, zapewniając im tym samym możliwość prowadzenia handlu honorowanego przez wszystkie jednostki brytyjskie. Poza żywnością Amerykanie z Zatoki Cape Cod, odwdzięczyli się także swą „wiedzą lokalną". Jeden ze znających się na swoim fachu pilotów przekazał kapitanowi Hayesowi opis wybrzeży z zaznaczeniem bezpiecznych przystani i zatoczek, w których okręty Jego Królewskiej Wysokości mogły skryć się przed kaprysami pogody. Z mieszkańcami uzgodniono również sygnał w postaci hiszpańskiej bandery wciągniętej na topie stermasztu, który miała oznaczać, że załoga tak oznaczonego okrętu potrzebowała zapasów żywności bądź wody.[272]

Znalezienie bezpiecznej przystani w Cape Cod poza omówionymi już powyżej korzyściami przyniosło również inne, z perspektywy amerykańskiej znacznie groźniejsze. Ich wystąpienie dostrzegł komodor William Bainbridge, który w swoim liście do Sekretarza Marynarki Wojennej stwierdził, że znalezienie schronie w Zatoce Cape Cod mogło pozwolić Brytyjczykom pozostać w bezpośredniej bliskości Zatoki Bostońskiej w okresie zimowym, co w innym wypadku nie byłoby możliwe. Huraganowe wichry, lód pokrywający takielunek czy częste śnieżyce zmusiłyby okręty Jego Królewskiej Mości do opuszczenia Zatoki najdalej z początkiem stycznia. Jako jednak, że Zatoka Cape Cod obfitowała w liczne bezpieczne przystanie niemal z każdej strony osłonięte od wiatru eskadra Admirała Warrena mogła nadal zagrażać amerykańskiemu wybrzeżu, co grzebało większość nadziei na wyjście w morze którejś z fregat U.S. Navy podczas zimowych miesięcy.[273] Pomimo przewagi jaką dawał Brytyjczykom dostęp do Zatoki Cape Cod, huragan, który nadszedł wieczorem 12 listopada 1813 roku spowodował w ich eskadrze duże zniszczenia. W ciągu zaledwie półtorej godziny 60 jednostek zostało wyrzuconych na brzeg, cześć z nich poza zasięg pływów, skąd ponowne sprowadzenie ich na wodę było niemal niemożliwe. *HMS San Domingo, La Hogue, Maidstone, Eperuier, Fantome, Nemesis, Morgiana, Canso* straciły liny kotwicze i zostały zniesione na brzeg. Nymph stracił bukszpryt, a jego maszt przedni i stęgi na sterburcie zostały poważnie uszkodzone. *HMS Tenedos* stracił bezan maszt, *HMS Victorious* został zaś zniesiony i utracił część olinowania. Szkuner *HMS Shelburn* stracił wszystkie maszty. Więcej szczęścia miał *HMS Nemezis*, który utracił tylko bezan maszt oraz *HMS Success*, którego huraganowy wiatr

[272] Letter from Captain John Hayes to Admiral John B. Warren (X 1813), [w:] *Tamże,* s. 272 – 273.
[273] Letter from Commodore William Bainbridge to Secretaty of the navy Jones (31 XII 1813), [w:] *Tamże,* s. 273.

pozbawił bukszprytu.[274] Ograniczony dostęp do stoczni remontowych oraz niemożność dokonania części napraw na morzu powodowały, że zagrożenie ze strony części brytyjskiej eskadry zostało na pewien czas zażegnane.

Pomimo poniesionych strat, gdy z początkiem 1814 roku *USS President*[275] ponownie udało się ominąć brytyjską blokadę i wyjść w morze w pogoń za nim brytyjski Admirał posłał *HMS Goliath*. Był to jednak gest bardziej formalny i korzystnie wpływający na kształt przyszłego raportu dla Admiralicji, gdyż Warren nie zakładał jednak by poszukiwania zakończyły się sukcesem, szczególnie, że Amerykanie mieli stale powiększającą się przewie odległości i sprzyjający wiatr.[276]

USS Chesapeake vs HMS Shannon

USS Chesapeake po powrocie z bezowocnego rejsu, od kwietnia 1813 roku pozostawał w porcie w Bostonie.[277] Okręt przeszedł gruntowny remont, zmianie uległa również znacząca cześć jego załogi, a także kadra oficerska. Dowództwo nad okrętem objął zdobywca *HMS Peacock*, obdarzony ponadprzeciętnym wzrostem i dorównującą mu charyzmą, kapitan James Lawrence. Mimo równej innym przymiotom ambicji, nowy dowódca *Chesapeake* zmuszony był jednak oczekiwać w porcie na sposobność do wypłynięcia, co dzień mogąc obserwować okręty brytyjskiej eskadry śmiało poczynające sobie na amerykańskim wybrzeżu.

Dowódcy brytyjskich okrętów tkwiących w blokadzie również odczuwali brak adrenaliny związanej z bitwą morską, pogonią za wrogiem, czy chociażby odbyciem dającego szansę na pogoń i walkę patrolu. Służba w blokadzie, choć ważna z punktu widzenia szerokiej strategicznej koncepcji ukutej przez Lordów Komisarzy Admiralicji, dawała niewielkie szanse na awans i łupy. Stąd też dowódca jednego z okrętów z

---

[274] Letter from Admiral Sir John B. Warren to First Secretary of the Admiralty John W. Croker (13 XI 1813), [w:] *Tamże*, s. 284.
[275] Doniesienia brytyjskie nie pokrywały się z amerykańskimi, zgodnie z relacją komodora Rodgersa w nocy 5 grudnia 1813 roku udało mu się opuścić Providence i wyjść w morze, co stanowiło początek jego trwającego 75 dni i zakończonego 18 lutego rejsu. Trasa wyprawy objęła południowe wybrzeże Stanów Zjednoczonych oraz Indie Zachodnie. Głównego celu misji czyli zniszczenia któregoś z brytyjskich karaibskich konwojów nie udało się osiągnąć, gdyż nauczeni wcześniejszym Lordowie Admiralicji, zapewnili im dobrą ochronę. Komodor Rodgers nie powracał jednak do ojczyzny pozbawiony pryzów, gdyż udało mu się zająć kilka mniejszych jednostek kupieckich i co najważniejsze bezpiecznie powrócić do macierzystego portu; za: Letter from Commodore John Rodgers to Secretary of the Navy Jones (19 II 1814), [w:] *Official Letters of the Military and Naval Officers of the United States during the…*, s. 307 – 310.
[276] Letter from Admiral Si John B. Warren to Captain Robert Barrie (19 I 1814), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary* t. III, s. 16.
[277] Materiał ilustracyjny do rozdziału, zob. rysunek 12, 13 i 14 w Aneks.

brytyjskiej eskadry na Chesapeake, kapitan Philip Broke, zdecydował się pomóc przeznaczeniu i wzorem średniowiecznego rycerza wyzwać rywala na pojedynek. Jego wybór padł na kapitana Jamesa Lawrence'a. Kapitan Broke wystosował do rywala wyzwanie w kulturalnych i pełnych szacunku słowach zapewniał, że pojedynek będzie miał uczciwy charakter w formule okręt przeciwko okrętowi. Broke zamierzał odesłać towarzyszący mu *HMS Tenedos*, prosił jednak przy tym by kapitan Lawrence również zrezygnował ze wsparcia. Dowódca *HMS Shannon* nie krył, że wolałby zmierzyć się z którąś z 44.działowych fregat, szczególnie *USS President*, jednak starcie z *USS Chesapeake* było dla niego równie nobilitujące. Na potwierdzenie swoich szczerych intencji kapitan Broke opisał siły, którymi dysponował. Jego fregata niosła 24 działa na burach, 1 lekką armatę na dziobie, 18 funtówki na głównym pokładzie działowym oraz 32 funtowe ciężkie działa. Jej załogę stanowiło 300 marynarzy pierwotnie zaokrętowanych na fregacie i wbrew doniesieniom bostońskich gazet nie dysponował dodatkowymi 150 marynarzami przerzuconymi z *La Hogue*. Jak przystało na pojedynek, wyzywający pozostawiał wyzwanemu wybór miejsca starcia, zaznaczając jednak, że powinno się ono było znajdować w odległości od 6 do 10 lig od Latarni Morskiej na Cape Cod i od 8 do 10 lig na wschód od Latarni na Cape Ann, na szerokości geograficznej 43 st. N lub innej, którą wyzwany zechciałby wskazać. Kapitan Broke kończąc swój list wskazał, że zwycięstwo kapitana Lawrence'a przysporzyłoby chwały niewielkiej Marynarce Wojennej Stanów Zjednoczonych, stąd też rezultat starcia bez względu na to dla kogo byłby korzystny, podobnie jak i sama bitwa zapisałaby się w annałach historii morskiej obu narodów.[278]

Wezwania kapitana Broke'a dowódca *USS Chesapeake* miał nigdy nie otrzymać, co czego zgodne są obie relacje przedstawiające bitwę między amerykańską a brytyjską fregatą, która rozegrała się 1 czerwca 1813 roku. Właśnie tego dnia, stojąc na pokładzie swojego okrętu, znajdującego się wówczas w okolicy Latarni Morskiej w Bostonie, kapitan Philip Broke mógł obserwować jak wyczekiwana przez niego *USS Chesapeake* wychodziła z portu. Uradowany dowódca *HMS Shannon* nakazał swojej załodze zająć pozycję między Cape Cod a Cape Ann i tam oczekiwać na przeciwnika. Wygląd amerykańskiej fregaty na chwilę przed starciem wzbudził zachwyt w sercach oficerów z

[278] Letter from Captain Philip B.V.Broke to Captain James Lawrence (V? 1813) [in:] *England Victorious.- A Poem upon the Capture of the American Frigate Chesapeake by th British Frigate Shannon June 1st 1813. By Lieutenant M. Montagu of the Royal Navy to which is Prefixed A copy of Captain's Broke official letter relating the action …*, London 1814, s. 6 – 9, National Archives HA93/6/2/254-60.

pokładu *Shannon*. *Chesapeake* majestatycznie sunęła po falach niosąc na masztach aż trzy amerykańskie znaki. Około godziny 17.30 amerykańska fregata znalazła się w odległości krzyku od brytyjskiej i rozgorzała bitwa. Oba okręty szły pełnym kursem pod marslami. Wymieniono trzy salwy burtowe, po czym *USS Chesapeake* odpadła od wiatru. Ławy wantowe na amerykańskiej fregacie zahaczyły o takielunek *HMS Shannon*. Widząc, że wróg szykuje się do oddania salwy obracając działa, kapitan Broke wydał rozkaz przygotowania się do abordażu. Oficerowie skrzykiwali swoich ludzi, a Amerykanie podejmowali rozpaczliwe próby obrony. Po dwóch minutach walki ustały. Powiewająca dumnie na amerykańskim okręcie bandera została opuszczona. Bitwa trwała jedynie 15 minut. Na pokładach obu okrętów spoczywały liczne ciała zbitych, fragmenty kończyn mieszały się z pozrywanym takielunkiem.[279] Zwycięstwo Brytyjczycy okupili licznymi stratami. Wśród poległych znaleźli się porucznik G.T.L. Watt – pierwszy oficer, intendent - G. Aldham oraz klerk kapitański John Dunn.[280] Porucznik Watt padł w chwili tryumfu, podczas wciągania na zdobytym okręcie brytyjskiej bandery. Wielu ludzi zostało trwale i okrutnie okaleczonych. Bosman Stephens stracił ramię, a midshipman Samwell otrzymał postrzał w pierś, jednak jego rana mimo obfitego krwawienia, ostatecznie okazała się niegroźna. Kapitan Broke również został poważnie raniony, gdy w czasie abordażu jeden z Amerykanów zadał mu cios szablą w głowę. Straty poniesione przez załogę *USS Chesapeake* miały być jednak zgodnie z relacją brytyjską nieporównywalnie wyższe. Bezpośrednio w starciu śmierć miało ponieść 70 ludzi, 100 zaś odnieść rany. Wśród tych pierwszych znalazł się czwarty oficer oraz porucznik Marines. Poważne rany odniósł kapitan James Lawrence.[281]

Znacznie obszerniejszą relację z przebiegu starcia, niż powyżej przytoczona brytyjska, pozostawił po sobie drugi oficer z *USS Chesapeake*, porucznik George Budd. Opis rozpoczynał się od pięknego bezchmurnego poranka 1 czerwca 1813 roku. O 8.00 rano zdjęto cumy i *Chesapeake* majestatycznie ruszył na falach poprzez President's Roads niesiony spokojną poranną bryzą. Szybko zaobserwowano okręt na horyzoncie, którym zgodnie z informacją otrzymaną za pośrednictwem łodzi pilotowej miała być brytyjska fregata *Shannon*. Około 16.30 wrogi okręt ustawił dziób w kierunku południowego – wschodu. Około 17.00 wyostrzono kurs na *Chesapeake*. Oba okręty zbliżyły się do siebie

[279] Letter from Captain Philip B.V.Broke to Lords of the Admiralty (6 VI 1813), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary* …, s. 129.
[280] Letter from Captain Philip B.V.Broke to Lords of the Admiralty (6 VI 1813), [w:] *Tamże*, s. 132.
[281] Letter from Captain Philip B.V.Broke to Lords of the Admiralty (6 VI 1813), [w:] *Tamże*, s. 129 – 132.

na odległość krzyku. Nastąpiło 45 minut nerwowego wyczekiwania. Załoga amerykańskiej fregaty trwała w gotowości do bitwy. Pokłady uprzątnięto, każdy znał swoje zadanie i czekał by móc je wypełnić. Pierwsza salwa burtowa padała niemal równocześnie z obu okrętów siejąc zniszczenie. Takielunek *USS Chesapeake* został poważnie uszkodzony, zginał sternik Pan Whit, kapitan James Lawrence zaś został poważnie zraniony, nie pozwolił jednak znieść się pod pokład. Po około 12 minutach wróg przystąpił do abordażu, a grant rzucony przez jednego z Brytyjczyków spowodował wybuch skrzyni z ładunkami prochowymi na *Chesapeake*. Kilka minut później do porucznika Budda przybył posłaniec od kapitana z rozkazem zebrania grup abordażowych. Budd wykonał rozkaz dowódcy, jednak wkrótce po zebraniu swojej grupy na spardeku, zauważył, że jego rodacy ustępują przed brytyjskim abordażem we wszystkich kierunkach. Na okręcie panował chaos. Liczni zabici i ranni zalegali na pokładzie. W powietrzu unosił się zapach krwi i prochu. Nierażony porucznik wydał rozkaz odstrzelenia ławy wantowej zaplątanej w takielunek wroga i przystąpił do kontrnatarcia. Podczas wypierania Brytyjczyków z pokładu rufowego porucznik Budd został raniony, a siła odrzutu cisnęła go na pokład działowy. Gdy minął szok wywołany raną i upadkiem, nierażony pierwszy oficer ponownie zaczął zbierać obrońców. Było już jednak za późno. Brytyjczycy panowali nad *Chesapeake* niemal całkowicie. Porucznika Budda półprzytomnego z powodu upływu krwi zniesiono do kokpitu, gdzie zastał kapitana Lawrence'a oraz porucznika Ludlowa. Lekarz pokładowy nie miał wątpliwości, że rany obu oficerów były śmiertelne i niewiele mógł już dla nich uczynić. Kapitan Lawrence dwukrotnie ranny, został nieprzytomny zniesiony pod pokład jeszcze nim Brytyjczycy rozpoczęli abordaż, porucznik Ludlow zaś padł podczas próby jego odparcia. W kokpicie spoczywały również ciała czwartego oficera porucznika Edwarda J. Ballarda oraz porucznika Marines – Jamesa Broome'a. Zdając relację Sekretarzowi Marynarki Wojennej, porucznik Budd, jeden z ostatnich pozostałych przy życiu oficerów z *USS Chesapeake*, gorycz porażki mógł osłodzić jedynie doniesieniem, że Brytyjczycy stracili w bitwie 26 ludzi zabitych, w tym swego pierwszego oficera oraz 56 rannych. Załoga zaś *Shannon*, na krótko przed starciem miała zostać wzmocniona przez część marynarzy z udającej się na naprawy *HMS Tenedos* oraz 16 z załogi *Belle Poole*[282].

Zajecie *USS Chesapeake* miało swoje długofalowe konsekwencje natury znacznie poważniejszej niż propagandowa. Śmierć bądź też poważne zranienie większości starszych

[282] Letter from Lieutenant George Budd to Secretary of the Navy Jones (15 VI 1813), [w:] *Official Letters of the Military and Naval Officers of the United States during the…*, s. 167 – 168.

stopniem oficerów już w początkowej fazie starcia, jak również fakt, że okręt został zajęty przez abordaż, na którego odparcie załoga do końca miała nadzieję, spowodowały, że nie zatroszczono się o zniszczenie księgi kodów sygnałowych. Takim oto sposobem dokument precyzujący sposoby komunikacji między okrętami U.S. Navy dostał się w ręce Brytyjczyków i nawet najbardziej naiwni dowódcy nie mogli zakładać, że Ci mogli nie uczynić z niego użytku. Sekretarz Marynarki Wojennej dostrzegał niedoskonałości uprzednio stosowanego systemu kodów, a szczególnie ksiąg kodów sygnałowych, które w jego ocenie były zbyt czytelne dla osób niepowołanych. Mimo to dostrzegał tragizm sytuacji, związanej z przejęciem księgi kodów z Chesapeake przez Brytyjczyków i był zdecydowany jak najszybciej opracować nowy system wolny od błędów poprzedniego. Zadanie jego opracowania zostało powierzone komodorowi Williamowi Bainbridge'owi , który miał skonsultować się z kapitanem Isaaciem Hullem oraz komodorem Stephenem Decaturem. Zadaniem również istotnym co opracowanie nowego systemu kodów sygnałowych było poinformowanie okrętów znajdujących się w morzu i nieświadomych sytuacji o przejęciu kodów przez Brytyjczyków. W tym celu zgodnie z zaleceniem Jonesa, należało wykorzystać każdą sposobność by poinformować kapitanów o zajęciu Chesapeake i przejęciu przez wroga księgi kodów sygnałowych U.S. Navy. Szczególnie dotyczyło to przebywającego w morzu od kilku miesięcy *USS Essex*, a także fregat *USS President* oraz *USS Congress*, a także brygu *USS Argus*, któremu stosunkowo niedawno udało się ominąć brytyjską blokadę i wyjść w morze.[283] Każdy z oficerów, którym powierzono zadanie opracowania kodów sygnałowych zdawał sobie sprawę, jak wielka spoczywała na nim odpowiedzialność oraz, że pośpiech był absolutnie nieodzowny. W około dwa tygodnie po otrzymaniu listu od Sekretarza Jonesa, komodor Bainbridge przesłał swemu zwierzchnikowi zestaw tajnych kodów sygnałowych oraz kodów sygnałowych numerycznych opracowanych przez kapitana Isaaca Hulla. Poza dokumentami Bainbridge przesłał również Jonesowi instrukcję postępowania, której wdrożenie w praktyce pozwoliłoby zdaniem komodora na zwiększenie poziomu tajności kodów. Przede wszystkim dowódcy okrętów, którym zostałyby przekazane kody sygnałowe powinni po ich zapamiętaniu zniszczyć przekazane im księgi. Gdyby dowódca znalazł się w sytuacji zagrażającej jego życiu powinien przekazać informację na temat wyglądu i sposobu przekazu tajnych kodów sygnałowych pierwszemu oficerowi, lub

[283] Letter from Secretary of the Nacy Jones to Commodore William Bainbrdidge (30 VI 1813), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary…*, t. II, s. 164.

oficerowi drugiemu po nim w hierarchii dowodzenia. Paradoksalnie nowy system został uproszczony w stosunku do uprzednio stosowanego, jednakże jego odmienność miała być tym elementem, który mógł zmylić wroga. Żeby w pełni ukazać wprowadzone przez siebie usprawnienia komodor Bainbridge wysłał Sekretarzowi Jonesowi karty starych chorągiewek oraz drugą ukazującą wprost wprowadzone przez niego zmiany. Gdyby Sekretarz przychylnie ustosunkował się do zaproponowanego systemu, powinien był zdaniem komodora, jak najszybciej zlecić druk nowych ksiąg i kart oraz ich kolportaż wśród dowódców okrętów U.S. Navy przy zachowaniu najwyższych możliwych środków ostrożności.[284] Nowa wersja kodów sygnałowych trafiła do użytku 1 sierpnia 1813 roku. Wprowadzony system nie był całkowicie zgodny z jego wersją przedłożoną przez komodora Bainbridge'a. Sekretarz Jones, zdecydował się zasięgnąć również opinii kapitana Morrisa, który zaproponował układ kodów trudniejszy do zapamiętania, w przypadku jednak przejęcia do wroga byłby niemal nie do złamania bez znajomości klucza. Poza tą modyfikacją w zasadniczych założeniach nowy system kodów sygnałowych opierał się na opracowaniu komodora Bainbridge'a i kapitana Hulla. Sekretarz Jones przychylił się również do zaleceń twórców systemu kodów, w zakresie zachowania najwyższej ostrożności przy rozprowadzaniu ksiąg pośród dowódców poszczególnych okrętów. Odnośnie opanowywania pamięciowego, był zdania, że powinno dotyczyć tajnych kodów sygnałowych i rozpoznawczych.[285]

Po tej krótkiej dygresji, chciałabym powrócić do kontynuowania narracji, która umożliwi przedstawienie epilogu dziejów *USS Chesapeake* i jej załogi. Dotarcie jeńców z *Chesapeake* do Halifax ujawniło jeszcze jedną prawdę związaną z tym okrętem, na którym jak się okazało służyło wielu brytyjskich poddanych. Można uznać ten fakt za swoisty chichot historii, jeżeli uwzględni się, że główną przyczyną zatrzymania *USS Chesapeake* przez *HMS Leopard* w 1807 roku było właśnie podejrzenie, że służyli na nim Brytyjczycy, którzy zdezerterowali z Royal Navy. Kiedy załoga *USS Chesapeake* znalazła się w brytyjskiej niewoli w czerwcu 1813 roku, obawiając się przypadkowego wykrycia, wielu Brytyjczyków ujawniło swoją tożsamość z własnej woli, zaznaczając, że do służby na amerykańskim okręcie zostali zmuszeni siłą pod groźbą kar cielesnych, a nawet śmierci. Brytyjscy poddani nie pomylili się w swoich założeniach, przynajmniej w odniesieniu do

[284] Letter from Commodore William Bainbridge to Secretary of the Navy Jones (16 VI 1813), [w:] *Tamże*, s. 165.
[285] Letter from Secretary of the Navy Jones to Commodore William Bainbridge (1 VIII 1813), [w:] *Tamże*, s. 166.

Admirała Warrena, który zasugerował swym zwierzchnikom by uwzględnić ich akt skruchy i przydzielić do załóg okrętów służących w Indiach Zachodnich.[286] Kiedy przeanalizuje się życiorysy niektórych spośród tych, którzy wyrazili skruchę w osobach: Thomasa Jonesa, Henry'ego Simpsona, Johna Pearce'a czy Thomasa Arthura, wyraźnie widać, że większość z nich opuściła Anglię jeszcze w dzieciństwie, od wielu lat mieszkali na terenie Stanów Zjednoczonych i od kilku czy nawet kilkunastu lat nie mieli związków z krajem przodków, ani kontaktu z pozostałymi tam krewnymi.[287] W „nawróconych" dezerterach dostrzeżono jednak ogromny potencjał propagandowy. W mojej opinii, kilku marynarzy, mimo swych mglistych związków z Anglią, mogło być wykorzystanych, jako przykład dla innych. Łagodne ich potraktowanie przez Admirała Warrena i zapewnienie możliwości odkupienia win w służbie Jego Królewskiej Mości, mogło skłonić innych Brytyjczyków pozostających na pokładach amerykańskich okrętów wojennych do dezercji i powrotu na łono ojczyzny. Kluczowe znacznie miał jednak sposób, w jaki zostaliby potraktowani marynarze, którzy przyznali się do swego pochodzenia, a ten zależał od Lordów Admiralicji przebywających w odległym Londynie.

Nie można zakończyć rozdziału poświęconego starciu *USS Chesapeake* z *HMS Shannon* bez próby odpowiedzi na pytanie: Jakie były przyczyny amerykańskiej klęski? Zasadniczo można by zaryzykować stwierdzenie, że każdy z historyków, który zajmował się dotychczas tą tematyką miał w tej sprawie swój własny pogląd. David F. Long upatrywał przyczyn amerykańskiej klęski w niedostatecznym zgraniu załogi kapitana Lawrence'a naprzeciw, której stanęła „prawdopodobnie jedna z najbardziej karnych i najlepiej wytrenowanych załóg w ówczesnej brytyjskiej flocie"[288]. Podobnego zdania był Alfred T. Mahan, który dodawał, że Lawrence, który objął dowodzenie nad *Chesapeake* na zaledwie parę tygodni przed starciem, nie miał czasu by przekształcić dość przypadkowy efekt służby werbunkowej w sprawnie działającą maszynerię, jaką była dobrze zgrana załoga.[289] Mahan dodawał również, że Lawrence mógł w bardzo krótkim czasie sprawić by załoga sprawnie obsługiwała żagle i nawigowała okręt, jednak stworzenie obsady dział, która byłaby w stanie przesądzić o zwycięstwie w bitwie wymagało wielu tygodni, jeśli nie

[286] Letter from Admiral Sir John B. Warren to First Secretary of the Admiralty John W. Croker (22 VII 1813), [w:] *Tamże*, s. 192.
[287] Letter from Captian Rober Dudley Oliver to Admiral John B. Warren (23 VI 1813), [w:] *Tamże*, s. 192.
[288] D. F. Long, *„Mad Jack" The Biography of Captain John Percival, USN, 1779 – 1862*, Westport – London 1993, s. 12.
[289] A.T. Mahan, *Sea Power in its relations to the War of 1812*,vol. II, New York 1968, s. 133.

miesięcy treningu i tego właśnie zabrakło Lawrence'owi.[290] Niejako usprawiedliwiając dowódcę *USS Chesapeake* inny amerykański historyk - R. Carse, stwierdzał, że nawet Ci niewytrenowani i w wielu przypadkach niedoświadczeni marynarze byli w stanie zadać Brytyjczykom poważne straty zabijając lub raniąc 83 spośród nich. O ile Carse doceniał poświęcenie marynarzy, o tyle był bezlitosny oceniając rzekomy rozkaz wydany przez Lawrence'a by nie poddawać okrętu i bronić go za wszelką cenę. Zdaniem historyka, nieopatrzne słowa młodego i przesyconego duchem Johna Paula Jonesa kapitana przyczyniły się do śmierci niemal 40 jego ludzi, którzy polegli w czasie dzielącym zniesienie rannego Lawrence'a pod pokład do chwili opuszczenia bandery, czyli w ciągu około 10 minut.[291] W mojej ocenie sąd ten był zbyt surowy, szczególnie, jeżeli uwzględnić, że do dziś nie mamy pewności czy słowa te rzeczywiście zostały wypowiedziane czy też powstały, jako element legendy dowódcy *Chesapeake* już po starciu.[292] Brak „prawdziwej załogi i ducha zespołu" na pokładzie *USS Chesapeake*, zdaniem Edwarda L. Beacha miał być widoczny jeszcze przed starciem. Formułując swoją tezę historyk ten nawiązał do listu, który pierwszy oficer z *Chesapeake* porucznik Ludlow, napisał do swojego brata na krótko przed bitwą i właśnie takimi jak powyżej przytoczone słowami opisał atmosferę, która panowała na pokładzie okrętu kapitana Lawrence'a.[293] ten sam autor dostrzegał również w młodym kapitanie U.S. Navy mentalność średniowiecznego rycerza, która nakazał mu przygotowywać się do bitwy na oczach przeciwnika, de facto pozwolić mu wybrać miejsce starcia oraz walczyć, jakby bitwa morska była turniejem rycerskim.[294] Na nieszczęście Lawrence'a jego wiele lat starszy i bardziej doświadczony antagonista wyrósł z podobnych sentymentów i choć wcześniej sam rzucał wyzwanie komodorowi Rodgersowi, kiedy doszło do bitwy z *USS Chesapeake* był chłodny, opanowany i oszczędny zarówno w ruchach, jak i stroju. Jednym z niewielu historyków przypisujących kapitanowi Jamesowi Lawrence'owi cechę tak ważną dla

---

[290] A.T. Mahan, Sea Power in its ….,t. II, s. 141.
[291] R. Carse, *Dz. cyt*., s. 278.
[292] Kwstia sporna dotyczy słynnych słów "Don't give up the ship" (nie poddawajcie okrętu), które miał wypowiedzieć do swej załogi śmiertlenie ranny kapitan. Chris Dickon w swojej monografii bitwy między Chesapeake a Shannon przytczył kilka wersji brzmienia ostatnich jak się przyjęło słów kapitana Lawrence'a, przyznając, że co do prawdziwości żadnej z nich nie może być pewności, co do dwóch zaś z nich przyjęło się powszechnie uznawać je za prawdziwe. Co ciekawe nie należy do powszechnie przyjętego kanonu wersja zapamiętana przez bezpośredniego uczestnika wydarzeń i zanotowana w dwa tygodnie po bitwie tj. wersja porucznika Budda brzmiąca: „Powiedzcie ludziom, żeby strzelali szybciej i nie poddawali okrętu – niech kolory powiewają póki ja żyję", zob. szerzej: Ch. Dickon, *The Enduring Journey of the USS Chesapeake. Navigating the Common History of Three Nations*, Charleston – London 2008, s. 63 – 69.
[293] E.L.Beach, *Dz.cyt*., New York 1986, s. 102.
[294] *Tamże*, s. 104.

dowódcy jaką był zdrowy rozsądek był Alan Lloyd, który stwierdzał, że kapitan *USS Chesapeake* miał być niechętny pomysłowi wypłynięcia w zaledwie niespełna dwa tygodnie od ukończenia kompletowani załogi, uległ jednak presji opinii publicznej, gdyż jak ustalił Lloyd niemal każdy mieszkaniec Bostonu, pewny zwycięstwa w ten czy inny sposób wywierał presję na kapitana.[295] Uzasadnieniem dla tezy Lloyda, którego próżno szukać w źródłach z epoki, mogłaby być jedynie analiza wcześniejszej kariery Lawrence'a, którego zawsze cechował pewność siebie i skłonność do ryzyka, ale nigdy nonszalancja graniczącą ze skłonnościami autodestrukcyjnymi.

USS United States wychodzi w morze

18 maja 1813 roku w morze udało się wyjść *USS United States*, któremu towarzyszył jego wcielony do U.S. Navy i gruntownie odremontowany pryz *USS Macedonian*, a także bryg *USS Hornet*. Niewielka eskadra skierowała się w kierunku na Hell Gate, gdzie *United States* nieszczęśliwym zbiegiem okoliczności osiadł na mieliźnie, z której udało się go ściągnąć dopiero rankiem następnego dnia. Zasadniczo nieszczęśliwy wypadek *USS United States* był jedynym zdarzeniem wartym wzmianki w okresie od 18 maja do 1 czerwca. Tego dnia będąc w okolicy Block Island trzy amerykańskie okręty natknęły się na okręt liniowy i fregatę, które ruszyły za nimi w pogoń, a do których wkrótce potem dołączyły dwie kolejne jednostki, co, do których sądzono, że były fregatami. Dowodzącemu eskadrą komodorowi Stephenowi Decaturowi udało się zmylić pogoń obierając kurs w górę Zatoki przez Block Island Channel, kiedy jednak dotarł w okolice Fort Trumbull zauważył ze zgrozą, że jedynie dwa działa z nabrzeżnej baterii były w stanie umożliwiającym oddanie strzału. Zdając sobie sprawę z możliwych konsekwencji takiego stanu rzeczy, gdyby Brytyjczycy zdecydowali się desantować swoje siły, komodor Decatur podjął decyzję o przygotowaniu pod stworzenie baterii ciężkich dział Gorton Height. Plan zrealizował z właściwą dla siebie energią i konsekwencją, obsadzając zbudowaną przez siebie baterię zebranymi z okolicznych miejscowości siłami milicyjnymi. Decatur zdawał sobie sprawę, że podjęte przez niego działania miały jedynie charakter doraźny i jeżeli realnie rozmyślano o powstrzymaniu wroga przed desantem w okolicy Fort Trumbull konieczne było podjecie szerzej zakrojonych prac nad stworzeniem obrony wybrzeża. Swoimi spostrzeżeniami podzielił się z Sekretarzem Marynarki Wojennej,

[295] A. Lloyd, *The Scorching of Washington. The War of 1812*, Washington – New York 1974, s. 112.

pozostawiając wybór środków dla realizacji tego celu decyzji zwierzchnika.[296] Ilość brytyjskich okrętów blokujących komodorowi Decaturowi wyjście na pełne morze zwiększała się każdego dnia. Dowódcy amerykańskiej eskadry w początkach czerwca udało się ustalić, że wśród blokujących znajdowały się: *HMS Valiant, HMS Ramilles* – oba niosące po 74.działa, fregaty – *HMS Acasta* oraz *HMS Orpheus*, a także slup i kilka tenderów. Załogi okrętów blokujących cieśninę poczynały sobie nadzwyczaj śmiało. 5 czerwca łodzie z *HMS Valiant* podpłynęły do Gardiners Island i tam ich załogi dokonały zaboru kilku sztuk bydła oraz zapasów żywności. Oficerowie swobodnie opowiadali mieszkańcom wysepki o planowanym ataku i spodziewanych posiłkach i zdawali się niewiele sobie robić z obecności na eskadry komodora Decatura. Dowódca *USS United States* miał świadomość, że jeżeli w ciągu kolejnych kilku dni nie nadarzyłaby się mu okazja do wyjścia w morze, powinien był dla bezpieczeństwa swych okrętów zdecydować się na powrót do Nowego Jorku. Dwie fregaty i bryg mogły związać na pewien czas walką, a być może nawet zniszczyć niektóre z okrętów wrogiej eskadry, w tym czasie jednak ich towarzysze dokonaliby tego samego z amerykańską eskadrą. Komodor proponował ustanowienie linii ewentualnej obrony na kanale wiodącym do stoczni nowojorskiej, w którym woda była zbyt płytka by umożliwić przejście okrętom 74. działowym, łodzie zaś i fregaty mogłyby zostać wyeliminowane przez flotyllę kanonierek i obronę nadbrzeżną.[297]

Uczynni mieszkańcy wysp, na których Brytyjczycy zdobywali swoje zapasy, jak się wydaje w równym stopniu dzielili się posiadanymi informacjami z rodakami co wrogiem. Mógł to potwierdzać list Kapitana Roberta Dudley'a Olivera do Admirała Johna B. Warrena, w którym w niezwykle szczegółowy sposób informował on swego zwierzchnika o aktualnym położeniu oraz ruchach okrętów amerykańskich, a szczególnie eskadry kapitana Decatrua. Brytyjczycy nie tylko znali kolejne miejsca, w których ukrywała się przed pogonią amerykańska eskadra, ale zdawali się bardzo dobrze odczytywać czy też znać plany jej dowódcy na kolejny ruch. Informacje wywiadowcze były niewątpliwie przydatne, eskadrze brytyjskiej doskwierał jednak brak wiedzy na temat ukształtowania dna w rejonie East i North River. Wiedziano, że tamtejsze wody były niezwykle zdradliwe i że bez pomocy znającego je pilota było niemal niemożliwością wyjście bez szwanku z przeprawy. Być może właśnie ten brak wiedzy o lokalnych wodach, a także informacje o

[296] Letter from Commodore Stephen Decatur to Secretary of the Navy Jones (VI 1813), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary* …, t. II, s. 135.
[297] Letter from Commodore Stepohen Decatur to Secretary of the Navy Jones (6 VI 1813), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary*…, t. II, s. 136.

wzmocnieniu fortów nadbrzeżnych obsadą w postaci regularnych żołnierzy zniechęcały Brytyjczyków do dokonania desantu bądź też wpłynięcia na rzekę w celu rozprawy z amerykańską eskadrą.[298]

Brak perspektyw na przeprowadzenie szybkiego i skutecznego ataku był być może przyczyną, dla której brytyjski dowódca zdecydował się na odesłanie jednego z 74. działowców i fregaty do Halifaxu. Komodor Decatur obserwując ten ruch wroga i szacując, że ze swoją eskadrą i wsparciem kanonierek miałby realne szanse na zwycięstwo, zakładał przeprowadzenie ataku, gdy tylko flotylla kanonierek przybyłaby z Nowego Jorku. Kapitan utrzymywał swoje plany w ścisłej tajemnicy, gdyż niemal każdego dnia dawało się zauważyć mieszkańców wybrzeża i wysp wyprawiających się na brytyjskie okręty, w celu sprzedaży zapasów żywności lub też znacznie cenniejszych dla wroga informacji. 18 czerwca udało się zatrzymać jednego z takich ludzi, którego po wstępnym przesłuchaniu oddano władzom cywilnym. W proceder handlu informacjami i zapasami żywności miał być zamieszany również agent ds. jeńców nazwiskiem Stewart, komodor nie mógł jednak przedstawić przeciw niemu wiarygodnych dowodów.[299] Tym sposobem *USS United States* został uwięziony w porcie już do końca wojny. Komodor Decatur, któremu w grudniu 1814 roku przekazano dowodzenie nad *USS President* wypłynął wkrótce potem, jednak jego macierzysta jednostka odarta z załogi i części dział tkwiła w porcie aż do czasu podpisania traktatu gandawskiego.

USS Constitution i sytuacja na Zatoce Cheasapeake

W niniejszym podrozdziale opisane zostały w dość skrótowy sposób dzieje okrętów U.S. Navy, których obszar działania lub też macierzyste kotwicowiska znajdowały się w rejonie Zatoki Chesapeake. Poruszone zostały kwestie związane z nieudanymi próbami wyjścia w morze poszczególnych okrętów i ambitnymi planami jakie snuł wobec nich Departament Marynarki Wojennej. Bez sięgania do konstrukcji historii niebyłej i hipotetycznej, trudno ocenić jakie korzyści mogłyby odnieść Stany Zjednoczone, gdyby opisanym w niniejszym podrozdziale okrętom udało się ominąć brytyjską blokadę i wyjść w morze. W wariancie optymistycznym mogłyby one powiększyć bilans pryzów i

[298] Letter from Captain Robert Dudley Oliver to Admiral Sir John B. Warren (13 VI 1813), [w:] *Tamże*, s. 137 – 138.
[299] Letter from Commodore Stephen Decatur to Secretary of the Navy Jones (18 VI 1813), [w:] *Tamże*, s. 138.

sukcesów U.S. Navy, jednak możliwy byłby również wariant pesymistyczny, w którym powiększyłby się bilans okrętów Stanów Zjednoczonych zajętych przez Royal Navy. Zamiast więc snuć opowieść kontrfaktyczną, skupiłam się na analizie zapisów źródłowych, czego efekty zostały opisane poniżej.

Nowy dowódca *USS Constitution* – kapitan Charles Stewart, który zastąpił na tym stanowisku legendarnego kapitana Isaaca Hulla, musiał zmierzyć się z ogromnymi nadziejami, które wiązano zarówno z jego osobą, ja i jednym z najbardziej zasłużonych okrętów U.S. Navy. Pierwszym jego pomysłem było zamontowanie na *Constitution* pieców do podgrzewania kul nowej konstrukcji, którym to konceptem zaintrygował Sekretarza Jonesa. Zwierzchnik nim wydal ostateczną zgodę na zamontowanie urządzeń pozwalających „produkować" ten najbardziej niszczycielski i śmiercionośny rodzaj amunicji, pragnął poznać więcej szczegółów.[300] Stewart chętnie spełnił prośbę Jonesa i w swoim kolejnym liście do niego w niezwykle szczegółowy sposób opisał zasady konstrukcji nowego paleniska. Jego główną zaleta miała być konstrukcja uniemożliwiającą wypadanie węgli oraz samych podgrzewanych kul na pokład, co było niezwykle ważne w przypadku drewnianych, czyli skrajnie łatwopalnych okrętów. Kapitan Stewart uważał również, że ze względu na swoje stosunkowo niewielkie rozmiary paleniska będą nadawały się również do użytku na mniejszych jednostkach, w tym kanonierkach. Znacznie bardziej niż nowe palenisko, umysł dowódcy *USS Constitution* zajmowała już jednak wtedy (koniec grudnia 1813 roku) perspektywa możliwości wymknięcia się brytyjskiej eskadrze i wyjścia w morze z pierwszym sprzyjającym południowym wiatrem. Czekał więc niecierpliwie obserwując ruchy wroga.[301]

Nie tylko *USS Consitution* oczekiwał w pełnej gotowości do wyjścia w morze. W podobnej sytuacji znajdował się bryg *USS Siren* dowodzony przez młodszego kapitana George'a Parkera. Zgodnie z rozkazami otrzymanymi z Departamentu Wojennej, *Siren* miał wypłynąć przy pierwszej sprzyjającej okazji i przecinając Gulph Stream ruszyć ku Maderze, a stamtąd w stronę wysp Kanaryjskich. Kolejny krokiem miało być wyruszenie wzdłuż wybrzeża Afryki ku Isle of St. Thomas, a stamtąd do Przylądka Dobrej Nadziei, by ostatecznie dotrzeć do wyspy Rodriguez[302], gdzie młodszy kapitan Parker miał rozpocząć polowanie na mniejsze jednostki brytyjskie. Okręt *USS Siren* miał być samowystarczalny

[300] Letter from Secretary of the navy Jones to Captain Charles Stwerat (14 XII 1813), [w:] *Tamże*, s. 293.
[301] Letter from Captain Charles Stewart to Secretary of the navy Jones (25 XII 1813), [w:] *Tamże*, s. 293.
[302] W oryginale pisownia Rodrigues.

podczas rejsu, stad też woda i żywność miały być pozyskiwane przy każdej możliwej okazji. Załoga *USS Siren* miała także stanowczy rozkaz niszczenia pryzów, gdyż obsadzanie ich zbytnio nadwątliłoby zasób okrętu, a tym samym uczyniło go słabszym w obliczu wroga. Szczególnie wartościowe, ale jednocześnie łatwo ulegające zepsuciu bądź podatne na niszczący wpływ wilgoci mogły być sprzedawane w neutralnych portach. Pozostając przez pewien czas w okolicy Jawy, *USS Siren* miał następnie dotrzeć do szlaku kapitana Cooka[303] i nim podążać przez Nową Holandię, Przylądek Horn do wybrzeża Chile. Następnie wzdłuż wybrzeża Ameryki Południowej, wytyczając szlak w zależności od informacji o silach wroga w regionie, kapitan Parker miał dotrzeć do wysp Indii Zachodnich, a stamtąd do wybrzeża Georgii w okolicy St. Mary's. Na rodzimym wybrzeżu załoga *USS Siren* miała zdobyć informacje na temat zastanej sytuacji politycznej i uzupełnić zapasy. Jeżeliby realizacja rejsu szlakiem opisanym powyżej nie byłaby możliwa, kapitan Stewart miał w okolicy równika odbić w kierunku Przylądka Dobrej Nadziei, następnie zaś kierować się możliwościami jakie dawałoby rozmieszczenie sił brytyjskich w regionie, co do dalszego przebiegu trasy. Kończąc swój list Sekretarz Jones w dość szczegółowy sposób uregulował sposób, w jaki załoga Siren powinna postępować z pojmanymi Brytyjczykami. Jeńcy, gdy tylko byłoby to możliwe, mieli być wysyłani na ląd we wrogich wobec Anglii portach, szczególnie zaś tych należących do Francji i jej kolonii. Ostatnie zdanie rozkazów stanowi powtórzenie określenia celu misji – zadanie maksymalnych możliwych strat brytyjskiemu handlowi.[304]

Kolejna z tzw. kongresowych 6 fregat, *USS Congress*, będący jednym z okrętów, którym udało się umknąć brytyjskiej eskadrze, przez pierwsze kilka dni rejsu towarzyszył *USS President*, by potem się z nim rozdzielić, 14 grudnia 1813 roku powrócił do Portsmouth Harbour. Jak zawiadamiał kapitan John Smith dowodzący tą jednostką, zmuszony był do powrotu, gdyż czas służby większej części załogi zakończył się kilka miesięcy wcześniej i mimo iż ich gorliwość dla służby w związku z tym nie osłabła,

[303] Szlak kapitana Cooka – można zakadać w nawiązaniu do wymienianych w liście do George'a Parkera nazw miejscowych, że trasa jego wyprawy miała przebiegać wzdłuż trasy pierwszej wyprawy wyprawy kapitana Jamesa Cooka, czyli obejmować obszar pomiędzy wybrzeżem Australii i Nowej Zelandii, następnie zaś w kierunku przeciwnym w stosunku do obranego przez Cooka tj. ku Przylądkowi Horn i następnie wzdłuż wybrzeża Ameryki Południowej ku wyspom karaibskim i południowym wybrzeżom Stanów Zjednoczonych. Na temat podróży kapitana Jamesa Cooka, zob. szerzej: J. Gascoigne, *Podróże Kapitana Cooka. Tajemnice południowego Pacyfiku*, tł. D. Juraszek, Warszawa 2011, s. 7 – 101.

[304] Letter from Secretary of the Navy Jones to Master Commandant George Parker (8 XII 1813), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary …*, t. II, s. 294 – 296.

kapitan nie chciał nadużywać ich cierpliwości i oddania.[305] Załoga mimo powrotu do rodzimej przystani musiała jednak uzbroić się w cierpliwość, gdyż przeciwne wiatry uniemożliwiały *USS Congress* wejście do portu i zacumowanie aż do 28 grudnia. Pogoda ciągle się pogarszała, a dodatkowe zagrożenia stwarzała nieustająca obecność w okolicy okrętów Jego Królewskiej Mości. Stąd też, gdy jego okręt znalazł się w bezpiecznym porcie, kapitan Smith mógł odetchnąć z ulgą i sporządzić stosowny raport z rejsu dla Sekretarza Jonesa. Wyczekujący na spotkanie z rodzinami i przyjaciółmi marynarze mogli wreszcie zejść na ląd, by roztrwonić zarobiony żołd i ponownie zgłosić się do punktów werbunkowych. Krótko potem do portu dotarł również drugi co do wartości pryz *USS Congress* – brytyjski bryg *Atlantic,* załoga wiec poza żołdem mogła również liczyć, że wkrótce otrzyma zasłużone pryzowe.[306]

Z początkiem lutego 1813 roku także *USS Constellation* był gotowy do wyjścia w morze, pod każdym względem poza zaopatrzeniem w proch. W związku z wykryciem nieprawidłowości Sekretarz Marynarki Wojennej zlecił kapitanowi Charlesowi Stewartowi[307] ponowne sprawdzenie całych zapasów prochu zgromadzonych na okręcie, co zostało wykonane. W oczekiwaniu na proch do porównania wysłany rzekomo z Baltimore, kapitan Stewart zmuszony był radzić sobie w ciężkich zimowych warunkach. Trzaskające mrozy spowodowały uszkodzenie części takielunku, uszkodzenia nie były jednak na tyle poważne by nie dało ich się niezwłocznie naprawić. Poważniejszym problemem była wroga eskadra złożona z 2 okrętów liniowych, 3 fregat, brygu i szkunera, która pojawiła się w okolicy Horse Shoe i uniemożliwiała wyjście z portu.[308] Minął jednak miesiąc a *USS Constellation* nadal tkwił w porcie. Dopiero 9 marca kapitan Stewart zdecydował się ruszyć ku Crany Island Lite, omijając skryte w Lynnheaven Bay brytyjskie jednostki. Następnego dnia okręty Jego Wysokości w sile 3 fregat i 2 okrętów liniowych opuściły Zatokę i przeniosły się na Hampton Roads, gdzie wkrótce dołączyły do nich dwa kolejne okręty liniowe. Poza fregatą kapitana Stewarta w regionie Norfolk znajdowała się jedynie flotylla kanonierek dowodzonych przez kapitana Cassina. Tworzące ją jednostki jednak, jak oceniał dowódca *Constellation* były zbyt słabo obsadzone by obronić się same, o przychodzeniu w sukurs innym jednostkom nie wspominając. Pomysł z obsadzeniem

[305] Letter from Captain John Smith to Secretary of the Navy Jones (14 XII 1813), [w:] *Tamże*, s. 300.
[306] Letter from Captian John Smith to Secretary of the navy Jones (31 XII 1813), [w:] *Tamże*, s. 301.
[307] Charles Stewart dowodził *USS Constellation* do schyłku 1813 roku, kiedy to przejął komendę na *USS Constitution*.
[308] Letter from Captain Charles Stewart to Secretary of the navy Jones (5 II 1813), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary* …, t. II, s. 311.

kanonierek Milicją nie sprawdził się, gdyż członkowie tej lokalnej siły zbrojnej, gdy tylko powzięli informację o tych planach, zaczęli masowo dezerterować. Wykorzystując tę słabość amerykańskich sił w regionie brytyjscy dowódcy poczynali sobie coraz śmielej.

W połowie marca brytyjska fregata popłynęła w górę rzeki James nie napotykając żadnego oporu. Zniechęcony łatwością z jaką tego dokonała, kapitan Stewart podjął bolesną dla niego decyzję o zabraniu większości sprzętu ze swojej fregaty na ląd oraz do łodzi i wyruszeniu na rzekę Elizabeth. Wraz z pojawieniem się dwóch kolejnych okrętów liniowych jego szanse wyjścia w morze spadły niemal do zera, co zgodnie z jego własnymi słowami, miało być przyczyną podjęcia wyżej wspomnianej decyzji.[309] W niespełna tydzień później kapitan Stewart mógł jednak z dumą donieść swemu zwierzchnikowi, że udało mu się w pełni obsadzić i uzbroić 7 spośród powierzonych mu kanonierek. Ponadto obsadzone i wyposażone zostały dwa tendery: *USS Franklin* i *USS Despatch*. Głębokość wody na rzece Elizabeth, na której skupiła się ta flotylla, nie pozwalała wpłynąć na nią brytyjskim okrętom. Fakt, że okręty nie mogły wpływać na rzekę nie oznaczał, że Brytyjczycy nie mogli podjąć żadnych działań przeciw Amerykanom.[310] Każdy duży okręt tj. okręt liniowy, fregata czy nawet bryg albo szkuner był wyposażony w mniejsze łodzie: kutry, tendery, szalupy, lunche itp. Dowódcy Jego Królewskiej Mości, doskonale wiedzieli o tym, że łodzie te miały znacznie więcej zastosowań niż tylko transport ludzi i towarów z i na okręt. Flotylla właśnie takich łodzi obsadzonych przez 600 marynarzy, wieczorem 21 marca podeszła pod Crany Island z zamiarem grabieży zapasów. Ich dowódcy nie wiedzieli, że wyspa strzeżona jest przez dobrze ukryte przez ich wzrokiem amerykańskie kanonierki, które dostrzegli dopiero krótko przed świtem następnego dnia. Potencjalna konieczność stocznie walki wycofały się, by jeszcze tego samego dnia podjąć podobną wyprawę do ujścia rzeki James. Tam przez nikogo nienękane załogi brytyjskich łodzi zdobyły potrzebne im zapasy i wycofały się w kierunku macierzystych jednostek. Próba ataku na Crany Island skłoniła kapitana Stewarta do rozważenia możliwych strategii obrony. Za najlepszą z nich uznał umieszczenie na wzgórzach Crany Island baterii 8 czy 10 dział, oraz otoczenie przystani na wyspie siecią pływających baterii połączonych łańcuchami.[311] Nadal jednak pozostawał problem obsadzenia części kanonierek z eskadry. Sekretarz Marynarki Wojennej Jones uznał, że najlepszym sposobem przyciągnięcia ludzi

[309] Letter from Captain Charles Stewart to Secretary of the Navy Jones (17 III 1813), [w:] *Tamże*, s. 315.
[310] Letter from Captain Charles Stewart to Secretary of the Navy Jones (22 III 1813), [w:] *Tamże*, s. 316.
[311] Letter from Captain Charles Stewart to Secretary of the Navy Jones (22 III 1813), [w:] *Tamże*, s. 316.

do tej służby, było zaproponowanie im więcej niż były skłonne dać inne werbujące formacje. Kapitan Cassin, podkomendny Charlesa Stewarta, otrzymał rozkaz zachęcenia marynarzy do służby obietnicą wysokiej premii w wysokości nawet trzymiesięcznego żołdu. Ze względu na strategiczne położenie, Departament traktował pozycję w Norfolk, jako jedną z tych, którym nadano najwyższy priorytet. Dopuszczenie do przełamania obrony morskiej i desantu Brytyjczyków, mogło pociągnąć za sobą katastrofalne skutki, stąd też Sekretarz Jones nie zamierzał szczędzić ni sił ni środków by tak się nie stało. Poza tym wdarcie się sił brytyjskich w głąb lądu mogłoby skutkować zniszczeniem zlokalizowanych tam plantacji, co niewątpliwie odbiłby się negatywnie na amerykańskiej gospodarce.[312] O tym, że obawy Departamentu nie były pozbawione podstaw mógł świadczyć list Admirała George'a Cockburna do Admirała Johna B. Warrena datowany na 13 marca 1813 roku. Admirał Cockburn twierdził, że „niebawem będzie w stanie" wykonać paragraf 6 rozkazów Warrena, czyli podzielić swoją eskadrę i zbadać możliwości przeprowadzenia bezpośredniego ataku na Norfolk. Brytyjski admirał bardzo dobrze orientował się również w siłach jakimi Amerykanie dysponowali w Norfolk i okolicach i szacował je na 3000 ludzi, z czego 1500 miały stanowić jednostki regularne Armii i floty, pozostałe zaś Milicja. Kilka dni wcześniej ludziom Cockburna udało się też zająć dwie łodzie pilotowe, z których jedna była obsadzona marynarzami z *USS United States*, dowodzonymi przez jednego z oficerów z tego okrętu. Od jeńca Admirał miał nadzieję uzyskać potwierdzenie informacji jakoby Amerykanie mieli oczekiwać na przybycie francuskiej eskadry. Jego nadzieje okazały się jednak płonne, gdyż oficer z *USS United States* stanowczo zaprzeczał jakoby miało dojść do podobnego zdarzenia. 10 marca 1813 roku Admirał wraz okrętami *HMS Marlborough*, *HMS Vicotrious*, *HMS Dragon* i *HMS Acasta* ruszył na Hampton Roads w celu rozeznania się w siłach, jakimi wróg dysponował w rejonie rzeki Elizabeth. Okazały się one liczniejsze niż Admirał oczekiwał, dodatkowo zaś mógł przekonać się na własnym przykładzie, że mapy wybrzeża, którymi dysponowali Brytyjczycy poważnie się zdezaktualizowały i konieczne było albo pozyskanie pilota albo przeprowadzenia własnych pomiarów. Mimo to Cockburn był niezwykle ufny we własne siły i zakładał, że dokonany „wkrótce" sprawny desant mógł otworzyć mu drogę do amerykańskiej stolicy i ułatwić zadanie ostatecznego ciosu przesądzającego losy wojny. Na razie jednak Admirał skupił się na celu bardziej bezpośrednim w postaci podjęcia próby zajęcia *USS Constellation*. Jeżeliby zaś okazało się to niemożliwe Cockburn

[312] Letter form Secretary of the Navy Jones to Captain Charles Stewart (27 III 1813), [w:] *Tamże*, s. 317.

planował powrócić z większa częścią eskadry do Lynnheaven Bay i tam zastanowić się nad kolejnymi posunięciami.[313]

4 kwietnia 1813 roku kapitan Stewart obserwując, że Brytyjska eskadra podzieliła się i większa jej część udała się na Bermudy po wodę, żywności i dla przeprowadzenia niezbędnych napraw, zdecydował się uzyskać zgodę Waszyngtonu na rozpoczęcie prac nad siecią umocnień nadbrzeżnych, których centrum miała stanowić bateria Na Crany Island. Ograniczenie liczebności eskadry skłoniło również kapitana by poszukiwać zrozumienia i akceptacji zwierzchników dla swojego planu wykorzystania ładunków prochowych dla zniszczenia, albo, co najmniej uszkodzenia okrętów wroga. By zbliżyć się do burty brytyjskich jednostek zmierzał posłużyć się tzw. sztuczką z banderą, niestety nie doprecyzował, co rozumiał pod tym enigmatycznym cokolwiek hasłem.[314] Sekretarz marynarki Wojennej przeanalizował sytuację dowódcy pozycji Chesapeake i odniósł się w szczególności do jego prośby o marynarzy, zauważając, że na całym terenie Stanów Zjednoczonych nie brakowało miejsc równie potrzebujących pod tym względem, co Norfolk. Jones nie wyraził również zgody na kontynuowanie procesu przerzucania załóg z uwięzionych w portach przez blokadę okrętów na kanonierki, gdyż jego zdaniem spowodowałoby to przekształcenie wojny w całkowicie defensywną ze strony Amerykanów, uniemożliwiłoby przez to podjecie jakichkolwiek działań ofensywnych. Kapitan Stewart otrzymał również stanowczy zakaz prowadzenia swojego werbunku w Baltimore czy Philadelphii, gdyż oba te miejsca cierpiały na szczególny brak ludzi dla zapewnienia własnego bezpieczeństwa. Dalej Sekretarz argumentował, że niewątpliwie obecność silnej brytyjskiej floty na amerykańskim wybrzeżu miała na celu wzbudzenie strachu w sercach Amerykanów. Mimo to trudno było jednak wyrokować, na którą cześć wybrzeża mógł nastąpić atak, stąd też, chociaż zdolności obronne każdego punktu wybrzeża miały być stale umacniane, nie należało czynić tego kosztem innych miejsc.[315]

Około połowy maja 1813 roku brytyjska eskadra przeszła w dół Chesapeake i powróciła do Lynnheaven, rozciągając się w linii od Willoughby's Point do Latarni Morskiej na Cape Henry. Kapitan Stewart był przekonany, że pozostało tylko kwestią czasu nim przesunie się na Hampton Roads. Obawiając się ataku zintensyfikowano prace przy wznoszeniu

[313] Letter from Rear Admiral George Cockburn to Admiral Sir John B. Warren (13 III 1813), [w:] *Tamże,* s. 320 – 324.
[314] Letter from Captain Chrales Stewart to Secretary of the Navy Jones (4 IV 1813), [w:] *Tamże*, s. 346.
[315] Letter from Secretary of the Navy Jones to Captain Charles Stewart (8 VI 1813), [w:] *Tamże*, s. 346 – 347.

umocnień na Crany Island, rozmieszczono 7 kanonierek oraz rozdysponowano 500 żołnierzy znajdujących się w okolicy. Kapitan pozyskał również kecz bombowy Spitfire, który po zakończeniu niewielkich napraw miał zostać niezwłocznie włączony do czynnej służby.[316]

Około 20 czerwca 1813 roku zaobserwowano intensywny ruch wroga, który poszedł w górę rzeki James i okolicy Crany Island, a szpiedzy donosili, że Brytyjczycy przygotowywali się do desantu. 22 czerwca zauważono brytyjskie jednostki schodzące na ląd w okolicy Point of Nansemond River, a następnego dnia około 8.00 rano 4 tysiące żołnierzy zaczęło schodzić na ląd od czoła wyspy, w miejscu gdzie nie mogły ich dosięgnąć działa kanonierek. Mimo to marynarze z kilku jednostek wraz z częścią załogi *USS Constellation* pod dowództwem poruczników Neale'a, Shublicha i Saundersa podjęli próbę obrony, doprowadzając do zatopienia trzech największych brytyjskich łodzi desantowych. Wśród nich był kuter Admirała Warrena *Centipede*, z którego 75 osobowej załogi, większość znalazła śmierć wśród morskich fal. Odparcie ataku spowodowało, że Brytyjczycy cofnęli się w głąb wyspy i zaczęli ostrzeliwać Amerykanów z rakiet. Ostrzał był jednak mało skuteczny i jak donosili szpiedzy, wieczorem 23 czerwca Brytyjczycy powrócili na swoje łodzie, które ruszyły w kierunku swoich macierzystych okrętów.[317] Jak wynikało z raportu Admirała Warrena, Brytyjczycy nie docenili siły amerykańskich fortyfikacji, bądź też uznali za przesadzone informacje o ich kształcie zdobyte od szpiegów. Od oficera, który dowodził atakiem na amerykańskie umocnienia Warren dowiedział się po zakończonej bitwie, że przyszło mu się zmierzyć z flankującymi 15 kanonierkami, licznymi działami i nieprzebranymi ilościami marynarzy, członków Milicji oraz Marines. Dodatkowymi czynnikami, które miały wpłynąć na niezdobycie wyspy przez brytyjskie siły inwazyjne miały być ekstremalna płytkość wód przybrzeżnych oraz szalejący podczas desantu sztorm. Raport Warrena wspominał o dwóch zatopionych łodziach i co zaskakujące stwierdzał, że w ataku nikt nie zginął, a jedynie poważną ranę w udo odniósł kapitan Hauchett z *HMS Diamond*.[318] Nie minęły trzy dni, a Brytyjczycy powetowali sobie straty dokonując zajęcia Hampton. 25 czerwca o 4.00 nad ranem brytyjskie jednostki desantowały się w pobliżu Newport-news i rozpoczęły ostrzał rakietowy. Na spotkanie wyszło im 40 amerykańskich barek obsadzonych przez

[316] Letter from Captain Charles Stewart to Secretary of the Navy Jones (13 V 1813), [w:] *Tamże*, s. 347.
[317] Letter from Captain John Cassin to Secretary of the Navy Jones (23 VI 1813), [w:] *Tamże*, s. 359.
[318] Letter from Admiral Si John B. Warren to First Secretary of the Admiralty John W. Croker (24 VI 1813), [w:] *Tamże*, s. 360.

szczątkowe załogi. Brytyjski ostrzał rakietowy spowodował chaos. Obrona nie potrafiła im się skutecznie przeciwstawić, a przerażeni mieszkańcy Hampton w panice opuszczali swe domy, pogłębiając jeszcze ogólny obraz braku porządku. Wszystko to spowodowało, że ludzie Admirała Warrena w kilkanaście minut obrócili atakowane zabudowania w gruzy. Jakby usprawiedliwiając rozmiar klęski kapitan John Cassin, informował Sekretarza Jonesa, że w stoczni Marynarki Wojennej w Gosport, skąd mogła nadejść jedyna pomoc dla Hampton znajdowało się zaledwie 40 beczek prochu częściowo wątpliwej jakości oraz zaledwie sto kul do dział 32.funtowych. Jednakże planowane wysłanie do Richmond okrętu Dispatch miało zaradzić brakom zaopatrzeniu i spowodować, że na kolejną wizytę Brytyjczyków amerykańscy obrońcy byliby znacznie lepiej przygotowani.[319] Pewnym usprawiedliwieniem Amerykanów w kontekście łatwości, z jaka Brytyjczycy sforsowali ich obronę, był fakt, że atak nadzorował osobiście Rear Admirał Cockburn. Z raportu Admirała Cockburna można było się dowiedzieć, że ostrzał rakietowy, który zdruzgotał miasteczko Hampton miał jedynie odwrócić uwagę wroga od marszu głównych sił inwazyjnych Royal Marines dowodzonych przez podpułkownika Williamsa. Atak jak już wspomniano zakończył się całkowitym sukcesem, o czym dowodzący w starciu siłami lądowymi z dumą donosił Admirałowi Warrenowi.[320] Jakby pragnąc odwrócić uwagę od niedawnej porażki doznanej na Crany Island, Sir Thomas Sideney Beckwith bardzo obszernie opisał zdobycie Hampton, przytaczając długą listę szczególnie wyróżniających się oficerów i podkreślając niemal całkowity brak strat własnych. Warto jednak podkreślić, że obie opisane powyżej potyczki były jednymi z wielu rozgrywających się na Chesapeake starć, które zasadniczo niewiele zmieniały w sytuacji obu stron w globalnym ujęciu całokształtu konfliktu. Z drugiej jednak strony, przechylenie się szali zwycięstwa zdecydowanie na stronę Brytyjczyków, otworzyłoby im drogę wgłęb amerykańskiego terytorium. Co również znamienne, podkreślono, że straty doznane przez ludność cywilną nie zostały zawinione przez rdzennie brytyjskich żołnierzy i marynarzy, ale doszło do nich za sprawą dwóch zagranicznych kompanii, które od czasu opuszczenia Bermudów miały sprawiać kłopoty.[321] Podobne tłumaczenie strat doznanych przez cywilów, mogło być

[319] Letter from Captain John Cassin to Secretary of the Navy Jones (26 VI 1813), [w:] *Tamże*, s. 361.
[320] Letter from Colonel Sir Thomas Sidney Beckwith to Admiral John B. Warren (28 VI 1813), [w:] *Tamże*, s. 362 – 363.
[321] Letter from Colonel Sir Thomas Sidney Beckwith to Admiral John B. Warren (5 VII 1813), [w:] *Tamże*, s. 364.

nawiązaniem do wezwania Lordów Admiralicji do ograniczenie aktów wrogości wobec Amerykanów, co było związane z rosyjską propozycją mediacji[322].

W połowie lipca Brytyjczykom udało się zająć *USS Asp*, który utknął na mieliźnie w pobliżu Yeacomoco Creek. Mimo silnego oporu załogi oraz wsparcie udzielonego przez artylerię nadbrzeżną, brytyjskim marynarzom wysłanym na łodziach z *HMS Mohawk,* udało się w zaledwie kilka minut przejąć jednostkę, jednak wkrótce potem okazało się, że nie będą w stanie doprowadzić jej do swojej eskadry. Po przebyciu 3 lub 4 mil niezwykle wąskim przesmykiem w górę Creek, dowódca desantu zdecydował o podłożeniu ognia na zajętej jednostce, po przerzuceniu 10 pojmanych Amerykanów na łodzie. Tylko tylu bowiem ocalało z abordażu. Dowodzący Asp Midshipman James B. Sigurney został znaleziony martwy na pokładzie, a jego los podzieliła większa część powierzonej mu załogi. O zaciętości amerykańskiego oporu mogła świadczyć lista poległych i rannych Brytyjczyków. W sumie zginęło 2 ludzi, rannych zaś zostało 6.[323] Była to kolejna niewielka potyczka. Zajęta jednostka nie miała żadnego znaczenia strategicznego dla Brytyjczyków, czego nie można było powiedzieć już o Amerykanach, dla których każdy okręt był na wagę złota. W trakcie starcia *USS Asp* towarzyszył *USS Scorpion*, który nie zdołał jednak przyjść mu z pomocą, gdyż drogę zablokowały mu dwie wrogie jednostki.[324] Kilka dni później Brytyjczycy przeprowadzili kolejny atak. Tym razem okręty liniowe oraz fregaty weszły na Potomac docierając w okolice Sandy Point, gdzie posłano łodzie w celu pozyskania żywności i wody. Akcja zakończyła się całkowitym sukcesem. Nie napotykając niemal żadnego oporu jednostki brytyjskie zabrały 120 sztuk bydła i ponad 100 owiec, a także nienękane zdołały uzupełnić przywiezione z sobą beczki na wodę.[325]

10 sierpnia wojska brytyjskie desantowały się na Isle of Wight. Wyspa była niezwykle korzystnie położona pod względem strategicznym. Zajecie jej dawało dostęp do pobliskich Annapolis, Baltimore, Waszyngtonu oraz licznych portów na wybrzeżu Delaware. Po dokonaniu zaboru żywności i uzupełnieniu zapasów wody Brytyjczycy wycofali się, by powrócić na wyspę 13 sierpnia i pomaszerować ku Queens Town. Mimo iż wojska desantowe nie kryły swej obecności nie pojawiały się żadne siły zdecydowane

[322] Rosyjska propozycja mediacji – patrz. Rzdz. VII.
[323] Letter from Commander James Rattray to Admiral Sir John B. Warren (14 VII 1813), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary* …, t. II, s. 366 – 367.
[324] Letter from Midshipaman Henry M. Mclintock to Secretary of the navy Jones (19 VII 1813), [w:] *Tamże*, s. 368.
[325] Letter from Admiral Sir John B. Warren to First Secretary of the Admiralty John W. Croker (29 VII 1813), [w:] *Tamże*, s. 368.

stawić im opór. Mijały kolejne dni. 22 sierpnia Brytyjczycy zabrali z wyspy konie, a także pozyskali cenne dane wywiadowcze zgodnie, z którymi Amerykanie mieli dysponować w Baltimore 11 tys. ludzi, nie licząc obsady flotylli i robotników. Sir Sidney Beckwith uzyskał również informacje o umacnianiu fortyfikacji w okolicy Waszyngtonu. Zgromadzone dane zostały wykorzystane w czasie narady wojennej, na której zapadała decyzja o przesunięciu w czasie planowanego ataku na Waszyngton.[326] Amerykanie spodziewali się ataku na Waszyngton, jednak planowane utworzenie flotylli Baltimore, zwanej również flotylla Potomacu, sprawiło, że wzrosła ich wiara we własne siły. Nie zmalała natomiast powszechna wśród ludności obawa, że to właśnie ich miejscowość stanie się następnym celem brytyjskiego ataku.

Sekretarz Jones doskonale zdawał sobie sprawę, że fregata wielkości i rangi *USS Constellation* byłaby znacznie pożyteczniejsza na otwartym morzu niż uwięziona w porcie. Stąd też wychodząc naprzeciw oczekiwaniom jej dowódcy i oficerów na początku października 1813 roku wydał rozkaz nakazujący kapitanowi Gordonowi (nowemu dowódcy okrętu) wykorzystać pierwszą nadarzającą się okazję by uśpić czujność Brytyjczyków i wyjść w morze. Prace przygotowawcze na samym okręcie, jak również zebranie dotychczas podzielonej miedzy kanonierki załogi fregaty, miały zostać przeprowadzone w największym pośpiechu. Sekretarz przypisywał wyjściu *Constellation* w morze najwyższy priorytet.[327] Kapitan Gordon znudzony przedłużającym się pozostawaniem w porcie, przystąpił do wykonywania rozkazu Jonesa z ogromną energią, kiedy jednak dokonał inspekcji swojego okrętu, jego entuzjazm znacząco stracił na sile. Okazało się bowiem, że większość sprzętu i uzbrojenia przynależnego do *USS Constellation* znajdowała się bądź to na lądzie, bądź na innych jednostkach rozsianych po całej Zatoce. Rozpoczął się mozolny proces gromadzenia rozproszonego sprzętu. Pozytywną wiadomością był fakt, że okręt nie wymagał napraw, więc krótko po zebraniu sprzętu i załogi, mógł wyjść w morze.[328] Każdy jednak dzień opóźnienia niósł za sobą ryzyko, że Brytyjczycy mogli dowiedzieć się o planowanej próbie ominięcia patroli przez *Constellation* i w związku z tym zdecydowaliby się wzmocnić blokadę, by jej to uniemożliwić. Czas był wiec na wagę załoga, z czego kapitan Gordon doskonale zdawał

[326] Letter from Admiral Sir John B. Warren to First Secretary of the Admiralty John W. Croker (23 VIII 1813), [w:] *Tamże*, s. 382.
[327] Letter from Secretary of the Navy to Captain Charles Gordon (6 X 1813), [w:] *Tamże*, s. 387.
[328] Letter from Captain Charles Gordon to Secretary of the Navy Jones (12 X 1813), [w:] *Tamże*, s. 388 – 389.

sobie sprawę. Przekonany, że tym razem *USS Constellation* mogło udać się wyjść w morze, Sekretarz Jones czynił wszystko, co było w jego mocy by wesprzeć kapitana Gordona. Byli dowódcy *Constellation* kapitan Tarbell i kapitan Charles Stewart tymczasem obwiniali się wzajemnie o zaniedbania, zamiast udzielić prostej odpowiedzi na pytanie – gdzie został przeniesiony sprzęt wojskowy, amunicja czy meble zabrane z okrętu? Kapitan Stewart twierdził, że duża część mebli kapitańskich, a także sprzętu przynależnego do działu kanoniera, żaglomistrza, cieśli okrętowego i bosmana, została zabrana do Stoczni Waszyngtońskiej z rozkazu kapitan Tarbella, po czym słuch o tych przedmiotach zaginął. Jednocześnie kapitan Stewart meldował, iż wszystkie przedmioty zabrane przez niego na pokład *USS Franklin* po objęciu dowodzenia nad tym okrętem zostały zwrócone na Constellation. Były to jednak głównie powszechnie dostępne książki z biblioteki kapitańskiej, których zwrot nie mógł mieć istotnego wpływu na przyspieszenie wypłynięcia *USS Constellation*.[329] Poznawszy rozmiar start doznanych przez okręt w czasie, gdy stał on zacumowany w porcie Sekretarz Jones zdawał się być bliski załamania. *Żagle gnijące na drzewcach, siedem stóp wody w ładowni, 2000 funtów prochu niemal w całości zmarnowane od wilgoci, większa cześć mebli stracona bądź zgubiona*[330] – taki obraz *Constellation* Jones odmalował odpowiadając na list kapitana Charlesa Stewarta. Nadeszła połowa grudnia a okręt kapitana Gordona nadal tkwił w porcie. Uzupełniono już co prawda większą cześć braków w sprzęcie, a wroga eskadra przeniosła się z Roads i okolic Crany Island w pobliże ujścia rzeki York, jednak kapitan Gordon nadal nie mógł wypłynąć. Wszystkiemu winna, przynajmniej w jego ocenie, była tajemnicza wyprawa w górę rzeki York zorganizowana przez flotyllę dowodzoną przez kapitana Tarbella, dla której obsadzenia odebrano kapitanowi Gordonowi część załogi. O celu ekspedycji kapitan Gordon nie został poinformowany, jednak podobnie jak mieszkańcy Norfolk i okolic, którzy mieli skarżyć się dowódcy *USS Constellation*, uważał, że działania kapitana Tarbella, ponownie skierują uwagę wroga na Crany Island oraz okolice Norfolk, przez co on sam straciłby upragnioną szansę na wyjście w morze.[331]

Minęły kolejne dwa tygodnie. 28 grudnia kapitan Gordon informował swego zwierzchnika, że udało mu się pozyskać pilota znakomicie zaznajomionego z wodami w okolicy Hampton i od kilku dni pozostaje w pełnej gotowości do wyjścia w morze. W

[329] Letter from Captain Charles Stewart to Secretaty of the Navy Jones (18 X 1813), [w:] *Tamże*, s. 390 – 391.
[330] Letter from Secretary of the Navy Jones to Captain Charles Stewart (28 X 1813), [w:] *Tamże*, s. 394.
[331] Letter from Captain Charles Gordon to Secretary of the Navy Jones (13 XII 1813), [w:] *Tamże*, s. 397.

stanie gotowości kapitan miał pozostawać do połowy grudnia, jednak brak rozkazu wypłynięcia z Departamentu, tajemnicza wyprawa kapitana Tarbella oraz późniejsze pogorszenie pogody, uniemożliwiły *USS Constellation* wyjście w morze. Pisząc jednak swój list u schyłku roku 1813, kapitan Gordon był przekonany, że wraz z kolejnym odpływem wyjdzie w morze.[332]

Na początku stycznia 1814 roku, pojawiała się kolejna szansa na wyjście w morze okrętu kapitana Charlesa Gordona. Całe brakujące wyposażenie dla fregaty w postaci szczególnie lin kotwicznych zostało wysłane na *USS Hornet* i Sekretarz Jones miał realną nadzieję, że tym razem *USS Constellation* naprawdę wyjdzie w morze wraz z pierwszym sprzyjającym wiatrem. Trasa rejsu miała obejmować przede wszystkim obszar Indii Zachodnich oraz południowego wybrzeża Stanów Zjednoczonych. Kapitan Gordon miał uczynić wszystko, żeby zapewnić bezpieczeństwo amerykańskim jednostkom handlowym, jednak przy okazji Prezydent stanowczo zakazał mu wchodzenia w pojedynki okręt do okrętu, podobne do tego, w którym Stany Zjednoczone utraciły *USS Chesapeake*.[333] Sprzyjające warunki do wypłynięcia dla *USS Constellation* nadarzyły się dopiero na początku lutego. Wiał wiatr S.S.W., pogoda była mglista, a kapitan Gordon naprawdę miał nadzieję, że mogło udać mu się opuścić port w pobliżu Crany Island. 10 lutego około 15.00 *USS Constellation* dotarł na Hampton Roads, gdzie rzucił kotwicę oczekując na powrót tendera. Około godziny 16.00 pogoda zaczęła się zmieniać. Nadał było mgliście, jednak wiatr się wzmagał skręcając ku południowemu – wschodowi, a dodatkowo zaczął padać deszcz. Kapitan podejmował bezskuteczne próby wypłynięcia aż do południa następnego dnia, kiedy to na przedpolu Hampton Roads pojawiła się brytyjska eskadra założona z okrętu liniowego, fregaty i brygu, ostatecznie niwecząc szanse *USS Constellation* na wypłynięcie.[334] Kapitan Gordon obwinił o opóźnienia w wypłynięciu Stocznię Marynarki Wojennej w Gosport i personalnie kapitana Josepha Tarbella. Dowódca Stoczni Marynarki Wojennej w Gosport był oburzony oskarżeniami i twierdził, że jego ludzie nadludzkim wysiłkiem uczynili wszystko by jak najszybciej przygotować okręt kapitana Gordona do wyjścia w morze. Tarbell zaznaczał, że pozwolił przerzucić na fregatę część załóg kanonierek oddelegowanych do obrony stoczni, byle tylko *USS Constellation* mógł wypłynąć zgodnie z planem. Zatem fakt, że *USS Constellation* nie wypłynął był

[332] Letter from Captain Charles Grodon to Secretary of the Navy Jones (28 XII 1813), [w:] *Tamże*, s. 400.
[333] Letter from Charles Gordon to Secretary of the Navy Jones (11 II 1814), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary* …, t. III, s. 6.
[334] Letter from Captain Charles Gordon to Secretary of the Navy Jones (11 II 1814), [w:] *Tamże*, s. 7.

spowodowany przez nieszczęśliwy zbieg okoliczności, w szczególności pogodę i powrót brytyjskiej eskadry, jeżeli zaś ktokolwiek ponosił zań odpowiedzialność to jedynie kapitan Charles Gordon.[335] Mimo nieporozumienia, kiedy pod koniec lutego kapitan Gordon zaproponował, aby flotylla Stoczni Gosport wsparła jego wysiłki przy próbie wypłynięcia, kapitan Tarbell zgodził się, jednak ostateczna decyzja miała należeć do Sekretarza Marynarki Wojennej. Plan był prosty flotylla miała ścignąć na siebie uwagę wrogiej eskadry, *USS Constellation* natomiast strzelałaby w ruchu, podejmując próbę ucieczki i opuszczenia Zatoki. Flotylla miała zbytnio się nie narażać i gdyby wróg zbliżył się za bardzo do tworzących ją jednostek, miała się bezpiecznie wycofać do przystani poza zasięg brytyjskich okrętów.[336] Nieporozumienia między kapitanami były wynikiem faktu, że w czasie kiedy *USS Constalltion* pozostawał w porcie, kapitan Gordon, jako najstarszy stopniem oficer uważany był za dowódcę całej pozycji, z czym kapitan Tarbell nie zamierzał się zgodzić, uznając stocznie Marynarki Wojennej za włączoną z jurysdykcji Gordona.

Ostatecznie na początku marca 1814 roku kompetencyjny spór rozstrzygnął Sekretarz Jones, wskazując, jako osobę wyłącznie odpowiedzialną za flotyllę kapitana Tarbella, który za swoje postępowanie miał być odpowiedzialny wyłącznie przed Departamentem Marynarki Wojennej. W sytuacji jednak, gdyby zachodziła konieczność kooperacji flotylli z jednostką dowodzoną przez oficera starszego stopniem, Tarbell miał podporządkować się jego rozkazom, a przeciwne zachowanie miało być traktowane jako niesubordynacja.[337] Kapitanowi Gordonowi zaś, powierzono dowodzenie nad siłami mającymi bronić Norfolk. Sekretarz nie mógł dłużej oszukiwać się, że *USS Constellation* mogłoby się udać sforsować brytyjską blokadę. Siły powierzone Gordonowi miały realizować dwa zasadnicze cele – obronę Norfolk oraz stałe nękanie wrogich sił jeżeli tylko nadarzyłaby się ku temu okazja. Dodatkowo pod rozkazy kapitana przekazano szkuner *USS Hornet*, z którego to okrętu Gordon mógł uczynić taki użytek, jaki uznałby za najbardziej wskazany dla dobra służby.[338] Dowódca *USS Constellation* nie oponował przeciw nowym rozkazom. Rozeznał się w sytuacji i obmyślał plan kooperacji z siłami Majora Smitha w okolicy Fort Nelson. W celu nękania brytyjskich umocnień wyposażył *USS Hornet* w nowe działa. Sen z powiek spędzała mu jednak troska o to czy będzie miał

[335] Letter from Captain Joseph Tarbell to Secretary of the Navy Jones (15 II 1814), [w:] *Tamże*, s. 8.
[336] Letter from Captain Joseph Tarbell to Secretary of the Navy Jones (24 II 1814), [w:] *Tamże*, s. 9.
[337] Letter from Secretary of the Navy Jones to Captain Charles Gordon (4 III 1814), [w:] *Tamże*, s. 12 – 13.
[338] Letter from Secretary of the Navy Jones to Captain Charles Gordon (15 IV 1814), [w:] *Tamże*, s. 13.

kim obsadzić powierzone mu siły. Wysokie premie przyznawane rekrutom zaciągającym się w szeregi Armii, sprawiały, że wielu marynarzy porzucało w bardziej bądź mniej oficjalny sposób służbę we flocie, by szukać szczęścia w formacjach lądowych. Taki stan rzeczy nie ułatwiał również pozyskiwania nowych rekrutów, gdyż w związku z dostrzegalnymi korzyściami materialnymi jakie dawała służba w Armii, wybór rodzaju służby dla jeszcze niezwerbowanych był oczywisty. W sumie kapitan Gordon dysponował 17 kanonierkami, z których jedynie 6 było w pełni obsadzonych, stąd też łatwo zauważyć, że obawy dowódcy *USS Constellation* były jak najbardziej uzasadnione. To, wraz z niewielką wartością bojową, jaką w jego mniemaniu prezentowali oficerowie na powierzonej mu pozycji sprawiało, że Gordon zdecydował się poprosić o pomoc zwierzchnika, mając nadzieję, że Jones mógł przekonać Sekretarza Wojny do przerzucenia części żołnierzy do służby we flotylli.[339]

Brytyjczycy również stracili nadzieję, że *USS Constellation* mogłoby udać się wypłynąć, mimo to trzy okręty liniowe trwały w blokadzie by uniemożliwić jej i 20 kanonierkom wypłynięcie. Kapitan Barrie dowódca jednego z wspomnianych liniowców *HMS Dragon* liczył jednak, że wkrótce będzie miał możliwość porzucenia nudnej służby w blokadzie i wyruszenie wraz z eskadrą fregat ku Nowemu Jorkowi, bądź po przybyciu posiłków żołnierzy cześć załogi D*ragon* będzie miała możliwość wzięcia udziału w ataku na Norfolk.[340] Przez niemal cały rok 1814 spodziewano się rychłego ataku Brytyjczyków na Stocznię Marynarki Wojennej w Gosport, co w opinii kapitana Charlesa Gordona, wobec braków w załodze z jakimi zmagał się *USS Constellation*, zaowocowałoby również zniszczeniem tego okrętu. Stąd też we wrześniu 1814 roku, pod wrażeniem bitwy pod Bladensburgiem oraz zniszczeniem przez Brytyjczyków Waszyngtonu, kapitan zdecydował się na dalsze rozbudowywanie umocnień samej stoczni oraz pobliskiego Norfolk. Wznoszono liczące od kilku do kilkunastu dział baterie, blokhauzy, zatapiano kadłuby w kanałach, wszystko miało być w najwyższej gotowości by zgotować Brytyjczykom prawdziwie gorące przyjęcie.[341]

W okresie od października do grudnia 1814 roku, kapitan Charles Gordon stale utrzymywał *Constellation* w gotowości do wypłynięcia, w nadziei nadejścia rozkazów z Departamentu Marynarki Wojennej. W końcu załoga zaczęła się domagać wypłaty

[339] Letter from Captain Charles Gordon to Secretary of the Navy Jones (22 IV 1814), [w:] *Tamże*, s. 14.
[340] Letter from Captain Rober Barrie to Eliza Clayton (14 III 1814), [w:] *Tamże*, s. 18.
[341] Letter from Captain Charles Gordon to Secretary of the Navy Jones (21 X 1814), [w:] *Tamże*, s. 308.

zaległego żołdu, wobec czego kapitan Gordon prosił Departament o sprecyzowanie, jakie plany na przyszłość miał Sekretarz Jones wobec jego okrętu. Jeżeli bowiem nie planowano by wyszedł on w morze w ciągu kilku tygodni, utrzymywanie bezczynnej załogi było niepotrzebnym marnowaniem państwowych środków i powinna ona była zostać zwolniona i opłacona. W przeciwnym wypadku Gordon również potrzebował pieniędzy z Departamentu, gdyż nie zakładał, aby marynarze zgodzili się wyjść w kilkumiesięczny rejs bez uregulowania dotychczasowych zobowiązań wobec nich.[342] Na wypłatę załoga musiała poczekać jeszcze prawie trzy tygodnie, a nawet wtedy nie wypłacano im pełnej kwoty. Trzy lata wysiłku wojennego znacząco nadszarpnęły amerykański budżet. Brytyjska blokada Chesapeake uniemożliwiająca handel zamorski, spalone magazyny na całym wybrzeżu sprawiły, że Agentowi Marynarki Wojennej w Norfolk z trudem udało się pozyskać dla Gordona 30 tys. dolarów w formie weksla na okaziciela. Sam kapitan sądził, że udałoby mu się uzyskać podobną kwotę, zdawał sobie jednak sprawę, że nawet takie rozwiązanie nie dawało szansy na uregulowanie wszystkich zobowiązań, szczególnie, że poza wypłatą zaległego żołdu musiał również uregulować rachunki u dostawców. Zamówione zaś w ostatnim czasie zaopatrzenie dla okrętu miało pochłonąć kolejne 15, a przynajmniej 10 tys. dolarów. Kapitanowi brakowało również oficerów. Od czasu, gdy *USS Constellation* opuścił porucznik Kennedy, pełniącym obowiązki porucznika był midshipman Stallings, jednak od kwietnia 1814 mimo obietnic, Gordon nie był w stanie uzyskać dla niego regularnego awansu. Na *Constellation* nie było lekarza pokładowego, a z dwóch przydzielonych uprzednio do okrętu felczerów czy też pomocników chirurga, jeden zginał w pojedynku, drugi zaś został awansowany przez Departament i przeniesiony na inną pozycję.[343] 5 stycznia 1815 roku w sytuacji *USS Constellation* niewiele się zmieniło. Okręt nadal tkwił w porcie i nadal brakowało mu oficerów. Kapitan obawiał się, że kolejne tygodnie zwłoki mogły przynieść awans jego dotychczasowemu pierwszemu oficerowi, co w jego wizji, miałoby się zbiec z rozkazem do wyjścia w morze. W takiej sytuacji musiałby wypłynąć z niedoświadczonymi midshipmanami, którzy nigdy jeszcze nie byli w morzu i niemal pozbawiony poruczników. Stąd też nalegania na szybkie

[342] Letter from Captain Charles Gordon to Secretary of the Navy Jones (8 XII 1814), [w:] *Tamże*, s. 359.
[343] Letter from Captain Charles Gordon to Secretary of the Navy Hommans (28 XII 1814), [w:] *Tamże*, s. 360.

wydanie rozkazu wypłynięcia oraz jeszcze szybsze uzupełnienie braków w kadrze oficerskiej przybrały na sile.[344]

15 lutego do Norfolk dotarły wieści o zwarciu traktatu pokojowego między Wielką Brytanią a Stanami Zjednoczonymi i dla kapitana Gordona stało się jasnym, że był to koniec nadziei na wypłynięcie i zdobycie chwały bohatera w tej wojnie. Prosił jednak Sekretarza Marynarki o pozwolenie wypłynięcia na Annapolis Roads by tam oczekiwać na dalsze rozkazy. Kapitan bardzo bolał nad faktem, że w czasie, gdy jego bracia oficerowie zdobywali laury bohaterów, jemu nie dano ku temu sposobności. Nadal jednak miał nadzieję na ich zdobycie, wierząc w rychłe wznowienie wojny z Wielką Brytanią, gdyż w jego ocenie duma i pycha wyspiarskiego kraju nie zostały należycie ukrócone. Jeżeli zaś ten scenariusz miałby nie doczekać się realizacji, liczył przynajmniej na ponowny konflikt z państwami berberyjskimi i w związku z tym szansę popłynięcia ze swym okrętem na Morze Śródziemne, by tam zdobyć chwałę, której niedane było mu zyskać w konflikcie z dawną Metropolią.[345] 28 lutego w Departamencie zapadła decyzja o wysłaniu *USS Constalltion* z minimalną załoga 60 marynarzy do Nowego Jorku, gdzie kapitan Gordon miał oczekiwać na dalsze rozkazy.[346] Funkcję głównodowodzącego sił Marynarki Wojennej w Norfolk i okolicy miał przejąć po Charlesie Gordonie, kapitan John Cassin. Zadaniem nowego dowódcy był demontaż wszystkich kanonierek i barek, za wyjątkiem dwóch, które uznałby za najlepsze. Ich wyposażenie, sprzęt oraz uzbrojenie, jak również dobrze zachowane drewno z rozbiórki miało zostać zdeponowane w Magazynie Marynarki Wojennej. Kapitan Cassin miał także sporządzić inwentarz mniejszych okrętów tj. szkunerów, brygów, keczy, lugierów, a nawet slupów znajdujących się na pozycji z dokładnym określeniem stanu, w jakim się znajdowały, właściwości, uzbrojenia oraz innych parametrów tj. prędkość, stanu takielunku itd., które w ocenie Cassina mogły być istotne. Na podstawie raportu planowano w Departamencie zdecydować, które spośród tych jednostek mogły być nadal przydatne dla U.S. Navy jako transportowe czy jednostki pocztowe, a które należało niezwłocznie sprzedać by nie narażać się na koszty ich dalszego utrzymywania.[347] Kapitan Cassin przystąpił do pracy niezwłocznie po otrzymaniu rozkazu,

[344] Letter from Captain Charles Gordon to Acting Secretary of the Navy Homans (5 I 1815), [w:] *Tamże*, s. 361 -362.
[345] Letter from Captain Charles Gordon to Secretary of the Navy Crowninshield (15 II 1815), [w:] *Tamże*, s. 365.
[346] Letter from Secretary of the Navy Corwninshield to Captain Charles Gordon (28 II 1815), [w:] *Tamże*, s. 365.
[347] Letter from Secretary of the Navy Corwninshield to Captain John Cassin (9 III 1815), [w:] *Tamże*, s. 366.

jednak brak robotników powodował, że prace przy rozbiórce kanonierek szły niezwykle powoli. Dodatkowo, konieczne było uporządkowanie należącego do *Constellation* sprzętu, który przed wypłynięciem kapitan Gordon pozostawił w dość przypadkowym układzie, a także ustalenie rzeczywistego stanu kardy oficerów i podoficerów, oraz marynarzy przypisanych do pozycji, gdyż jak się okazało wielu ludzi otrzymało od kapitana Gordona zwolnienia ze służby wydane poza regulaminową procedurą. Mimo tych trudności kapitan Cassin był zdeterminowany jak najlepiej wykonać powierzony mu rozkaz, licząc, że tym sposobem mógł zaskarbić sobie przychylność Departamentu.[348]

[348] Letter from Captain John Cassin to Secretary of the Navy Crowinshield (16 III 1815), [w:] *Tamże*, s. 366 – 367.

VI. Wojna 1812 roku – teatr wojenny rejonu Wielkich Jezior

Rozdział został poświęcony w całości teatrowi wojennemu rejonu Wielkich Jezior, który pozostawał w ścisłej korelacji z amerykańskim planem podboju brytyjskich posiadłości w Kanadzie, co stanowiło jeden z głównych celów, który rząd stawiał sobie w chwili inicjowania wojny z Wielką Brytanią. Specyfika tego regionu z punktu widzenia zaangażowania Marynarki Wojennej polegała przede wszystkim na najszerszej konieczności kooperacji armii i floty dla realizacji pozornie wspólnych celów. Jak łatwo się domyśleć najwyższy poziom kooperacji rodził również największą ilość konfliktów. Pozycja jednostek i marynarzy zaangażowanych w rejonie Wielkich Jezior była nieco odmienna od tej jaką miały załogi okrętów pełnomorskich. W zasadzie była bliższa flotyllom śródlądowym oraz kutrom poborców podatków niż regularnym jednostkom U.S. Navy. Z punktu widzenia militarnego najważniejsze znacznie w omawianym regionie miały dwie wielkie bitwy tj. stracie na Jeziorze Erie oraz bitwa na Jeziorze Champlain. Omówiony został również wyścig zbrojeń na Jeziorze Ontario, gdzie mimo stałego zwiększania swego potencjału przez obie strony konfliktu do końca wojny nie doszło do rozstrzygnięcia. Podobnie jak w rozdziale poprzednim każdy podrozdział niniejszego rozdziału stanowi zamkniętą, opowiedzianą chronologicznie historię. Uwzględniono również kwestie związane ze strategią stosowną przez zwaśnione strony oraz zmianami jakie w niej zachodziły na przestrzeni niemal 3 lat trwania konfliktu.

Początki wojny na Wielkich Jeziorach miały dość skromny charakter. Obie strony konfliktu dysponowały w tym rejonie niezwykle szczupłymi siłami, obie także strony zdawały sobie sprawę z ogromnego znacznie strategicznego regionu. Raport sporządzony przez brytyjskiego Kwatermistrza generalnego na zlecenie Sir George'a Prevosta – Gubernatora generalnego prowincji kanadyjskich, uzewnętrzniał niedostatki sił w tym regionie i nie napawał optymizmem na przyszłość. Poza kadłubem większej jednostki o nazwie Royal Edward, złożonym w magazynie na brzegu Jeziora Ontario, wszystkie kanonierki i inne jednostki wymagały remontu, większość z nich gruntownego, będącego równoznacznym niemal ze zbudowaniem od nowa. Zgodnie z raportem w chwili wybuchu wojny strona brytyjska dysponowała następującymi siłami w rejonie Wielkich Jezior:

1) Na Jeziorze Erie: *HMS Cambden* (pozbawiony pokładów, kwaterowanie marynarzy na czas zimy na pokładzie – niemożliwe), *HMS Queen Charlotte* (nowa jednostka, ze

względu na zanurzenie nadająca się do służby jedynie na jeziorach), szkuner *HMS General Hunter* (bliski przegnicia).

2) Na Jeziorze Ontario: snow *HMS Duke of Kent* (niezdatny do naprawy, nadawał się na koszary dla marynarzy na czas zimy), *HMS Earl of Moira* (wymagał napraw), *HMS Royal George* (nowa jednostka o zbyt dużym zanurzeniu), szkuner *HMS Duke of Gloucester* (jednostka prywatna, w chwili sporządzania raportu władze cywilne nie zdecydowały czy zakupić ją do służby)

Ponadto Brytyjczycy posiadali dwie czynne stocznie w Amherstburgh i Kingston, w których brakowało jednakże wykwalifikowanych rzemieślników. Kwatermistrz doradzał również budowę infrastruktury dla budowy i zabezpieczania okrętów na czas zimy w York[1] – stolicy prowincji Górna Kanada.[2]

Sytuacja sił amerykańskich była niewiele lepsza. Na tym stanie rzeczy korzystali przemytnicy z jednej i z drugiej strony, niezadowoleni z wybuchu wojny, który godził w ich żywotne interesy. Stąd też zarówno w okresie bezpośrednio poprzedzającym wybuch wojny, jak bezpośrednio po wybuchu konfliktu, szczupłe siły, którymi dysponowały obie strony musiały skupić się przede wszystkim na walce z przemytem.[3] Jednocześnie rozpoczął się wyścig zbrojeń, który miał potrwać aż do nastania pokoju. Każda ze stron przed zaatakowaniem drugiej była zdecydowana maksymalnie poszerzyć swój militarny potencjał, tak, aby w chwili starcia jej zwycięstwo było przesądzone, jeszcze przez rozpoczęciem bitwy.

W związku z trudnościami komunikacyjnymi z Waszyngtonem, dowódcy amerykańskich eskadr w regionie Wielkich Jezior funkcjonowali opierając się głównie na plotkach i przypuszczeniach, a także w oparciu o ustne relacje osób, często w żadne sposób niezwiązanych z oficjalną władzą, przybywających na ich pozycje. Jak zapisał porucznik Sideny Smith, dowodzący eskadrą na Jeziorze Champlain, niemal od połowy maja na jego pozycję docierały informacje, że wojna bądź to już wybuchła, bądź jej wybuch był rychło spodziewany. Przybyły z Waszyngtonu gentelman, którego nazwisko nie zostało w liście

[11] York z okresu wojny 1812 roku to dzisiejsze Tortonto, za: W.P. Rybka, *The Lake Erie Campaign of 1813: I Shall Fight Them This Day*, Charleston 2012, s. 21.

[2] Report of Lieutenant Colonel A.H.Pye Deputy Quartermaster General to Governor – General George Prevost, [w:] The Naval War of 1812. A Documentary History, ed. W.S. Dudley, t. I, Washington 1985, s. 268 – 270.

[3] Letter from Lieutenant Melancthon T. Woolsey to Secretary of the Navy Hamilton (9 VI 1812), [w:] *Tamże*, s. 274.

ujawnione miał przynieść wieści, że zostały wydane rozkazy nakazujące przygotować kanonierki i inne jednostki będące w dyspozycji Departamentu Marynarki Wojennej, do wojny. Smith nie miał jednak żadnych oficjalnych informacji od Sekretarza Marynarki Wojennej w tej sprawie, stąd nie wiedział ja miał postępować.[4] Podobne obiekcje miał dowodzący w Sacketts Harbour porucznik Melanchton T. Woolsey, który dopiero 24 czerwca uzyskał informację o wybuchu wojny. Powziąwszy informację Woolsey wrócił na przypisaną mu pozycję, podobnie jednak jak jego koledzy z pozostałych posterunkach, nie miał żadnych oficjalnych informacji, co do kierunku postępowania i działań, które należało podjąć w pierwszej kolejności.[5] Porucznik niepokoił się tym brakiem informacji, gdyż zgodnie wieściami, które nadeszły z brytyjskiej strony, siły Jego Królewskiej Mości, były bliskie osiągnięcia pełnej gotowości bojowej i stale były rozbudowywane. [6]

Stan niepewności i braku wiadomości zakończył się na początku lipca 1812 roku. Sekretarz Hamilton wysłał rozkazy porucznikowi Woolsey'owi, nakazując mu ścisłą współpracę z siłami armii lądowej w tym regionie, a w szczególności, jeżeli bez narażenia sił morskich na bezpośrednie ryzyko ich utraty byłoby to możliwe, ochronę konwojów sprzętu wojskowego dla fortów Niagara i Detroit.[7]

Jednocześnie obie strony prześcigały się w domysłach, co do liczebności oraz rozmieszczenia sił wroga. Porucznik Woolsey dowodzący brygiem *USS Oneida*, szacował w oparciu o pozyskane od szpiegów informację, że Brytyjczycy zdołali w początkach lipca 1812 roku, przygotować do wyjścia w morze dwa okręty - *Royal George* (22 działa) oraz *Earl of Moira* (14 dział) i zamierzali oni uczynić Kingston główną bazą wypadową dla operacji na jeziorach. Porucznik, zakładał również, że Brytyjczycy na pewno rozważali podjęcie natychmiastowej operacji ofensywnej przeciw szczupłym siłom amerykańskim. To przekonanie skłaniało dowódcę *USS Oneida* do podjęcia natychmiastowych środków zaradczych w postaci przerobienia na kanonierkę szkunera Julia (1 działo 32 funtowe) oraz pozyskanego szkunera *Lord Nelson*, zdolnego nieść 6 dział. Ponadto porucznik Woolsey sygnalizował swój zamiar skontaktowania się z kapitanem Chauncey'em, by ten przesłał mu działa 36 funtowe, które zamierzał rozmieścić na jednostkach zgrupowanych w dole

[4] Letter from Lieutenant Sidney Smith to Secretary of the Navy Hamilton (16 VI 1812), [w:] *Tamże*, s. 275.
[5] Letter from Litutenant Melancthon T. Woolsey to Secretary of the Navy Hamiton (26 VI 1812), [w:] *Tamże*, s. 277 – 278.
[6] Letter from Litutenant Melancthon T. Woolsey to Secretary of the Navy Hamiton (26 VI 1812), [w:] *Tamże*.
[7] Letter from Secretary of the Navy Hamilton to Lieutenant Mancthon T. Woolsey (2 VII 1812), [w:] *Tamże*, s. 279.

rzeki St. Lawrence.[8] Przepowiednia porucznika Woolsey'a spełniła się po niecałych dwóch tygodniach. 21 lipca na horyzoncie na przedpolu przystani Sacketts Harbour pojawiła się brytyjska eskadra w sile 5 okrętów. Porucznik Woolsey wypłynął zdecydowany zablokować wrogowi drogę do przystani, jednak zgodnie z jego własnymi słowami, najpierw wyjątkowo silny wiatr wypchnął go daleko poza przystań, potem zaś nagła cisza morska uniemożliwiła mu powrót na uprzednio zajmowaną pozycję. Porucznik zdecydowany bronić swej pozycji mimo niekorzystnego położenie, rozkazał przenieść wszystkie działa na sterburtę.[9] Podejmując taką decyzję wiele ryzykował i musiał mieć świadomość, że nawet w takiej sytuacji nie zdołałby oddać pełnej salwy burtowej, gdyż konstrukcja okrętu mogłaby nie wytrzymać odrzutu. Okręty brytyjskie zbliżały się, a Amerykanie czekali. W końcu po kilkunastu minutach nerwowego wyczekiwania, *HMS Royal George* wszedł w zasięg dział, które na rozkaz porucznika Woolsey'a otworzyły ogień. Potyczka trwała kilka minut, po upływie, których Brytyjczycy wycofali się.[10] Jedno z pierwszych starać na Wielkich Jeziorach zdeterminowało ich charakter na przyszłość. W regionie Wielkich Jezior niewiele było bitew. Znacznie częściej zdarzały się drobne, nierzadko będące dziełem przypadku i wymuszone okolicznościami potyczki, które kończyły się po wymianie kilku salw i były raczej badaniem siły ognia i czujności przeciwnika niż realnym starciem. Woolsey, gdy brytyjskie okręty powoli niknęły na horyzoncie, miał wszelkie podstawy by zakładać, że wróg wyciągnął wnioski z potyczki i wkrótce mógł powrócić. Podobnie wycofująca się eskadra, mogła mieć pewność, że następnym razem Amerykanie mogli być lepiej przygotowani i być może poznawszy siłę wroga, sami spróbowaliby złożyć mu wizytę.

Minął miesiąc, z którego upływem znacząco poprawił się nastrój porucznika Melanchtona T. Woolsey'a. W liście z 25 sierpnia, oficer donosił Sekretarzowi Marynarki Wojennej, że jeżeli otrzymałby 30 dodatkowych dział, które mogłyby zostać wyprodukowane w Nowym Jorku, to zobowiązał się, iż na wiosnę mógłby zdobyć panowanie na jeziorze i dokonać podboju Górnej Kanady [11]. Podobnie jak nadmierne przygnębienie oraz fatalizm, które opanowały dowódcę brygu *USS Oneida* w lipcu, tak i optymizm, który opanował go w

[8] Letter from Lieutenant Melanchton T. Woolsey to Secretary of the Navy Hamilton (4 VII 1812), [w:] *Tamże*, s. 280.
[9] Letter from Lieutenant Melanchton T. Woolsey to Secretary of the Navy Hamilton (21 VII 1812), [w:] *Tamże*, s. 283.
[10] Letter from Lieutenant Melanchton T. Woolsey to Secretary of the Navy Hamilton (21 VII 1812) [w:] *Tamże*, s. 284
[11] Letter from Lieutenant Melanchton T. Woolsey to Secretary of the Navy Hamilton (25 VIII 1812), [w:] *Tamże*, s. 295.

sierpniu były, w mojej ocenie, przesadzone. Łatwo jest formułować podobne tezy, kiedy od wydarzeń, o których mowa dzielą nas dwa wieki doświadczeń, jednakże także współcześni Woolsey'owi nie podzielali jego optymizmu, a był wśród nich także jego bezpośredni zwierzchnik – Sekretarz Marynarki Wojennej Paul Hamilton.

Poza zmaganiami z wrogiem, dowódcy amerykańskich jednostek w rejonie Wielkich Jezior musieli zmagać się również z roszczeniową postawą prezentowaną tak przez mieszkańców pogranicza, a w szczególności kupców oraz władz cywilnych. Gubernator Tompkins w swoich listach wyrażał przekonanie, że mieszkańcy pogranicza zostali porzuceni przez swój rząd i *jeżeli nasi obrońcy pogranicza nie zostaną niezwłocznie wyposażeni we wszystko, co konieczne dla działań ofensywnych i jeżeli nie zostaną (tu) przysłane regularne jednostki i sprzęt wojskowy i nie zostanie zajęty Montreal osadnicy opuszczą kilka setek mil, a duch odważnych farmerów zostanie złamany*.[12] Chociaż słowa gubernatora mogły wydawać się patetyczne i przesadzone, późniejsze wydarzenia potwierdziły, że nie mijał on się z prawdą, a nawet wykazał się pewnym zmysłem profetycznym. Rząd faktycznie zareagował na wydarzenia w rejonie Wielkich Jezior (w ich aspekcie „morskim") z dużym opóźnieniem. Dopiero 31 sierpnia, Departament Marynarki Wojennej zdecydował się na mianowanie dotychczasowego głównodowodzącego sił Marynarki Wojennej w Nowym Jorku – komodora Isaaca Chauncey'a na stanowisko dowódcy połączonych sił U.S. Navy dla jezior Ontario i Erie. Komodor otrzymał bardzo dużą swobodę decyzyjną w zakresie określania sił i środków koniecznych dla zapewnienia bezpieczeństwa jego nowej pozycji. Jednocześnie komodor nadal pozostawał komendantem Stoczni Marynarki Wojennej w Nowym Jorku, mając do dyspozycji zarówno wszelkie jej zasoby, jak i zasoby jego dotychczasowego okrętu – *USS John Adams*. Wsparciem dla nowego dowódcy mieli być oficerowie już operujący w rejonie Wielkich Jezior, a także nowo przez niego mianowani, jednakże żaden z tych drugich nie mógł przewyższać stopniem ani starszeństwem porucznika M.T. Woolsey'a. Dodatkowo w rejon podległy komodorowi skierowany został oddział Marines pod dowództwem pułkownika Whartona. Komodor miał prawo wyznaczyć swoje miejsce rezydowania (kwaterę główną), zgodnie z własnym osądem, a także swobodę werbunku takiej ilości marynarzy i marines, jaką uznałby za właściwą. Sekretarz przyznawał, że nie znał dokładnej liczebności sił Marynarki Wojennej w tym regionie, zakładał jednak, że 200

[12] Letter from Governor Tompkins to Navy Agent John Bulls (13 VII 1812), [w:] *Tamże*, s. 282.

ludzi skierowanych do Sacketts Harbour oraz 100 skierowanych do Buffalo, to liczby wystarczające dla zapewnienia bezpieczeństwa mieszkańcom regionu i ich własności. [13] Tym co szczególnie rzucało się w oczy w liście, będącym mianowaniem komodora Chauncey'a był niemal całkowity brak zachęty do podejmowania operacji ofensywnych oraz nakaz skupienia na obronie. Nie dotyczyło to operacji prowadzonych wspólnie z Armią lądową, z którą Chauncey miał rozkaz utrzymywania pozytywnych relacji i tak dalece jak byłoby to zgodne z celami Marynarki w regionie Wielkich Jezior, Chauncey miał służyć dowódcom U.S. Army wszelką radą i pomocą. Obdarzony zaufaniem ojczyzny komodor Chuncey nie był zachwycony nowym przydziałem, chociaż nie dał temu wyrazu wprost. W swojej dopowiedzi dla Sekretarza Marynarki, wyrażał, co prawda zadowolenie i stwierdzał, że przydzielona komenda mu pochlebiała, jednakże jednocześnie dodawał, że cieszyłby się również z „innej (komendy), na którą powołałaby go Ojczyzna"[14]. Stwierdzenie to można uznać za objaw braku entuzjazmu, jeżeli przeanalizować w jak wysokim stopniu służba na jeziorach, czy innych akwenach wewnętrznych była postrzegana przez ówczesnych dowódców U.S. Navy, była postrzegana jako mniej prestiżowa. Każdy Midshipman zaczynając służbę marzył, aby otrzymać przydział na okręcie pełnomorskim, na fregacie czy nawet mniejszym okręcie, ale pływającym po morzach i oceanach. Tylko w takiej służbie upatrywano realnej możliwości na uzyskanie nieśmiertelnej sławy i bogate pryzy. Stąd też trudno się było dziwić komodorowi Chauncey'owi, który nie pałał zbytnim entuzjazmem z powodu swego nowego przydziału. Pomimo tego, zakładając, że jeżeli wykazałby się na Wielkich Jeziorach, nie minęłaby go lepsza komenda w przyszłości, komodor Chauncey podjął swoje nowe obowiązki z energią i zaangażowaniem godnymi lepszej sprawy.

Wyruszając do Sacketts Harbour zabrał ze sobą 40 cieśli okrętowych, na miejscu zaś szybko zajął się organizacją kwater dla marynarzy i Marines, organizowaniem szpitala polowego, a także gromadzeniem uzbrojenia i amunicji.[15] 4 sierpnia Sekretarz Hamilton wysłał do komodora Chauncey'a kolejny list, zawiadamiając go o utracie przez Stany Zjednoczone brygu Adams, który poddał się Brytyjczykom po kapitulacji fortu Detroit. Sekretarz raz jeszcze podkreślił, jak ważną dla obronności Stanów Zjednoczonych pozycję

[13] Letter form Secretary of the Navy Hamilton to Commodore Isaac Chauncey, [w:] *Tamże*, s. 297 – 300.
[14] Letter from Commodore Isaac Chuancey to Secretary of the Navy Hamilton (3 IX 1812), [w:] *Tamże*, s. 301.
[15] Letter from Commodore Isaac Chuancey to Secretary of the Navy Hamilton (3 IX 1812), [w:] *Tamże*, s. 301.

objął pod swoje dowództwo komodor, zalecając mu jednocześnie ścisłą współpracę z generałem Dearbornem, który mógł zdaniem Hamiltona, okazać się nieskończenie wartościowym źródłem informacji wywiadowczych o poczynaniach i planach wroga.[16] Podobnych informacji w zakresie działań wroga mógł dostarczyć również Daniel Dobbins, tajemnicza postać, z którą 11 września 1812 roku skontaktował się Sekretarz Hamilton.[17] Department Marynarki, jak więc widać, czynił wszystko, żeby zrealizować ambitny plan, jakim miało być przejecie kontroli nad Jeziorami Erie i Ontario, jeszcze przed nadejściem zimy 1812 roku. W tym celu komodor Chauncey miał nie szczędzić sił i środków by jak najszybciej stworzyć na obu jeziorach flotyllę zdolną zagrozić panowaniu brytyjskiemu.[18] W mojej ocenie pośpiech, na który nalegał Sekretarz wynikał z kolejnych klęsk, które ponosiło amerykańskie wojsko na pograniczu kanadyjskim, a w szczególności z utraty fortu Detroit i zgromadzonych przy nim jednostek Marynarki Wojennej.

Układ sił w początkach września nie przemawiał na korzyść Amerykanów. Zgodnie z danymi zdobytymi prawdopodobnie przez wzmiankowanego już Daniela Dobbinsa, Brytyjczycy na jeziorze Erie dysponowali: okrętem *HMS Queen Charlotte* (20 dział), *Adams* (16 dział), szkunerem *Lady Prevost* (12 dział), brygiem *Hunter* (8 dział), a także jednostkami kupieckimi, które mogły zostać szybko i niewielkim nakładem sił i środków przerobione na okręty wojenne: szkunerem *Nancy* (120 t.), szkunerem *Mary* (100 t.), brygiem *Caledonia* (90 t.), szkunerem *Salina (*75 t.), slupem *Friends Good Will* (50 t.), nieznany z nazwy slupem (50 t.), szkunerem *Chippeway* (50 t.) oraz szkunerem *Elen* (60 t.). By godnie przyjąć mogących „przybyć w gościnę Brytyjczyków", zalecano komodorowi Chauncey'owi zakupienie od kupców w Black Rock, kilku z lub wszystkich jednostek o następujących parametrach: statek *New Contractor* (65 t.), szkuner *Amelia* (65 t.), nowo zwodowany szkuner *Catherine* (75 t.), stosunkowo nowy szkuner *Ohio* (70 t.), szkuner *Zepha* (50 t.), szkuner *Commencement* (poniżej 50 t.). Wszystkie te jednostki mogły zostać zakupione niewielkim kosztem przy odwołaniu się do patriotycznych uczuć ich właścicieli i być stosunkowo szybko przekonwertowane na okręty wojenne znakomicie nadające się do prowadzenia operacji na jeziorach.[19] Niekorzystny stosunek sił mógł, więc

[16] Letter from Secretary of the Navy Hamilton to Commodore Isaac Chauncey (4 IX 1812), [w:] *Tamże*, s. 301.
[17] Letter from Secretary of the Navy Hamilton to Daniel Dobbins (11 IX 1812), [w:] *Tamże*, s. 307.
[18] Letter from Secretary of the Navy Hamilton to Commodore Isaac Chauncey (11 IX 1812), [w:] *Tamże*, s. 307 – 308.
[19] Letter from Secretary of the Navy Hamiton to Commodore Isaac Chauncey (11 IX 1812), [w:] *Tamże*, s. 308 – 309.

zostać stosunkowo szybko zniwelowany, a sam komodor miał szansę nawet zrealizować ambitny plan Departamentu Marynarki przed nadejściem pierwszych mrozów. Poza tym, że Pan Dobbins dostarczał niezwykle przydatnych informacji był również zdolnym organizatorem, któremu Sekretarz Hamilton polecił zakontraktowanie drewna oraz innych niezbędnych materiałów dla zbudowania tak potrzebnych na jeziorach okrętów i mniejszych jednostek. Zgodnie z uprzednią zapowiedzią zwierzchnik U.S. Navy nie szczędził środków na realizację ambitnych celów na jeziorach, posyłając do Sacketts Harbour kolejne przekazy, których sumy opiewały na tysiące czy nawet dziesiąty tysięcy dolarów.[20]

24 września 1812 roku nastąpił przełom, który nie miał jednak charakteru militarnego. Komodor Isaac Chauncey ostatecznie stracił nadzieję, że jeszcze przed nastaniem zimy mogło udać mu się wyjść w morze na *USS John Adams*[21] i w związku z tym odesłał załogę tego okrętu do służby na Jeziorze Erie.[22] W tamtym momencie dziejów, Chauncey zapewne zakładał, czemu dał wyraz w swoich listach, że z nastaniem wiosny mógł wrócić do dowodzenia okrętem pełnomorskim i dzięki temu mógłby opuścić komendę, której był od początku niechętny. Na szczęście dla komodora, oficerowie, których sam wybrał, bądź których przesłał pod jego rozkazy Departament Marynarki Wojennej okazali się przedsiębiorczy i z energią zabrali się do realizacji powierzonych im zadań. Pozycja w Buffaloe, została powierzona porucznikowi Jessie Elliottowi, który mimo młodego wieku okazał się zdolnym organizatorem i mimo iż przydzielony mu posterunek znajdował się w opłakanym stanie pod względem zabezpieczenia na wypadek ataku wroga, z energią zabrał się za przygotowania do jego przyjęcia.[23] Sam komodor Chauncey również dwoił się i troił, aby wyjść naprzeciw oczekiwaniom Sekretarza Marynarki Wojennej i jeszcze przed nastaniem zimy przejąć panowanie nad Jeziorami Erie i Ontario. Być może na zapał komodora wpłynął nieprzyjemny incydent, który wydarzył się pod koniec września 1812, a którym było przedostanie się do prasy informacji o przydziale Chauncey'a. Komodor zapewnił przyrzekając na swój honor, że to nie on był źródłem rewelacji prasowych, a Sekretarz Hamilton nie podejmował tego wątku w kolejnych listach, jednak były dowódca *USS John Adams* uznał za stosowne

[20] Letter from Secretary of the Navy Hamilton to Daniel Dobbins (15 IX 1812), [w:] *Tamże*, s. 310.
[21] Wyjaśnienie dlaczego USS John Admas był okrętem Chauncey'a
[22] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Sceretary of the Navy Hamilotn (24 IX 1812), [w:] *Tamże*, s. 312.
[23] Letter from Lieutenent Elliott to Commodore Isaac Chauncey (14 IX 1812), [w:] *Tamże*, s. 312 – 314.

zrehabilitować się w oczach zwierzchnika. W związku z tym postanowieniem wydawał się niestrudzony w swoich wysiłkach. Ściągał marynarzy i rzemieślników ze stoczni Nowojorskiej i okrętu *USS John Adams* i ogałacał oba miejsca ze sprzętu okrętowego, dział, amunicji i sprzętu wojskowego, byle tylko na czas zrealizować powierzone mu zadanie.[24] W napisanym 26 września 1812 roku komodor dzień po dniu opisał swoje dokonania na Jeziorach, na które składały się przede wszystkim organizacje dostaw sprzętu oraz pozyskiwanie ludzi do służby.[25]

8 października wróg postanowił wypróbować jednego z podkomendnych komodora Chauncey'a – porucznika Jesse'go D. Elliotta. Tego dnia dwa brytyjskiego okręty *HMS Detroit* oraz bryg *Hunte*r, zeszły w dół jeziora i zakotwiczyły pod osłoną Fort Erie. Elliott podjął niezwłoczne działania by wyjść Brytyjczykom naprzeciw, jego plany krzyżował jednak brak odpowiedniej liczby by obsadzić łodzie oraz broni by ich uzbroić. Z pomocą przyszedł mu Gen. Alexander Smyth, który nie tylko wysłał porucznikowi brakujące uzbrojenie, ale także oddał pod jego rozkazy 50 ludzi. Akcję obsadzenia łodzi i zepchnięcia ich na jezioro przeprowadzono w nadludzko szybkim tempie, jednak podjecie bezpośredniej akcji przeciw wrogowi uniemożliwiło Elliottowi nadejście silnego prądu i wichury, która znosiła jego łodzie w kierunku środka jeziora. Mimo wszystko porucznikowi udało się przejąć zarówno *HMS Detroit* jak i drugi bryg, którym okazała się być jednak *Caledonia*. Następnie wiatr zepchnął jednostki porucznika ku rzece, co wymusiło na nim konieczność ruszenia w dół jej biegu pod ciężkim ostrzałem fortu. Zakotwiczywszy łodzi w okolicy około 400 yardów od brytyjskich brzegów, porucznik rozkazał przekazać Brytyjczykom, że albo zaprzestaną ostrzału, albo przywiąże do takielunku swoich jednostek brytyjskich jeńców, którzy byli w jego rękach. Jak później zaznaczał Elliott w liście do Sekretarza Marynarki Wojennej, już samo sformułowanie podobnej groźby wydało mu się odrażające i nigdy by jej nie spełnił, jednakże w okolicznościach, w których się wówczas znalazł i aby ratować swoich ludzi, gotów był posunąć się do podobnie obrzydliwego i niegodnego szantażu.[26] Warto zatrzymać się w tym miejscu i zastanowić czy postawienie podobne ultimatum przeszłoby przez myśl oficerowi brytyjskiemu czy nawet amerykańskiemu. Obecnie postrzegamy dawne wojny,

[24] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Secretary of the Navy Hamilton (26 IX 1812), [w:] *Tamże*, s. 314 – 316.
[25] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Secretary of the Navy Hamilton (26 IX 1812), [w:] *Tamże*, s. 314 – 316.
[26] Letter from Lieutenant Jesse D. Elliott to Secretary of the Navy Hamilton (9 X 1812), [w:] *Tamże*, s.328.

jako przepojone ideą honoru i poszanowania dla przeciwnika. W rzeczywistości jednak czas na uprzejmości następował najczęściej w chwili, gdy umilkł odgłos ostatniego wystrzału. W czasie samego starcia przysłowiowe wszystkie chwyty były dozwolone. Ponadto rezultat starcia był taki, że nikomu nie przyszło do głowy oceniać w kategoriach moralnych jego zwycięzcy, liczył się bowiem efekt końcowy.

Wracając jednak do przerwanej narracji, ultimatum Elliotta wywarło skutek odwrotny od zamierzonego. Brytyjczycy nasilili ostrzał z fortu i baterii brzegowych i podtrzymywali go „jak długo okoliczności pozwalały"[27]. Porucznik zdając sobie sprawę z nikłości swych szans w starciu z silną baterią dział, zdecydował się spróbować odciągnąć Detroit, a następnie poprzez zarzucenie lin spróbować ściągnąć go na mielizny. Niestety i ten fortel zawiódł, a dodatkowo korzystając z bliskości brzegu, opuścił go pilot, nie chcąc dłużej narażać swego życia pod ostrzałem wroga. W końcu Elliottowi udało się oddalić od nieprzyjacielskich brzegów. Na pokładzie *HMS Detroit* poza liczącą 56 osób brytyjską załogą znaleziono 30 amerykańskich jeńców. Druga z zajętych jednostek, wbrew pierwotnemu założeniu okazał się nie *Hunter*, ale *Caledonia*. Abordaż na ten okręt przeprowadził nawigator George Watts, którego zachowanie w czasie starcia, dowódca ocenił, jako mistrzowskie. Watts stracił jednego człowieka zabitego w walce, a czterech ludzi zostało ranionych na tyle poważnie, że Elliott nie wierzył by mieli przeżyć.[28] Potyczka, czy bitwa jak ochrzciła to zdarzenie amerykańska prasa, zakończyła się całkowitym zwycięstwem Amerykanów.

Relacja strony brytyjskiej w wielu punktach różniła się od amerykańskiej. Zgodnie z jej treścią siły porucznika Jesse'go Elliotta miały niespostrzeżenie zakraść się do brytyjskiego brzegu i odciąć liny cumujących tam dwóch okrętów – *HMS Detroit* oraz kaperskiej jednostki *Caledonia*. Następnie Amerykanie ruszyli z pyzami ku swojemu brzegowi, jednak Major Adam Ormsby, który był świadkiem całego zdarzenia zaalarmował fort, który otworzył ogień w kierunku uciekających, którzy w chaotycznej ucieczce zostali zepchnięci do lądu przy Squaw Island około mili poniżej Black Rock. Wtedy próbę odbicia zajętych okrętów przez abordaż miał podjąć jeden z oddziałów 49. Regimentu. W wyniku nieszczęśliwego zrządzenia losu obaj oficerowie, którzy znajdowali

[27] Letter from Lieutenant Jesse D. Elliott to Secretary of the Navy Hamilton (9 X 1812), [w:] *Official Letters of The Military and Naval Officers of The United States During The War with Great Britain in the Years 1812, 13, 14 and 15*, ed. Brannon J., Washington 1823 (reprint 1971), s. 66- 67.
[28] Letter from Lieutenant Jesse D. Elliott to Secretary of the Navy Hamilton (9 X 1812), [w:] *Tamże,* s. 68.

się w łodzi, z której żołnierze 49. Regimentu mieli przeprowadzić abordaż, zostali zranieni na początku starcia i osunęli się bez sił na dno łodzi. Po dotarciu na miejsce Generała Majora Isaaca Brocka, co nastąpiło tego samego dnia po zachodzie słońca, a wraz, z którym przybył okręt *Lady Prevost*, Brytyjczycy byli zdecydowani podjąć kolejną próbę odzyskania *HMS Detroit*. Jednak zgodnie z jego relacją Amerykanom udało się powrócić na porzucony okręt, abordażowali go, a następnie podłożyli ogień.[29] Ten szczegół został przemilczany w opisie porucznika Elliotta, choć został wskazany w drugiej części listu, wraz z informacją, dlaczego *Caledonia*, jednostka kaperska okazała się być cenniejsza niż okręt wojenny *Detroit*. Na pokładzie *Caledonii* znaleziono bowiem ładunek futer należących do Kompanii, warty 200 tys. dolarów.[30] Może właśnie z tych powodów o spaleniu Detroit, Elliot wspomniał jedynie zdawkowo, szerzej opisując wymierną korzyść w postaci ładunku. Faktem pozostawało, że pomimo wysiłków Brytyjczykom nie udało się odzyskać żadnej z dwóch zajętych przez Amerykanów jednostek. Żeby osłodzić gorzki smak porażki, Major Generał Brock w swoim liście do Gubernatora Sir George'a Prevosta, wyrażał przekonanie, że Amerykanie stracili wielu ludzi w starciu, a ich jednostki doznały uszkodzeń, które na pewien czas miały uwięzić ich w porcie.[31] Oba założenia były jednak błędne, o czym wspomniano już powyżej. Straty Amerykanów wyniosły zaledwie 6 ludzi, z czego tylko 1 został zabity bezpośrednio w czasie walki, czterech było poważnie rannych, a rana Midshipmana rannego podczas zajęcia Detroit była dokuczliwa i bolesna, jednak nie zagrażała jego życiu. W mojej opinii ekspedycja porucznika Elliotta obnażyła fakt, że Brytyjczycy zlekceważyli Amerykanów i nie spodziewali się z ich strony ani silniejszego oporu w przypadku gdyby zostali zaatakowani, ani też podjęcia przez antagonistów z drugiego brzegu jeziora Erie działań zaczepnych. Jak miała pokazać przyszłość dowódcy brytyjscy otrzymali lekcję, z której zamierzali wyciągnąć wnioski. Postawa ludzi porucznika Elliota w czasie walk w okolicy Fort Erie spotkała się z przychylnym przyjęciem władz w Waszyngtonie. Sekretarz Paul Hamilton w napisanym 27 października liście gratulował Elliottowi i przekazywał mu również gratulacje od

[29] Letter from Major General Sir Isaac Brock to Governor General Sir Goerge Prevost (11 X 1812), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary* …, t. I, s. 332.
[30] Letter from Lieutenant Jesse D. Elliott to Secretary of the Navy Hamilton (9 X 1812, [w:] *Tamże,* s. 331
[31] Letter from Major General Sir Isaac Brock to Governor General Sir Goerge Prevost (11 X 1812), [w:] *Tamże,* s. 332 – 333.

Prezydenta Stanów Zjednoczonych stwierdzając, że postawa porucznika i jego załogi przyniosła chwałę amerykańskiemu orężu.[32]

Kiedy porucznik Jesse Elliott zdobywał brytyjskie jednostki, jego zwierzchnik komodor Isaac Chauncey rozbudowywał potencjał militarny pozycji. Nakazał porucznikowi Woolsey'owi zakupić 3 szkunery w Oswego i związku z trudnymi warunkami atmosferycznymi, czyniącymi drogi nieprzejezdnymi, zamierzał pozostawić je w tamtym miejscu. Porucznik Woolsey wykonał rozkaz i tym sposobem zasób Marynarki Wojennej w rejonie Wielkich Jezior powiększył się o kolejne 3 jednostki, poza wcześniej zakupionymi: *Genessee Packet, Lord Nelson, Collector, Experiment* i *Julia*. Dodatkowo w Black Rock zebrano materiały do budowy dwóch brygów, z których każdy miał nieść 20 dział. Działa jednak, ze względu na fatalny stan dróg stanowiły największy problem. Wozy z działami próbujące dotrzeć do Sacketts Harbour grzęzły w błocie, stąd też komodor nakazał wysyłać je do Oswego, następnie zaś przekierować do miejsca docelowego drogą wodną. Ten stan rzeczy mogło poprawić nadejście zimy, która zmroziłaby wszechobecne błoto, ta jednak nie nadchodziła.[33] 21 października komodor osobiście udał się do Oswego gdzie czynił dalsze zakupy. Rozkaz wzywający go do objęcia dowodzenia nad jeziorami Erie i Ontario, nakazywał mu co prawda przygotować pozycję do obrony z wykorzystaniem wszelkich sił i środków, pojawiało się jednak pytanie czy komodor w jego interpretacji nie był zbyt dosłowny. W każdym liście donoszącym Sekretarzowi o nowym zakupie, komodor informował, zapewne z powyższych względów, że przy zakupie kierował się dobrem służby i interesem państwa, a okręty zostały zakupione za kwoty niższe niż ich realna wartość rynkowa.[34] Abstrahując od wszelkich dywagacji natury ekonomicznej, w ciągu zaledwie 6 tygodni, komodor znacząco zwiększył potencjał obronny prowincji kanadyjskich, jednak by dowieść słuszności swoich decyzji, powinien był jeszcze wykazać użyteczność nowych nabytków w praktyce. 25 października do Sacketts Harbour dotarł pierwszy transport dział, co wlało w serce dowódcy nadzieję na pomyślny rozwój dalszych wypadków. W szybkim tempie postępowały również prace związane z budową i remontami okrętów, chociaż z powodu ostrzału brytyjskiego cieśle

[32] Letter from Secretary of the Navy Hamilton to Lieutenant Jesse D. Elliot (27 X 1812) [w:] *Official Letters of the Military and Naval Officers of the United States during the…,* s. 87.
[33] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Secretary of the Navy Hamilton (8 X 1812), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary* …, t. I, s. 336 – 337.
[34] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Scretary of the navy Hamilton (21 X 1812), [w:] *Tamże,* s. 338.

przy nich pracujący musieli, co pewien czas porzucać swoją pracę i chronić się poza zasięgiem ich dział.[35]

Brytyjczycy również zwiększali swój stan posiadania. Rozpoczynał się „wyścig zbrojeń", sygnalizowany na początku niniejszego rozdziału. Jednocześnie wartością bezcenną dla obu stron były informacje o stanie posiadania antagonisty i jego planowanych ruchach. Obserwowano się wzajemnie, a eskadry każdej ze stron podchodziły coraz bliżej linii brzegowej drugiej strony. Warto również wspomnieć o szeroko zakrojonej patriotycznej akcji zmian nazw okrętów zakupionych do służby. Nabyty od bostońskiej kompanii szkuner *Charles and Ann* przemianowano na *Governor Tompkins, Diana* uzyskała imię *Hamilton*, choć nie sprecyzowano czy na część ojca założyciela Alexandra Hamiltona czy też aktualnie sprawującego swą funkcję Sekretarza Marynarki Wojennej – Paula Hamiltona. *Gennessee Packet*, na znak dobrej wróżby przemianowano na *Conques*t, *Experiment* na *Growler*, Lorda Nelsona na Scourage, Collector zaś na Pert.[36] Było to posuniecie o tyle ryzykowne, że słynący ze swej przesądności marynarze upatrywali w zmianie nazwy okrętu, zapowiedzi jego przyszłego nienapawającego optymizmem losu. Nie zachowały się jednak, żadne wzmianki świadczące o otwartym oporze marynarzy wobec decyzji komodora, co można tłumaczyć faktem, że cześć okrętów była uprzednio jednostkami kupieckimi i przed wcieleniem do służby przeszła gruntowny remont, po którym nie przypominała niemal w niczym siebie z poprzedniej służby. Część przemianowanych okrętów należała jak *Lord Nelson* uprzednio do Brytyjczyków, stąd zmiana nazwy była konieczna, żeby nie przysparzać wrogowi chwały. W tym samym dniu, w którym dokonano zmian nazw okrętów komodor Chauncey donosił o planowanym zwodowaniu okrętu, który miał nosić imię na cześć Prezydenta Stanów Zjednoczonych – *Madisona*. Zwodowanie okrętu zdolnego nieść 29 dział w tym, 32.funtową armatę i 26 dział 24 funtowych, miało nastąpić w ciągu 3 tygodni i w ocenie komodora, miało ostatecznie przechylić szalę zwycięstwa na korzyść Amerykanów.[37] Już następnego dnia (6 listopada), po uzyskaniu informacji, że 3 brytyjskie jednostki wyruszyły ze wsparciem dla Fort George, komodor zdecydował, że następnego dnia wyjdzie im na spotkanie. Chauncey zamierzał zabrać ze sobą bryg *Oneida* oraz szkunery: *Hamilton, Governor*

[35] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Secretary of the navy Hamilton (27 X 1812), [w:] *Tamże,* s. 340.
[36] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Secretary of the Navy Hamilton (5 XI 1812), [w:] *Tamże,* s. 342.
[37] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Secretary of the Navy Hamilton (5 XI 1812), [w:] *Tamże,* s. 343.

Tompkins, Conquest, Growler, Julia i *Pert*, które w sumie dysponowały siłą 40 dział różnego kalibru. Planował jednak wyruszyć przeciw siłom przewyższającym go niemal trzykrotnie, gdyż zgodnie z informacją, którą zdobyli szpiedzy Chauncey'a Brytyjczycy dysponowali okrętami niosącymi w sumie 108 dział. Mimo to jak pisał komodor: *oficerowie i ludzie pod moimi rozkazami nie mogą doczekać się spotkania wroga. Nie mogę obiecać sukcesu, ale za wszelką cenę będę do niego dąży*[38]. Pierwsze trzy dni nie przyniosły żadnego rozstrzygnięcia. Amerykańskie i brytyjskie jednostki podążały za sobą ze zmiennym szczęściem. Co pewien czas dochodziło do drobnych potyczek. W trakcie jednej z nich wybuchło działo na Pert poważnie raniąc dowódcę jednostki nawigatora Roberta Arundela oraz Midshipmana, a także powodując lżejsze obrażenia o 3 marynarzy.[39] Sukcesem tych trzech dni było zajęcie statku *Mary Hatt*, który szkuner *Growler* miał konwojować w dół jeziora za Kingston.

Sukces przyszedł 14 listopada 1812 roku. Amerykańskiej eskadrze udało się zająć statek *Elizabeth*, na którym pasażerem był James Brock, bliski kuzyn Generała Brocka, który przewoził cześć bagażu swego zmarłego krewnego, w tym korespondencję. Jeniec okazał się cenny, gdyż już trzy dni później dowódca garnizonu w Kingston przysłał flagę pokoju prosząc o zwolnienie kapitana Jamesa Brocka na słowo honoru. Od posłów Amerykanie dowiedzieli się, ze w trakcie potyczki z 20 listopada, zadali okrętowi *Royal George* dotkliwe straty, w tym 4 przestrzały na linii wiatru i wody. Okręt ten ze względu na rozległość uszkodzeń wymagał remontu na brzegu i został na pewien czas wyłączony z czynnej służby. Ostrzelana zaś tego samego dnia jednostka *Gov. Simcoe*, zatonęła nim dotarła do brzegu. Komodor doszedł do przekonania, że z powodu rozległości doznanych szkód Brytyjczycy nie byliby w stanie podjąć kolejnych akcji ofensywnych zimą 1812 roku, obawiał się jednakże jednocześnie, że informacje przekazane przez posłów miały na celu uśpienie czujności Amerykanów i nie obrazowały strat rzeczywiści poniesionych.[40] Bez względu na wszystko, komodor mógł liczyć na kilka spokojnych tygodni, podczas których mógł zająć się zaniedbywanymi dotychczas dostawami dla wojsk generała Dearborna oraz pracami organizatorskimi.

---

[38] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Sceretary of the Navy Hamilton (6 XI 1812), [w:] *Tamże,* s. 344.
[39] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Secretary of the Navy Hamilton (13 XI 1812), [w:] *Official Letters of the Military and Naval Officers of the United States during the…,* s. 90 – 91.
[40] Letter from Commodore Isaac Chauncey do Secretary of the Navy Hamilton (17 XI 1812), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentay…, t.I*, s. 347 – 349.

Komodor i jego ludzie nie celebrowali zwycięstwa zbyt długo. Już ledwie klika dni później, eskadra ponownie wyszła na jezioro, żeby uniemożliwić ewentualne połączenie sił brytyjskich w Yorku. Obawiając się tej ewentualności, komodor Chauncey był zdecydowany wysłać część sił, którymi dysponował na rzekę Niagara. Niestety ambitne plany pokrzyżował gwałtowny i nagły atak zimy. Zgodnie z informacjami przekazanymi przez Chauncey'a, wschodni wiatr przyniósł burze śnieżne i trzaskający mróz. Było tak zimno, że takielunek szybko pokrywał się lodem i pękał, powodując zagrożenie tak dla samych okrętów, jak i ich załóg. Komodor podjął, więc bolesną dla niego decyzję o powrocie do przystani.[41] Pewną osłodą dla Chauncey'a było nadejście następnego dnia złożonego z 400 żołnierzy oddziału pod dowództwem pułkownika Alexandra Macomba, który generał major Dearborn przysłał dla kooperacji z siłami Marynarki Wojennej zgromadzonymi w Sacketts Harbour. W zestawieniu z siłami, jakimi wówczas dysponowali Brytyjczycy[42] był to jedynie ułamek zapotrzebowania, tchnął jednak nadzieje w serca obrońców Sacketts Harbour.[43] Kolejne dobre wieści przyniósł dzień 26 listopada 1812 roku, kiedy to zwodowany został *USS Madison*.[44]

Zdarzyło się w Black Rock

Łyżką dziegciu w beczce miodu ostatnich dni listopada 1812 roku była katastrofa, która wydarzyła się w Black Rock.[45] W nocy z 30 listopada na 1 grudnia posterunek został zaatakowany przez liczne siły brytyjskie (brak informacji, co do ich dokładanej liczebności). Dowódca łodzi amerykańskich porucznik Samuel Angus miał do swojej dyspozycji 10 łodzi obsadzonych przez zaledwie 70 marynarzy, z których przeważająca większość była dowodzona przez Midshipmanów dopiero rozpoczynających swoją przygodę ze służbą. Po niecałej godzinie walk, Angus zmuszony był podjąć trudną decyzję o wycofaniu się z zajmowanej pozycji, co poprzedziło wysadzenie w powietrze koszar i szopy. Oddział wycofał się do pobliskiej wioski i tam trwały walki o każdy budynek. Midshipmani z nielicznymi, liczącymi po kilka, kilkanaście osób oddziałami, stawiali opór

[41] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Secretary of the Navy Hamilton (21 XI 1812), [w:] *Tamże,*, s.351.
[42] Zgodnie z raportami otrzymanymi przez komodora Chauncey'a siły brytyjskie w Kingston liczyły 3000 ludzi, w tym ponad 1000 żołnierzy regularnych z 49. Pulku Piechoty oraz Glengary Regiment, za: Letter from Commodore Isaac Chauncey to Secretary of the Navy Hamilton (22 XI 1812), [w:] *Tamże,* s. 352.
[43] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Secretary of the Navy Hamilton (22 XI 1812), [w:] *Tamże,* s. 352.
[44] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Secretary of the Navy Hamilton (26 XI 1812), [w:] *Tamże,* s. 353.
[45] Mapa region Wielkich Jezior zob. Mapa 5 w Aneks.

przeważającym siłom wroga. Większość młodych oficerów, odniosła poważne rany już w pierwszej fazie starcia. Ostatecznie Brytyjczyków udało się odeprzeć, chociaż właściwszym określeniem byłoby stwierdzić, że Brytyjczycy sami się wycofali, Amerykanie zaś powrócili na uprzednio opuszczone pozycje.[46] Straty poniesione w wyniku brytyjskiego ataku w Black Rock były zbyt rozległe, alby podjąć się odbudowy infrastruktury Marynarki Wojennej w sezonie zimowym. Stąd też już następnego dnia po wycofaniu się Brytyjczyków, porucznik podjął decyzję o wycofaniu się do wioski Erie położonej na brzegu jeziora o tej samej nazwie. Na nowym posterunku brakowało zarówno zasobów, jak i ludzi. Dodatkowo pogarszająca się pogoda powodowała znaczące opóźnienia w dostawach, a także utrudniała dotarcie na miejsce robotnikom.[47] Mimo to porucznik Angus zdawał się być niestrudzony w swych wysiłkach i za wszelką cenę starał się udowodnić, że zniszczenie Black Rock nastąpiło jedynie w następstwie miażdżącej przewagi wroga nie zaś jego własnej nieudolności. Nadzieją dla porucznika Angusa, był również plan Generała Smytha, który zamierzał przekroczyć rzekę Niagara i uderzyć na brytyjskie pozycje. Kiedy jednak dowódca sił lądowych zarzucił ten pomysł, porucznik rozgoryczony pisał do Sekretarza Marynarki Wojennej: *(...) nie będzie tutaj możliwości uczynienia czegokolwiek z naszymi okrętami, jako że balast, żagle etc. przepadły (...)*[48].

Kiedy porucznik Angus zmagał się „z brytyjską nawałą", jego zwierzchnik komodor Isaac Chauncey doszedł do przekonania, iż w związku z nadejściem zimy prowadzenie jakichkolwiek działań wojennych należało odłożyć do wiosny. Mimo, iż dowódca połączonych flotylli jezior Erie oraz Ontario nie zamierzał spędzić bezczynnie okresu zimowego, gdyż planował udać się w Buffalo w celu omówienia z dowódcą sił lądowych wiosennych kampanii, to jego decyzję można uznać za nieco przedwczesną. Przed wiosenną kooperacją miały jednak nastąpić ciężkie zimowe miesiące, podczas których uwięziona w przystani flotylla, częściowo wyciągnięta na brzeg[49], potrzebowała ochrony, którą jak miał nadzieję Isaac Chuncey miała jej zapewnić Armia Stanów Zjednoczonych. Zgodnie z danymi uzyskanymi przez komodora, na Sacketts Harbour w

[46] Letter from Lieutenant Samuel Angus to Secretary of the Navy Hamilton (1 XI 1812), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary History*, ed. W.S. Dudley, t. I, Washington 1985, s. 355- 357.
[47] Letter from Sailing Master Daniel Dobbins to Lieutenant Samuel Angus (2 XI 1812), [w:] *Tamże,* s. 360.
[48] Letter from Lieutenant Samuel Angus to Secretary of the Navy Hamilton (2 XI 1812), [w:] *Tamże.*
[49] Zabezpieczenia łodzi i okrętów poprzez wyciągnięcie ich na suchy ląd było jednym ze sposobów zabezpieczenia ich przed działaniem mrozów. Szczególnie jeżeli jednostki były zbudowane z drewna niesezonowanego, w którym nadal „krążyły soki" pozostawienie ich na wodzie mogło grozić pęknięciami kadłuba w przypadku gwałtownego spadku temperatury powietrza poniżej -20 stopni, co na północnym pograniczu nie byłoby zdarzeniem nadzwyczajnym.

każdej chwili mogła wymaszerować wroga armia licząca 2000, a nawet 3000 zaprawionych w bojach żołnierzy. Tej sile Amerykanie mogli przeciwstawić około 500 regularnych żołnierzy dowodzonych przez pułkownika Macomba oraz 1000 ludzi z Milicji, wśród których 600 było zdolnych do służby, a i ta liczba miała każdego dnia maleć, ze względu na dezercje, zwolnienia, urlopy czy po prostu upływ czasu zaciągu. Wobec powyższej dysproporcji sił komodor stwierdzał w swoim liście do zwierzchnika w Waszyngtonie, że jeżeli ma utrzymać pozycję i co najważniejsze uchronić okręty przez spaleniem przez wroga, potrzebowałby, co najmniej dodatkowych 500 lub 1000 żołnierzy regularnych, a także około 100 dodatkowych Marines.[50]

9 grudnia 1812 roku, komodor Chauncey wysłał flagę pokoju do Kingston. Oficjalnym powodem jej wysłania była wymiana jeńców, ważniejszy był jednak powód nieoficjalny. Komodorowi zależało na uzyskaniu informacji, jakimi siłami dysponowali Brytyjczycy w swej oficjalnej kwaterze głównej. Cel wywiadowczy udało się zrealizować i komodor mógł z dużą dozą pewności poinformować Sekretarza Marynarki Wojennej, że po brytyjskiej stronie zgromadzono: 600 żołnierzy z 49. Regimentu Piechoty, 1000 żołnierzy Milicji, dodatkowo odległości umożliwiającej szybki przemarsz znajdowało się kolejnych 500 żołnierzy z Glengary Regiment. Wróg zgromadził również znaczące siły żołnierzy, Milicji i indiańskich sojuszników[51], do których w chwili przybycia statku z jeńcami, wyruszały z zaopatrzeniem okręty *Royal George* i *Earl of Moira* oraz niewymieniony z nazwy szkuner. Jednostki z zaopatrzeniem nie osiągnęły jednak celu, ze względu na skuteczną blokadę założoną przez amerykańskie okręty.[52] Z przytoczonej informacji jasno wynikało, że komodor nie zrealizował swej wcześniejszej zapowiedzi i nie nakazał zabezpieczyć na lądzie wszystkich okrętów. Chociaż wysłany z misją

[50] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Secretary of the Navy Hamilton (1 X 1812), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary* …, t. I, s. 361 – 363.

[51] Konfederacja plemion indiańskich upatrując w sojuszu z Brytyjczykami szansy na powstrzymanie amerykańskiej ekspansji i wymuszenie poszanowania ich praw, a także na zemstę za doznane uprzednio krzywdy przyłączyła się do sił Jego Królewskiej Wysokości. W rejonie Wielkich Jezior dotyczyło to plemion: Shawnee, Potawatomi oraz Ojibwa. Po stronie Brytyjczyków walczyła również konfederacja plemion zjednoczonych przez Tecumseha. Indiańscy sojusznicy poza oczywistymi korzyściami w postaci znajomości terenu, umiejętności bojowych oraz technik walki obcych regularnej armii przysparzały Brytyjczykom również wielu trudności. Wojownicy przybywali na posterunki brytyjskie z całymi rodzinami, którym należało zapewnić wyżywienie i minimalne warunki bytowe, co dodatkowo obciążało skromny budżet przeznaczony przez Metropolię na obronę jej kanadyjskich prowincji. Indianie dopuszczali się również licznych okrucieństw, w tym masakr ludności cywilnej czy mordowania jeńców, co z kolei kłóciło się z poczuciem honoru i człowieczeństwa większości brytyjskich oficerów, jak również miało fatalne skutki propagandowe; zob. szerzej: E.A. Cruikshank, *The Employment of Indians In Th War of 1812*, Washington 2013 (Kindle edition).

[52] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Secretary of the Navy Hamilton (9 XII 1812), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary* …, t. I, s. 365.

„pokojową" Midshipman Vanghan, nie mógł potwierdzić faktu z całą pewnością, Brytyjczycy zdawali się spodziewać ataku ze strony Amerykanów, sami zaś nie planowali podjęcia akcji ofensywnej przed nastaniem wiosny.[53] Mróz, który sprawił, że jezioro w pełni pokryło się lodem, zdawał się potwierdzać doniesienia pozyskane przez amerykańskiego Midshipmana. Komodor nie zdecydował się jednak, zabezpieczyć wszystkich okrętów na lądzie. Część z nich została zacumowana w linii na przedpolu przystani, tak by zapewniać jej ochronę z obu flanek.[54] Nadzieje jakie komodor Chauncey wiązał z obecnością armii rozwiały się pod koniec grudnia 1812 roku. Dowódca armii lądowej, nakazał swoim podkomendnym opuścić Sacketts Harbour i udać się na leże zimowe do miejsca położonego 11 mil od przystani. Dowódca sił Marynarki Wojennej szalał z rozpaczy i rozgoryczenia. W liście do Sekretarza Marynarki Wojennej napisał: *(...) jeżeliby wróg uznał za stosowne, przybyć tu i zagwoździć wszystkie działa i zniszczyć nasze magazyny, nikt by mu w tym nie przeszkodził (...)*[55]. Chauncey szybko jednak zrozumiał, że utyskiwanie na sytuację nie mogło przyczynić się do jej poprawy i rozpoczął budowę umocnień, które w jego mniemaniu miały zabezpieczyć przystań przed atakiem brytyjskim i pozwolić utrzymać ją, przynajmniej do czasu przybycia Armii. Trzon umocnień miały stanowić blokhauzy wzniesione na przeciwległych krańcach przystani, między którymi miał zostać przeciągnięty łańcuch.[56]

Kiedy zamierało życie w Sacketts Harbour, a dowódca połączonych sił Jezior Erie i Ontario udał się do Buffalo. Natomiast w Black Rock życie wracało do normy po niedawnym brytyjskim ataku. Pozbawiony, prawdopodobnie ze względu na warunki atmosferyczne, rozkazów od swego zwierzchnika porucznika Angusa, nawigator Daniel Dobbins, rozkazał kowalom rozpalić paleniska, a cieślom powrócić do przerwanych prac. Liczył, że taka właśnie była intencja jego zwierzchnika, gdyż wydatki, które poniósł na zakup węgla, żelaza czy drewna, w inny sposób nie mogły zostać usprawiedliwione.[57] Kilka dni po napisaniu przytoczonego listu, do Black Rock przybył z inspekcją sam

[53] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Secretary of the Navy Hamilton (9 XII 1812), [w:] *Tamże,* s. 365.
[54] Letter from Commodore Isaac Chuncey to Secretary of the Navy Hamilton (12 XII 1812), [w:] *Tamże*, s. 367.
[55] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Secretary of the Navy Hamilton (25 XII 1812) [w:] *Tamże*, .s. 372.
[56] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Secretary of the Navy Hamilton (25 XII 1812) [w:] *Tamże*, .s. 372.
[57] Letter from Sailing Master Daniel Dobbins to Secretary of the Navy Hamilton (12 XII 1812), [w:] *Tamże,* .s 369.

komodor Chauncey. Podwładny przedstawił mu swoją trudną sytuację i liczył zapewne na jego pomoc. Poza brakami w zaopatrzeniu, porucznik Angus zmagał się również z niskim stanem dyscypliny. Pozbawieni nie tylko wygód, ale nawet minimalnego zabezpieczenia przed zimnem i głodem marynarze byli zniechęceni do służby, a brak widoków na zmianę tego stanu rzeczy, nie przyczyniał się do poprawy sytuacji. Dodatkowo w czasie wizytacji stoczni przez komodora miał miejsce nieprzyjemny incydent. Dwóch marynarzy nic osobie nie robiąc z obecności oficera, zachowywało się w sposób opryskliwy i hałaśliwy. Komodor wpadł w gniew i skrytykował porucznika Angusa, mówić mu, że nie potrafił utrzymać nawet minimalnej dyscypliny, a jego ludzie gorsi byli od piratów. Młody oficer próbował tłumaczyć swoich podkomendnych, jednak komodor był niewzruszony i trwał przy swoich racjach. Zrozpaczony Angus rozkazał por. Pettigrew ukarać krnąbrnych marynarzy chłostą, jednak Chauncey odwołał ten rozkaz, krzycząc, że nie był to ani czas ani miejsce na podobne demonstracje. Porucznik Argus stracił panowanie nad sobą i zwrócił w niewybrednych słowach, uwagę swemu zwierzchnikowi, że ten nie powinien był go traktować w podobny sposób na oczach podkomendnych i podważać jego autorytetu i poprosił o zwolnienie z obowiązków. Komodor zagregował równie impulsywnie i rozkazał aresztować porucznika Angusa. Odizolowany od podkomendnych porucznik napisał list do Sekretarza Marynarki Wojennej, błagając *o uczciwe rozpatrzenie sprawy i przywrócenie go do służby pod dowództwem kogoś innego*.[58]

Nowy rok na Jeziorach

Nowy Rok 1813 został powitany na jeziorach intensywnymi pracami. Komodor Chauncey kończył budowę 4 kanonierek, a plany kolejnych były przedmiotem żywych dyskusji zarówno z Departamentem, jak i mistrzem budowniczym Dobbinsem. Zdecydowano również, że Zatoka Presque Isle byłaby idealnym punktem zbornym dla amerykańskich jednostek zarówno ze względu na jej imponujące rozmiary, jak i specyficzny mikroklimat. Załogi jednostek Chauncey'a zostały oszczędzone przez choroby, a kapitan z optymizmem patrzył w przyszłość. Wieszcząc, że w Nowym Roku z pewnością uda mu się rozgromić Brytyjczyków i zbudować amerykańską przewagę w rejonie Wielkich Jezior.[59] Nadejście zimy wstrzymało działania wojenne i komodor nie spodziewał się ich wznowienia aż do początków kwietnia. Przerwa w walkach dawała

[58] Letter from Lieutenant Samuel Angus to Secretary of the Navy Hamilton (27 XII 1812), [w:] *Tamże*, s. 372 – 373.
[59] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Secretary of theNavy Hamilton (1 I 1813), [w:] The Naval War of 1812. A Documentary History, ed. W.S. Dudley, t. II, Washington 1992, s. 406.

szansę na wzmocnienie dość szczupłych dotychczas sił amerykańskich oraz na zaplanowanie nadchodzących kampanii. Trudności, z jakimi borykali się podkomendni Chauncey'a – porucznicy Angus i Elliot nie pozwalały mu się jednak w pełni cieszyć spokojem. Dezercje, choroby i trudności z zapewnieniem zakwaterowania uszczuplały już i tak nieliczne załogi. Mimo to jednak komodor pełen był optymizmu, wierząc, że Ci z marynarzy, którzy pozostali uczynili to z prawdziwie patriotycznych pobudek i byliby gotowi do największych poświęceń dla swej ojczyzny. Poważne braki w kadrze oficerskiej, skłoniły Chauncey'a do skorzystania z rady porucznika Angusa i mianowania dwóch midshipmanów – Dudley'a i Haldupa pełniącymi obowiązki poruczników. Komodor wyróżnił tych bardzo młodych mężczyzn za zaangażowanie i niezłomność wobec przeciwności i szczerze liczył, że Departament Marynarki mógł uzyskać od Prezydenta potwierdzenie obu nominacji.[60]

Poza zabezpieczeniem przed chłodem i głodem ludzi, co należało uczynić w pierwszej kolejności, niezwykle ważne było również zapewnienie odpowiednich warunków „zimowania" okrętom. Szczególną troską należało otoczyć najbardziej narażone na zniszczenie żagle, takielunek oraz drzewce. Komodor rozkazał, więc swym podwładnym niezwłoczne złożenie wskazanego sprzętu w zamkniętych magazynach położonych w wyższych punktach, bądź na wyższych kondygnacjach budynków, tak by zabezpieczyć je przed działaniem wilgoci i siarczystymi mrozami.[61] Na drugim brzegu Wielkich Jezior również trwały gorączkowe zbrojenia. Brytyjczycy obawiali się amerykańskiego ataku z zaskoczenia w stopniu porównywalnym do lęku Amerykanów przed nagłym brytyjskim atakiem. Wznoszono więc blokhauzy, zatapiano kadłuby okrętów w wąskich kanałach, rozstawiano baterie dział. Co zaś ważniejsze, obie strony zdawały sobie sprawę, jak wielkie znacznie będzie miała kooperacja sił lądowych z nawodnymi oraz że każdy nowy okręt, który opuścił stocznię przed nadejściem wiosny, mógł okazać się decydująca przewagą w chwili starcia z przeciwnikiem. Pod koniec stycznia 1813 roku, zgodnie z informacjami uzyskanymi przez komodora Chauncey'a od dezerterów z Royal George, brytyjskie siły zgromadzone w Kingston miały obejmować 1000 ludzi różnego autoramentu. Dowódcy sił Jego Królewskiej Mości mieli również podjąć decyzję o rozpoczęciu budowy 36.działowego okrętu, który mimo zimowej pory zamierzano

[60] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Secretary of the Navy Hamilton (8 I 1813), [w:] *Tamże*, s. 407 – 408, 410.
[61] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Lieutenant John Pettigrew (9 I 1813), [w:] *Tamże*, s. 411.

zwodować w ciągu kilku tygodni. Tak szybkie tempo prac miało być możliwe dzięki przybyciu do Kingston brygady aż 130 cieśli i robotników dobrze zaznajomionych ze sztuką szkutniczą.[62] Jak można się było spodziewać informacja o budowie nowego okrętu przez Brytyjczyków, skłoniła komodora Chauncey'a do rozważenie podobnego kroku. Budowa okrętu nie miał stanowić jedynie kolejnego kroku w kanadyjskim „wyścigu zbrojeń". Komodor Chauncey planował wiosną 1813 roku ostatecznie rozprawić się z Brytyjczykami uderzając w punkt teoretycznie najlepiej broniony – w Kingston. W ocenie komodora siły 1000 uzbrojonych ludzi, desantowanych około 3 mil za zachód od miasta uderzyłoby od strony lądu. W tym czasie, gdy żołnierze i Marines maszerowaliby na Kingston, eskadra komodora miałaby zaatakować przystań i forty oraz jeżeli byłoby to możliwe zniszczyć okręty wroga nim te zdołałyby wypłynąć.[63] Sukces planu uzależniony był od efektu zaskoczenia, dlatego też w celu budowy i naprawy okrętów dla jego realizacji komodor zdecydowany był przenieść się z nim 1 lutego do Albany i stamtąd obserwować ruchy brytyjskie. Zmiana na stanowisku Sekretarza Marynarki Wojennej, zastąpienie Paula Hamiltona przez Williama Jonesa, nie wpłynęła na zmniejszenie entuzjazmu komodora Chauncey'a, a wręcz odwrotnie. Nowy zwierzchnik zadał się niezwykle cenić działania wojenne prowadzone w rejonie Wielkich Jezior, upatrując w nich klucza do zwycięstwa w wojnie. W szczegółach, Sekretarz Jones dostrzegał kluczowe znacznie Jeziora Erie dla dominacji w Górnej Kanadzie. Jezioro Huron w koncepcji zwiernika U.S. Navy było zaś kluczem do kontroli nad Indianami, którzy w przeważającej większości opowiadali się po stronie Brytyjczyków. Czytając pierwszy list napisany do komodora Chauncey'a przez Sekretarza Jonesa, wkrótce po objęciu przez niego urzędu, można było odnieść wrażenie, że każde z Wielkich Jezior miało ogromne znacznie strategiczne. Stąd równie ważne, co zabezpieczenie i zapewnienie przewagi amerykańskiej na wyżej wymienionych akwenach, miało być także uzyskanie korzystnej pozycji na Jeziorach Michigan oraz Ontario. Sekretarz Jones, zgadzał się jednak ze swoim poprzednikiem, że kluczowym dla uzyskania przewagi amerykańskiej na Jeziorach mogła okazać się kooperacja między Armią a Flotą, stąd nalegał by komodor Chauncey jak najlepiej ułożył swoje relacje z generałem Harrisonem.[64]

[62] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Secretary of the Navy (20 I 1813), [w:] *Tamże*, s. 417.
[63] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Secretary of the Navy (21 I 1813), [w:] *Tamże*, s. 418.
[64] Letter from Secretary of the Navy Jones to Commodore Isaac Chauncey (27 I 1813), [w:] *Tamże*, s. 419.

Wzmacnianie się Brytyjczyków i plany budowy przez nich fregat w ocenia kapitana Chauncey'a zapowiadały, że wiosenna kampania mogła być niezwykle ożywiona i co pozwoliłoby mu okryć się chwałą. Snucie podobnych wizji miało przyciągnąć na pozycje młodych i ambitnych oficerów. Jednym z nich był młodszy kapitan Oliver Hazard Perry. Przykład Perry'ego, który dobrowolnie zgłosił się do służby na jeziorach mógł podziałać, jako zachęta dla innych by pójść w jego ślady[65]. Tak też się stało. Można by przytoczyć wiele przykładów oficerów, którzy nie mogąc awansować na dotychczasowych jednostkach postanowili poszukać szczęścia w służbie na jeziorach, ze względu jednak na konieczność poruszenia wielu zagadnień, ograniczę się do przytoczenia tych, w mojej subiektywnej ocenie, najciekawszych. Jednym takich oficerów był midshipman William W. Edwards, który w początkowej fazie wojny zaciągnął się pod rozkazy komodora Stephena Decatrua, jednak obserwując, że w kolejce do awansu wyprzedzało go wielu kolegów, a szanse zasłużenia się na okręcie sławnego dowódcy były nikłe, zwrócił się do Senatora Jamesa Turnera z prośbą o zapewnienie mu możliwości przeniesienia do służby na jeziorach. Edwards wprost odwoływał się do rozgłoszonej przez komodora Chauncey'a i ugruntowanej decyzją kapitana Perry'ego wizji, w której wraz z nadejściem wiosny to właśnie rejon Wielkich Jezior miał stać się głównym teatrem wojennym, a służący w tym kwartale oficerowie mieli zyskać szansę przysłużenia się ojczyźnie i niejako przy okazji, zdobycia nieśmiertelnej sławy bohaterów.[66] Służba na jeziorach przestawała, więc w powszechnej opinii jawić się, jako rodzaj zła koniecznego, a stawała się szansą na lepszą przyszłość.

Dowodzenie nad siłami na Jeziorze Champlain nadal miał sprawować porucznik Thomas Macdonough, który już uprzednio udowodnił, że dla zdolnego i ambitnego oficera nawet służba na jeziorach może być źródłem satysfakcji. Młody porucznik spodziewał się, że wraz z nadejściem wiosny roku 1813 Brytyjczycy zdecydowali się doprowadzić do starcia, które rozstrzygnie o panowaniu nad tym jeziorem, dokładał więc wszelkich starań, żeby

[65] Master Commandant Oliver Hazard Perry w roku 1811, a wiec w czasie bezpośrednio poprzedzającym wybuch wojny w wyniku wypadku (jednostka wpłynęła na kamienistą rafę) utracił okręt USS Revange. Służącemu wówczas w randze porucznika Perry'emu udało się ocalić całą załogę, a sąd wojenny uznał, że całe zdarzenie spowodowane było błędem cywilnego pilota, jednak Oliver Hazadr Perry zdaniem wielu historyków miał wręcz panicznie obawiać się, że już na zawsze pozostałby „dowódcą, który utracił swój okręt". To właśnie temu lękowi przypisywana była decyzja Perry'ego o zgłoszeniu się na ochotnika do służby na Jeziorze Erie, za: W.P. Rybka, *Dz. Cyt*., s. 40.

[66] Letter from Midshipman William W. Edwards to Senator James Turner (1 II 1813), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary* …, t. II, s. 428.

ewentualny atak zastał jego siły w stanie najwyższej gotowości.[67] Podobne starania podjęto nad Jeziorem Erie, gdzie sprowadzono cieśli i robotników z Philadelphii, a komodor Chauncey rozpoczął negocjacje z pułkownikiem Dearbornem i generałem Harrisonem, w celu opracowania wspólnego planu wiosennej kampanii. Na Jezioro Ontario zamierzano skierować na będący w trakcie budowy okręt, który rozmiarem miał dorównywać *USS Madison*.[68]

W połowie lutego do miejscowości Erie został wezwany budowniczy okrętów z Nowego Jorku – Noah Brown[69], którego zadaniem miało być zbudowanie 2 brygów, z których każdy miał nieść osiemnaście 32.funtowych dział oraz dwa długie działa 9.funtowe. Oba okręty, jak również 4 kanonierki, których budowę rozpoczęto wcześniej miały zostać ukończone w najkrótszym możliwym czasie, tak aby możliwe było ich użycie wkrótce po ustąpieniu lodów.[70] Komodor Chauncey zakładał przejmowanie panowania nad kolejnymi jeziorami. Jako człowiek zaznajomiony z panującym w regionie klimatem komodor wiedział, że odwilż nie mogła nastąpić na wszystkich jeziorach jednocześnie, ale będzie nadchodziła stopniowo. W oparciu o to prawidło opracował plan, zakładający rozprawianie się z wrogiem kolejno na każdym z jezior, tak by zyskać swobodę przerzucania sił między jeziorami, w szczególności rozprawę z siłami na Jeziorze Ontario, tak by móc następnie przerzucić wolne jednostki z tego akwenu na Jezioro Erie. By jednak plan się powiódł do nadejścia wiosny amerykańskie eskadry na Jeziorach musiały osiągnąć pełną gotowość bojową.[71] Na jeziora przerzucano również ludzi, dotychczas bezczynnych na pokładach okrętów uwięzionych w portach przez brytyjska blokadę wybrzeża. Taki stan rzeczy nie wszystkich jednak zadowalał. Dowódca *USS United States*, komodor Stephen Decatur z oburzeniem zauważał, że załoga *USS Argus*, która została wysłana na jeziora była znakomicie wyszkolona i nauczona dyscypliny, sam zaś okręt był bliski gotowości do wyjścia w morze. Oddanie marynarzy do dyspozycji komodora Chauncey'a i zaciąg nowej załogi, sprawiły, że upragniony dzień wyjścia na pełne morze znacząco odsunął się w

[67] Letter from Lieutenant Thomas Macdonough to Secretary of the Navy Jones (22 I 1813), [w:] *Tamże*, s. 424.
[68] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Secretary of the Navy Jones (16 II 1813), [w:] *Tamże*, s. 425.
[69] Noah Brown – był jednym z najzdolniejszych budowniczych okrętów swoich czasów. Ciesielką zajął się w wieku 15 lat, a niezwykłe zdolności, zaradność oraz zdolność do otaczania się podobnymi sobie ludźmi sprawiły, że stocznia w Nowym Jorku, której był właścicielem była jednym z najlepiej prosperujących przedsiębiorstw tego typu w owym czasie w Stanach Zjednoczonych, za: P. Berton, *Flames Across the Border 1813 – 1814*, Toronto 1981, s. 134.
[70] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Noah Brown (18 II 1813), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary* …, t. II, s. 426.
[71] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Secretary of the Navy Jones (22 II 1813), [w:] *Tamże*, s. 427.

czasie. Decatur był tak dalece oburzony decyzją Sekretarza, że zdecydował się wprost zażądać jej odwołania.[72] Komodor Chauncey był jednak przekonany o prawdziwości swych wizji wielkich strać, które rozegrać się miały na Wielkich Jeziorach i nie zamierzał rezygnować z wyszkolonych marynarzy. Zachęcając Sekretarza Jonesa do podtrzymania decyzji, której odwołania domagał się Decatur, dowódca sił U.S. Navy w regionie Wielkich Jezior, podkreślał, że zarówno załoga *USS Alert*, jak i załoga *USS John Adams* niecierpliwiły się by do niego dołączyć. Podobne skłonności przejawili również marynarze bezczynnie spędzający czas w Bostonie, stąd też komodor porosił kapitana Isaaca Hulla o otworzenie w tym mieście punktu werbunkowego. Potrzebnych było ponad 500 ludzi, a czas roztopów zbliżał się niebezpiecznie.[73] Komodor Chauncey był jednak zdeterminowany i na nowo uwierzył, że na powierzonym mu odcinku frontu może dojść do przełomu, stąd też zadawał się nie zważać na trudności i za wszelką cenę dążył do realizacji swojej wizji. Jak pokazał czas nie pomylił się w swoich przypuszczeniach, nie wszystko jednak potoczyło się tak, jak to sobie wymarzył. Można przypuszczać, że komodor z radością powitał informację o wysłaniu na jego pozycję 150 ludzi z załogi *USS Constitution*. Komodor William Bainbridge rozumiał potrzebę zabezpieczenia pozycji na Jeziorach i w odróżnieniu od Stephena Decatura nie obawiał się, ze nie zdoła skompletować nowej załogi do czasu, gdy jego okręt ponownie będzie miał szansę wyjścia w morze.[74]

Komodor Chauncey był realistą, doskonale zdawał sobie sprawę, że Brytyjczycy posiadali po amerykańskiej stronie jezior licznych szpiegów, podobnie jak Amerykanie na brytyjskiej. Wiedza ta powodowała u komodora przeświadczanie, że w chwili ataku sił U.S. Navy przeciwnik mógł być zorientowany w ich liczebności i sile ognia, jednak zdaniem komodora ten stan rzeczy nie powinien był mieć wpływu na rezultat starcia, co do którego komodor miał pewność. Żeby jednak zmylić wroga Chauncey sugerował utrzymywanie go w przekonaniu, że głównym celem planowanego ataku było Kingston, podczas gdy realny cios zostałby wymierzony w Quebek. Nowy plan zakładał, więc powierzenie sił 1000 do 1500 ludzi pod rozkazy rozsądnego oficera, które zadaniem miałoby być uderzenie na York, gdzie Brytyjczycy zdołali zgromadzić siły raczej

[72] Letter from Commodore Stephen Decatur to Secretary of the Navy Jones (18 II 1813)[w:] *Tamże*, s. 428 – 429.
[73] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Secretary of the Navy Jones (18 III 1813), [w:] *Tamże*, s. 429.
[74] Letter from Commodore William Bainbridge to Secretary of the Navy Jones (27 IV 1813), [w:] *Tamże*, s. 429 – 430.

symboliczne. Komodor zakładał, że ta część planu zostałaby zrealizowana niemal bez strat własnych i przyczyni się do zniszczenia zasobów sprzętowych i uzbrojenia przechowywanego tam przez Royal Navy. Atak na York zmusiłaby jednocześnie Brytyjczyków do udzielenia pomocy temu miastu, co spowodowałby wydrenowanie sił z Fort George. W kolejnej fazie planu Chauncey zakładał ponowne zaokrętowanie jednostek, których zadaniem byłby atak na York i desantowanie ich kilka mil zachód od 4 Mile Creek. W tym samym czasie amerykańskie siły z Lewistown i Black Rock, przeprowadziłyby atak na Fort George i pogranicze Niagara. Nawet jeżeli nie udałoby się utrzymać tych pozycji dłużej niż kilka dni od chwili ich zajęcia, atak pozwoliłby na uwolnienie 5 amerykańskich jednostek uwięzionych dotychczas na rzece Niagara, które po dołączeniu do eskadry na Jeziorze Erie, zapewniłyby Amerykanom zdecydowaną przewagę w Górnej Kanadzie.[75] Wzmocniona eskadra poprzez nagły i szybki atak dokonałaby zajęcia Malden i Detroit, by następnie wyruszyć na Jezioro Huron i bez względu na wszystko przejąć kontrolę nad Machilimackinac. Śmiały atak Amerykanów, miał w opinii Chauncey'a sprawić, że od Brytyjczyków odwróciliby się Indiańscy sojusznicy, przez co byliby zmuszeni wycofać się w okolice Kingston i Montrealu, pozostawiając górne prowincje całkowicie we władzy Amerykanów. Treść planu komodor zdradził jedynie dwóm osobom ze swego otoczenia: generałowi Dearbornowi oraz pułkownikowi Macomb, którzy zaaprobowali go i podzielili entuzjazm Chauncey'a co do jego powodzenia. Komodor prosił jednak, nie mając bezpośredniej zwierzchności nad oficerami w Black Rock i Niagara, by Sekretarz Jones, nakazał im kooperację i podporządkowanie się rozkazom Chauncey'a. Komodor obawiał się również, że na przeszkodzie realizacji planu mógł stanąć spór kompetencyjny z oficerami armii, podczas realizacji tych części planu, które wymagały działania członków floty na brzegu. Komodor uważał, że jego ranga w takim przypadku powinna być równa generalskiej, który to pogląd podzielał pułkownik Macomb. Niestety oficerowie Armii wyżsi rangą mieli na tę sprawę zupełnie inny pogląd, komodor Chauncey zaś liczył na wsparcie autorytetu Sekretarza Jonesa w tej sprawie.[76] Sekretarz Jones ustosunkował się pozytywnie do przedstawionego przez komodora planu, podkreślając dobitnie, że głównym wrogiem, z którym przyjdzie się mierzyć amerykańskim siłom będzie czas.

[75] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Secretary of the Navy Jones (18 III 1813), [w:] *Tamże*, s. 430.
[76] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Secretary of the Navy Jones (18 III 1813), [w:] *Tamże*, s. 431 – 432.

Jedynie szybkie i sprawne przerzucanie sił do kolejnych punktów ataku, mogło przynieść pożądane efekty, a każde opóźnienie czy nieporozumienie, mogło przyczynić się do fiaska całego planu. Sekretarz ostrzegał również swego podwładnego, że w Michilimackinac zgromadzone były główne siły sojuszniczych wobec Brytyjczyków plemion indiańskich, jednak zdobycie tego miejsca i zajecie ujścia French River byłoby nie tylko sukcesem taktycznym, ale także przyniosłoby wymierne korzyści ekonomiczne w postaci zlokalizowanych w tamtej okolicy magazynów futer. Sekretarz miał także wątpliwości czy zaplanowane opóźnienie po zajęciu Yorku, w celu wywabienia sił zgromadzonych w Fort George nie spowodowałoby zaprzepaszczenia efektu zaskoczenia i nie spowolniłoby dynamiki działań na tyle, by doprowadzić do niepowodzenia całej operacji. Sekretarz zastanawiał się również, czy w ogóle należało angażować powolne i zwykle nadmiernie obciążone łodzie zakupione przez Departament Wojny czy nie lepiej byłoby zaokrętować żołnierzy i ich sprzęt na łodziach U.S. Navy. Ta wątpliwość implikowała kolejne pytanie – czy siły 2500 żołnierzy w ogóle mogłyby zostać zaokrętowane na jednostkach będących w dyspozycji komodora, bez uszczerbku dla ich żeglowności i sprawności bojowej. Sekretarz był także zadowolony, że dowodzenie nad flotą Erie miał sprawować młodszy kapitan Oliver Hazard Perry, o którego talencie, umiejętnościach i charyzmie Sekretarz miał bardzo wysokie mniemanie i traktował, jako dodatkowy gwarant potencjalnego sukcesu operacji. Kwestię relacji z Armią, w szczególności zaś pierwszeństwa w dowodzeniu, Sekretarz uznawał za niezwykle delikatną i tak nakazywał ją traktować. Jones sugerował odwołanie się pod tym względem do sprawdzonej zasady brytyjskiej zgodnie, z która podczas kombinowanych operacji Armii i Floty, jeżeli były prowadzone na lądzie dowodzenie obejmował najstarszy rangą oficer Armii, jeżeli zaś na akwenie wodnym, najstarszy ranga oficer Marynarki Wojennej.[77] Jako, że wyjaśnienie kwestii pierwszeństwa i podległości zawsze budziło silne emocje i by ostatecznie uregulować sprawę, w tym samym dniu, w którym Jones napisał list do komodora Chauncey'a, została wydana proklamacja jednoznacznie określająca w sposób niepozostawiający miejsca na interpretację zasady, podległości i nadrzędności w przypadku operacji kombinowanych. Pierwsza z nich głosiła: *Żaden oficer Armii Stanów Zjednoczonych pod żadnym pretekstem nie może dowodzić okrętem czy inną jednostką marynarki Wojennej Stanów Zjednoczonych, ani żaden oficer Marynarki Wojennej Stanów Zjednoczonych nie może dowodzić jednostkami (żołnierzami) Armii Stanów*

[77] Letter from Secretary of the Navy Jones to Commodre Isaac Chauncey (8 IV 1813), [w:] *Tamże*, s. 433.

Zjednoczonych[78]. Druga zaś z zasad stwierdzała: „ Kiedy służba sił Marynarki Wojennej lub jakiejkolwiek ich części może być konieczna na lądzie w kooperacji z Armią, wspominane siły Marynarki Wojennej miały być niezależnymi oddziałami działającymi pod komendą swego własnego oficera za porozumieniem między oficerami Armii i dowódcami Marynarki Wojennej."[79]

Tymczasem po Brytyjskiej stronie jezior doszło do zmiany na stanowisku głównodowodzącego sił Royal Navy na pozycji kanadyjskiej. Nowym dowódcą, decyzją Lordów Admiralicji, został Komandor Sir James Lucas Yeo. Nowemu dowódcy zalecono rozdzielić komendy nad podległymi mu jednostkami oficerom, których osobiście darzył on zaufaniem oraz co do których umiejętności zarówno żeglarskich, jak i przywódczych był przekonany. Mimo tych stosunkowo szerokich kompetencji personalnych, Komandor Yeo musiał konsultować plany wszystkich ważniejszych operacji z Gubernatorem Prowincji Kanadyjskich lub dowódcą wojskowym przez niego wyznaczonym.[80] Nowy dowódca podobnie, więc, jak jego amerykański kolega został niejako zmuszony do kooperacji z siłami lądowymi. Komodor Yeo miał wraz z wybranymi przez siebie oficerami popłynąć na fregacie *HMS Woolwich* do Quebeku, stamtąd zaś rzeką St. Lawrence udać się do Gubernatora Sir Georga Prevosta i przedłożyć mu swoje instrukcje i pełnomocnictwa. Komodorowi zalecano szczególną dbałość o zdrowie i względny komfort podległych mu ludzi, ze względu na szczególnie trudne warunki klimatyczne panujące na kanadyjskim pograniczu. Rada ta miała wymiar bardzo pragmatyczny, na słabo zaludnionym obszarze pogranicza trudno byłoby uzupełnić starty spowodowane przez choroby, a w związku z lepszymi warunkami socjalnymi, jaki oferowała U.S. Navy utrata ludzi przez dezercję stanowiła znacznie poważniejszą groźbę niż w przypadku okrętów pełniach służbę na pełnym morzu. Kapitanowi w celu zdyscyplinowania swoich ludzi przyznawano uprawnienia wynikające z Artykułów Wojennych, mimo iż służba na jeziorach nie była uznawana za regularną formację Royal Navy, jednakże w sprawach przestępstw zagrożonych karą śmierci, oskarżeni mieli być odsyłani na sąd wojenny do Halifaxu.[81]

---

[78] Agreements Govering Joint Operations (8 IV 1813), [w:] *Tamże*, s. 434.
[79] Agreements Govering Joint Operations (8 IV 1813), [w:] *Tamże*, s. 434.
[80] Letter from Lords Commissioners of the Admiralty to Commodore Sir james Lucas Yeo (19 III 1813) [w:] *Select British Doduments of The Canadian War of 1812*, ed. W. Wood, vol. II, New York 1968, s. 76 – 77.
[81] Letter from First Secretary of the Admiralty J.W. Croker to Commodore Sir James Lucas Yeo (19 III 1813), [w:] *Tamże*, s. 76 – 77.

Do Kandy płynęły również obiecane posiłki z Metropolii. *HMS Woolwich* dotarł do Quebeku pod koniec kwietnia 1813 roku. Informacje o jego rejsie można czerpać z bardzo interesującego źródła, jakim był list Midshipmana Johna Johnsona do matki. Młody chłopiec zwracał uwagę na wiele szczegółów, które wydawały się naturalne jego starszym kolegom. Przede wszystkim zaskoczyła go zmiana tonu oficerów, którzy w Londynie „gładcy w swej wymowie", na pełnym morzu nie szczędzili gorzkich słów najmłodszym załogantom, stwierdzając nawet, że ich patenty niewiele były warte i nie byli godni miana oficera.[82] Młodego chłopca przerażał również fakt, że okrętem nieustannie kołysało, że przemoczone odzienie niemal nigdy nie schło, a nim minął rejs połowa towarzyszy Jonesa z grona Midshipmanów znalazła się na liście chorych. Kiedy wreszcie po tygodniach podróży okręt dotarł do wybrzeży Kanady, niewiele się zmieniło, poza tym, że ustało kołysanie powodujące chorobę morską. Mimo wiosennej pory lody jeszcze nie ustąpiły, a młody John gdyby nie fakt, że uznano by go za tchórza po podobnym uczynku, rozważał porzucenie służby i powrót na łono rodziny, by już nigdy potem nie wyjść w morze.[83] Przysłane z Anglii posiłki wyruszyły następnie w liczącą ponad 200 mil trasę wiodącą z Montrealu do Kingston. Część trasy została pokonana drogą wodną, jednak większość żołnierze i marynarze musieli pokonać na własnych nogach. Po dotarciu do Kingston nie było czasu na odpoczynek, 900 żołnierzy zostało załadowanych na łodzie i mniejsze okręty i desantowanych w celu przeprowadzenia ataku na Sacketts, który jednak został odparty przez Amerykanów bez większych trudności.[84] Jeżeli uwzględnić, że głównym celem atakujących było zniszczenie budowanego w Sacketts okrętu, to zakończył się on całkowitym niepowodzeniem, nawet przy uwzględnieniu, że zdołano podłożyć ogień pod jeden z magazynów. Szybkość, z jaką przeprowadzono operację przeprowadzenia posiłków i przegrupowania szczupłych sił, jakimi Brytyjczycy dysponowali na kanadyjskim pograniczu, Alfred T. Mahan przypisywał niezwykłym zdolnością przywódczym i organizatorskim niespełna 30.letniego Yeo. Dowodzenie siłami śródlądowymi na odległej i niedającej specjalnych szans na zdobycie wojennej sławy pozycji nie było tym, o czym marzyli oficerowie. Yeo zdawał się jednak nie zwracać

[82] Letter from Midshipamn John Johnston to Jane Johnston (28 IV 1813), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary* …, t. II, s. 444.
[83] Letter from Midshipamn John Johnston to Jane Johnston (28 IV 1813), [w:] *Tamże*, s. 444.
[84] Letter from Midshipamn John Johnston to Jane Johnston (23 VI 1813), [w:] *Tamże*, s. 445 – 446.

uwagi na mankamenty swego nowego przydziału i z niespożytą wręcz energią przystąpił do realizacji zaleconych mu przez Admiralicję celów.[85]

W początkach maja niemal cała flota brytyjska z rejonu Wielkich Jezior zgromadzona była w Kingston. Wyjątek stanowił okręt *Duke of Gloucester*, który przechodził naprawy w Yorku, o którym wkrótce dowiedziano się, że został zajęty przez Amerykanów w czasie ataku na York 27 kwietnia. Porucznik Rober H. Barclay dowodzący *HMS Wolf*, uznawał ten okręt za jeden z najważniejszych w skali całości floty i sugerował swoim zwierzchnikom jak najszybsze położenie kilku pod nowy, dorównujący *Duke of Gloucester*, gabarytami i siłą ognia. Pewien problem nowoprzybyłych jednostek Royal Navy, stanowiła niechęć, którą bardziej lub mniej jawnie okazywali im zdegradowani po ich przybyciu oficerowie marynarki prowincjonalnej. Kapitanowie tej specyficznej formacji i zostali zastąpieni przez poruczników z Royal Navy i albo skierowani „pod kapelusz", albo odesłani do *bardziej odpowiednich dla ich wieku lub umiejętności zdań*. Wobec podobnego potraktowania trudno spodziewać się było z ich strony entuzjazmu wobec nowych zwierzchników, często dwu, a nawet trzykrotnie młodszych od nich samych. Próbując odzyskać zaufanie tych ludzi i dostrzegając ich przydatność ze względu na znajomość lokalnych wód czy ogólnie terenu, porucznik Barclay sugerował wyszukanie rozwiązania dla zdeterminowania pozycji tych oficerów, bardziej adekwatnego niż dotychczasowe rozwiązanie.[86]

Dowódca *HMS Wolf* i całej ekspedycji Sir Lucas Yeo po przybyciu do Kingston miał zdecydowanie odmienne problemy niż jeden z jego Midshipmanów. Jak zwykle było w podobnych sytuacjach, Komodor skrytykował zaniedbania poprzedników, których skutkiem miał być skrajnie zły stan, w jakim nowy dowódca zastał okręty eskadry w stolicy Górnej Kanady. Przybywszy na miejsce w połowie maja nie mógł udaremnić spalenia przez Amerykanów okrętu budowanego w Yorku, a który miał ogromne znaczenie dla uzyskania ewentualnej przewagi na jeziorach. Ta i następujące po niej klęski, w ocenie komodora zapewniała Amerykanom przewagę, której odrobienie miało

[85] A.T. Mahan, Sea Power in its relations to the War of 1812, [w:] *Tamże*, s. 31.
[86] Letter from Lieutenat Rober H. Barclay to Noah Freer, British Military Secretary (9 V 1813), [w:] *Tamże*, s. 458 – 459.

zajęć Brytyjczykom wiele czasu i musiało wiązać się z przysłaniem posiłków z Ojczyzny.[87]

Plan kampanii wiosennej 1813 roku – między teorią a praktyką

Poważny problem przy wdrażaniu ambitnego planu zmasowanego ataku na Brytyjczyków, stanowiły dla komodora Chauncey'a osoby niektórych spośród podległych mu oficerów, a w szczególności porucznik Samuel Angus, który w minionym roku dopuścił się skrajnego przejawu niesubordynacji, wprost odmawiając wykonania rozkazu zwierzchnika. Komodor zdawał sobie sprawę, że krnąbrny podwładny był jednym z najlepszych i najzdolniejszych oficerów służących pod jego rozkazami. Z drugiej jednak strony komodor miał świadomość, że nieukaranie tak rażącego przykładu niesubordynacji, a wręcz nagrodzenie go samodzielną komendą mogłoby dać asumpt do powielania groźnych z punktu widzenia dyscypliny zachowań. Rozważywszy jednak wszystkie za i przeciw, a w szczególności po uwzględnieniu skruchy, którą wyraził obwiniony i pobudek, które nim kierowały, gdy odmawiał wykonania rozkazu, komodor Chauncey był skłonny zwrócić się do Sekretarza Marynarki Wojennej o cofnięcie nałożonego na Angusa aresztu i przywrócenie go do służby.[88]Wdzięczny Angus, odpowiedział na list zwierzchnia wyznaniem winy. W swoim liście pisał: *Jestem obecnie w pełni przekonany, że wobec jakichkolwiek okoliczności oficer nie ma prawa odmówić wykonania rozkazu dowódcy. Wobec tego szczerzy wyznaję, że znieważyłem Cię odmawiając wykonania rozkazu, jednak zapewniam solennie, że uczyniłem to pod mylnym wrażeniem i nigdy umyślnie nie okazałbym Ci baraku szacunku.*[89] Porucznik raz jeszcze poprosił o cofnięcie aresztu, zapewniający przy tym po wielokroć, że podobne nieposłuszeństwo nigdy już nie stanie się jego udziałem. Szczęśliwie wyjaśnienie sytuacji z porucznikiem Angusem, nie zakończyło kłopotów Chauncey'a z podwładnymi. 13 kwietnia, komodor zmuszony był wydać rozkaz aresztowania młodszego kapitana Jamesa Leonarda pod zarzutami niesubordynacji, zaniedbania obowiązków i nieobyczajnego zachowania. Leonard od chwili przybycia na jeziora wbrew rozkazowi nakazującemu oficerom pozostawać na noc na pokładach swoich jednostek, niemal każdej nocy nocował na brzegu. Sytuacja mogłaby zostać łatwo wyjaśniona, gdyby młodszy kapitan nie dopuścił się dodatkowo poważnych zaniedbań, które skutkowały opóźnieniami w przygotowaniu powierzonego mu *USS Madison* do

[87] Letter from Commodor Sir James Lucas Yeo to First Secretary of the Admiralty John W. Croker (26 V 1813), [w:] *Tamże*, s. 469.
[88] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Lieutenants Samuel Angus (27 III 1813), [w:] *Tamże*, s. 438.
[89] Letter from Samuel Angus to Commodore Isaac Chauncey (8 IV 1813), [w:] *Tamże*, s. 439.

służby. Najpoważniejszym zaniedbaniem kapitana było opuszczenie okrętu w sztormową noc z 12 na 13 kwietnia, w czasie, której fale zniosły *USS Madison*, a jedynie chłodny osąd i niestrudzone wysiłki pozostawionych na pokładzie oficerów i załogi, ocaliły okręt przez całkowitym zniszczeniem. Jak się okazało w czasie, gdy jego załoga z nadludzkim wysiłkiem walczyła o zachowanie okrętu, kapitan Leonard przebywał na brzegu nocując u kobiety, którą przedstawiał, jako swoją żonę. Przeprowadzone w związku z katastrofą śledztwo wykazało, że tajemnicza dama był kochanką Leonarda, a co gorsza kobietą zamężną. Kapitan mieszkał w domu majora Samuela Browna, w którym zamieszkiwali również młodzi chłopcy w randze Midshipmanów, stad też poza wymienionymi już powyżej postawiono również Leonardowi zarzut nieobyczajnego zachowania. Chauncey w tym przypadku nie okazał się wyrozumiały, zapewne dlatego, że oskarżonym kierowały najniższe w opinii zwierzchnika pobudki. W czasie aresztowania Leonardowi odebrano szablę oficerską i chociaż nie zamknięto go w więzieniu, ograniczono swobodę jego poruszania do wioski i 4 mil wokół niej.[90] W liście do Sekretarza Marynarki Wojennej komodor Chauncey stwierdzał wprost, że gdyby przewiny Leonarda ograniczyłyby się do nieobyczajności, upomniałaby podwładnego, co czynił już wcześniej, gdyż problem z nowojorską kochanka kapitana po raz pierwszy pojawił się w grudniu 1812. Jednak zaniedbanie obowiązków i niesubordynacja, które niemal doprowadziły do uraty okrętu, na pozycji, na której każda jednostka była na wagę złota i mogła przesądzić o zwycięstwie, było przewiną zbyt wielkiej wagi, by można ją było pozostawić bez sądu. Co jednak w mojej ocenie ważniejsze, zachowanie Leonarda, o czym Chauncey pisał wprost, sprawiło, że zwierzchnik całkowicie utracił do niego zaufanie i sam nie był pewien czy zdołałby je kiedykolwiek odbudować.[91] Oficer, który przedłożył własne potrzeby cielesne nad bezpieczeństwo swojej załogi i okrętu nie zasługiwał na zaufanie. I nawet wobec braków oficerów, której doświadczał komodor, nie mógł pozwolić sobie na pozostawienie w służbie człowieka, który dopuścił się zaniedbania, które niemal spowodowało utratę przez niego okrętu. Szczęśliwie jednak pozostali podwładni dostarczali komodorowi więcej powodów do radości i dumy.

24 kwietnia 1813 roku jak sam podkreślił wbrew własnej woli, jednak w związku z usilnymi naleganiami ze strony generała Dearborna, zebrał całą eskadrę i wyszedł z

[90] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Master Commandant James Leonard (13 IV 1813), [w:] *Tamże*, s. 442.
[91] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Secretary of the Navy Jones (16 IV 1813), [w:] *Tamże*, s. 443.

Sacketts Harbour. Złe przeczucia komodora Chauncey'a potwierdziły się. Krótko po tym jak eskadra wyszła przystani wiatr wzmógł się i w końcu zmienił się w gwałtowną burzę. Żołnierze w dużej części zgromadzeni na pokładzie, z powodu braku miejsca w ładowaniach, szybko zaczęli boleśnie odczuwać kaprys pogody. Z drugiej strony z powodu zaokrętowania żołnierzy okręty były głębiej zanurzone i przez to mniej sterowane, co wkrótce również przyniosło określone skutki. Kiedy ucierpiał takielunek wielu jednostek, a *USS Hamilton* niemal utracił maszt komodor zdecydował, że nadeszła pora na powrót do portu. Komodor nie zamierzał jednak zwlekać z ponownym wyruszeniem zbyt długo, gdyż zatłoczenie okrętów, wkrótce mogło zaowocować wybuchem epidemii. Musiał jednak zaczekać przynajmniej do czasu, gdy pogoda by się ustabilizowała.[92] Jak się okazało pogoda szybko złagodziła swe oblicze i już 27 kwietnia, komodor mógł z dumą donieść Sekretarzowi Jonesowi, że amerykańska flaga powiewała nad Fortem w Yorku, a miasto skapitulowało około godziny 16.00, krótko po śmierci generała Pike'a.[93] Amerykańska eskadra już następnego dnia po nieszczęsnej burzy opuściła Sacketts Harbour i ruszyła w kierunku Yorku, gdzie dotarła rankiem 27 kwietnia. Żołnierze w liczbie 1700 dusz zostali desantowani około 1 mili na południe i zachód od Fortu. Około godziny 10.00 rano wszyscy żołnierze byli już na brzegu, a zmiana wiatru spowodowała, że część odciążonych jednostek zaczęło znosić w kierunku wrogich umocnień, z których szybko otworzono ogień. Opanowanie oficerów i załóg zapobiegło wybuchowi paniki i pozwoliło szybko opanować sytuację i zająć pozycję naprzeciwko fortów. Wkrótce potem rozpoczął się skoordynowany atak na wrogie umocnienia. Żołnierze generała Dearborna, pod dowództwem generała Pike'a szturmowali forty od strony lądu, podczas gdy eskadra komodora Chauncey'a rozpoczęła ostrzał ze strony wody. Pierwszy szturm Amerykanów został odparty, nie zniechęciło to jednak generała Pike'a, który szybko przegrupował swoje siły i rozpoczął kolejny szturm. Brytyjczycy zaczęli ustępować, jednak na krótko przed poddaniem fortów, podłożyli ładunki prochowe pod jeden z magazynów, który eksplodował. Wyrzucone z duża prędkością fragmenty drewna i kamienia spowodowały wśród Amerykanów większe straty niż wrogi ostrzał. Jeden z takich kamiennych bloków stał się tez płytą nagrobną generała Pike'a, który padł pod jej ciężarem wiodąc

[92] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Secretary of the Navy Jones (24 IV 1813), [w:] *Tamże*, s. 448.
[93] Letter from Commodre Isaac Chuancey to Secretary of the Navy *Jones* (27 IV 1813), [w:] *Tamże*, s. 449.

amerykańską kolumnę do szturmu.[94] Mimo niewątpliwych przymiotów, które szeroko opisał w swoim liście komodor Chauncey, generał nie był niezastąpiony. Na czele amerykańskich wojsk stanął pułkownik Pierce, który dokończył dzieła swego poprzednika sprawiając, że nad murami fortów załopotała amerykańska flaga. Chwała, jednak, zdobywcy miasta przypadła generałowi Dearbornowi, który gdy dowiedział się o śmierci generała Pike'a, zszedł na ląd i osobiście powiódł swych żołnierzy do walki. Brytyjczycy zdążyli jeszcze wysadzić skład sprzętu wojskowego i okrętowego w porcie, nie zdołali jednak podłożyć ognia pod zacumowany w porcie *Duke of Gloucester*, który dostał się w ręce Amerykanów. Komodor nie chciał zbyt długo pozostawać w zdobytym mieście, gdyż zgodnie z planem atak na York miał stanowić jedynie zasłonę dymną dla realnego celu wyprawy, czyli ataku na Kingston. By jednak dać żołnierzom i marynarzom czas na odpoczynek i załadowanie zdobytego na wrogu sprzętu, zdecydował, że eskadra wypłynie ponownie dopiero następnego dnia. Komodor bolał nad utartą wspaniałego oficera jakim był w jego ocenie generał Pike, a także nad przedwczesną śmiercią dwóch dobrze zapowiadających się młodych oficerów w osobach midshipmanów Thompsona i Hotfielda.[95] Ogólnie biorąc pod uwagę wymiar zwycięstwa straty Amerykanów można było uznać za niewielkie. Komodor mimo pierwotnych trudności z wyjściem z portu, po udanym ataku na York z optymizmem patrzył w przyszłość, spodziewając się, że dalszą część planu kampanii wiosennej przebiegnie zgodnie z założeniami. Dowódca U.S. Navy w rejonie wielkich jezior mógł uwzględnić i spróbować zapobiec wielu czynnikom, które mogły mieć wpływ na przebieg kampanii, nie mógł jednak wpłynąć na pogodę, a ta niestety okazała się niesprzyjająca dla Amerykanów. 1 maja wojska generała Dearborna zostały ponownie zaokrętowane, a cały sprzęt zdobyty na Brytyjczykach[96], znajdował się w ładowaniach. Mimo niewielkiej zwłoki w stosunku do pierwotnego założenia, komodor nadal był dobrej myśli. Niestety następnego dnia wiatr najpierw zmienił kierunek i powiał ze wschodu, następnie zaś zaczął przybierać na sile stając się niemal huraganem. Rzucono

[94] Letter form Commodore Isaac Chauncey to Secretary of the Navy Jones (28 IV 1813), [w:] *Official Letters of The Military and Naval Officers of The United States During The War with Great Britain in the Years 1812, 13, 14 and 15*, ed. Brannon J., Washington 1823 (reprint 1971), s. 146 – 147.
[95] Letter form Commodore Isaac Chauncey to Secretary of the Navy jones (28 IV 1813), [w:] *Tamże*, s. 147.
[96] Wszystko to czego nie udało sie zabrać, zgodnie z tradycją zostało spalone. Ogółem Amerykanom udało się zdobyć 28 dział kalibru od 6 do 32 funtów, a także sporo ilości osprzętu okrętowego i sprzętu wojskowego. W ręce Ameryukanów poza Duke of Glucester, dostał się także niewielki szkuner budowany przez mieszkańcow Yorku, który w rmach akcji odwetowej został splony przez żołnierzy generała Dearborna, za zgodą komodora Chauncey'a. Jednostka była zbyt mała by mogła zostac wykorzystana przez Amerykanów: za: Letter from Commodore Isaac Chauncey to Secretary of the Navy Jones (7 V 1813), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary* …, t. II, s. 453.

dodatkowe kotwice, lecz wobec siły wiatru nie stanowiło to gwaranta bezpieczeństwa dla amerykańskich okrętów. Huraganowy wiatr, któremu towarzyszyły strugi lodowatego deszczu, nie uspokajał się lecz przybierał na sile. Komodor Chauncey doskonale zdawał sobie sprawę, że każdy dzień zwłoki, pozbawia Amerykanów elementu zaskoczenia, a Brytyjczykom daje czas na przygotowanie się na ewentualny atak.[97] Nadeszła połowa maja. Komodor Chauncey zdecydował się na powrót do Sacketts Harbour, obawiając się, że mógłby zostać uwięziony w Yorku przez wrogą eskadrę przysłaną w celu odzyskania miasta i fortów. Czyniąc przygotowania do wyprawy na Niagara, komodor zdecydował się wysłać *Lady of the Lake* jako flagę pokoju do Kingston. Oficjalnie okręt miał dostarczyć do ojczystego portu pojmanego w czasie ataku na York i zwolnionego na słowo honoru porucznika M.L. Greena. Znacznie ważniejszy był jednak powód nieoficjalny. Udający się do serca wrogiego obozu Amerykanie mieli szansę naocznie przekonać się jakimi siłami dysponował przeciwnik oraz spróbować zorientować się jakie mógł mieć zamiary. Powróciwszy z Kingston, posłany tan oficer niewskazywany w liście z nazwiska, miał zaraportować, że okręty *Royal George*, *Earl Moira*, *Prince Regent* oraz *Simcoe* były gotowe do wypłynięcia, a jeden z budowanych okrętów był bliski ukończenia, choć konieczne było dokończenie prac przy stawianiu masztów i rozmieszczenie takielunku. Z innego źródła w postaci gazety z Montrealu datowanej na 1 maja, komodor dowiedział się, że w owym czasie w drodze do Kingston było 8 oficerów Royal Navy przybyłych w Londynu. Wobec zgromadzonych wieści, Chauncey rozkazał porucznikowi Chauncey[98] zabrać okręty *Fair America* i *Pert*, zaokrętować jak najwięcej żołnierzy, desantować ich w okolicy Niagara i powrócić tak szybko jak było to możliwe. Pozostałe okręty z resztą żołnierzy na pokładzie miało wyruszyć do Niagara następnego dnia (16 maja). Sam komodor zamierzał pozostać w Saketts Harbour z 300 ludźmi z artylerii dowodzonymi przez pułkownika Macombsa w oczekiwaniu na posiłki, który miały wkrótce dotrzeć do przystani, następnie wraz nimi, zamierzał również ruszyć do Niagara.[99]

Szczęście znowu uśmiechnęło się do Amerykanów i 27 maja komodor Chauncey mógł wysłać kolejny pełen dobrych wieści list, w którym zawiadamiał swego zwierzchnika

[97] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Secretary of the Navy Jones (7 V 1813), [w:] *Tamże*, s. 452 – 453.
[98] Porucznik Chauncey był synem komodora.
[99] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Secretary of the Navy Jones (15 V 1813), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary* …, t. II, s. 462.

o zajęciu Fort George, oraz pozostałych umocnień.[100] Następnego dnia, komodor znalazł czas, aby opisać przebieg zwycięskich walk w liście do swego zwierzchnika. 22 maja komodor z regimentem pułkownika Macomba na pokładzie swego *USS Madison* opuścił Sacketts Harbour, jednak z powodu lekkości wiatru dotarł na miejsce dopiero 25 maja. Komodor niezwłocznie po przybyciu odbył naradę z generałem Dearborn, w wyniku, której ustalono, że atak zostanie przeprowadzony niezwłocznie, gdy pogoda pozwoli okrętom podjeść do brzegu na tyle blisko, by możliwy był desant żołnierzy. Żołnierzy zaokrętowano w nocy 26 maja, zaś następnego dnia o 3.00 nad ranem rozpoczął się desant. Okręty *Julia* pod dowództwem Midshipmana Tranta i *Growler* midshipmana Mixa, zostały posłane w dół rzeki w celu zneutralizowania artylerii zlokalizowanej u jej ujścia. Na północ od tej pozycji skierowany został Midshipman Sevens na Ontario, by wesprzeć dwa powyżej wskazane okręty. Porucznik Brown na *Governor Tompkins* otrzymał rozkaz zajęcia pozycji w pobliżu Two Mile Creek w celu ostrzelania zlokalizowanej tam brytyjskiej baterii. Na południowy – wschód od jego pozycji miał zakotwiczyć porucznik Pettigrew na *Conquest*, takie rozmieszczenie tych dwóch jednostek miało pozwolić na wzięcie wrogiej baterii w krzyżowy ogień. Porucznik MacPherson na *Hamilton,* por. Smith na *Asp* oraz Midshipman Osgood na *Scourage Meli* podjeść możliwie blisko brzegu, rzucić kotwicę i osłaniać desant żołnierzy. Kiedy baterie zostały uciszone przez ostrzał z amerykańskich okrętów, żołnierze podzieleni na 3 brygady dowodzone przez pułkownika Scotta desantowali się w pobliżu fortu. Kiedy siły brytyjskie zgromadziły się na wysokim brzegu, załogi okrętów otworzyły ogień z kartaczy i kul łańcuchowych, zmuszając wroga do cofnięcia z brzegu, gdzie zostali zaatakowani przez desantowanych uprzednio żołnierzy pułkownika Scotta. Gdyby Brytyjczycy zyskali przewagę na lad miał zejść oddział pułkownika Macomba, wspierany przez Marines kapitana Smitha i 400 marynarzy z flotylli. Okazało się jednak, że posyłanie posiłków nie było konieczne. Około godziny 11.00 zaczęła pogarszać się pogada. Komodor Chauncey rozkazał swoim okrętom przemieścić się rzeką w kierunku Fort George i tam rzucić kotwicę. Około godziny 12.00 wojska brytyjskie zaczęły wycofywać się w kierunku Queenstown, a miasto i fort przeszły w ręce Amerykanów. Straty, których doznała amerykańska flota w opisanym powyżej

[100] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Secretary of the Navy Jones (27 V 1813), [w:] *Tamże*, s. 463.

starciu można określić, jako błahe. Zginał 1 człowiek a 2 zostało rannych, okręty nie doznały zaś niemal żadnych uszkodzeń.[101]

Brytyjski raport z przebiegu starcia sporządzony przez Generała brygadiera Johna Vincenta, wzbogacił amerykańską relację o nowe szczegóły. Zgodnie z ta wersją przebiegu zdarzeń związanych z atakiem Fort George, Amerykanie mieli podjąć pierwszą próbę ataku już około 3.00 nad ranem 27 maja, jednakże wycofali się po wymianie kilku strzałów. Obrońcy uznali wiec zdarzenie za kolejny atak pozorowany. Pomiędzy godziną 3.00 a 4.00 nad ranem brzegi rzeki Niagara spowiła mgła i ludzie generała Vincenta długo nie byli w stanie zorientować się w sytuacji. Flotyllę zauważono ponownie, gdy znalazła się w odległości 2 mil od zlokalizowanej u ujścia rzeki Latarni. Wartownicy oszacowali jej liczebność na 15 okrętów, ze względu jednak na mgłę nie byli w stanie potwierdzić tej liczby. Krótko po wykryciu wrogie okręty rozpoczęły ostrzał baterii, a druga grupa jednostek podeszła do brzegu w okolicy Two Mile Creek, gdzie oddział żołnierzy i indiańskich sojuszników stawiał opór tak długo jak było to możliwe następnie zaś został zmuszony do wycofania. Wraz z nastaniem świtu generał zrozumiał, że amerykańskie działania nie były kolejny atakiem pozorowanym i że ich zamiarem było zajecie Fort George. Vincent zebrał więc swoje siły dotychczas rozproszone po linii brzegowej od Two Mile Creek do ujścia rzeki i ustawił je pomiędzy atakującymi a Town of Fort George. Glengary Light Infantry, Royal Newfunland Regiment oraz Milicja zostały ustawione w szyku liniowym i oczekiwały nadejścia Amerykanów. W tym czasie atakujący przejęli panowanie nad plażą i w sile 3 do 4 tys. ludzi i kilku dział ruszyły na oddziały generała. Amerykanie nie uderzyli frontalnie, ale przekradali się w kierunku wroga przez las, w którym liczne krzaki maskowały ich pozycję. Po stronie brytyjskiej padli liczni zabici i ranni.[102] Amerykańskie kule bardzo demokratycznie w równym stopniu raniły oficerów, co szeregowych żołnierzy. Jak szacował Vincent atakowały go wojska, których liczebność dziesięciokrotnie przewyższała jego własną i w oparciu o to założenie nakazał swoim ludziom wycofać się na pozycję, która jak miał nadzieję znajdowała się poza zasięgiem ciężkich dział wroga, a dodatkowo zapewniała otwartą drogę dalszego odwrotu, gdyby zaszła taka potrzeba. Na nowej pozycji generał otrzymał nowe informacje na temat liczebności amerykańskich sił, które miały liczyć nawet 5 tysięcy ludzi. Uświadamiając

[101] Letter from Commodore Isaac Chaucey to Secretary of the Navy Jones (28 V 1813), [w:] *Tamże*, s. 463 – 464.
[102] Letter from Brigadier general John Vincent (BA) to Governor General Sir George Prevost (28 V 1813), [w:] *Tamże*, s. 464.

sobie, że dalszy opór będzie pozbawionym sensu marnotrawieniem życia ludzkiego, generał posłał do Fort George posłańca nakazując załodze ewakuację. Jego żołnierze mieli osłaniać odwrót, a następnie podążyć za kolegami z załogi Fortu. Brytyjczycy cofali się drogą na Queenstown, by potem ruszyć w kierunku czoła jeziora i tam stworzyć umocnioną pozycję. Po drodze do Armii Vincenta dołączyły nowe sił, głównie lekkiej piechoty oraz jednego batalionu 8 Królewskiego Regimentu oraz marynarzy i Marines kapitana Barclay'a z Royal Navy. W miarę oddalania się od miejsca starcia rozmiar sił amerykańskich urósł do 10 tysięcy ludzi, z których 3 tysiące, głównie piechoty z niewielkim oddziałem kawalerii miało ruszyć na Queenstown.[103]

O panowanie na Jeziorze Ontario

W czasie, gdy komodor Chauncey ze swoją eskadrą zdobywał Fort George, porucznik Chauncey z *Fair America* i towarzyszący mu *Pert* miały obserwować ruchy wroga w Kingston[104]. Dowódca amerykańskiej flotylli obawiał się zaskoczenia przez Brytyjczyków, stąd też w razie spostrzeżenia jakiegokolwiek ruchu ze strony wrogiej eskadry porucznik Chauncey miał ruszyć ku Fort George i zaalarmować amerykańskie siły inwazyjne. Dowódca *Fair America* miał obserwować wroga, ale zachowując najwyższe środki ostrożności, nie narażając przy tym załogi ani okrętów. Nie wolno mu było wypływać za Real Duck, ani oddalać się od Sacketts Harbour na odległość, która mogłaby umożliwić wrogowi odcięcie go od przystani. W razie dostrzeżenia wrogiej eskadry, por. Chauncey miał pchnąć posłańca do komodora, sam zaś wycofać się do przystani, a gdyby to nie zniechęciło wroga, miał obsadzić blokhauzy i bronić się tak długo jak byłoby to możliwe.[105]

Mimo trudności, które napotkał komodor Sir James Lucas Yeo przybywszy do Kingston w pierwszej połowie maja 1813 roku, przed końcem tego miesiąca zdołał doprowadzić eskadrę to stanu pozwalającego na podjęcie wyprawy do Sacketts Harbour. Zajecie przez Amerykanów Yorku oraz Fort George bez wątpienia było traktowane przez brytyjskiego dowódcę, jako plama na honorze, którą należało niezwłocznie zmazać, a najlepiej do tego celu nadawała się amerykańska krew. Korzystając z nieobecności w Sacketts Harbour amerykańskiej eskadry, Sir James Yeo, zebrał swoją flotylle i ruszył w

[103] Letter from Brigadier general John Vincent (BA) to Governor General Sir George Prevost (28 V 1813), [w:] *Tamże*, s. 465 – 466.
[104] Materiał ilustracyjny do podrozdziału, zob. rysunek 15 i mapa 5 Aneks.
[105] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Lieutenant Wolcott Chauncey (20 V 1813), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary* …, t. II, s. 467.

dół Jeziora Ontario. Flota stała zakotwiczona 6 mil od Kingston oczekując aż żołnierze zaokrętują się na kanonierach, co nastąpiło dopiero w godzinach wieczornych. Wraz z nadejściem lekkiej bryzy, o świcie następnego dnia (27 V) flotylla ruszyła. Kiedy brytyjska eskadra znalazła się z odległości około 10 mil od Sacketts Harbor, amerykańska załoga zauważyła ją i wystrzeliła z dział sygnałowych wzywając milicję. Około godziny 14.00 wiatr niemal ucichł, a komandor w swym gigu ruszył na rekonesans na brzeg, jednak nim podszedł otworzono do niego ogień, zmuszając go do odwrotu osłanianego przez dwie kanonierki. Komandor rozstawił łodzie w szyku liniowym w odległości strzału z działa od brzegu, jednak atak ostatecznie został wstrzymany do ranka następnego dnia. Decyzję taką podjął Gubernator Generalny Sir George Prevost obecny w czasie wyprawy na pokładzie flagowego okrętu. James Yeo był przeciwny takiej decyzji, jednakże musiał się podporządkować. Zwłoka, w ocenie świadka tamtych wydarzeń odbiła się negatywnie na morale żołnierzy i marynarzy brytyjskich, którzy tkwiąc bezczynnie na swoich jednostkach mogli obserwować, jak przez noc amerykańskie okręty wchodzą do przystani, dostarczając nowych żołnierzy i marynarzy. Poczucie beznadziejności sytuacji u oczekujących, pogłębiło nadejście wiadomości, że w chwili pojawienia się brytyjskiej eskadry w polu widzenia Sacketts Harbour, była ona broniona przez jedynie 300 ludzi. Brytyjskim łodziom udało się, co prawda pojmać 150 Amerykanów zdarzających do przystani, jednak była to zaledwie przysłowiowa kropla w morzu. W końcu długo po świcie, został wydany rozkaz do ataku, jednak posłano do walki jedynie żołnierzy, którzy szli do boju z poczuciem beznadziejności, zdając sobie sprawę, że mogli albo zginąć albo wypowiedzieć posłuszeństwo dowództwu. Tymczasem naprzeciw atakującym wyszli Amerykanie, których ruchy ze względu na dużą lesistość terenu były niewidoczne dla wroga, sami zaś mogli obserwować niemal każdy ruch Brytyjczyków. Schodzących na brzeg żołnierzy powitały kule z muszkietów, pociski z dział oraz kule z pistoletów. Kiedy łodzie podpływały do brzegu nie padł ani jeden strzał, Brytyjczycy uwierzyli więc, że Milicja zdezerterowała i Amerykanie pozwolą im zejść na brzeg. Kiedy jednak znaleźli się w odległości strzału z muszkietu rozpoczął się ostrzał. Początkowo zapanował zamęt, jednak ludzie komandora Yeo szybko otrząsnęli się z pierwszego szoku i sami otworzyli ogień z dział i broni palnej. Około godziny 6.30 Amerykanie cofnęli się ku miastu, a Brytyjczycy sformowali szyk na brzegu i ruszyli za nimi. O 7.30 kiedy pierwsze oddziały brytyjskie zostały zdziesiątkowane przez ostrzał z blokhauzów, odtrąbiono odwrót do miejsca desantowania. Zapanował chaos, nad stocznią w Sacketts unosił się dym, wielu żołnierzy i marynarzy sądziło, że brytyjskim jednostkom udało się ją zdobyć. Tkwiąc w tym mylnym

przekonaniu wielu zginęło lub dostało się do niewoli. W czasie nieskładnego ponownego okrętowania padali kolejni zabici i ranni. Do niewoli dostał się również porucznik David Wingfield, autor przytoczonej powyżej relacji, a Brytyjczycy w sumie stracili 400 ludzi zabitych lub rannych. Ci, którzy mieli szczęście dostać się do niewoli, dowiedzieli się, że gdyby atak nastąpił w chwili przybycia eskadry, Amerykanie nie mieli nawet tylu ludzi by zniszczyć zabudowania w porcie i magazyny, „ratując", je w ten sposób przed dostaniem się w ręce wroga.[106]

Jak wyglądał przebieg wydarzeń w oczach drugiej strony, można się przekonać dokonując lektury listu generała brygadiera Jacoba Browna, który 25 maja 1813 roku, otrzymał od generała Dearborna rozkaz objęcia dowodzenia nad siłami lądowymi w Sacketts Harbour. Na miejsce dotarł 28ego, słysząc wystrzały z dział sygnałowych, wzywające okoliczne oddziały do stawienia się w przystani, generał zdecydował się wysłać ekspresy do każdego z okolicznych posterunków w celu pozyskania ludzi. Brown nie wierzył w powodzenie akcji, widząc liczne łodzie brytyjskie, spodziewał się niezwłocznego desantu. Artylerzyści i marynarze porucznika Chauncey'a czynili wszystko, co w ich mocy, żeby odeprzeć atak, ale było ich zbyt niewielu. Generał zebrał swoje nieliczne oddziały i ruszył ku Horse Island, którą uważał za jedyne miejsce, w którym wróg mógłby się desantować. Obrana pozycja pozwalała także Brownowi na swobodny odwrót do Fort Tompkins w przypadku, gdyby wrogowi udało się złamać jego szyki, a posiłki z głębi terytorium nie nadeszłyby. W Fort Tompkins mógłby bronić się wraz z ludźmi porucznika Chauncey'a lub jeżeli dalszy opór byłby niemożliwy zniszczyć magazyny i zasoby Marynarki Wojennej, żeby nie dostały się w ręce wroga. Po wysadzeniu dział i sprzętu, pozostali przy życiu ludzie mogliby cofnąć się do Volunteer.[107] Jak widać, generał nie przejawiał nadmiernego optymizmu w zakresie wyniku starcia. Nastał wieczór 28 maja, a atak nie następował. Generał spodziewał się podstępu, nagłego nocnego ataku, rozstawił więc swoich ludzi na pozycjach i oczekiwał. Obudziła się w nim nadzieja, że posiłki z Oswego jednak mogły dotrzeć na czas. Do świtu 29 maja na pozycję zdążyły dotrzeć oddziały trzeciego Regimentu Milicji, z częścią ochotników z Albany, co dawało w sumie 500 dodatkowych ludzi. W ciągu zaledwie 10 minut, około 30 wrogich płaskodennych łodzi podeszło do brzegu i rozpoczęło desant. Generał rozkazał

[106] Memoir of Lieutenant David Wingfield, [w:] *Tamże*, s. 470 – 473.
[107] Letter from Brigadier General Jacob Brown to Secretary of War Armstrong (1 VI 1813), [w:] *Tamże*, s. 473.

pułkownikowi Backusowi ruszyć w awangardzie, a pułkownikowi Millsesowi dołączyć do głównych sił amerykańskich. Brytyjczycy się zbliżali, a generał nakazał czekać. Dopiero, gdy znaleźli się w odległości strzału z działa od brzegu, nakazał otworzyć ogień z 6 funtowych dział ochotników z Albany. Wróg zakończył desant i teraz otwartą kolumną, pod osłoną dział flotylli. Generał nadal nie rzucał jednak do walki wszystkich swoich sił, a wszystkie działa, za wyjątkiem wspomnianych 6.funtówek milczały. Wróg również nie strzelał, a wkrótce nadchodzący żołnierze zaczęli nakładać bagnety na broń. W końcu jeden z bardziej nerwowych żołnierzy nie wytrzymał i wystrzelił, nim padł rozkaz generała Brown. Brytyjczycy byli już jednak bardzo blisko i ostatecznie amerykański dowódca był zadowolony z takiego obrotu sytuacji. Rozgorzała bitwa, Amerykanie szybko zaczęli zdobywać przewagę, generał nakazał kapitanowi McNitt uderzyć na tyły prawej flanki wroga. W tym decydującym momencie generał dostrzegł dym unoszący się nad stocznią Marynarki Wojennej. Generał rozkazał wiec ruszyć w kierunku stoczni, po drodze dowiadując się, że w okolicy koszarów Marines trwała zażarta wymiana ognia, a dowodzący obroną tego odcinka Porucznik Ketchum raportował, ze nie wie jak długo uda mu się utrzymać. Generał rozkazał uczynić mu wszystko, co w jego mocy sam zaś ruszył dalej. Od majora Browna, dowiedział się, że amerykańskie okręty w przystani były bezpieczne, a ogień w stoczni był efektem nadgorliwości ludzi pozostawionych tam przez porucznika Chauncey'a, który przedwcześnie zdecydowali się spalić magazyny. Generał zapewnił ze swej strony majora, że na prawej flance Amerykanie zwyciężyli i nakazał bronić lewej flanki, wpierając wysiłki porucznika Chauncey'a. Następnie generał posłał oddział lekkich dragonów pod dowództwem majora Lucketa, by spróbowali sformować linię miedzy cofającymi się wrogimi żołnierzami, a ich okrętami, blokując im tym samym odwrót. Wkrótce potem szala zwycięstwa przechyliła się całkowicie na stronę Amerykanów, a Brytyjczycy zaczęli chaotyczny odwrót i nie powrócili już tamtego dnia.[108] Generał nie wspominał, jakie stary powiesili Amerykanie donosił natomiast, że udało się pojmać licznych brytyjskich oficerów i ludzi, mimo iż siły inwazyjne w chwili ataku liczyła, aż tysiąc uzbrojonych i wyszkolonych ludzi.[109]

Do komodora Chauncey'a informacja na temat zbliżania się Brytyjczyków do Sacketts Harbour dotarła 30 czerwca. Dowódca nie wiedział, co wydarzyło się w przystani,

[108] Letter from Brigadier General Jacob Brown to Secretary of War Armstrong (1 VI 1813), [w:] *Tamże*, s. 474 - 477.
[109] Letter from Brigadier General Jacob Brown to Secretary of War Armstrong (1 VI 1813), [w:] *Tamże*, s. 477.

zdecydował się jednak niezwłocznie opuścić pogranicze Niagara i powrócić do Sacketts. Niestety jakiś czas wcześniej podzielił swoje siły posyłając ludzi pod wodzą kapitana Perry'ego do Lewiston. Brakowało mu też prochu i amunicji, po które zmuszony był posłać do Black Rock. Wyruszył jednak rankiem 31 maja, obierając kurs na York, w którym upatrywał potencjalnego celu (pierwotnego bądź kolejnego) brytyjskiej eskadry, o której obecności dowiedział się poprzedniego dnia. Nie zastawszy Brytyjczyków w Yorku, komodor rozkazał wyruszenie w kierunku Kingston, gdzie amerykańskie siły dotarły około 13.00 następnego dnia (1 czerwca). Tam również komodor nie znalazł wroga, dowiedział się jednak o ataku na Sacketts Harbour z 29 maja. Liczby, które zasłyszał zatrwożyły Chauncey'a. Ponad 1200 ludzi, w tym 500 świeżo przybyłych z komandorem Yeo miało desantować się w okolicy Sacketts Harbour i zaatakować Fort Tompkins, jednak w związku z silnym oporem, który przyniósł mu duże straty, zmuszony został do odwrotu przez liczący niecałe 600 ludzi oddziały amerykańskie. Mimo dumy z odniesionego zwycięstwa, komodora smuciła jednak kwestia przedwczesnego podłożenia ognia pod zabudowania w stoczni. Chociaż budynki same w sobie nie przedstawiły wielkiej wartości, to złożono w nich część sprzętu przeznaczonego dla nowobudowanego okrętu oraz zdobytego na Brytyjczykach w czasie ataku na York. Choć dla Chauncey'a pierwszorzędne znacznie miało odbudowanie utraconych zapasów, co oznaczało sprowadzenie części artykułów z Nowego Jorku, nie zamierzał on odstępować od dogłębnego wyjaśnienia sprawy i ukarania winnych.[110] Pożar zabudowań stanowiących de facto Koszary Marines, eskadrę pozbawił sprzętu, ale szeregowi żołnierze Korpusu Marynarki utracili niemal wszystkie swoje rzeczy. Ich dowódca kapitan Richard Smith, stanął wobec poważnego problemu, jego ludzie zmuszeni nocować w tymczasowych kwaterach lub pod gołym niebem, nie mieli ani koców, ani ciepłej odzieży. Kapitan stracił także całą dokumentację oddziału, co mogło zachęcać do bezkarnych dezercji, trudno bowiem byłoby odtworzyć informacje personalne potencjalnego uciekiniera. W dodatku w ciągu kilku dni flotylla miała wypłynąć do Kingston, a duża część ludzi kapitana Smitha nie miała nawet butów.[111]

Komodor Chauncey od czasu brytyjskiego ataku utrzymywał stale 1 okręt krążący miedzy Ducks a Kingston, którego zdaniem było obserwowanie ruchów wroga i

[110] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Secretary of the Navy Jones (2 VI 1813), [w:] *Tamże*, s. 477 – 478.
[111] Letter from Captain Richard Smith to Lieutenant Colonel Commandant Franklin Wharton U.S.M.C. (11 VI 1813), [w:] *Tamże*, s. 479.

raportowanie nawet pozornie błahych zdarzeń. Do Sacketts Harbour docierali również dezerterzy czy też rzekomi dezerterzy z floty brytyjskiej, przynoszący wieści determinacji oficerów Jego Królewskiej Mości do ostatecznej rozprawy z Amerykanami w Górnej Kanadzie (Upper Canada).[112] Komodor Chauncey, podobnie jak inni amerykańscy dowódcy raczej ostrożnie podchodził do informacji pozyskiwanych od dezerterów. Wysyłanie ludzi, którzy rzekomo opuścili bezprawnie szeregi swej formacji, było tanim i prostym sposobem dezinformacji wroga. Faktem pozostawało jednak, że z powodów, o których wielokrotnie była mowa w niniejszej rozprawie, zdecydowanie częściej dezerterowali Brytyjczycy, oznaczało to jednak tylko, że dowódcy Jego Królewskiej Mości mieli ułatwione zadanie, jeżeli chcieli posłużyć się fortelem tego typu. Komodor stanął wobec dylematu. Wiedział, że gdyby udało mu się przeprowadzić planowany od początku roku atak na Kingston, to w zestawieniu z jego uprzednimi sukcesami, zapewniłby sobie nieśmiertelną sławę. Z drugiej jednak strony, gdyby zawiódł, otworzyłby Brytyjczykom drogą do przejęcia kontroli nad Jeziorem Ontario, a w szerszej perspektywie, także Erie i Champlain. Z charakterystyczną dla siebie ostrożnością, zdecydował się pozostać w Sacketts Harbour, przynajmniej do czasu, gdy budowany tam okręt zostałby ukończony i obserwować sytuację na jeziorze, czekając na rozwój wypadków.[113] By wesprzeć komodora Sekretarz Jones skierował do Sacketts załogę brygu *Vixen*, a także nierozdysponowaną uprzednio część załogi brygu *Alert*, w szerszej perspektywie zaś niemal nowo zwerbowaną załogę *USS Siren*. Posiłki miały posłużyć przede wszystkim dla zapewnienia obsady budowanemu na Jeziorze Ontario okrętowi, któremu nadano nazwę *General Pike*. Sekretarz Jones podobnie, jak komodor spodziewał się, że lato 1813 roku mogło okazać się czasem decydującym dla obecności Amerykanów w Górnej Kanadzie, stąd też czynił wszystko by jego podwładny był przygotowany na mające nadejść wydarzenia.[114]

14 czerwca Brytyjczycy przysłali do Sacketts flagę pokoju, z 6 rannymi jeńcami na pokładzie. Wnioskując z liczby ludzi mających podlegać wymianie, komodor Chauncey był przekonany, że prawdziwym celem rzekomego aktu miłosierdzia było wybadanie stanu liczebnego flotylli w amerykańskiej przystani i sprawdzenie, czy nie wypłynęła. Nie czekając na wyniki brytyjskiej „inspekcji", Chauncey zdecydował się posłać *Lady of the*

[112] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Secretary of the Navy Jones (11 VI 1813), [w:] *Tamże*, s. 493.
[113] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Secretary of the Navy Jones (11 VI 1813), [w:] *Tamże*, s. 493 – 494.
[114] Letter from Secretary of the Navy Jones to Commodore Isaac Chauncey (17 VI 1813), [w:] *Tamże*, s. 494.

Lake w okolice Presque Isle by stamtąd jego załoga mogła obserwować ruchy Brytyjczyków, unikając za wszelką cenę odcięcia przez przeważające siły wroga. 16 czerwca załoga *Lady of the Lake* zajęła szkuner *Lady Murray* płynący z Kingston do Yorku, na którego pokładzie znaleziono oficerów i żołnierzy z 41. i 101. Regimentu. Ładunek szkunera złożony z amunicji, prochu i zaopatrzenia, okazał się równie cenną zdobyczą, podobnie jak przekazana przez jeńców informacja o zwodowaniu *Lady Melville,* nowego 20.działowego brygu, w Kingston.[115]

Gdy komodor Chauncey spodziewał się ataku na Sacketts Harbour, brytyjska eskadra złożona z *Wolf, Royal George, Earl Moira, Prince Regent, Simcoe,* kanonierki i pryzowego szkunera podeszła pod Oswego. Tamtejszy najstarszy stopniem oficer, porucznik Melanchton Woolsey raportował, że 19 czerwca około godziny 11.00 rano dostrzeżono Brytyjczyków zbliżających się od zachodu. Kiedy jednak wróg spróbował się zbliżyć został gorąco przyjęty przez nadbrzeżną baterię oraz zacumowany przy brzegu *Growler*[116]. Odparci Brytyjczycy oddalili się od brzegu i w oddalonym o kilka mil punkcie rozpoczęli desant swoich żołnierzy. Porucznik Woolsey obawiał się, że wobec liczebności wroga nie uda mu się powstrzymać kolejnego ataku, stąd też zdecydował się wysłać cały sprzęt złożony w Oswego pod obstawą przesłać do Sacketts, szczególnie, że wśród wzmiankowanego sprzętu znajdował się również, ten, który miał zostać zamontowany na *General Pike*.[117] Komodor Chauncey nie dysponował okrętami, które mógłby wydzielić by wesprzeć Woolsey'a, udało mu się jednak skłonić pułkownika Macomba by posłał do Oswego 100 ludzi z Armii i Milicji, gdyby zaś te siły okazały się zbyt szczupłe by powstrzymać brytyjski atak, dowódca z Oswego miał raczej spalić *Growler* i sprzęt, niż pozwolić by dostał się w ręce wroga.[118] Sytuację porucznika Woolsey'a pogorszyło opuszczenie Oswego przez większość oddziałów Milicji, które nie zważając na obecność wroga w bezpośredniej okolicy przystani, rozpierzchły się, a większość żołnierzy tej formacji, po prostu powróciła do domów. W Oswego pozostał, więc poza załogami jednostek nawodnych, jedynie szczupły oddział żołnierzy regularnych w liczbie 200 czy 300 ludzi. Szczęśliwie jednak porucznikowi udało się pozyskać statek *Gold Hunter,* na

[115] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Secretary of the Navy Jones (18 VI 1813), [w:] *Tamże,* s. 495.
[116] Opowiesc o zjeciu Grolwer przytotoczona powyżej w tekscie głównym, lub też doszło do omyłki w nazewnicwie okrętów, czego z braku źródeł mogących dać jednoznaczna odpowiedź nie sposób stwierdzić.
[117] Letter from Lieutenant Melanchton T. Woolsey to Commodore Isaac Chauncey (19 VI 1813), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary…,* t. 2, s. 495 – 496.
[118] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Lieutenant Melanchton T. Woolsey (20 VI 1813), [w:] *Tamże,* s. 496.

który załadował większą część sprzętu dla *General Pike* i posłać go do Sacketts Harbour.[119]

Sytuacja w Oswego i brytyjski atak na Sacketts Harbour, jak się wydaje zachwiały pewnością siebie komodora Chauncey'a. Jeszcze nie tak dawno zdecydowany na ostateczne rozstrzygnięciem, walną bitwę z Brytyjczykami, w końcu czerwca komodor zmienił sposób postępowania. Oceniał swoje siły, jako niedostateczne, zamierzał rozpocząć budowę kolejnego okrętu, który miał stanowić decydującą przewagę nad wrogiem. Chauncey podejrzewał, że Brytyjczycy mogli przyjąć podobną taktykę. Okopani na swoich pozycjach wzmacniać się, by wyruszyć dopiero, gdy poczuliby, że ich siły zapewniały im decydującą przewagę.[120] Wyprawa komandora Yeo, której elementem był atak na Oswego, zdawała się przeczyć tej teorii. W ciągu trzech tygodni, Brytyjczykom udało się zająć kilka amerykańskich statków przewożących zaopatrzenie dla Armii, a także dokonać kilku desantów niszcząc zapasy zgromadzone na brzegu. Komodor Yeo nie szukał walnej bitwy. Zamiast tego niszczył linie zaopatrzenia amerykańskiej Armii i zasiewał niepokój w sercach wrogów. Niewielkie brytyjskie eskadry szybko się przemieszczały i atakowały z zaskoczenia. Taki styl walki pozwalał powoli wykrwawiać wroga i doprowadzić do sytuacji, w której w chwili zadania mu ostatecznego ciosu byłby zbyt osłabiony by stawić opór.[121] Amerykanie mieli dwa wyjścia. Mogli pozornie wzmacniać swoje siły, realnie pozwalając się osłabiać, bądź wypłynąć i zmusić Brytyjczyków do ostatecznego rozstrzygnięcia. Decyzja należała do komodora Chauncey'a.

1 lipca około godziny 18.00 do Sacketts Harbour przybył dezerter z informacją, że Brytyjczycy desantowali się Chaumont, około 7 mil od przystani w liczbie 800 do nawet 1000 ludzi. Desant nastąpił w nocy z 30 czerwca na 1 lipca, a zamiarem komodora Yeo było ukrycie się w lasach i wraz z zapadnięciem kolejnej nocy zaatakowanie floty zgromadzonej w Sacketts. Komodor Chauncey ustawił wszystkich swoich ludzi na pozycjach i czekał przez cała noc, wróg jednak nie nadszedł. Następnego dnia o świcie zebrał flotyllę i ruszył w kierunku Chaumont zamierzając odciąć Brytyjczykom drogę powrotną do Kingston. Płynąc tam zbliżył się do punktu rzekomego desantu, ani on jednak

[119] Letetr from Lieutenant Melanchton T. Woolsey to Commodore Isaac CHuncey (21 VI 1813) [w:] *Tamże*,, s. 497.
[120] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Secretary of the navy Jones (24 VI 1813), [w:] *Tamże*, s. 497.
[121] Letter from Commodore Sir james Lucas Yeo to First Secretary of the Admiralty John W. Croker (29 VI 1813), [w:] *Tamże*, s. 498.

ani żaden z jego ludzi nie dostrzegł żadnych śladów wroga, zamiast tego przechwycono łódź z dwoma dezerterami, którzy potwierdzili wersję wydarzeń swego kolegi. Brytyjczycy rzeczywiści desantowali się poprzedniego dnia, jednak w miedzy czasie plany uległy zmianie i około godziny 20.00 dnia 1 lipca, komodor Yeo rozkazał swoim ludziom powrócić na łodzie i skierować się z powrotem ku Kingston. Decyzja brytyjskiego dowódcy miała być spowodowana informacją, że Amerykanie dowiedzieli się o planowanym przez niego ataku, stracił, więc mający rozstrzygające znacznie element zaskoczenia. Popołudniu 2 lipca patrol kanonierek schwytał kolejnych 3 dezerterów, którzy również potwierdzili informację o niedawnej obecności komodora Yeo w okolicy Chaumont i jego późniejszym powrocie do Kingston.[122] Komodor Chauncey, jeżeli uprzednio mógł zakładać, że Brytyjczycy podobnie jak on sam skryją się w bezpiecznej przystani i będą wzmacniać swoje siły, zmuszony został do weryfikacji swego osądu i oceny sytuacji. Brytyjski dowódca odstąpił od planowanego ataku 1 lipca, jednak każdego dnia mógł powrócić, a Amerykanie musieli pozostawać w ciągłej gotowości by zgotować mu naprawdę gorące przyjęcie. Jeżeli obrona Sacketts Harbour miała być skuteczna, konieczne było ścisłe skoordynowanie działań armii i floty. Współpraca między generałem Dearbornem, a komodorem Chauncey'em układała się dotychczas bardzo dobrze, a obaj oficerowie bardzo dobrze się rozumieli, co dobrze wróżyło na przyszłość. W liście z 12 lipca 1813 roku, komodor zawiadamiał generała, że okręt *General Pike* był bliski ukończenia i zakończono już montaż dział. Komodor znów zmienił taktykę i zdecydowany był wypłynąć i skłonić do tego samego Brytyjczyków. Takie rozwiązane dawało mu możliwość, przynajmniej w teorii, zaplanowania korzystnego dla swojej floty miejsca przyszłej bitwy. W związku z przywołanym planem walnej rozprawy z flotą komandora Yeo, Chauncey liczył na wyrozumiałość generała Dearborna w kwestii angażowani floty w transport żołnierzy. W ocenie Chauncey'a operacje lądowe mogły zaczekać, gdyż kwestia panowania nad Górną Kanadą powinna rozstrzygnąć się na jeziorach.[123] Dla komodora bardzo ważne było również zrozumienie charakteru swego adwersarza w osobie Sir Jamesa Lucasa Yeo. Podobnie jak Brytyjczycy w czasie starcia z *USS Chesapeake* wykorzystali znajomość charakteru jej dowódcy[124], tak Chauncey zamierzał wykorzystać

[122] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Secretary of the Navy Jones (3 VII 1813), [w:] *Tamże*, s. 499.
[123] Letetr form Commodore Isaac Chauncey to Major general Henry Dearborn (12 VII 1813), [w:] *Tamże*, s.500.
[124] Kapitan Broke dowodzący HMS Shannon wykorzystał ambicję i przekonanie o własnej niezwyciężoności, a także skłonność do ryzyka oraz nieustanne pragnienie wykazania się i przewyższenia innych oraz dowiedzenia własnej wartości – tak przynajmniej rys charakterologiczny Jamesa Lawrence'a postrzegany był

cechy Yeo przeciw niemu, do czego zachęcał go podzielający pogląd na osobowość Yeo, Sekretarz Marynarki Wojennej. Zdaniem komodora jego brytyjski odpowiednik był arogancki i miał skłonność do rozwiązań ryzykowanych. Potrafił planować jednak często działał impulsywnie, szczególnie gdy władzę nad nim przejmowała desperacka potrzeba wykazania się. W takich sytuacjach Yeo działał desperacko, stąd też wciągnięcie go w sytuację, w której pragnąłby rozpaczliwie się wykazać, gdyż wtedy najłatwiej byłoby sprowokować go do błędu. O skłonności do działań impulsywnych brytyjskiego dowódcy miał świadczyć plan ataku na Sacketts z początku lipca 1813 roku, kiedy to z zaledwie 1000 ludzi desantował się w pobliżu mobilnego wroga, który dysponował 4000 żołnierzy i był „na swoim terenie".[125] Można jednak przyjąć, że ocena dokonana przez komodora Chauncey'a była niepełna. Dużą część sił amerykańskich stanowiła Milicja, na której wartości bojowej, czy chociażby tym, że pozostałaby na placu boju, gdy rozpoczęłoby się starcie można było polegać w niewielkim stopniu. Chauncey nie wziął również pod uwagę, że komodor Yeo liczył na element zaskoczenia, gdy zaś jego zabrakło wycofał się. Gdyby rzeczywiści był pragnącym chwały za wszelką cenę desperatem nie wycofałby się spod bram wroga owej lipcowej nocy. Trudno również ustalić czy brytyjska eskadra naprawdę była obecna w okolicy Sacektts w początkach lipca. Nie udało mi się znaleźć wiarygodnego źródła brytyjskiego, z preferencją dla raportu samego komodora, potwierdzającego jego bytność w okolicy Sacketts. Amerykański dowódca oparł swój wywód na opowieści dezerterów z floty brytyjskiej, zawierzył im także w tym, choć byli zwykłymi marynarzami i żołnierzami, że znali szczegóły plany swego dowódcy w zadziwiająco wysokim stopniu. Bardziej prawdopodobne wydawałoby się założenie, że Yeo owej nocy przeprowadził rekonesans. Mając w pamięci zmarnowaną szansę, kiedy decyzja Gubernatora Prevosta uniemożliwiała mu atak w chwili, gdy miał realną szansę zająć Sacketts, mógł liczyć, że znów udałoby mu się zastać Amerykanów nieprzygotowanych do obrony, podjąć rodzaj rozpoznawania poprzez atak, wybierając pozycję, która ewentualnie pozwalała mu na szybki odwrót.

Brytyjski dowódca zasadniczo miał podobne plany, co komodor Chauncey. Jak wynikało z jego listu do Lordów Komisarzy Admiralicji z 16 czerwca 1813 roku, komodor Yeo również planował wywabić wroga z jego bezpiecznej przystani, pragnął uczynić to

przez jemu współczesnych, szczególnie zaś Brytyjczyków; zob. szerzej: I. W. Toll, *Six Frigates. The Epic History of the U.S. Navy*, New York – London 2008, s. 404 – 417.

[125] Letter from Secretary of the Navy Jones to Commodore Isaac Chauncey (VII 1813), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary* …, t. II, s. 500 – 501.

jednak, zanim okręt *General Pike* zostałby w pełni ukończony i mógłby wesprzeć amerykańską eskadrę, szczególnie, że budowany w Kingston bryg *Melville* miał być gotowy do służby w ciągu dwóch tygodni.[126] Plan komodora Yeo powiódł się przynajmniej w jednym aspekcie. Komodor Chauncey był zdecydowany wypłynąć z Sacketts Harbour nawet nim prace przy *General Pike* zostaną ukończone, zdecydowanie preferowałby jednak mieć ze sobą nowy okręt. Intensywna akcja werbunkowa prowadzona od końca maja w Bostonie oraz Nowym Jorku, jak również wspomniane już wysłanie na jeziora załóg okrętów *USS Alert* i *USS John Adams* stanowiły, choć nie spowodowały spektakularnego zwiększenia sił będących w dyspozycji komodora Chauncey'a, to pozwoliły przynajmniej uzupełnić najbardziej palące braki.[127]

W początkach lipca wyjaśniła się tajemnica nadzwyczajnej znajomości układu sił w Sacketts przez Brytyjczyków. Dużą część informacji uzyskiwali oni od niejakiego Samuela Stancy, zamieszkałego w okolicy St. Lawrence, który od kilku miesięcy regularnie dostarczał wrogowi informacji na temat liczebności sił i planów komodora Chauncey'a. Prawdopodobnie od Stancey'ego Brytyjczycy otrzymali informację, że komodor Chauncey opuścił Sacketts Harbour i pozostały tam jedynie niewielkie siły, która to wiadomość skłoniła siły z Kingston do przeprowadzenia ataku z 29 maja 1813 roku, który tylko dzięki szczęśliwemu zbiegowi okoliczności i nieuzasadnionym obawom Gubernatora Prevosta zakończył się klęską. Wina została udowodniona ponad wszelką wątpliwość, szczególnie, że Stancy przyznał się do przenoszenia informacji Brytyjczykom. Komodor Chauncey zdając sobie sprawę, że działalność Samuela Stancy mogła przyczynić się do zniszczenia General Pike nim jeszcze opuścił stocznię oraz do zajęcia Sacketts Harbour przez Brytyjczyków, zdecydował się na najwyższy wymiar kary. By odstraszyć potencjalnych naśladowców zdecydowany był powiesić zdrajcę, by to jednak uczynić potrzebował zgody Departamentu.[128]

20 lipca 1813 roku amerykańskim jednostkom kaperskim udało się zająć 1 kanonierkę i 15 batteaux ze sprzętem brytyjskim płynących w górę St. Lawerance, komodor Chauncey posłał niezwłocznie część swojej eskadry, której zadaniem miało być

[126] Letter from Commodore Sir James L. Yeo to First Secretary of the Admiralty John W. Croker (16 VII 1813), [w:] *Tamże*, s. 502 – 503.
[127] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Secretary of the Navy Jones (4 VI 1813), [w:] *Tamże*, s. 507.
[128] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Secretary of the Navy Jones (4 VII 1813), [w:] *Tamże*, s. 521.

zabezpieczenie sprowadzenia pryzów bezpiecznie do Sacketts.[129] 31 lipca komodor Chauncey wraz z eskadrą wyruszył w górę jeziora, początkowo zamierzał zawinąć w okolice Fort George i dopiero wtedy ruszyć dalej, jednak powziąwszy informację, że Brytyjczycy zgromadzili znaczące ilości zapasów i sprzętu w okolicy czoła jeziora, komodor zdecydował się ruszyć ku Ten Mile Creek wywabić brytyjską eskadrę i zmusić ją do wycofania się ku Forty Mile Creek.[130] 27 lipca amerykańska flotylla złożona z *General Pike*, *Madison* i *Oneida* stanęła na kotwicy na przedpiersiu Yorku, powodując swoim pojawieniem się eksodus mieszkańców z miasteczka. Kilka minut później ponownie wyładowane żołnierzami łodzie podeszły do brzegu, zmuszając nieliczny brytyjski garnizon do wywieszenia białej flagi. Kiedy komodor Chauncey osobiście zszedł na ląd przybyła do niego delacja mieszkańców, zawiadamiając, że miasto było bezbronne, większość członków milicji pojmanych w czasie ostatniego amerykańskiego ataku było nadal na słowie honoru, a nieliczni żołnierze regularni skupili się na zapewnieniu ochrony kobietom i dzieciom, stanowiącym głównych mieszkańców miasteczka. Komodor był szczerze zaskoczony obawami mieszkańców Yorku, zaprzeczył stanowczo jakoby jego celem miała być grabież prywatnej własności czy nękanie kobiet i dzieci. W formie gestu dobrej woli komodor zwrócił mieszkańcom książki omyłkowo zrabowane z biblioteki publicznej w czasie ataku z 27 kwietnia. Jak wynikało z relacji mieszkańców Yorku, poza wypuszczaniem jeńców z więzienia i dokładnym przeszukaniem miasta, Amerykanie nie uczynili żadnych wrogich gestów. Oficerowie trzymali swoich ludzi w żelaznej dyscyplinie, pozwalając tym samym komodorowi Chauncey'owi dotrzymać słowa. Amerykanie po przeprowadzeniu rekonesansu powrócili na swoje łodzie.[131] Komodor Chauncey miał nadzieję zastać w Yorku zapasy zaopatrzenia, amunicji i uzbrojenia transportowane dla jednostek w Kingston oraz kilkuset żołnierzy mających wesprzeć tamtejszy garnizon. Mimo wielkiego pośpiechu, z jakim zaokrętowano żołnierzy w Sacketts oraz sprzyjającego wiatru, po dotarciu na miejsce komodor dowiedział się, że brytyjskie transporty opuściły York na dwa dni przed jego przybyciem i skierowały się ku czołu jeziora.[132] W związku z doniesieniami, że brytyjski okręt budowany w Kingston był na ukończeniu, komodor Chauncey zdecydował się raz jeszcze zaryzykować. Zamierzał

[129] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Secretary of the Navy Jones (21 VII 1813), [w:] *Tamże*, s. 523.
[130] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Brigadier General John P. Boyd (24 VII 1813), [w:] *Tamże*, s. 525.
[131] Letter from John Strachan and Grant Powell to Colonel Edward Baynes B.A. (2 VIII 1813), [w:] *Tamże*, s. 526 – 527.
[132] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Secrtary of the Navy jones (4 VIII 1813), [w:] *Tamże*, s. 528.

wywabić Brytyjczyków z portu nim dająca im przewagę jednostka byłaby gotowa i doprowadzić do walnego starcia, w którym wszystko by się rozstrzygnęło. Dowodzący w Fort George Major Willoughby Morgan miał jednak poważne wątpliwości, czy wobec świadomości Brytyjczyków, że niebawem zyskaliby przewagę, komodorowi Chaucney'owi mogło udać się zmusić ich do opuszczenia bezpiecznej przystani. Wbrew tym oczekiwaniom Sir James L. Yeo opuścił wraz ze swoją flotą bezpieczną przystań i rozpoczęła się trwająca kilka dni partia szachów.

Obie floty ze zmiennym szczęściem zajmowały dogodne pozycje, komodor Chauncey chciał przede wszystkim odcinać Brytyjczykom odwrót do Kingston, jednak Fortuna bardziej sprzyjała przeciwnikowi. Głównym rozdającym w starciu dwóch potęg okazał się wiatr i to właśnie jego kaprysy miały przesądzić do dalszych losach zmagań na jeziorach.[133] Następnego dnia Amerykanie ruszyli w kierunku brytyjskiej eskadry, zebranej w okolicy 12 Miles Creek. Kiedy słońce zaczęło zachodzić bryza nadeszła od lądu, co dało przewagę Brytyjczykom, którzy śmiało ruszyli na przeciwnika. Około 23.00 obie linie okrętów zbliżyły się do siebie, jednak to Amerykanie otworzyli ogień, jako pierwsi. Ze względu na wąskość kanału, na którym rozgrywało się stracie Brytyjczycy nie mogli wprowadzić do akcji więcej niż 1 dużego okrętu jednocześnie.[134] 13 sierpnia 1813 roku amerykańska eskadra powróciła do Sacketts Harbour. Poza zajętymi *Julia* i *Growler*, Amerykanie utracili równie szkunery *Hamilton* oraz *Scourage*, które zatonęły w ciężkim szkwale. Wszyscy członkowie ich załóg za wyjątkiem 16 ludzi, zginęli. Przez ten tragiczny wypadek Brytyjczycy uzyskali przewagę, którą jak stwierdził komodor Isaac Chauncey, niewątpliwie by wykorzystali gdyby Amerykanom nie udało się wycofać. Nie był to łatwy odwrót. Amerykanie byli zmuszeni toczyć nieustanną walkę z pogodą i brytyjskimi jednostkami jednocześnie. Zmagając się z wiatrem, pod gradem kul szli w kierunku rodzimego brzegu, gdzie w końcu dotarli jak już wspomniałam 13 sierpnia.[135] Starcie, które rozegrało się 10 sierpnia na przedpiersiu Niagara przeszło do historii pod nazwą bitwy na przedpolu Niagara. Wchodząc w stracie kapitan Chauncey naprawdę wierzył, że była to jego ostania szansa na pokonanie Brytyjczyków przed zwodowaniem przez nich nowych okrętów. Trudno przewidzieć, jaki mógłby być efekt starcia, gdyby nie rozpętał

[133] Letter from Major Willoughby Morgan (U.S.A) to Lieutenant Colonel David Campbell (9 VIII 1813), [w:] *Tamże*, s. 534.
[134] Letter from Commodore Sir james Lucas Yeo to Governor General Sir George Prevost (11 VIII 1813), [w:] *Select British Doduments of The Canadian …,* t.2, s. 197 – 199.
[135] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Secretary of the Navy Jones (13 VIII 1813), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary* …, t. II, s. 537 – 541.

się wspomniany sztorm, który rozdzielił eskadrę. Komodor Chauncey uznawała rozdzielenie eskadry i uszkodzenia, których doznały jego okręty w czasie sztormu za rozstrzygające dla uzyskania przez Brytyjczyków przewagi oraz usprawiedliwienie dla jego własnej decyzji o wycofaniu się do Sacketts Harbour, gdzie zgodnie z innym z jego listów miał dotrzeć nie 13 ale 18 sierpnia.[136]

12 września eskadra komandora Jamesa Yeo starła się z licząca 11 jednostek amerykańską flotyllą w okolicy Duck Island. Dysponujący cięższymi działami większego kalibru Amerykanie zdołali zmusić Brytyjczyków do ucieczki. W starciu zginął jeden z Midshipmanów William Ellery oraz 3 marynarzy dalszych 7 zostało rannych. Brytyjska eskadra wycofała się w okolice False Duck Island, gdzie jej dowódca miał nadzieję spotkać się z Amerykanami na równych warunkach, Ci jednak nie podjęli wyzwania i unikali konfrontacji.[137] Z relacji tego samego wydarzenia autorstwa komodora Chauncey'a można się było dowiedzieć, że stracie trwało trzy i pół godziny i nie zakończyło się ono zwycięstwem Amerykanów, gdyż brytyjskie okręty okazały się szybsze i zwrotniejsze co umożliwiło im ucieczkę do Amherst Bay. Chauncey zupełnie inaczej widział również kwestię przewagi, stwierdzając, że Brytyjczycy mieli o 20 dział więcej niż Amerykanie, podobnie liczebniejsze były załogi ich okrętów. W ocenie komodora to wróg odstąpił od dalszej walki i ignorował ponawiane wezwanie do jej wznowienia.[138] Sekretarz Marynarki Wojennej, trudno powiedzieć czy ze zwykłej kurtuazji czy realnie tak uważając, podzielał stanowisko komodora Chauncey'a. Zaznaczał jednak, że po opublikowaniu listu amerykańskiego dowódcy znaleźli się tacy, którym obcy był honor i kwestionowali zachowanie sił amerykańskich w starciu. By w kolejnym starciu nie zaistniała podobna wątpliwość co do tego, która ze stron dysponowała przewagą, Sekretarz Jones posyłał na jeziora braci Brown, budowniczych okrętów, których zadaniem miało być zbudowanie w najkrótszym możliwym czasie 3 slupów wojennych. Dla realizacji planów amerykańskiego rządu odnośnie dalszych losów Jeziora Ontario konieczna było również ścisła kooperacja wojska i floty, co jak Jones miał nadzieję, Chauncey mógł zapewnić. By komodor w pełni zdawał sobie sprawę z zakresu i celów operacji planowanych dla tego teatru wojennego przez Departament Wojny, Sekretarz Jones posyłał swemu podwładnemu

[136] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Secretary of the Navy Jones (18 VIII 1813), [w:] *Official Letters of the Military and Naval Officers of the United States during the…,* s. 195 – 197.
[137] Letter from Commodore James Lucas Yeo to Admiral Sir John B. Warren (12 IX 1813), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary* …, t. II, s. 579.
[138] Letter form Commodore Isaac Chauncey to Secretary of the Navy Jones (13 IX 1813), [in:] *Official Letters of the Military and Naval Officers of the United States during the…*, s. 209.

listę planowanych operacji lądowych, by Chauncey mógł właściwie i zgodnie z tymi wytycznym zaplanować własne.[139]

Bitwa na Jeziorze Erie

Ochotniczy dowódca sił na Jeziorze Erie, jakby bojąc się zawieść pokładane w nim nadzieje, wkrótce po przybyciu na wyznaczoną mu pozycję, z niezwykłą energią zabrał się do organizacji spraw na przyszłym teatrze bitwy.[140] Mając do dyspozycji Noah Browna oraz cieśli, kowali i robotników przybyłych z Philadelphii. W ciągu 10 dni do portu miały dotrzeć 32. funtowe działa oraz większa część zamówionego w Pittsburgu sprzętu. By zabezpieczyć się przed nagłym atakiem brytyjskim, kapitan rozkazał oczyścić z drzew wzgórza na tyłach stoczni, gdzie budowano dwa nowe brygi, i wznieść na ich miejscu blokhauz. W ciągu dwóch miały także zostać zwodowane dwie kanonierki, które zakotwiczone w wąskim kanale, stanowiłby dodatkową przeszkodę dla próbującego podstępnego ataku wroga.[141] 25 maja młodszy kapitan Perry dołączył do komodora Chauncey'a, by następnie zaoferować swą ochotniczą służbę w ataku na Fort George. Zgodnie ze słowami zwierzchnika kapitan miał wykazać się w starciu i szczególnie wyróżnić. Chauncey nie precyzował, jakiego rodzaju służby Perry oddał krajowi, był jednak wyraźnie zadowolony ze sposobu zachowania swego podwładnego.[142] Następnego dnia po zwycięskim ataku na Fort George, komodor Chauncey przekazał pod rozkazy kapitana Perry'ego 50 dodatkowych marynarzy i posłał go do Black Rock, by przygotował pozycję na Jeziorze Erie na ewentualny atak brytyjski. Tego, że atak nastąpi komodor był niemal całkowicie pewien. Starty poniesione na jeziorze Ontario Brytyjczycy mogli chcieć powetować sobie rozgramiając amerykańską flotę na Erie. Stąd też obawiając się, że czas nie pozwoliłby na pozyskanie marynarzy, komodor namówił generała Dearborna by posłał do Black Rock 200 swoich żołnierzy, którzy mieli posłużyć do obsadzenia wakatów na okrętach. Chuncey ufał w słowa podwładnego, który zobowiązał się, że jeżeli otrzymałby dostawę lawet do dział, byłby gotów do wypłynięcia ku Presque Island, najpóźniej 4 czerwca. Trzy wrogie okręty, jak donosili szpiedzy, w tym niedawno zwodowana Queen

[139] Letter from Secretary of the Navy Jones to Commodore Isaac Chauncey (19 IX 1813), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary* …, t. II, s. 581 – 582.
[140] Materiał ilustracyjny do podrozdziału, zob. Rysunek 16, 17, 18 Aneks
[141] Letter form Master Commandant Oliver H. Perry to Commodore Isaac Chaucey (10 IV 1813), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary* …, t. II, s. 440.
[142] Letter from Commodore Isaac Chaucey to Secretary of the Navy Jones (28 V 1813), [w:] *Tamże*, s. 464.

Charlotte, już 26 maja wyruszyły ku Fort Erie z zamiarem jego zajęcia, jednak na wieść o amerykańskim ataku na Fort George miały zawrócić ku Malden.[143]

12 czerwca 1813 roku przemęczony kapitan Perry informował komodora Chauncey'a, że dzięki żołnierzom przysłanym przez generała Dearborna, jak również dzięki jego własnym oficerom i ludziom prace przy doprowadzaniu do gotowości floty w Black Rock postępowały bardzo szybko. Jedyne opóźnienia nastąpiły przy budowie dwóch brygów w Pittsburgu, które choć pierwotnie miały być gotowe najpóźniej 1 maja, ostatecznie nie miały zostać ukończone przed 20 lipca.[144] Perry zdawał sobie sprawę, że wobec dotychczasowych sukcesów, które odnosili Amerykanie w postaci zajęcia Yorku oraz Fort George, a także udanej obrony Sacketts Harbour, spoczęła na nim wielka odpowiedzialność oraz nadzieja, pierwszym, który poniesie klęskę. Wobec tych nadziei i jego własnego poczucia odpowiedzialności, młodszy kapitan Perry, był bardzo zadowolony, że jego sposób działania i czynione przezeń postępy spotkały się z przychylnym przyjęciem komodora Chauncey'a. 19 czerwca flota Erie osiągnęła gotowość do wypłynięcia i zgromadziła się w Buffaloe. W jej skład wchodziły bryg *Caledonia* – flagowy okręt floty, szkunery: *Ohio, Amelia, Somers* oraz slup *Trippe*. Ich załogi miały liczy w sumie wliczając oficerów 562 ludzi, z której to liczby udało się pozyskać tylko 403 (w sumie Perry dysponował 159 marynarzami oraz 200 żołnierzami, tych drugich jednak oddano pod jego rozkazy tylko tymczasowo).[145] Pewną szansę na uzupełnienie tych braków dawała wiadomość, że do Sacketts Harbour wysłano 500 marynarzy i oficerów, z których część miała dołączyć do eskadry na jeziorze Erie. Wobec wzmocnienia sił brytyjskich eskadrą z Malden, o czym wieści przyniosło dwóch dezerterów z okrętu Charlotte, a potwierdziły inne „godne zaufania źródła", Sekretarz Marynarki Wojennej, obawiał się, że atak na amerykańską flotyllę Erie mógł nastąpić nim do kapitana Perry'ego dotarłyby spodziewane uzupełnienia. Mimo wszystko jednak zwierzchnik Marynarki Wojennej wierzył, że młody kapitan odniesie zwycięstwo, którego waga byłaby nie przecenienia. Zdaniem Jonesa, pokonanie floty brytyjskiej na jeziorze Erie, zmusiłoby przeciwnika do cofnięcia się za Malden oraz porzucenia Górnej Kanady, co zaś pociągnęłoby za sobą odstąpienie od Brytyjczyków ich Indiańskich sojuszników.

[143] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Secretary of the Navy Jones (29 V 1813), [w:] *Tamże*, s. 480.
[144] Letter from Master Commandant Oliver H. Perry to Commodore Isaac Chauncey (12 VI 1813), [w:] *Tamże*, s. 480.
[145] Letter from Master Commandant Oliver H. Perry to Secretary of the Navy Jones (19 VI 1813), [w:] *Tamże*,s. 481 – 482.

Przekonanie Sekretarza o mającym nadejść sukcesie, podsycała decyzja Sekretarza Wojny, który zgodził się by 200 żołnierzy przekazanych pod rozkazy Perry'ego przez generała Dearborna, pozostało pod jego rozkazami przynajmniej do czasu przybycia uzupełnień z Sacketts Harbour. Dodatkowym wsparciem dla kapitana miały być również dwa budowane w Pittsburgu slupy[146], z których jeden miał nosić imię Jamesa Lawrence'a, poległego w starciu z *HMS Shannon,* kapitana *USS Chesapeake*, prywatnie przyjaciela kapitana Perry'ego. Druga jednostka USS Niagara została zwodowana w Presque Isle w początkach czerwca 1813 roku.[147] 27 lipca kapitan Perry zawiadamiał Sekretarza Marynarki Wojennej, że gdyby nie braki oficerów mógłby w każdej chwili wypłynąć. Udało mu się co prawda pozyskać kilku Midshipmanów, ale jak sam stwierdzał byli to chłopcy, którzy nigdy nie byli w bitwie i trudno było się domyślać jak by się zachowali gdyby znaleźli się pod ogniem wroga.[148] W początkach sierpnia komodor Chauncey skierował na Erie dwóch poruczników Smitha i Concklinga oraz 8 midshipmanów, co miało zapewnić uzupełnienia wakatów, a tym samym dać Perry'emu ostatni element, którego potrzebował by wyjść na jezioro ze swoją flotą.[149] Kiedy kapitan floty Erie protestował, że o ile skierowani do niego oficerowie to znający swój fach ludzi, o tyle część marynarzy to „szczury lądowe" a w dodatku „Murzyni"[150]. Komodor odrzucał te utyskiwania stwierdzając, że na swoim okręcie ma 50 „Czarnych", a duża część z nich to jego najlepsi ludzie.[151] Konflikt z dowódcą na tym tle, stał się dla kapitana Perry'ego kroplą przelewającą czarę goryczy – napisał do Sekretarza Marynarki Wojennej prosząc go o przeniesienie, tymczasowo do Newport, potem zaś tam „gdzie jego służba byłaby najbardziej potrzebna". Sekretarz Jones odmówił prośbie, uznając ją za zaprzeczającą naturalnej harmonii między dowódcą a podkomendnym. Sekretarz przyznawał, że w relacjach między Perrym a Chauncey'em pomimo wzorowych początków, występowały nieprawidłowości, zdecydowany był

---

[146] W niektórych dokumentach mowa była o slupach budowanych w Pittsburgu w innych o brygach.
[147] Letter from Secretary of the Navy Jones to Master Commandant Oliver H. Perry (3 VII 1813), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary* …, t. II, s. 487.
[148] Letter from Master Commandant Oliver hazard Perry to Commodore Isaac Chauncey (27 VII 1813), [w:] *Tamże*, s. 529.
[149] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Secrtary of the Navy jones (4 VIII 1813), [w:] *Tamże*, s. 529.
[150] Zgodnie z szacunkami Williama M. Fowlera Juniora około 25% skąłdu osobowego flotylli komodora Perry'ego stanowili Afroamerykanie, natomiast informacje na temat ich całkowitej bezużyteczności nie były uzasadnione. Wolni, a także „użyczani" przez właścicieli niewolnicy w niewielkim stopniu byli zaznajomieni ze sztuką wojenną czy nawigowaniem okrętu, co można uzasadnić graniczącym z obsesją lękiem ich właścicieli przed buntem, doskonale jednak sprawdzali się przy pracach ciesielskich, przenoszeniu kul i ładunków prochowych czy uczyli się stawiania żagli wykazując się przy tym niezwykłą zwinnością: zob. W. M. Fowler Jr., *Jack Tars and Commodores. The American Navy, 1783-1815*, Boston 1984, s. 130.
[151] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Master Commandant Oliver Hazard Perry (30 VII 1813), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary*…, t. II, s. 530.

jednak, że moment, który wybrał sobie kapitan Perry na demonstrowanie niezadowolenia był najmniej właściwy z możliwych. Dowódca flotylli Erie, miał zalecone by przedłożyć dobro służby nad osobiste animozje i skupić się na dowodzeniu, gdyż lada chwila mogły rozstrzygnąć się losy amerykańskiej obecności na jeziorze Erie.[152] W ocenie Pierre Bertona, Sekretarz Jones miał nigdy nie traktować poważnie zarzutów Chauncey'a wobec Perry'ego, podobnie jak wielu innych skarg i wymówek słanych przez komodora do Waszyngtonu z nadzwyczajną częstotliwością. Ponadto Sekretarz nie wierzył, że oficjalny zwierzchnik mógłby celowo sabotować działania swego podwładnego, jedynie po to by udowodnić jego nieudolność. Mimo wszystko jednak Jones starała się tonować pretensje obu oficerów, zdając sobie sprawę, że konflikt między oficerami, był ostatnim czego potrzebowały szczupłe siły Departamentu w rejonie Wielkich Jezior.[153]

Szczególnie, że Brytyjczycy planowali swój atak od czerwca, prowadząc stałe rozpoznanie pozycji amerykańskich. Dowodzący siłami Jego Królewskiej Mości porucznik Robert H. Barclay planował dokonanie ataku kombinowanego – armia i flota miały zaatakować Erie jednocześnie, a w związku z ogromną przewagą liczebności, brytyjski atak w założeniu nie mógł zakończyć się inaczej niż tylko całkowitym sukcesem. Generał Vincet całkowicie popierał plan porucznika i wraz ze wszystkimi powierzonymi mu siłami szykował się do zadania decydującego ciosu wrogowi. Kiedy jednak wszystko było gotowe, na drodze do realizacji planu stanęła decyzja Generała de Rottenburga, który odebrał Vincentowi większość żołnierzy, bez nich zaś plan nie miał szansy powodzenia. Zrezygnowany porucznik Barclay opuścił Amherstburg i udał się w kierunku Presque Isle wraz ze swą eskadrą, zamierzając blokować tam Amerykanów do czasu zakończenia budowy okrętu Detroit, czyli jak szacował do około 20 lipca.[154] Gubernator Prevost, prawdziwie przeraził się wizją miażdżącej amerykańskiej przewagi odmalowaną przez porucznika Barclay'a i zobowiązał się uczynić wszystko, co w jego mocy by zapewnić mu siły zdolne zdusić amerykańskie zagrożenie. Niestety obietnica była bardzo ogólnikowa i nie wskazywała ani kiedy pomoc miałaby nadejść, ani jaka byłaby jej liczebność.[155]

---

[152] Letter from Secretary of the Navy Jones to Master Commandant Oliver H. Perry (18 VIII 1813), [w:] *Tamże*, s. 533.
[153] P. Berton, *Dz.cyt.*, s. 151.
[154] Letter from Lieutenant Robert H. Barclay to Governor General Sir George Prevost (16 VII 1813), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary* …, t. II, s. 544 – 545.
[155] Letter from Governor General Sir George Prevost to Lieutenant Robert H. Barclay (21 VII 1813), [w:] *Tamże*, s. 545.

Mimo wszystkich trudności amerykańska flotylla osiągnęła pełną gotowość bojową 4 sierpnia 1813 roku. Tamtego właśnie dnia wszystkie okręty: *Lawrence, Niagara, Caledonia, Ariel, Scorpion, Somers, Tigress* oraz *Porcupine* wyszły z portu.[156] Już następnego dnia brytyjscy obserwatorzy dostrzegli na horyzoncie wrogie siły w liczbie 2 dużych brygów[157], 1 mniejszego oraz 7 szkunerów. Dla porucznika Barclaya był to jeden z najmniej szczęśliwych scenariuszy wydarzeń, jakie mógł sobie wyobrazić. Brytyjskie okręty były nie w pełni obsadzone, a usytuowanie amerykańskiej eskadry uniemożliwiało przysłanie posiłków z Long Point. Porucznik Barclay musiał, więc zmierzyć się z Amerykanami tymi siłami, które w chwili ich pojawienia się były w jego dyspozycji i nie mógł mieć nadziei na rychłe nadejście posiłków. Jedyną nadzieją była szybka wyprawa po działa, amunicję i ludzi do Amhersburga, którego to zadania porucznik zamierzał podjąć się osobiście.[158] Dokonany około 7 sierpnia zwiad wykazał, że amerykańska eskadra kotwiczyła poza portem, w odległości, która zapewniała jej osłonę baterii lądowych. Porucznik Barclay zamierzał spróbować przebić się mimo wszystko do Long Point i dopiero stamtąd po uzupełnieniu sił, ruszyć na spotkanie z wrogiem.[159] Wbrew wyolbrzymieniom, jakich dokonywał w swoich listach porucznik Barclay, młodszy kapitan Perry w chwili wypłynięcia, dysponował zaledwie połową obsady na swoich okrętach.[160] Uwzględniając jednak skłonność do zaniżania stanów liczebnych, można zakładać, że szacunek ten był również przesadzony, nie podlega jednak dyskusji, że zdecydowana większość okrętów nie miała pełnej obsady. Kapitan Perry wkrótce spodziewał się jednak posiłków w liczbie, co najmniej 90 ludzi, a jako, że Brytyjczycy wycofali się w górę jeziora, kapitan mógł zakładać, że do chwili spotkania z wrogiem zdoła znacząco poprawić stan liczebny swojej eskadry.[161] Awansowany na kapitana Barclay również uważał, że siły, którymi dysponował w sierpniu nie były adekwatne do powierzonego mu zadania. Jego

---

[156] Letter from Commandant Oliver H. Perry to Secretary of the Navy Jones (4 VIII 1813), [w:] *Tamże*, s. 546.

[157] USS Lawrence I USS Niagara w źródła raz pojawiały się pod mianem brygów, innym razem określano je jako slupy. Wyjaśnienie tej sytuacji przyniosły badania Alfreda T. Mahana, który stwierdził, ze choć oba z wspomnianych okrętów otakielowane były jak brygi oraz posiadały odpowiadającą temu typowi jednostek liczbę masztów, to pod względem wytrzymałości, siły ognia i wielkości niemal dorównywały atlantyckim slupom USS Wasp i USS Hornet; A.T. Mahan, *Sea Power in its relations to the War of 1812*, s. 62.

[158] Letter from Lieutenant Rober H. Barclay to Commodore Sir James Lucas Yeo (5 VIII 1813), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary* …, t. II, s. 546.

[159] Letter from Lieutenant Robert H. Barclay to Major General Henry Procter (9 VIII 1813), [w:] *Tamże*, s. 547.

[160] Letter from Master Commandant Oliver Hazrd Perry to Christopher Raymond Perry (9 VIII 1813), [w:] *Tamże*, s. 549

[161] Letter from Master Commandant Oliver Hazrd Perry to Christopher Raymond Perry (9 VIII 1813), [w:] *Tamże*, s. 549

zdanie podzielał kooperujący z nim z ramienia armii Generał Major Henry Procter, który nalegał na Gubernatora Prevosta by przyśpieszyć przysłanie 60 obiecanych marynarzy i wykorzystać w tym celu każdy dostępny środek transportu.[162] Nadszedł wrzesień, Barclay nie rozumiał, dlaczego Amerykanie nie zaatakowali dotychczas. Brytyjski oficer uznawał, że każdy dzień zwłoki działał na niekorzyść przeciwnika, jego zaś żołnierze, z których naprędce próbował zrobić marynarzy, z każdym dniem lepiej rozeznawali się w swoim rzemiośle. Problem stanowiło jednak wyżywienie zebranych sił, które każdego dnia pochłaniały „zatrważające", jak ujął to kapitan ilości wołowiny i mąki.[163] 2 września kapitan Perry wraz ze swoją eskadrą zawinął do Sandusky Bay, gdzie miał zamiar odbyć naradę z generałem Harrisonem. Kapitan wracał do sił po ciężkiej niedyspozycji, która uwięziła go w łożu na niemal tydzień. Gdy jednak tylko był w stanie ustań na własnych nogach wyruszył na zwiad do Malden, gdzie zauważył, że wróg ukończył swój nowy okręt, a jego eskadra stała w pełnej gotowości w porcie. Ludzie kapitana Perry'ego mimo wysokiego morale, musieli zmagać się z własnymi organizmami. Wśród załóg szerzyła się czerwonka, wywłoka prawdopodobnie przez złą jakość wody pitnej.[164] Raport Perry'ego potwierdzały zapiski pomocnika chirurga Ushera Parrsona, który zanotował, że w około tydzień po opuszczeniu przystani, czyli na około 3 tygodnie przed bitwą, niemal każdego dnia na od 20 do 30 ludzi zapadało na gorączkę, która w większości przypadków miała gwałtowny przebieg jednak nie doprowadzała do śmierci pacjenta, poza mniej licznymi przypadkami, w którym przypominała tyfus i w tej wersji najczęściej kończyła się zgonem. Sprawę utrudniał również fakt, że nie wszyscy zarażeni zgłaszali się do medyka i mogli zostać odizolowani.[165] Mimo jednak wszystkich tych trudności, Perry czuł się gotowy na spotkanie z wrogiem.[166] I jak się okazało, przeczucie go nie myliło.

10 września 1813 roku kapitan Perry w pośpiechu skreślił kilka słów, które na stałe weszły do amerykańskiego słownictwa, jako symbol zawiadomienia o zwycięstwie okupionym wielkim wysiłkiem w krótkich, „żołnierskich" słowach: „We have met the

[162] Letter from Major General Henry Procter to Governor General Sir George Prevost (26 VIII 1813), [w:] *Tamże*, s. 550.
[163] Letter from Lieutenant Robert H. Barclay to Commodore Sir James Lucas Yeo (1 IX 1813), [w:] *Tamże,* s. 551.
[164] Letter from Master Commandant Oliver H. Perry to Secretary of the Navy Jones (2 IX 1813), [w:] *Tamże,* s. 553.
[165] Surgeon's Usher Parsons Account of the Battle of Lake Erie (IX 1813), [w:] *Tamże*, s. 562 - 563.
[166] Letter from Master Commandant Oliver H. Perry to Secretary of the Navy Jones (2 IX 1813), [w:] *Tamże,* s. 553.

enemy and they are ours"[167]. Pozwalam sobie przytoczyć cytat w oryginalnym brzmieniu, gdyż w tłumaczeniu utraciłby na sile i w mojej ocenie straciłby jednocześnie swoją wymowę. W tych krótkich słowach odbiła się bowiem cały przebieg wydarzenia, które przeszło do historii jako bitwa na jeziorze Erie. Raport dla Sekretarza Marynarki Wojennej również nie imponował treścią. Kapitan zawiadamiał w nim, że wroga eskadra złożona z 2 większych okrętów, 2 brygów, 1 szkunera i 1 slupu, o godzinie 16.00 dnia 10 września, po krwawym i ostrym starciu poddała się eskadrze Perry'ego.[168]

W tym miejscu warto wspomnieć jak w ogóle doszło do bitwy i odpowiedzieć na pytanie czy amerykańskie zwycięstwo było tak oczywiste w jej początkach i w czasie trwania, jak wydawać by się mogło po jej zakończeniu. W pierwszej kolejności ukazany zostanie obraz bitwy widziany oczami dowódcy brytyjskiej eskadry porucznika Roberta H. Barclay'a. 9 września Brytyjczycy opuścili przystań w Malden, co zostało wymuszone przez pojawienie się amerykańskiej eskadry w Putin Bay. Obserwując wroga o świecie następnego dnia lawirującego wśród wysp Zatoki, porucznik Barclay miał nadzieję, że udało mu się wciągnąć go w stracie w tym trudnym terenie. Wkrótce jednak sprzyjający Brytyjczykom południowo – zachodni wiatr, zastąpił wiejący od lądu wiatr południowy i realizacja tego planu stała się niemożliwa. Porucznik Barclay rozkazał wiec swym okrętom utworzyć linię przypominającą w swej konstrukcji mur tarcz i w tej formacji czekał na pojawienie się wroga. Około godziny 10.00 Amerykanie sformowali własną linię naprzeciw brytyjskiej, w której głównym punktem były dwa brygi wspierane przez mniejsze jednostki. Stracie rozpoczął porucznik Barclay nakazując otworzyć ogień z długich dział do jednego z amerykańskich brygów. W tym czasie *Queen Charlotte* został wciągnięty do walki przez drugi bryg wspierany przez dwa szkunery. *Lady Prevost* mierzył się z korzystnie ustawionym *USS Caledonia*, wspieranym przez cztery kolejne szkunery. Dowódca tej jednostki kapitan Finnis padł zabity niedługo po rozpoczęciu bitwy, a wkrótce jego los podzielił porucznik Stoke z *Queen Charlotte* trafiony fragmentem odłamanej przez kulę armatnią burty. Dowodzenie nad *Queen Charlotte* przejął równie gorliwy i utalentowany, co niedoświadczony porucznik Irvine. Około 14.30 Brytyjczycy zauważyli, że kapitan Perry opuścił swój flagowy okręt *Lawrence* i w jednej z szalup ruszył ku *USS Niagara*. Lawrence zaś wkrótce potem opuścił banderę. Było to niewielkie

[167] Letter from Captain Oliver Hazard Perry to Major General Henry Harrison (10 IX 1813), [w:] *Tamże*, s. 553.
[168] Letter from Captain Oliver Hazard Perry to Secretary of the Navy jones (10 IX 1813), [w:] *Tamże*, s. 554.

pocieszenie wobec ogromu zniszczeń, których doznały *Detroit* i *Queen Charlott* oraz faktu zniesienia daleko na zawietrzną *Lady Prevost*, którego ster został uszkodzony, uniemożliwiając jego załodze powrót do głównego teatru działań. W tym czasie śmiertelne rany odniósł pierwszy oficer Barclay'a porucznik Garland, on sam zaś otrzymał ranę na tyle poważną, że uniemożliwiała mu pozostanie na pokładzie. *Lady Prevost* oraz *Hunter* nadal walczyły, jednak braki w uzbrojeniu (niosły głównie lekkie działa maksymalnie 12.funtowe o niewielkim zasięgu) mogły nadrabiać jedynie gorliwością swych załóg.[169] Porucznikowi George'owi Inglisowi, który w jego decydującym momencie zastąpił p.o. kapitana Roberta Barclay[170]', zawdzięczamy relację z dalszego przebiegu starcia. Ranny dowódca zniesiony został pod pokład, a kiedy jego miejsce zajął Inglis Amerykanie właśnie zajmowali pozycję mającą umożliwić im przeprowadzenie abordażu na *Detroit*. Obok *Queen Charlotte* stanowił cel kolejnych amerykańskich salw burtowych oddawanych z niezwykła precyzją raz ze ster a raz z bak burty. Porucznik Inglis rozkazał załodze *Queen Charlotte* zmienić hals i ostrzelać najpierw dziób, potem zaś rufę atakującego go amerykańskiego okrętu, manewr nie został jednak wykonany. Na chwilę po wydaniu rozkazu, brytyjski okręt stracił ostatni masz i stał się całkowicie niesterowny, a w chwilę później opuszczono na nim banderę. Okręt *Detroit* walczył jeszcze przez chwilę atakowany od dziobu i rufy i nie mogąc liczyć na wsparcie pozostałych okrętów z eskadry, odseparowanych od flagowca przez amerykańskie jednostki. Uznając, że dalszy opór stanowiłby niepotrzebne marnowanie żyć ludzki, porucznik Inglis nakazał opuścić banderę.[171] Porucznik Barclay podkreślał wielokrotnie, że jego ludziom nie brakowało ani wytrwałości ani dzielności, zabrakło natomiast doświadczenia. Marynarzy z Royal Navy miał niespełna 50, resztę zaś obsady jego okrętów stanowili przede wszystkim Kanadyjczycy z prowincjonalnej floty oraz żołnierze, którzy chociaż czynili wszystko, co w ich mocy, nie posiadali doświadczenia, które w tym starciu okazało się niezbędne.[172]

---

[169] Letter from Lieutenant Robert H. Barclay to Commodore Sir James Lucas Yeo (12 IX 1813), [w:] *Tamże*, s. 555 – 556.

[170]W kwestii stopnia, który posiadł kapitan Barclay w chwili starcia na Erie panuje chaos informacyjny. Zarówno w dokumentach z epoki, jak i monografiach jego postać pojawiała się zarówno jako porucznik, jak i młodszy kapitan, kapitan i p.o. kapitana. Moim zdaniem najbardziej prawdopodobne są dwa możliwe uzasadnienia. Po pierwsze, Barclay mógł zostać awansowany w przededniu bitwy rozkazem polowym, jednak potwierdzający to dokument nie dotrwał do czasów na współczesnych. Druga możliwa teoria to posługiwanie się tytułem „kapitana" w formule grzecznościowej, ze względu na wielkość formacji, którą dowodził Barclay.

[171] Letter from Lieutenant George Inglis to Lieutenant Robert H. Barclay (10 IX 1813), [w:] *Select British Doduments of The Canadian*…, t. 2, New York 1968, s. 278.

[172] Letter from Lieutenant Robert H. Barclay to Commodore Sir james Lucas Yeo (12 IX 1813), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary* …, t. II, s. 557.

Brytyjczycy przegrali stracie, utracili niemal całą flotę, którą dysponowali na jeziorze Erie na rzecz Amerykanów, stracili również wielu wartościowych oficerów.

Kapitan Oliver Hazard Perry, kiedy już uświadomił sobie ogrom swego zwycięstwa, przygotował dla swego zwierzchnika raport bardziej standardowej długości niż uprzednio przesyłane. Zgodnie z jego treścią, 10 września 1813 roku o wschodzie słońca amerykańska eskadra stroiąc na kotwicy w Put In Bay zauważyła brytyjskie jednostki pływające miedzy wyspami. Wykorzystując południowo – wschodni wiatr kapitan ruszył wrogowi na spotkanie. Kiedy wiatr stał się niekorzystny i widząc, ze Brytyjczycy ustawiali się w formacji liniowej, kapitan Perry rozkazał sformować linię naprzeciw brytyjskiej i oczekiwać na rozwój sytuacji. Kwadrans przed południem Brytyjczycy rozpoczęli ostrzał, na który Amerykanie odpowiedzieli 10 minut później. Ogień wroga skupiał się głownie na flagowym okręcie eskadry tj. *Lawrence*, pozostałe zaś okręty były na granicy zasięgu swych dział. Z tego powodu kapitan Perry rozkazał eskadrze zbliżyć się do wroga, sam zaś z racji na fakt, że *Lawrence* stał się niesterowny w wyniku brytyjskiego ostrzału musiał trwać na swej dotychczasowej pozycji. Około godziny 14.30 sytuacja okrętu flagowego amerykańskiej eskadry stała się rozpaczliwa. Kapitan Perry z ciężkim sercem pozostawił go wiec w rękach porucznika Yarnalla, sam zaś przeniósł się na *Niagara*. Z pokładu swego nowego flagowca, z ogromny, jak pisał, bólem serca obserwował opuszczaną na *Lawrence* banderę. Brytyjczycy nie byli jednak w stanie zająć zdobytego okrętu i po około 15 minutach amerykańska bandera powróciła na jego masz. W tym czasie nadany został sygnał by zbliżyć się do wroga. Kapitan Perry na *Niagara* sforsował brytyjską linię i podszedł do wrogich okrętów dziobem do ich bakburty i w odległości połowy strzału z pistoletu rozkazał otworzyć ogień.[173] W odróżnieniu od swego przyjaciela Lawrence'a, kapitan Perry nie pragnął się wyróżnić strojem. Na bitwę przywdział prostą kurtę marynarza, nie różnił się więc niemal niczym od swych podkomendnych, przez co był trudniejszym celem dla Brytyjskich strzelców wyborowych. Po bitwie do języka potocznego miało wejść stwierdzenie „Perry's Luck" oznaczające nieprawdopodobne wręcz szczęście, było ono paradoksalnie krzywdzące dla kapitana, który nawet złożony chorobą poświęcał długie godziny na planowanie szczegółów

[173] Letter from Captain Oliver Hazard Perry to Secretary of the Navy Jones (13 IX 1813), [w:] *Official Letters of the Military and Naval Officers of the United States during the…*, s. 205

przyszłej bitwy, posługując się więc innym przysłowiem można stwierdzić, że „szczęście, po prostu, sprzyja lepszym".[174]

Nie uprzedzając jednak faktów. Kiedy kapitan Perry forsował brytyjską linię obrony, kapitan Elliot z mniejszymi okrętami przeszedł do 2 okrętów wroga, chwilę później zaś ruszył za szkunerem i slupem, które podjęły bezskuteczną jak się okazało próbę ucieczki. Kilka minut później około godziny 16.00 cała brytyjska eskadra poddała się. Dla kapitana Perry'ego zwycięstwo miało smak słodko – gorzki. Pokonał co prawda brytyjską flotę na jeziorze Erie, jednak stracił przy tej okazji wielu oficerów. Jego pierwszy – porucznik Yarnall został kilkukrotnie raniony, do końca pozostał jednak na pokładzie Lawrecne nie pozwalając znieść się pod pokład. Zginął kapitan Brooks z Marines, Midshipman Laub z *Lawrence* oraz Midshipman John Clark ze *Scorpion*. Ciężkie rany odnieśli intendent Hambleton, który ochotniczo zgłosił się do służby na pokładzie Lawrence oraz midshipmani Calxton i Stratwont. Kapitan Perry odczuwał jednak niekłamaną dumę z postawy swoich oficerów i ludzi. Szczególnie zasłużył się dowodzący *Niagara* kapitan Elliot, którego włączenie się do starcia miało decydujące znaczenie. Pozostali oficerowie zachwali się niemniej zaszczytnie i uczynili znacznie więcej niż można było od nich wymagać, a ich dowódca mógł poszczycić się spektakularnym zwycięstwem.[175] By w pełni oddać przebieg wydarzeń, które rozegrały się tamtego wrześniowego dnia na jeziorze Erie, warto również sięgnąć po relację mniej oficjalną, a przez to bardziej osobistą. Jej autorem był nawigator William V. Taylor, adresatką zaś jego żona Abby. Zgodnie z tą relacją to Amerykanie mieli rozpocząć starcie otwierając ogień punktualnie o godzinie 12.00, Brytyjczycy zaś odpowiedzieli 15 minut później. Wroga furia skupiła się na flagowym okręcie amerykańskiej floty – *USS Lawrence*, który przez dwie i pół godziny trwał niezłomnie wśród płomieni i gradu kul z *Detroit, Queen Charlotte, Hunter, Chippewa* i *Little Belt*. O godzinie 14.30 pokład *USS Lawrence* zaścielało w sumie 88 nieruchomych postaci, zabitych i rannych oficerów i ludzi, a deski były mokre od ich krwi. Wtedy właśnie kapitan Perry zdecydował się na opuszczenie okrętu, zabrał ze sobą swoją flagę, którą był błękitny pas materiału z zapisanymi na nim

[174] Informację o niebieskiej, prostej marynarskiej kurcie, w którą miał być ubrany Perry w czasie starcia przytaczam za: P. Berton, *Dz. cyt*., s. 162, potwierdzenie tego faktu, nie zostało znalezione w żadnym z przeanalizowanych źródeł z epoki.
[175] Letter from Captain Oliver Hazard Perry to Secretary of the Navy Jones (13 IX 1813), [in:] *Official Letters of the Military and Naval Officers of the United States during the…*, s. 205 – 208.

ostatnimi słowami kapitana Jamesa Lawrece'a „*Don't give up the ship*"[176] i udał się na *Niagara*. Dotychczasowy okręt flagowy floty przeszedł pod rozkazy porucznika Yarnalla, któremu kapitan Perry nakazał postąpić tak jak uznałby to za właściwe. Dziesięć minut później jedyni pozostali przy życiu na *Lawrence* oficerowie – porucznicy Yarnall, Forest oraz nawigator Taylor, wszyscy ranni, podjęli decyzję, że dalszy opór przysporzyłby jedynie cierpienia i zdecydowali się opuścić banderę. Ranni marynarze wyciągając ręce w stronę swych oficerów błagali by tego nie czynili. Tymczasem kapitan Perry objął dowodzenie nad *Niagara* i wprowadził go do starcia, odsyłając dotychczasowego dowódcę okrętu kapitana Elliotta w łodzi, by sprowadził mniejsze jednostki do starcia. Nie zważając na własne bezpieczeństwo kapitan Perry poprowadził *Niagarę* do walki z 3 brytyjskimi okrętami i zmusił je kolejno do kapitulacji. Widząc taki obrót sytuacji załoga *Lawrence* ponownie wciągnęła banderę na maszt i gdy starcie się zakończyło i kapitan Perry powrócił na pokład swego flagowca, śmiertelnie przemęczeni i okrwawieni ludzi trzykrotnie zakrzyknęli na jego cześć. Za prawdziwy cud uznano, że będąc w samym środku starcia ani kapitan Perry, ani jego brat Alexander nie zostali nawet draśnięci. Kiedy podsumowano straty okazało się, że Amerykanie stracili w bitwie na jeziorze Erie 29 ludzi zabitych oraz 25 (ciężko) rannych, co wydawało się niewielką liczbą w zestawieniu ze stratami brytyjskimi: 45 zabitych i ponad 100 rannych[177]. Nawigator Taylor został w starciu jedynie lekko ranny, co jak sam uważał zawdzięczał opiece Wszechmogącego, który chciał, aby William ujrzał jeszcze swą ukochaną żonę i nowonarodzone dziecię, które w innym przypadku nie poznałoby ojca.[178] Relacja pozostawiona przez Taylora prawdopodobnie dała początek legendzie o duchu kapitana Lawrence'a, który wspierał eskadrę swego przyjaciela w czasie bitwy na Jeziorze Erie. Dumnie powiewająca nad pokładem *USS Lawrence* błękitna flaga, na której białą nicią wyszyto ostatnie słowa

[176] Pierre Berton autor poświęconej zmaganiom w rejonie Wielkich jezior monografii "Flames Across the Border", przytoczył opowieść, w której amerykańskie kobiety z Erie, na prośbę Hambletona – przyjaciela kapitana Perry'ego, na krótko przed starciem przyszyły białe muślinowe litery tworzące napis „Don't give up the ship" do granatowego płótna, za: P. Berton, *Dz. Cyt.,* s. 153. – w mojej ocenie opowieść ta zbyt przypomina tę o Betsy Rose oraz o powstaniu flagi Teksasu, by mogła być prawdziwa. Faktem jednak pozostaje, że flaga „Don't give up the ship", którą po dziś dzień można oglądać w Muzeum w, powstała na Jeziorze Erie w czasie odpowiadającym bitwie na tym akwenie, oraz, że zgodnie z niektórymi relacjami była ona traktowana przez kapitana Perry'ego, jako jego prywatny proporzec symbolizujący godność dowódcy eskadry.

[177] Zgodnie z oficjalną listą sporządzoną tuż po bitwie w straciu miało zginąć 41 brytjskich marynarzy wliczając w to 3 oficerów, rannych zaś zostało 94 ludzich, w tym 9 oficerów, por. A list of killed and wounded In His Majesty's Ships and Vessels undermentioned In action with an American Squadron on Lake Erie, Upper Canada 10 th September 1813, [w:] *Select British Documents of The Canadian* …, t.2, s. 279 – 281.

[178] Letter from Sailing Master William V. Taylor to Abby Taylor (15 IX 1813), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary* …, t. II, s. 559 – 560.

kapitana Lawrence'a, stała się jednym z symboli amerykańskich – walki do ostatka nawet gdy sprawa wydawała się przegrana oraz słusznej zemsty za wyrządzone krzywdy[179], hasło zaś na niej wyhaftowane po dziś dzień uznawane jest za jedno z nieoficjalnych zawołań U.S. Navy. Ponadto Taylor odmalował obraz kapitana Olivera Hazard Perry'ego jako niezłomnego herosa, obojętnego na ból i zmęczenie, uwielbianego przez podległych mu marynarzy.

Z szacunkami zabitych i rannych dokonanymi w liście nawigatora Taylora nie zgadzał się inny uczestnik starcia, jak mogło się wydawać lepiej zorientowany w tej materii, mat lekarza pokładowego Usher Parson. Zgodnie z przekazanymi przez niego informacjami na samym okręcie *USS Lawrence* było w sumie 80 zabitych i rannych, w tym niemal wszyscy oficerowie poza kapitanem i jego bratem Alexandrem. Do tej liczby dochodziło jeszcze 30 zabitych i rannych na pokładach innych okrętów, co dawało łącznie liczbę 110 zabitych i rannych. Nieszczęśliwie Usher był jedynym wykwalifikowanym medykiem, który mógł nieść pomoc cierpiącym, gdyż pozostałych dwóch lekarzy floty leżało złożonych febrą.[180]

Ważnym aspektem rozegranej bitwy i zarzewiem konfliktu, którego nie zakończył nawet wyrok sądu wojennego zwołanego w 1818 roku dla osądzenia postawy kapitana Jassee'ego Elliotta i kapitana Perry'ego. Alfred Mahan uznał w swojej poświęconej wojnie 1812 roku pracy, że zarzuty Perry'ego wobec Elliotta mogły być uzasadnione. Przybliżając istotę konfliktu należało stwierdzić, że dowódca eskadry Erie zarzucał swemu podkomendnemu, że ten celowo trzymał się na uboczu i nie wchodził do starcia, aż do momentu gdy ujrzał, że na *Lawrence* opuszczano banderę. Elliott miał dążyć przez to do skompromitowania swego zwierzchnika i samemu zdobycia sławy pogromcy brytyjskiej eskadry. Zdaniem Mahana powtarzająca się w brytyjskich źródłach informacja, że z niewiadomych względów Niagara utrzymywał dystans od walczących niemal przez całą bitwę i zaangażował się dopiero w końcu starcia, pozwalała przypuszczać, że Elliott działał z premedytacją. Podobnie argumentem na poparcie tej tezy miała być informacja zawarta w raporcie porucznika Barclay'a. Brytyjski oficer nie mogąc znaleźć wynikającego z warunków pogodowych czy też sposobu rozmieszczenia eskadry usprawiedliwienia dla

[179] Flagę "Don'g give up the ship" można po dziś dzień oglądac w Muzeum Akademii Marynarki Wojennej. Po dziś dzień jest ona również uznawana za „najświętszą relikwię" amerykańskiej Marynarki Wojennej, zob. https://www.usna.edu/100Objects/Objects/object-11.php (22.10.2017).
[180] Letter from Surgeon's Mate Usher Parsons to William Parsons (22 IX 1813), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary* …, t. II, s. 561.

zdystansowanej pozycji Niagara zakładał, że był to element amerykańskiego planu i nieustannie spodziewał się wzięcia w kleszcze przez okręt kapitana Elliotta.[181]

W tydzień po bitwie, informacja o zwycięstwie opublikowana decyzją Departamentu Marynarki Wojennej w najpoczytniejszych amerykańskich gazetach, obiegła niemal całe Stany Zjednoczone. W wielu miejscach świętowano na ulicach i wznoszono toasty. Kapitanowi Perry'em za pośrednictwem Sekretarza Jonesa wyrazy uznania i gratulacje złożył Prezydent James Madison, dodając od siebie, że wiktoria na jeziorze Erie miała stać się nieodłączną częścią chwały amerykańskiego narodu.[182] Sekretarz zapewne cieszył się, że w kryzysowej chwili w połowie sierpnia 1813 roku nie przyjął prośby Perry'ego o ustąpienie ze stanowiska. Być może inny dowódca na miejscu kapitana osiągnąłby ten sam efekt, tego jednak nie można było być pewnym. Być może to właśnie osoba Perry'ego była decydującym czynnikiem, który rozstrzygnął na korzyść Amerykanów. Szczęśliwie dla siebie współcześni kapitanowi nigdy nie musieli snuć podobnych rozważań. Dogłębną analizę starcia przeprowadził jednak sąd wojenny zwołany w Plymouth 9 września 1814 roku dla zweryfikowania okoliczności utraty eskadry jeziora Erie i osądzenia postawy kapitana Barclay'a. Brytyjskie sądy wojenne zwoływane na okoliczność utraty jednostki lub eskadry przez oficera Royal Navy słynęły z surowych wyroków, stąd też uniewinnienie Barclay'a można było uznać za wyraźną oznakę sposobu postrzegania przez Admiralicję postawy kapitana i ludzi pod jego dowództwem. W uzasadnieniu wyroku można było przeczytać, że za główne przyczyny brytyjskiej klęski uznano nieadekwatne środki obrony, które miał do dyspozycji Barclay w chwili starcia, braki wykwalifikowanych marynarzy czy też marynarzy w ogóle, miażdżącą wręcz przewagę zarówno liczebną jak i siły ognia po stronie Amerykanów oraz nieszczęśliwy zbieg okoliczności w wyniku, którego większość wyższych rangą oficerów poległa bądź została ranna w pierwszej fazie stracie. Sędziowie podkreślili, że zarówno kapitan Barclay jak i jego ludzie dołożyli wszelkich starań by obronić honor Royal Navy oraz wyjść ze starcia zwycięsko, jednak z powyżej wskazanych przyczyn okazało się to niemożliwe.[183]

---

[181] A.T. Mahan, *Sea Power in its …*, t. 2, s. 79.
[182] Letter from Secretary of the Navy Jones to Captain Oliver Hazard Perry (21 IX 1813), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary …*, t. II, s. 560.
[183] Narrative of the Proceedings during the Command of Captain Barclay of His Majesty's Squadron on Lake Erie (9 IX 1814), [in:] *Select British Documents of The Canadian …*, t.2, s. 298 – 319.

Wracając jednak do amerykańskiego bohatera walk na jeziorze Erie, rozkazem Sekretarza Marynarki Wojennej z dnia 29 września 1813 roku Oliver Hazard Perry oficjalnie został awansowany do rangi kapitana Marynarki Wojennej, zezwolono mu także, gdy tylko państwowy interes na to pozwoli wyruszyć do Rhode Island, o co wcześniej wnioskował i tam oczekiwać aż w zasobach Marynarki Wojennej znalazłby się okręt, nad którym można by powierzyć dowodzenie oficerowi jego rangi. Jego następcą miał zostać kapitan Jesse Elliott.[184] Taki stan rzeczy bardzo nie spodobał się komodorowi Chauncey'owi, który uważał, że za przykładem Perry'ego pójdą inni, a nie można przecież było, jak sądził Chauncey, pobłażać wszystkim niezadowolonym z powierzonej komendy, zamieniając ją na bardziej odpowiadającą ich preferencjom. Napisany w tej sprawie list komodora do Sekretarza Jonesa, przepojony był rozgoryczeniem i być może zazdrością. Chauncey podkreślał, że on sam nigdy nie kwestionował powierzonej mu komendy, nigdy nie prosił o jej zmianę i mimo iż przyszło mu dowodzić niedoświadczonymi i zbyt młodymi oficerami oraz ludźmi, z których wielu nie czuło wcześniej desek pokładu pod stopami[185] nie skarżył się i nie próbował zmieniać przeznaczonego mu losu. Chauncey nie deprecjonował wprost zwycięstwa Perry'ego, podkreślał jednak, że jego flota „choć cicha, była nie mniej pożyteczna"[186]. Komodor cenił następcę zwycięzcy z Jeziora Erie na stanowisku dowódcy tamtejszej floty – kapitana Jesse'ego Elliotta, nie mógł jednak pogodzić się z wyróżnieniem Perry'ego, szczególnie w obliczu narastającego konfliktu obu oficerów.[187] Warto podkreślić za biografem bitwy na jeziorze Erie, że inicjatorem sporu nie był Oliver Hazard Perry który, o czym wspomniano, w swoim oficjalnym raporcie pochwalił postawę Jessie'ego Elliotta, stwierdzając, że zachował się on ze zwykłą dla niego dzielnością. Zdaniem Waltera P. Rybki zarzewiem konfliktu stały się listy pisane przez oficerów, a nawet prostych marynarzy pełne skarg na postawę Elliotta w czasie bitwy, a szczególnie uchylanie się od wejścia w stracie, co było w ocenie piszących

[184] Letter from Secretary of the Navy Jones to Captain Oliver Hazard Perry (29 IX 1813), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary* …, t. II, s. 577.
[185] Narzekania komodora Chauncey'a na braki kadrowe można uznać za przesadzone. Oficer zdawał się bowiem nie zauważać, że dużą częścią powierzonych jego dowódców jednostek dowodzili marynarze w stopniu Sailing Master, którzy pod wieloma względami przewyższali oficerów. Wstępowali do służby we flocie wojennej zwykle w starszym wieku niż Midshipamani (około 18 – 22 lat) i najczęściej mieli za sobą co najmniej kilka lat doświadczeń na jednostkach floty handlowej. Być może więc wielu z nich nie czuło wcześniej pod stopami pokładu okrętu wojennego, nie można jednak było powiedzieć, że nie czuli pokładu w ogóle, zob. D. F. Long, *„Mad Jack" The Biography of Captain John Percival, USN, 1779 – 1862*, Westport – London 1993, s. 15.
[186] Cyt: Letetr from Commodore Isaac Chuncey to Secretary of the Navy Jones (13 X 1813), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary* …, t. II, s. 578.
[187] Letetr from Commodore Isaac Chuncey to Secretary of the Navy Jones (13 X 1813), [w:] *Tamże*, s. 578 – 579.

przyczyna utraty wielu wartościowych ludzi z załogi *USS Lawrence*. Część ze wspomnianych listów miała przedostać się do prasy, a niedostateczne zdaniem dowódcy *USS Niagara* zaangażowanie Perry'ego w udzielanie stosowanych sprostowań, stało się zarzewiem narastającego w późniejszym okresie konfliktu.[188] Autorzy listów zarzucali Elliottowi tchórzostwo, a nawet celowe zaniechanie z zamiarem przyczynienia się do śmierci kapitana Perry'ego. Podobnym zarzutom zaprzeczali podkomendni Elliotta z *USS Niagara*, pragnąc jednak oczyszczenia swego imienia na drodze oficjalnej w kwietniu 1815 roku Jesse Elliott zwrócił się do Sekretarza Marynarki Wojennej by są wojenny powołany dla rozpatrzenia spraw zajęcia *USS President, USS Frolic* oraz *USS Rattlesnake* przez Brytyjczyków, zajął się również oceną jego postawy podczas bitwy na Jeziorze Erie. To jednak nie spowodowało zakończenia sprawy. W 1818 roku do Departamentu Marynarki Wojennej z wnioskiem o zbadanie sprawy niewłaściwego zachowania kapitana Elliotta podczas bitwy na Jeziorze Erie wystąpił komodor Perry, Departament nie podjął jednak żadnych rozstrzygających kroków w tej sprawie i oszczerstwa, jak nazwał zarzuty wobec Elliotta skrajnie przychylny mu biograf, wobec dowódcy *USS Niagara* były w późniejszym okresie wielokrotnie powtarzane, choć głównie poprzez dziennikarzy i publicystów. Autorem serii pamfletów, które ukazały się w latach 1812 – 1834, w których powtarzano zarzuty przeciw Ellliotowi był brat dowódcy *USS Lawrence* porucznik Matthew C. Perry.[189] Na korzyść kapitana Jessego Elliotta, a więc za nieprawdziwością postawionych mu zarzutów mógłby przemawiać fakt, że Departament Marynarki Wojennej, ani też żaden ze zwołanych w tej sprawie sądów wojennych nie potwierdził niewłaściwości postępowania Elliotta w czasie bitwy na Jeziorze Erie, a tym samym zarzutów przeciw niemu. Wspomniany już biograf dowódcy *USS Niagara,* przypisywał zorganizowanie kampanii przeciw zdeklarowanemu Demokracie Elliottowi, jego przeciwnikom politycznym tj. Federalistom z jego rodzimego Massachusetts.[190] W związku jednak z brakiem źródeł potwierdzających tę tezę, jak również niemal bezgranicznym uwielbieniem dla Elliotta, a tym samym brakiem obiektywizmu ze strony anonimowego biografa, można uznać, że nawet, jeżeli powody polityczne rzeczywiście nadawały bieg późniejszym atakom na dowódcę *USS Niagara*, to co do zasady nie stanowiły przyczyny, dla której początkowo wystąpiono przeciw niemu. Byłabym skłonna

[188] W.P. Rybka, *Dz. Cyt.*, s. 107.
[189] *Citizen of New York, A Biographical Notice of Com. Jesse D. Elliott containing A Review of the Controwersy Beetween Him and The Late Commodore Perry and History od the Figure-head of the U.S. Frigate Constitution,* Philadelphia 1835, s. 27 – 29. (Reprint New York 1925).
[190] *Tamże,* s. 5 – 8.

raczej uznać za takie przyczyny sprawcze czysto ludzką potrzebę obwinienia kogoś za śmierć przyjaciół jaką odczuwali oficerowie i członkowie załogi *USS Lawrence*, a kapitan Elliott na swoje nieszczęście okazał się być najwłaściwszym kandydatem.

W czasie kiedy skronie Perry'ego przyozdabiały nieskończone laury, jego przeciwnik, p.o. kapitana Barclay musiał zmagać się ze „sławą" pierwszego w dziejach brytyjskiego dowódcy, który poddał wrogowi całą eskadrę okrętów.[191] Podczas postępowania prowadzonego przez zwołany we wrześniu 1814 roku sąd wojenny stwierdzono, że kapitan Barclay dołożył wszelkich starań by doprowadzić powierzoną mu eskadrę do pełnej gotowości bojowej, pomimo iż nie otrzymał posiłków, o które wielokrotnie prosił, jak również dostatecznej ilości zaopatrzenia, co również był przedmiotem nalegań zawartych w jego licznych listach. W wyroku podkreślono, że wroga eskadra miała nad jednostkami kapitana Barclacy'a miażdżącą przewagę zarówno pod względem ilości ludzi, jak i ilości dział. Podkreślono, że w samej decyzji o przystąpieniu do starcia ze strony dowódcy brytyjskiej eskadry nie było brawury, że zdecydował on się na ten krok dopiero w sytuacji, gdy żadne inne rozwiązanie nie było możliwe do realizacji. Do utraty zaś eskadry przez kapitana przyczyniło się wiele okoliczności, na które nie mógł on mieć wpływu, tj. odniesienie uniemożliwiających kontynuowanie walki ran oraz śmierć większości wyższych stopniem oficerów. Zachowanie zaś oficerów pozostałych przy życiu, w tym samego kapitana zasługiwało na najwyższą pochwałę i przepełnione było dzielnością oraz mogło zostać ocenione, jako przynoszące chlubę Royal Navy. Częściową winą za wynik starcia obarczono gubernatora Sir George'a Prevosta, który swoją opieszałością uniemożliwił kapitanowi Barclay'owi właściwe przygotowanie się do spotkania z wrogiem, między innymi odmawiając przesłania ludzi oraz sprzętu niezbędnych ze względu na okoliczności. Kapitan Robert Heriot Barclay został wyrokiem sądu przykrócony do czynnej służby i oczyszczony ze wszystkich zarzutów.[192] Opinia publiczna zaś, jak zawsze w podobnych sytuacjach została podzielona i żaden wyrok sądu czy stanowcze zdanie uznanego autorytetu nie mogło tego zmienić.

---

[191] K. I. Hagan, This *People's Navy. The Making of American Sea Power*, New York – Oxford – Singapor – Sidney 1992, s. 86.

[192] Proceeding of Court-Martial of Commander Robert Heriot Barclay, September 1814 [w:] *The Battle of Lake Erie. A Collection of Documents, chiefly by Commodore Perry: including the Court-matrial of Commander Barclay and the Court of Enquiry on Captain Elliott: edited, with Introducion, Annotations, Bibliography, and Analytical Index*, ed. Ch. O. Paullin, Cleveland 1918, s. 137 – 167.

W chwili gdy milkły salwy bitwy na Jeziorze Erie, bądź o jezioro Erie, jak zwą ją niektórzy, 18 mil od Malden 7 tysięczna armia generała Harrisona przygotowywała się by zadać ostateczny cios Brytyjczykom na lądzie.[193] Generał planował, że po zajęciu Malden, zgodnie z zasadą decydującego ciosu uderzy na Macinac i St. Jospehs i w tym ostatnim miejscu będzie czekał na dalsze rozkazy. Generał sugerował, że po wyeliminowaniu bezpośredniego zagrożenia wartym rozważania byłoby wyruszenie ku dolnemu krańcowi jeziora, bądź wejście w kooperację z siłami generała Wilkinsona.[194] Kapitan Perry nie miał zbyt wiele czasu na świętowanie zwycięstwa. Dwa tygodnie po bitwie jego flota, powiększona o zdobyczne okręty zaangażowana był w transport żołnierzy generała Harrisona na wyspę w pobliżu Madlen. Mimo silnego wiatru cała operacja przebiegła pomyślnie, a relacje pomiędzy Armią i Flotą na Jeziorze Erie układały się wręcz wzorcowo.[195] 26 września żołnierzy ponownie zaokrętowano, by następnego dnia o 3.00 nad ranem wyruszyć na wyspę Middle Sister, której wybór był wspólną decyzją kapitana Perry'ego i generała Harrisona. Około godziny 14.00 amerykańskie okręty ustawiły się w linii 1,5 mili na wschód od Bar Point, by osłaniać desant, który zakończył się sukcesem 45 minut później. Pierwsi żołnierze, którzy weszli do Malden zauważyli, że miasto zostało ewakuowane przez wroga. Chwilę później eskadra kapitana Perry'ego wyruszyła ku Amherstburgowi, gdzie miały zostać desantowane pozostałe wojska.[196] 29 września wojska generała Harrisona zajęły Detroit. Miasto i fort obsadzone były przez indiańskich sojuszników Brytyjczyków, którzy poddali się bez jednego wystrzału. Następnego dnia kapitan Perry wysłał *Niagara, Lady Prevost, Scorpion* i *Tigress* ku St. Clair, powierzając dowództwo nad niewielką eskadrą kapitanowi Jesse'emu Elliottowi. Ich zadaniem miało być przechwycenie brytyjskich jednostek transportowych, które zgodnie z doniesieniami amerykańskich szpiegów, miały przewozić broń, zaopatrzenie i amunicję dla wojsk brytyjskich w górze jeziora. Sam kapitan Perry z jednostkami *Ariel* i *Claedonia* wyruszył na rzekę Thames w celu kooperacji z generałem Harrisonem. Pozostałe jednostki z eskadry miały zajmować się transportem żołnierzy i zaopatrzenia dla wojska.[197] Początek października przyniósł rozstrzygnie brytyjska Armia na jeziorze Erie i jej indiańscy sojusznicy poddali się Armii generał Harriosona, do czego przyczyniły się, choć w

[193] Letter from Surgeon's Mate Usher Parsons to William Parsons (22 IX 1813), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary* …, t. II, s. 562.
[194] Letter from Major General William H. Harrison to Secretary of War (15 IX 1813), [w:] *Tamże,* s. 565.
[195] Letter from Captain Oliver Hazard Perry to Secretary of the Navy Jones (24 IX 1813), [w:] *Tamże,* s. 569.
[196] Letter from Cptain Oliver H. Perry to Secretary of the Navy Jones (IX 1813), [w:] *Tamże,* s. 569.
[197] Letter form Captain Oliver H. Perry to Secretary of the Navy Jones (IX 1813), [w:] *Tamże,* s. 570.

niewielkim stopniu, działa eskadry kapitana Perry'ego.[198] Generał Harrison zaatakował wojska generała Proctora zgromadzone w okolicy Dolson. Nie będę w tym miejscu zagłębiać się w szczegóły bitwy, gdyż nie zmagania lądowe stanowią główny przedmiot niniejszej rozprawy, zaznaczę jednak, że duży udział w amerykańskim zwycięstwie miała lekkomyślność generała Proctora, który zbyt długo zwlekał ze zniszczeniem mostów na Thames (French River), a gdy w końcu zdecydował się na ten krok było już za późno. Warto również wspomnieć, ze flota kapitana Perry'ego, chociaż nie mogła wpłynąć zbytnio na przebieg bitwy, to oddała nieocenione zasługi w zakresie transportu żołnierzy, sprzętu i amunicji, a także zapewniając ochronę wojskowych konwojów.[199]

Jezioro Champlain

Pozycja na jeziorze Champlain musiała czekać na swego dowódcę niemal do końca września 1812 roku.[200] 28 dnia tego właśnie miesiąca Sekretarz Marynarki Wojennej mianował do dowodzenia na jeziorze przebywającego w Portland podkomendnego komodora Bainbridge'a – porucznika Thomasa Macdonough. Nowy dowódca miał niezwłocznie udać się na wskazaną mu pozycję i dokonać inspekcji. Departament już wcześniej zakupił dla tej pozycji dwie kanonierki, a kolejne 6 jednostek zostało sfinansowanych z funduszy Departamentu Wojny. Macdonough otrzymał rozkaz możliwie ścisłej współpracy z generałem Dearbornem, który zgodnie z zapowiedzią, ze swej strony miał służyć mu wszelką pomocą i radą. Do obsadzenia 8 jednostek wysłano Macdonoughtowi zaledwie 30 marynarzy, wszyscy oni jednak mieli status „starszego marynarza"[201], co podwajało ich wartość bojową.[202] Porucznik zgodnie z rozkazem wyruszył „niezwłocznie" i w dniu 4 października 1812 roku był w drodze na Jezioro Champlain.[203] Mimo wszelkiego pośpiechu dotarcie na miejsce zajęło mu 9 dni, jednak to co tam zastał w pełni go satysfakcjonowało. Jednostki zakupione przez Department Wojny były w zaawansowanym stanie przygotowań do wypłynięcie. Rysą na tym zdawałoby się idealnym obrazie był stosunek dowódców wojskowych do młodego porucznika. Pod

[198] Letter from Cpatian Oliver H. Perry to Secretary of the Navy Jones (7 X 1813), [w:] *Tamże,* s. 570.
[199] Letter from Major General William H. Harrison to Secretary of War Armstrong(9 X 1813), [w:] *Tamże,* s. 570 – 576.
[200] Materiał ilustracyjny do podrozdziału zob. mapa 6, rysunek 19 Aneks.
[201] W oryginalne określenie "Able seamen" – terminem tym określano marynarzy posiadających doświadczenie w marynarskim fachu.
[202] Letter from Secretary of the navy Hamilton to Lieutenant Thomas Macdonough (28 IX 1812), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary…*, t. I, s. 319 – 320.
[203] Letter form Lieutenant Thomas Macdonough to Secretary of the Navy Hamilton (4 X 1812), [w:] *Tamże,* s. 324.

nieobecność generała Dearborna żaden z zastępujących go oficerów nie chciał wydać Macdonoughutowi sprzętu okrętowego i samych jednostek, dopóki nie otrzymał podobnego rozkazu od swego zwierzchnika.[204] Przejściowe trudności udało się stosunkowo szybko zażegnać i już 26 października porucznik mógł donieść Sekretarzowi Marynarki Wojennej, że dwie spośród sześciu zakupionych przez Departament Wojny jednostek osiągnęły pełną gotowość bojową i wyruszyły na wyznaczone dla nich pozycje, prace zaś nad pozostałymi były bardzo zaawansowane. Dodatkowo dwie kanonierki miały być gotowe w ciągu 10 dni. Jednostki Marynarki Wojennej rzekomo przesłane na pozycję na jeziorze Champlain przez komodora Chauncey'a nie dotarły jednak na miejsce i porucznik Macdonough obawiał się czy nie zmieniono im Protów przeznaczenia.[205]

12 grudnia obawy porucznika Macdonough straciły na znaczeniu. Gwałtowny atak zimy nie ominął jeziora Champlain. Niedawno wzburzone fale skuł lód, a okręty i łodzie Stanów Zjednoczonych zostały złożone w bezpiecznej przystani. Na decyzję porucznika niewątpliwie wpłynęło zdarzenie, które miało miejsce kilka dni wcześniej. Okręt *Growler* dowodzony przez porucznika Smitha, dostał się w obszar działania gwałtownego sztormu i stracił w jego wyniku maszty. Był to jeden z trzech okrętów, poza slupami *President* i *Eagle*, wykazującymi jakąkolwiek wartość bojową, którymi dysponował porucznik Macdonough, strata była więc dotkliwa.[206] Wydarzenia na jeziorze Champlain rozgrywały się znacznie wolniej niż w pozostałych regionach, była to jednak cisza przed burzą, a przyczajone na swoich pozycjach strony konfliktu, wyczekiwały nadejścia wiosny.

Wraz z rozpoczęciem Kampanii Wiosennej, okręty U.S. Navy na jeziorze Champlain zostały zgromadzone w przystani w Plattsburgu. Dowodzący tymi jednostkami porucznik Thomas Macdonough czynił wszystko, by jak najszybciej osiągnęły gotowość do działania. Poza dwoma slupami, które miały zostać obsadzone 50 marynarzami przysłanymi z Nowego Jorku, porucznik zdecydował się położyć kil pod dwie nowe kanonierki. W związku z brakiem intendenta, Macdonough zmuszony był sam prowadzić

[204] Letter from Lieutenant Thomas Macdonough to Sceretary of the Navy Hamilton (14 X 1812), [w:] *Tamże,* s. 325
[205] Letter from Lieutenant Thomas Macdonough to Secretary of the Navy Hamilton (26 X 1812), [w:] *Tamże,* s. 326.
[206] Letter from Lieutenant Thomas Macdonough to Secretary of the Navy Hamilton (20 XII 1812), [w:] *Tamże,* s. 370 – 371.

swoje księgi rachunkowe, co niestety zaniedbywał, w natłoku obowiązków związanych z dowodzeniem eskadrą.[207]

3 czerwca 1813 roku brytyjski garnizon w Isle aux Noix dostrzegł jeden z amerykańskich okrętów w pewnej odległość od przystani. Mimo wczesnych godzin porannych Brytyjczycy nie dali się zaskoczyć. Niezwłocznie zmobilizowano 3 kanonierki i 2 bateaux. Wkrótce potem okazało się, że za uprzednio dostrzeżonym podążał drugi okręt, oba podeszły, jak zakładano za sprawą nieszczęśliwego wypadku bardzo blisko brzegu. Dowódca brytyjskiego oddziału major George Tylor rozkazał swoim ludziom reagować stosowanie do sytuacji, co oznaczało, że załogi bateaux miały zejść na brzeg, zająć pozycje umożliwiające prowadzenie ostrzału z muszkietów. Ostrzał z obu stron był morderczo celny, a stracie trwało. Po kilkunastu minutach w kanu, do brytyjskiego garnizonu przybył posłaniec z wiadomością, że znaczące siły amerykańskie nadciągały rzeką oraz około 3 tysiące ludzi zmierzało ku przystani lądem. Major pozostawił, więc swoich ludzi i wyruszył, aby przygotować garnizon do obrony. Nim jednak Tylor dotarł do miejsca przeznaczenia, osiągnęła go wieść, że obie amerykańskie jednostki, którymi okazały się być *Growler* i *Eagle*, opuściły bandery podając się. W wyniku starcia na *Growler* 1 człowiek został zabity, a 8 ciężko rannych. Straty po stronie brytyjskiej wyniosły zaledwie 3 rannych, z czego 1 ciężko. Major zadawał sobie jednak sprawę, że do jego sukcesu przyczynił się fakt, że *Eagle* osiadł na mieliźnie, *Growler* podzielił zaś jego los, próbując udzielić pomocy.[208] Porucznik Thomas Macdonough, gdy dowiedział się o zajęciu przez Brytyjczyków dwóch okrętów, zamiast rozpętać polowanie na czarownice, w rzeczowy sposób zawiadomił Sekretarza Marynarki Wojennej o zdarzeniu, wstrzymując się z jego oceną do czasu otrzymania pełnego raportu od porucznika Smitha, dowódcy *Growler*. Stosowny raport wyjaśniający przyczyny utraty obu okrętów porucznik Macdonough otrzymał dopiero w końcu lipca 1813 roku. Wynikało z niego, że porucznik Smith zignorował sugestie swego pilota, że wpływając w wąski kanał w pobliżu pozycji brytyjskich nie zdołał zawrócić. Niemal natychmiast przekonał się, że jego pilot miał rację, było jednak już za późno na ratunek. *Growler* i *Eagle* dostały się w krzyżowy ogień z brytyjskich pozycji. Takielunek i żagle bardzo szybko spoczęły w strzępach na pokładzie. 24.funtowa kula przebiła kadłub *Eagle* powodując jego zatonięcie w zaledwie kilka minut.

[207] Letter from Lieutenant Thomas Macdonough to Secretary of the Navy Jones (1 V 1813), [w:] *Tamże,* s. 460.
[208] Letter from Major George Taylor to Major General Richard Stovin B.A. (3 VI 1813), [w:] *Tamże,* s. 488 – 489.

Straciwszy jedną jednostkę i wobec, jak donosił raport pilota, dużych strat w zabitych i rannych, porucznik Smith poddał swój okręt.[209] Raport, który otrzymał Macdonough został sporządzony przez jednego z amerykańskich pilotów, porucznik nadal jednak nie otrzymał choćby linijki skreślonej ręką nieszczęsnego dowódcy *Growler* i nie za bardzo wiedział jak miał interpretować ten stan rzeczy.

Spodziewając się, że Brytyjczycy zachęceni sukcesem spróbują zaatakować Plattsburg, porucznik starał się pozyskać nowe okręty, które mogłyby zastąpić *Growler* i *Eagle*. Wybór padł na dwa slupy, których właściciel zgodził się odstąpić je w rozsądnej cenie, jednak finalizacja transakcji wymagała zgody Departamentu Marynarki Wojennej.[210] Zgoda nadeszła i w połowie lipca porucznik Macdonough mógł z dumą zawiadomić swego zwierzchnika, że zaledwie 4 dni brakowało mu do osiągnięcia przez powierzoną mu eskadrę pełnej gotowości bojowej. Dotyczyło to jednak dotychczas posiadanych okrętów oraz nowo zakupionego slupu, drugi slup miał dopiero zostać zakupiony. Porucznik zwlekał z zakupieniem drugiego okrętu, gdyż nie miał dział, aby go uzbroić. Obiecany transport z Bostonu opóźniał się, a gdy Macdonough się o niego upominał otrzymywał jedynie puste obietnice coraz odleglejszych terminów dostawy. W końcu zniechęcony porucznik zrezygnował z uprzednio złożonego zamówienia, za sumę 4 tysięcy dolarów zakupił drugi slup i zamówił działa dla jego uzbrojenia u Agenta Marynarki Wojennej w Nowym Jorku. Innym problemem, z którym musiał zmierzyć się młody oficer były spodziewane braki kadrowe. Czas służby większości jego załóg upływał w lipcu 1813 roku, stąd też konieczne było podjecie niezwłocznych kroków by powstałe w ten sposób wakaty uzupełnić. Podobnie jak kapitan Perry na jeziorze Erie, Macdonough musiał sobie radzić bez pomocy Intendenta, stąd ogrom kwestii biurokratycznych związanych z zakończeniem służby przez dotychczasowe załogi oraz planowanym zaciągiem, mógł całkowicie pozbawić go czasu, tak bardzo potrzebnego by przygotować nowo zakupiony slup do służby.[211]

Kilka dni później oba slupy były gotowe do służby, jednak co paradoksalne, nie miał kto nimi dowodzić. Porucznik Macdonough obawiał się, że w swoich listach do

[209] Letter from LieutenantThomas Macdonough to Secretary of the Navy Jones (22 VII 1813), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary …*, t. II, s. 515.
[210] Letter from Lieutenant Thomas Macdonough to Secretary of the Navy Jones (4 VI 1813), [w:] *Tamże,* s. 490.
[211] Letter from Lieutenant Thomas Macdonough to Secretary of the Navy Jones (11 VII 1813), [w:] *Tamże,* s. 514.

Sekretarza Jonesa nie w pełni zobrazował sytuację i zbyt słabo podkreślił, jak bardzo niezbędni byli oficerowie, o których przysłanie prosił. 27 lipca 1813 roku Brytyjczycy rozpoczęli operację na jeziorze Champlain. Dowodzący operacją ppłk. John Murray wiedział, że 600 żołnierzy, których miał w swojej dyspozycji, przy raczej symbolicznym wsparciu sił floty, to zdecydowanie za mało by uderzyć bezpośrednio na Burlington. Dlatego też uznał, że jego działania, chociaż nie będą mogły mieć charakteru rozstrzygającego, mogły posłużyć za dywersję i odciążyć brytyjskie siły zaangażowane na Jeziorach Ontario i Erie. Łodzie i żołnierze podpułkownika mieli więc za zadanie niszczenie magazynów, przerywanie linii zaopatrzeniowych, czy ataki z zaskoczenia na mniej liczne oddziały wroga. By jednak nie zniechęcać do siebie zamieszkujących wybrzeża jeziora cywilów, jego żołnierze otrzymali stanowczy zakaz niszczenia zabudowań stanowiących własność prywatną i zaboru choćby najmniej wartościowych przedmiotów należących do cywilnych mieszkańców.[212] Warto jednak podkreślić, że jako cywile byli traktowani tylko Ci obywatele, którzy w chwili ataku nie mieli przy sobie broni. Biorąc zaś pod uwagę charakter życia na pograniczu, ciągłe zagrożenie ze strony przyrody oraz Indian, ilość osób nie noszących broni była mocno ograniczona.

3 sierpnia dwa brytyjskie slupy i galera pojawiły się na przedpiersiu Burlington i otworzyły ogień do jednostek zacumowanych w przystani i baterii nadbrzeżnej. Początkowo zaskoczeni, Amerykanie dość szybko odpowiedzieli na ostrzał, zmuszając Brytyjczyków do odwrotu. Mimo to wrogowi udało się zabrać 2 łodzie i spalić 1 Craft, nim odpłynęli. Porucznik Macdonough chciał ruszyć w pościg za wrogiem, na przeszkodzie stanął mu jednak brak oficerów. Jak już sygnalizowano, mimo iż dwa zakupione niedawno slupy były gotowe do służby nie miał kto nimi dowodzić. W przypadku innych jednostek sytuacja nie wyglądała lepiej. Z oficerów w Burlington, poza samym Macdonoughtem przebywał jedynie 1 Midshipman, który posiadał zbyt niewielkie doświadczenie by powierzyć mu komendę nad okrętem w bitwie, która mogła okazać się decydująca. Porucznik liczył, że wobec brytyjskiego ataku, prośba o 50 ludzi, w tym 2 poruczników, która wysłał ostatnio do kapitana Evansa, spotka się z bardziej przychylnym przyjęciem niż kilka poprzednich o podobnej treści.[213] Jak wynikało z listu dowodzącego akcją brytyjską Thomas Everard, wsparci przez dodatkowe siły z Quebeku, Brytyjczycy

[212] Instructions for Lieutenant Colonel John Murray B.A. (27 VII 1813), [w:] *Tamże,* s. 517.
[213] Letter from Master Commanadant Thomas Macdonough to Secretary of the navy Jones (3 VIII 1813), [w:] *Tamże,* s. 518.

zamierzali doprowadzić do rozstrzygającego starcia na Jeziorze Champlain i ich zamiarem było wywabienie Amerykanów z przystani i zmuszenie do bitwy. Spotkało ich jednak rozczarowanie, gdyż mimo zajęcia 4 jednostek niemal bez oporu i strat własnych, doskonale widoczne w przystani 3 slupy oraz kilka jednostek nie uczyniły nic by wyjść na spotkanie z wrogiem.[214] Everard nie potrafił wyjaśnić tej sytuacji, co oznaczało, że nie wiedział o brakach kadrowych z jakimi borykał się Macdonough. Wiedział jednak, że z siłami, którymi wówczas dysponował nie byłby w stanie przeprowadzić efektywnego aktu na przystań, stąd też zabrawszy pryzy wycofał się. Wyprawa pozwoliła mu jednak przekonać się naocznie, jakimi siłami dysponowali Amerykanie w Burlington, a także zapoznać się z ukształtowaniem i lesistością terenu, co z kolei pozwalało rozważyć plan desantu w pewnej odległości zamiast frontalnego ataku.

14 sierpnia 1813 roku Macdonough otrzymał awans na młodszego kapitana, było to niewątpliwe wyróżnienie i jak można było się spodziewać podziałało motywująco na awansowanego, zachęcając go do zwiększenia wysiłków. Trudno ocenić, choć można zakładać, że większą radość niż awans sprawiło świeżo upieczonemu kapitanowi, przysłanie dwóch oficerów (porucznik George Pearce oraz Acting Master Horace F. Marcelin) oraz Intendenta (George Beale), który miał dotrzeć w ciągu kilku dni. Wobec doniesień, że brytyjskie siły zwiększyły się do 4 slupów, 3 galer oraz 2 kanonierek, kapitan Macdonough zdecydował się na zakupienie dodatkowego slupu do 3 już posiadanych.[215] Wobec spodziewanego rozstrzygającego starcia była to decyzja w pełni uzasadniona. Spektakularne zwycięstwo odniesione przez siły amerykańskie kapitana Perry'ego na Jeziorze Erie, brytyjskie dowództwo zamierzało powetować sobie wyeliminowaniem Amerykanów z rozgrywki na Jeziorze Champlain.

W końcu listopada kapitan Macdonough opracował plan kooperacji floty z armią w celu ataku na Quebek i Montreal. W założeniu plan miał zostać zrealizowany nim lody na dobre skułyby jeziora, jednak konieczność sprowadzenia dodatkowych dział z nowego Yorku, znacząco odsuwała jego realizację w czasie. Plan kapitana zakładał wysłanie kilku łodzi obsadzonych po 30 ludzi każda i wyposażonych, w zależności od możliwości, w jedno lub dwa działa dużego kalibru na rzekę St. Lawrence, skąd jednostki te miałyby

[214] Letter from Commander Thomas Everard to Goveronor – General Sir George Prevost (3 VIII 1813), [w:] *Tamże,* s. 519.
[215] Letter from Master Commanadant Thomas Macdonough to Secretary of the Navy Jones (14 VIII 1813), [w:] *Tamże,* s. 520.

swym ogniem wspierać działania armii na lądzie. Jak już jednak wspomniałam kapitan Macdonough w chwili opracowania planu nie dysponował działami koniecznymi dla jego realizacji, a najbliższym miejscem, z którego można było je sprawdzić był Nowy Jork, stąd też potrzeba było czasu na ich sprowadzenie. By mieć pewność, że dostarczone działa zostaną sprowadzone w odpowiedniej jakości i we właściwym czasie kapitan zdecydował się sam ruszyć do Nowego Jorku, jeżeliby Sekretarz Jones wyraził na to zgodę, pozostawiając dowodzenie flotą w rękach porucznika Cassina, o którego umiejętnościach i zdolnościach miał bardzo wysokie mniemanie.[216] Sekretarz Marynarki Wojennej zaakceptował plan kapitana i rozkazał mu jak najszybsze rozpoczęcie 15 galer, o których wspominał w swoim liście. Jednocześnie Sekretarz wyraził zgodę by Macdonough odwiedził swoją rodzinę, prosił jednak by urlop kapitana był tak krótki jak to tylko możliwe i odbył się jak najszybciej. Dla Jonesa było oczywistym, że wdrożenie planu kombinowanego ataku na Montreal lub Quebek trzeba było odłożyć do wiosny, pragnął jednak by eskadra na Jeziorze Champlain była jak najszybciej gotowa na spotkanie z wrogiem, a do tego konieczna była obecność, a tym samym osobisty nadzór ze strony kapitana Macdonoughta.[217] 19 grudnia eskadra jeziora Champlain miała wyruszyć do ujścia Otter Creek, gdzie miały zostać zlokalizowane jej zimowe kwatery. Oficerowie piórem swego dowódcy wyrazili żal, że w dorocznym orędziu do Kongresu Prezydent Madison mimo, iż wiele miejsca poświęcił toczącej się wojnie, nie wspomniał o jednostkach działających w rejonie Wielkich Jezior. Kapitan był jednak dalej wykonywać swoje obowiązki, kokieteryjnie stwierdzając, że może dając z siebie jeszcze więcej niż dotychczas, choć byłoby to niemal niemożliwe, zaskarbiłby sobie wdzięczność i uznanie w oczach Prezydenta.[218]

Pod koniec stycznia 1814 roku młodszy kapitan Thomas Macdonough otrzymał z Departamentu Marynarki Wojennej plany galery, wraz z rozkazem zbudowania 15 sztuk jednostki o przedstawionych wymiarach, które w ocenie Jonesa, miały być czynnikiem zapewniającym flocie Jeziora Champlain decydującą przewagę. Jednakże, ostatecznie Departament pozostawiał Macdonoughtowi duża swobodę decyzyjną pozwalając samodzielnie zdecydować czy zbudowane zostaną wyłącznie galery w liczbie 15, czy też

[216] Letter from Master Commandant Thomas Macdonough to Secretary of the Navy Jones (23 XI 1813), [w:] *Tamże,* s. 604.
[217] Letter from Secretary of the Navy Jones to Master Commandant Thomas Macdonough (7 XII 1813), [w:] *Tamże,* s. 605.
[218] Letter from Master Commandant Thomas Macdonough to Secretary of the Navy Jones (18 XII 1813), [w:] *Tamże,* s. 605 – 606.

zbudowana zostanie mniejsza ich liczba i dodatkowo okręt. Dla Sekretarza Jonesa najważniejsze było, bowiem, aby siły, które zostałyby stworzone za dodatkowe środki wyasygnowane dla Jeziora Champlain, pozwoliły na uzyskanie i wykorzystanie przewagi nad wrogiem.[219] Macdonough, którego rozkaz dotarł dopiero 7 lutego, zdecydowanie przyznał preferencję budowie galer. Jednostki te ze względu na niewielkie zanurzenie, pozwalające poruszać po wypełnionym mieliznami i podwodnymi skałami jeziorze, oraz mniejszą ilość wykwalifikowanych marynarzy koniecznych do ich obsadzenia, wydawały się być niemal stworzone dla Jeziora Champlain. Niezwłocznie po rozpoczęciu prac nad rozbudową floty, ruszyła również służba werbunkowa. Kapitan nie spodziewał się mieć kłopotów z pozyskaniem marynarzy, jednak zwiększa ilość jednostek wymagała większej liczby oficerów i podoficerów niż Ci, którzy pozostawali w jego dyspozycji, o których przysłanie musiał wnioskować do Departamentu.[220] Sekretarz Jones jednakże, dowiedziawszy się, że Brytyjczycy budowali 24.działowy okręt na Jeziorze Champlain, niezwłocznie posłał do Macdonoughta jednego z braci Brown, powszechnie znanych budowniczych okrętów, który zobowiązał się zbudować okręt tej klasy w ciągu maksymalnie 60 dni.[221] Sprawa jego przydatności, czy chociażby możliwości wykorzystania takiego okrętu na Jeziorze Champlain, zostały pominięte, a kapitan Macdonough miał skonsultować się z Panem Brownem i jeszcze raz rozważyć swój pomysł na rodzaj sił, które wiosną miały rozgromić Brytyjczyków na Jeziorze Champlain. Rozważony miał być również zakup łodzi parowej[222], o której budowie w okolicy Vergennes miał poinformować Departament porucznik Cassin, a która w ocenie Jonesa, mogła okazać się bardzo przydatna dla Macdonoughta.[223] Kapitan przystał na plan Sekretarza i w początkach marca położony został kil pod okręt, który ostatecznie miał

[219] Letter from Secretary of the Navy Jones to Master Commandant Thomas Macdonough (28 I 1814), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary* …, t. III, s. 293 – 295.
[220] Letter from Master Commandant Thomas Macdonought to Secretary of the Navy Jones (7 II 1814), [w:] *Tamże,* s. 395.
[221] Letter from Secretary of the Navy Jones to Master Commandant Thomas Macdonough (22 II 1814), [w:] *Tamże,* s. 396.
[222] Parowiec – łódź o napędzie parowym w owym czasie była własnością Kompanii Jeziora Champlain, która to organizacja, jak informował gubernator Daniel Tompkins, chętnie odstąpiłaby tę jednostkę Departamentowi Marynarki Wojennej za 15 do 17,5 tys. dolarów. Ważną przewagą tej jednostki była możliwość przemieszczania się nawet w ciszy morskiej, bez konieczności wykorzystania pracy rąk ludzkich. Sugerowana cena nie obejmowała uzbrojenia, którego montaż również był oferowany przez Kompanię, co jednak podniosłoby koszt zakupu jednostki do 37,5 tys. dolarów, za: Letter from Governor Daniel D. Tompkins to Secretary of the Navy Jones (10 III 1814), vol. III, s. 398 – 399. O historii jednostek parowych w USA, zob. szerzej: S.L. Kotar, J.E. Gessler, *The Steamboat Era. A History of Fulton's Folly on American Rivers, 1807 – 1860*, Jefferson – London 2009, s. 5 – 116.
[223] Letter from Secretary of the Navy Jones to Master Commandant Thomas Macdonough (22 II 1814), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary*, t. III, s. 396.

nieść nie 24 ale 26 dział. Rozważano również budowę lub zakupienie dodatkowego okrętu 20.działowego, gdyż taka jednostka również miała być budowana przez Brytyjczyków, dodatkowo zaś by w pełni uzyskać przewagę nad wrogiem, konieczne miało być zbudowanie co najmniej 5 galer, w odpowiedzi na 5 galer budowanych po drugiej stronie jeziora. Kapitan Macdonough uznał, że zamiast spierać się z Departamentem, powinien postępować stosowanie do jego wytycznych, nawet jeżeli były one sprzeczne z jego własnymi przekonaniami. Niewątpliwie wpływ na jego postępowanie miał fakt, że oficerowie werbunkowi posłani niemal miesiąc wcześniej do Bostonu, Nowego Jorku i Salem oraz Marblehead, pozyskali zaledwie 36 ludzi, a do Macdonoughta dotarła informacja, że Departament posyłał komodorowi Chauncey'owi w formie uzupełnień część bezczynnych załóg dotychczas służących na okrętach atlantyckich. Młodszy kapitan liczył, co wprost wyraził w swoim liście do Sekretarza Jonesa, że i on mógłby oczekiwać takiego wsparcia, wskazując dotychczasową załogę *USS Hornet*, jako idealnie odpowiadającą jego potrzebom. Wykwalifikowane załogi były potrzebne przede wszystkim by obsadzić dwa nowobudowane okręty, gdyż galery mogły zostać obsadzone nawet przez żołnierzy.[224]

Na początku kwietnia kooperujący z kapitanem Macdonought generał major James Wilkinson donosił o osiągnięciu przez wroga pełnej gotowości bojowej i możliwości podjęcia przez niego próby ataku na nieukończone jeszcze jednostki w Vergennes. Generał z przykrością zawiadamiał również, że umocnienia wznoszone Rouses Point nie zostały ukończone i prawdopodobnie niemożliwym było ich ukończenie do czasu, gdy Brytyjczycy w liczebności szacowanej na nawet 1500 ludzi ruszyliby na jezioro. Wobec słabości własnych sił generał liczył, że kapitanowi mogło udać się jak najszybciej doprowadzić swoją eskadrę do pełnej sprawności bojowej i wyjść z nią na jezioro, wobec tego pragnął wiedzieć, kiedy mógłby liczyć na obecność amerykańskich jednostek na jeziorze.[225] Na wezwanie i pytanie generała, kapitan Macdonough odpowiedział własnym. Zwrócił uwagę swego kolegi z armii lądowej, jak wielkie znaczenie dla całokształtu amerykańskiej obronności na jeziorze Champlain miały warsztaty odlewnicze, kuźnie oraz sama stocznia w Vergennes i zapytał jak szybko dodatkowe siły milicji mogłyby zostać przysłane dla zapewnienia obrony miasta i „mienia państwowego wielkiej wartości".

[224] Letter from Master Commandant Thomas Macdonought to Secretary of the Navy Jones (7 III 1814), [w:] *Tamże,* s. 397 – 398.
[225] Letter from Major General James Wilkinson to Master Commandant Thomas Macdonought (5 IV 1814), [w:] *Tamże,* s. 426.

Kapitan zgadzał się z generałem w ocenie jako wysokiego stopnia prawdopodobieństwa brytyjskiego ataku drogą wodną, zawiadamiał jednocześnie, że jego eskadra mogła być przy założeniu, że działa byłyby gotowe na czas, przygotowana do wejścia na jezioro w 4 do 6 dni od daty listy, czyli około połowy kwietnia.[226] 11 kwietnia na wieść o zgromadzeniu dużych sił brytyjskich na jeziorze St. John's i w Isle Aux Nox, generał Wilkinson zdecydował się wymaszerować z Plattsburga, z drogi też napisał list do gubernatora Chittendou, by ten przysłał mu swoich yeomenary oraz do generała brygadiera Macomba wzywając jego jednostki do kooperacji. Wilkinsonowi udało się co prawda stworzyć lotną baterię dział, która mogła na krótko powstrzymać brytyjską flotyllę, najbardziej jednak liczył, że kapitan Macdonought zdoła niezwłocznie wypłynąć i dołączyć do niego.[227] W dniu, w którym generał Wilkinson zawiadamiał o podjęciu działań przez Brytyjczyków, kapitanowi Macdonought udało się zwodować okręt Saratoga[228] niosący 26 dział w tym dwadzieścia 32.funtowych kanonad. Budowniczy Pan Brown ukończył prace 10 dni przed obliczonym na 45 dni terminem, niewiele to jednak zmieniało gdyż działa, w które miał zostać uzbrojony okręt jeszcze nie dotarły do Vergennes. Brakowało także oficerów, wróg zaś jak donosił generał Wilkinson stał u bram.[229]List Sekretarza Jonesa z 21 kwietnia, wskazywał, że nie otrzymał on żadnej korespondencji wysłanej przez Macdonoughta po dacie 21 marca. Sekretarz nie był świadom trudności związanych z brakiem oficerów i był przekonany, że najpóźniej z końcem kwietnia gotowość bojowa zostanie osiągnięta przez eskadrę jeziora Champlain.[230] Wysłane listy mogłaby po prostu zaginąć, lecz mogły również wpaść w ręce Brytyjczyków, co oznaczałoby, że wróg miał świadomość jak niewielkie były wówczas możliwości obrony Vergennes. Intensywne gromadzenie wojsk i floty na Jeziorze St. John's oraz w Isle aux Nox mogłyby potwierdzać tę tezę, nie można jej jednak podeprzeć żadnymi źródłami o charakterze dokumentowym.

Kapitan Macdonought, który również otrzymywał jedynie nieliczne listy swego zwierzchnika, nie dysponując żadnymi zobowiązującymi obietnicami, zdecydował się

[226] Letter from Master Commandant Thomas Macdonought to Major General James Wilkinson (9 IV 1814), [w:] *Tamże,* s. 426.
[227] Letter from Major General James Wilkinson to Master Commandant Thomas Macdonought (11 IV 1814), [w:] *Tamże,* s. 427.
[228] Pierwotną nazwę okrętu Jones zmieniono na Saratoga
[229] Letter from Master Commandant Thomas Macdonought to Secretary of the Navy Jones (11 IV 1814), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary* …, t. III, s. 428.
[230] Letter from Secretary of the Navy Jones to Master Commandant Thomas Macdonought (20 IV 1814), [w:] *Tamże,* s. 428.

działać z zasobami, które były w jego posiadaniu. Po ukończeniu budowy drugiego z brygów, Pan Brown, został skierowany do prac nad łodzią parową, którą kapitan zdecydował się na próbę przejąć od Kompanii Jeziora Champlain. Szpiedzy donosili amerykańskiemu dowódcy, że Brytyjczycy nie wierzyli, że łódź parowa będzie ukończona przed rozpoczęciem wiosennej kampanii, stad jeżeli udałoby się dokończyć jej budowę, stanowiłaby ważną przewagę taktyczną. Jeden z nowobudowanych okrętów, dla którego nie było uzbrojenia, miał zostać z kolei wykorzystany, jako transportowiec do przewożenia żołnierzy oraz zaopatrzenia armii. Pełna obsada wszystkich okrętów wliczając w tę liczbę 6 galer wynosiła 630 ludzi, do osiągnięcia, czego brakowało 245 marynarzy, oficerów i podoficerów. Brak załóg mógł zdaniem kapitana Macdonoughta opóźnić jego wyjście na jezioro nawet do 20 maja.[231]Narzekania na braki kadrowe były wówczas niemal plagą, a większość z nich Departament zbywał stwierdzeniami, że brytyjskie okręty często są obsadzone jedynie połową regulaminowej załogi, a mimo to były w stanie odnosić spektakularne zwycięstwa.

Nadszedł maj. Brytyjczycy nadal nie wpłynęli na jezioro mimo wcześniejszych alarmujących doniesień generała Wilkinsona. Kapitan Macdonought miał ogólne powody do zadowolenia, wróg zdawał się dawać mu czas, a większa cześć zaopatrzenia, uzbrojona i amunicji dotarła z Albany, przybycie zaś reszty było spodziewane w ciągu kilku dni. Ponadto szpiedzy donosili, że wróg po drugiej stronie jeziora również miał trudności z pozyskaniem marynarzy, a budowane przez niego okręt, który obliczony był na zapewnienie mu przewagi siły ognia, daleki był od ukończenia. Służba werbunkowa zdołała pozyskać 50 marynarzy i co prawda kapitan nie spodziewał się większych sukcesów na tym polu, jednak z ofertą oddelegowania 200 żołnierzy wystąpił generał Wilkinson. Jedyny problem stanowił czas służby jego żołnierzy, który miał dobiec końca w okolicy połowy maja, stad też ewentualne uzupełnienia miałyby charakter intensywnie tymczasowy. Nierozwiązany pozostawał jednak problem braku oficerów, gdyż nawet odwołując tych poruczników, którzy zaangażowani w służbę werbunkową, Macdonought miałby co najmniej 3 wakaty.[232]

[231] Letter from Master Commandant Thomas Macdonought to Secretary of the Navy Jones (30 IV 1814), [w:] *Tamże,* s. 429 – 431.
[232] Letter from Master Commandant Thomas Macdonought to Secretary of the Navy Jones (6 V 1814), [w:] *Tamże,* s. 432.

12 maja brytyjska eskadra w sile brygu, 14 galer, 3 slupów ukazał się na horyzoncie z widocznym zamiarem wejścia na Otter Creek. Kapitan Macdonought w odpowiedzi na ten ruch zamierzał pchnąć 10 galer ku Creek i w ten sposób odciąć Brytyjczykom możliwość wpłynięcia nań. Mimo iż kilka dni wcześniej zwodowany został nowy szkuner, któremu nadano nazwę Ticonderoga, dowódca sił w Vergennes nadal miał poważny problem z brakami kadrowymi i nie za bardzo miał go kim obsadzić. Nie wierząc w powodzenie tego kroku kapitan zwrócił się z prośbą o przysłanie ludzi do generała Izarda, oczekiwał także na przybycie nowych rekrutów z punktów werbunkowych. Nadal nierozwiązany pozostawał jednak problem braku oficerów w randze porucznika, który Macdonought próbował rozwiązać awansując rozkazem polowym Midshipamanów, brakowało im jednak doświadczenia, a młody wiek i brak świadomości własnych ograniczeń sprawiały, ze podejmowane przez nich decyzje nie zawsze były trafione.[233] Mimo tych problemów, 14 maja wzniesiona pośpiesznie bateria u wejścia na Otter Creek odparła atak 8 brytyjskich galer wspieranych przez kecz bombowy. Oczekiwano również rychłego przybycia z Whitehall porucznika Perry'ego, który jak głosiła wieść, miał prowadzić ze sobą 50 nowozwerbowanych marynarzy i Macdonought liczył, że dzięki temu w ciągu maksymalnie 5 dni udałoby mu się wyekwipować szkuner, co pozwoliłoby przełamać brytyjską blokadę ujścia Otter Creek.[234] Nadzieja znów powróciła na Jezioro Champlain.

W czerwcu eskadra kapitana Thomasa Macdonought w całości była już na jeziorze i 12 dnia tego miesiąca powróciła ze zwiadu w Sorrel, gdzie kotwiczyła przeważająca część sił wroga. Brytyjskie siły nie imponowały liczebnością ani uzbrojeniem (1 bryg, 4 slupy i 12 galer, z których niektóre niosły tylko 1 działo), jednakże topografia miejsca, w którym były zakotwiczone czyniła pokonanie ich niemal niemożliwym, a przynajmniej nie przy akceptowalnych stratach. Jako, że do Vergennes docierały kolejne informacje o planie rozbudowy floty przez Brytyjczyków, kapitan Macdonought powinien był działać zanim wrogie wobec niego siły stałyby się przewyższające wobec jego własnych. Nie postąpił jednak w ten sposób. Kalkulując, że Brytyjczycy zdążyliby ukończyć rozpoczęte okręty, nim zdałoby znaleźć sposób na ich pokonanie, zwrócił się do Departamentu Marynarki z

[233] Letter from Master Commandant Thomas Macdonought to Secretary of the Navy Jones (13 V 1814), [w:] *Tamże,* s. 480.
[234] Letter from Master Commandant Thomas Macdonought to Secretary of the Navy Jones (14 V 1814), [w:] *Official Letters of the Military and Naval Officers of the United States during the…*, s.335.

prośbą o zgodę na rozbudowę jego własnej floty.[235] Na początku września 1814 roku flota kapitana Macdonought udała się do Plattsburga, gdzie miała kooperować z siłami generała Brygadiera Macomba wobec spodziewanego brytyjskiego ataku na to miejsce. Początkowo zwiadowcy donosili jedynie o aktywności armii i spodziewano się ataku drogą lądową, jednak wkrótce potem do Macdonoughta dotarła informacja, że gdy tylko zostanie ukończony ostatni z budowanych okrętów, również brytyjska flota miała pojawić się na Jeziorze Champlain.[236] 5 września flotylla dotarła w okolice Plattsburga, gdzie podjęto próbę zaatakowania brytyjskich wojsk, która zakończyła się niepowadzeniem i śmiercią porucznika Sileasa Duncana dowodzącego kanonierką Allen.[237] Amerykanie nie podejmowali dalszych prób ataku, co mogło być podyktowane brakami w obsadzie poszczególnych łodzi, o której dezerterzy donosili zgromadzonym w Plattsburgu Brytjczykom.[238] Raporty dezerterów skłoniły kapitana Georga Downie (Royal Navy) do wypłynięcia i podjęcia próby zniszczenia amerykańskiej floty, jeżeli tylko zastałaby ją zakotwiczoną w pozycji dającej nadzieję na powodzenie ataku.[239]

11 września 1814 roku Fortuna znów łaskawie spojrzała na Amerykanów. Kapitan Thomas Macdonought w raporcie niemal dorównującym długością, temu, który rok wcześniej przesłał kapitan Perry po zwycięstwie na Jeziorze Erie, donosił Sekretarzowi Jonesowi o zajęciu wrogiej fregaty, brygu oraz dwóch slupów wojennych.[240] Do bitwy doszło około godziny 10.00 rano 11 września. Plan brytyjskiego dowódcy kapitana Downiego, zakładał zwabienie Amerykanów jak najbliżej nadbrzeżnych baterii, następnie zaś pod ich osłoną, rozgromienie nieprzyjacielskiej floty. Początkowo wszystko zdawało się wskazywać, że plan mógł zostać zrealizowany, o tym, że wydarzyło się coś przeciwnego miał zdecydować, w ocenie strony brytyjskiej przypadek, w amerykańskiej zaś interwencja siły wyższej. W kluczowym momencie *HMS Confiance* wykonując zwrot przez rufę, by ustawić się burta do amerykańskiej jednostki, osiadła na mieliźnie.

---

[235] Letter from Master Commandant Thomas Macdonought to Secretary of the Navy Jones (19 VI 1814), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary* …, t. III, s. 507.
[236] Letter from Master Commandant Thomas Macdonought to Secretary of the Navy Jones (3 IX 1814), [w:] *Tamże,* s. 597.
[237] Letter from Master Commandant Thomas Macdonought to Secretary of the navy Jones (7 IX 1814), [w:] *Tamże,* s.597.
[238] Letter from Governor – General Sir George Prevost to Captain George Downie (9 IX 1814)[w:] *Tamże* s. 598.
[239] Letter from Captain George Downie to Governor – General Sir George Prevost (9 IX 1814), [w:] *Tamże,*s. 598.
[240] Letter from Captian Thomas Macdonought to Secretary of the Navy Jones (11 IX 1814), [w:] *Tamże,* s. 607.

Amerykanie wykorzystali okazję skupiając cały swój ogień na największym okręcie brytyjskiej eskadry i wkrótce potem zmuszając jego załogę do opuszczenia bandery. Kiedy okręt flagowy poddał się, podzielenie jego losu przez bryg i slupy było już tylko kwestią czasu. W tym czasie Armia Jego Królewskiej Mości przeprowadziła atak na amerykańskie umocnienia i zmusiła przeciwnika do wycofania się, jednak rozmiar odniesionego na lądzie sukcesu nie mógł żadną miara osłodzić klęski doznanej przez flotę. To co wydarzyło się na pokładzie *Confiance* można uznać za masakrę, zginęło lub zostało rannych 150 ludzi. Wśród zabitych znalazł się kapitan Downie, którego wroga kula powaliła na początku starcia.[241] Więcej szczegółów starcia przedstawił w swoim raporcie Daniel Pring, który przejął dowodzenie nad eskadrą po śmierci kapitana Downie'go. Obecność floty w okolicy Plattsburga była wynikiem usilnych nalegań Gubernatora Prevosta na przeprowadzenie kombinowanego ataku na amerykańskie umocnienia. Flota brytyjska około 7.00 rano 11 września dotarła na przedpiersie amerykańskich umocnień, gdzie zastali ustawione w linii duży okręt, bryg, szkuner i flotylle po 5 kanonierek na każdej flance.[242] Zgodnie z relacją strony amerykańskiej odległość obu linii od siebie w chwili rozpoczęcia starcia wynosiła 300 yardów. *USS Saratoga* kapitana Macdonoughta stała naprzeciw *HMS Confiance*, *USS Eagle* stanął wobec brytyjskiego brygu *Finch*, zaś 13 brytyjskich galer stało naprzeciw szkunera, slupu i flotylli kanonierek.[243] Kapitan Downie podzielił swoje siły, bardzo precyzyjnie wskazując obowiązki każdego oficera. Stracie rozpoczęło się o 7.40, a amerykanie skupili ogień na *Confiance* znacząco uszkadzając ten okręt i zmuszając go do zakotwiczenia w odległości 2 kabli od amerykańskiego okrętu. Pozostałe okręty *Linnet* i *Chub*, na których po wyeliminowaniu ze starcia *Confiance* skupił się cały impet amerykańskiego ataku wkrótce zostały rozdzielone, a pozbawiony przez wrogi pocisk steru *Chub* dryfował w kierunku wrogiej linii.[244] Amerykańskie jednostki również ucierpiały w początkowej fazie starcia. Na Saratodze skupił się ogień z *Confiance*, co przyczyniło się do utraty przez okręt kapitana Macdonoughta części takielunku i uszkodzenia drzewc, szczęśliwie jednak żadna z wrogich kul nie uszkodziła go poważnie

[241] Letter from Lieutenant Colonel Edward B. Bernton (BA) to Commodore Sir James L. Yeo (12 IX 1814), [w:] *Tamże,* s. 608.
[242] Letter from Commander Daniel Pring to Commodore James L. Yeo (12 IX 1814), [w:] *Tamże,* s. 609 – 610.
[243] Letter from Captain Thomas Macdonought to Secretary of the Navy Jones (13 IX 1814), [w:] *Tamże,* s. 614.
[244] Letter from Commander Daniel Pring to Commodore James L. Yeo (12 IX 1814), [w:] *Tamże,* s. 611.

na linii wody i wiatru.[245] Około 10.30 *USS Eagle* z powodu luzów w sterze nie mogąc naprowadzić dział na cel zmuszony był zakotwiczyć ustawiając się burtą w kierunku wrogich okrętów.[246]

W tym samym czasie, pozbawiony sterowności, niezdolny wykonać zwrotu *Confiance* opuścił banderę, a cały impet starcia skierował się na *Linnet*, który niedługo mógł opierać się pod gradem pocisków. Oficer Daniel Pring próbował podjąć próbę ucieczki, jednak jako że jego okręt utracił większość ruchomego takielunku, a jego maszty z trudem dźwigały resztki żagli, okazała się ona niemożliwa. Włączenie się do stracie kanonierek dało Pringowi nadzieję na odwrócenie losu. Zdołał nawet posłać łódź, by sprawdziła czy istniała możliwość ocalenia *Confiance*, który mimo opuszczenia bandery nadal nie został oficjalnie przejęty. O 10.45 do Pringa powróciła załoga łodzi z informacją o śmierci kapitana Downie'ego oraz masakrze, której dokonały na pokładzie wrogie kule. Tymczasem czwarty z brytyjskich okrętów *Finch* również został wyeliminowany ze starcia przez nieuwagę swego dowódcy, który wprowadził go na kamienistą rafę w pobliżu Crab Island. Nie chcąc narażać swoich ludzi na śmierć w obronie beznadziejnej sprawy, Pring zdecydował się na opuszczenie bandery. Strata była tym bardziej bolesna, że zaledwie dwa tygodnie wcześniej *Confiance* opuścił stocznię i był najnowocześniejszą jednostką z posiadanych przez Brytyjczyków na jeziorze Champlain. Jednocześnie jednak to właśnie krótki okres pozostawania w służbie mógł przesądzić o jego klęsce. Załoga została skompletowana w pośpiechu i brakowało jej zgrania oraz wyszkolenia. Uzbrojenie okrętu również było dalekie od regulaminowego i skompletowane równie pośpiesznie co załoga.[247] W chwili, gdy na *Confiance* opuszczano banderę, stan *USS Saratoga* również pozostawiał wiele do życzenie. Gdy jednak jego załoga ujrzała, jak na największym z wrogich okrętów Union Jack powoli osuwa się w dół masztu, wstąpiły w nich nowe siły. Cały ogień amerykańskiego flagowca skupił się na *Linnet*, który 15 minut później opuścił banderę. Mniej więcej w tym samym czasie, *USS Eagle* zmusił do poddania się *Finch*.[248] Śmierć kapitana Downiego na początku starcia, mimo starań pierwszego oficera porucznika Robertsona, wprowadziła element chaosu i zdezorientowania, a tym samym

[245] Letter from Captain Thomas Macdonought to Secretary of the Navy Jones (13 IX 1814), [w:] *Tamże,* s. 614.
[246] Letter from Captain Thomas Macdonought to Secretary of the Navy Jones (13 IX 1814), [w:] *Tamże,* s. 615.
[247] Letter from Commander Daniel Pring to Commodore James L. Yeo (12 IX 1814), [w:] *Tamże,* s. 612.
[248] Letter from Captain Thomas Macdonought to Secretary of the Navy Jones (13 IX 1814), [in:] *Official Letters of the Military and Naval Officers of the United States during the…*,s. 413 – 414.

utratę cennych minut, których nie udało się już potem nadrobić.[249] Zarówno relacja oficera Pringa, jak i kapitana Macdonoughta pokazywały jak cenna była każda sekunda. Morderczy ostrzał poważnie uszkodził jednostki obu stron. Zwyciężyła większa precyzja amerykańskich kanonierów lub ich większe szczęście w naprowadzaniu dział na cel. Zdecydowały determinacja ich oficerów i zaangażowanie załóg. W mojej ocenie kluczowy był moment poddania się *Confiance*. Gdy największy z brytyjskich okrętów opuścił banderę, z barków dowódców pozostałych spadła cześć ciężaru odpowiedzialności. Przewaga siły ognia znalazła się po stronie amerykańskiej. Można było, czego podjął się Pring, spróbować ratować się ucieczką, lecz wobec wagi uszkodzeń, jakich doznał jego okręt próba ta od chwili podjęcia decyzji była skazana na niepowodzenie. Zwycięstwo było jednak po stronie Amerykanów, to oni wytrzymali dłużej, to ich okręty okazały się wytrzymalsze, załogi bardziej zdeterminowane, dowódcy zdolniejsi – choć o tym trudno wyrokować, gdyż nawet największym geniuszom przydarzały się karygodne błędy. Kapitan Macdonough mógł sporządzić swój krótki raport z pola bitwy dla Sekretarza Jonesa, a upokorzony spaleniem jego stolicy naród[250], zyskał powód do radości i świętowania. Zwycięstwo kapitana Macdonoughta, miało również swoje ważniejsze i bardziej dalekosiężne konsekwencje. 12 września sukces floty został wzmocniony sukcesem Armii. Oblegane w Forcie Moreau siły generała majora Alexandra Macomba, przełamały oblężenie zmuszając szacowaną z dużą dozą przesady na 14 tysięcy armie brytyjską do wycofania się. Następnie zaś podjęty został pościg za wrogiem.[251]

Jak wynikało z korespondencji Gubernatora Prevosta, zgodnie z ustalonym przez niego planem, starcie w okolicy Plattsburga miało stanowić preludium do ataku na Vergennes i zniszczenia tamtejszej infrastruktury U.S.Navy, co miało ostatecznie przypieczętować brytyjskie panowanie na Jeziorze Champlain. Zwycięstwo amerykańskiej eskadry, zmusiło Prevosta do zmiany planów i skierowania uwagi na Jezioro Ontario, gdzie w jego ocenie szansa na zwycięstwo nadal była realna, szczególnie, że 10 września zwodowany został St. Lawrence okręt mający zapewnić decydującą przewagę eskadrze komodora Yeo. Wypierając ze świadomości niedawną klęskę, Gubernator snuł plany zajęcia Sacketts Harbour, a następnie przeniesienia uwagi na jezioro Erie, zniszczenie

[249] Pełna lista zabitych i rannych nie została uwzględniona w drukowanej wersji źródła, ani też nie zachowała się w zbiorach archiwalnych.
[250] Spalenie Waszyngtonu przez Brytjczyków, zob. podrodział Plany obrony Waszyngtonu.
[251] Letter from Major General Alexander Macomb to Acting Secretary of the War Monroe (12 IX 1814), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary* …, t. III, s. 609.

tamtejszej amerykańskiej floty i przystąpienie do ataku na Presquile.[252] Były to jednak jedynie plany, których wcielenie w życie było wielokrotnie trudniejsze niż przelanie ich na papier. Sekretarz Marynarki Wojennej przewidział, że podobny plan mógł zostać opracowany przez Brytyjczyków, stąd gratulując kapitanowi Macdonoughtowi zwycięstwa, Jones nakazywał mu jednocześnie wysłać 250 – 300 jego najlepszych ludzi do Sacketts Harbour, gdzie ich służba mogła okazać się niebawem nieodzowna. W opinii Sekretarza zwycięstwo w bitwie pod Plattsburgiem, ostatecznie rozstrzygnęło o panowaniu nad Jeziorem Champlain, a bohaterscy marynarze, mieli mieć okazję pomnożenia już zdobytej chwały walcząc pod rozkazami komodora Chauncey'a.[253] Robert W. Love uznawał zwycięstwo Thomasa Macdonought za jedno z najważniejszych w całej wojnie 1812 roku i nazywał je ostatnią wykorzystaną szansą na powstrzymanie Brytyjczyków przed zdobyciem przewagi w rejonie Wielkich Jezior. Historyk w samych superlatywach rozpisywał się na temat zimnej krwi, opanowania, zdolności do trzeźwej oceny sytuacji w każdych warunkach oraz niezwykłych zdolnościach planowania strategicznego, które miały umożliwić kapitanowi przygotowanie się na każdy możliwy scenariusz przebiegu bitwy. W swoich ocenach opierał się w dużej mierze na pozytywnej ocenie postawy dowódcy amerykańskich sił na Jeziorze Champlain przez współczesnych wydarzeniom. Wyrazem pozytywnych emocji rodaków były bowiem między innymi złoty metal Kongresu i nagroda od stanu Nowy Jork w postaci 1000 akrów ziemi na Cumberland Head, skąd Macdonought mógł oglądać wody, na których odniósł zwycięstwo.[254]

Podobnego zdanie był kanadyjski historyk J. Mackay Hitsman, który jednocześnie nie był w stanie ocenić czy w wyżej opisanym kontekście większe znacznie miało zwycięstwo sił morskich Macdoughta czy też nieudolne dowodzenie brytyjskiego generała Proctora, które doprowadziło do klęski sił lądowych Jego Królewskiej Mości. Podobnie jednak jak jego amerykański kolega Mackay, Hitsman postrzegał bitwę na Jeziorze Champlain w kategoriach wydarzenia przełomowego.[255] Interesującym może wydać się fakt przytoczony przez Kennetha J. Hagana, którego jednak nie udało mi się potwierdzić źródłowo (brak jakiejkolwiek wzmianki na ten temat, w którymkolwiek z odnoszących się do przebiegu bitwy źródeł pisanych), że na krótko przed starciem Thomas Macdonought

[252] Letter from Governor General Sir George Prevost to Lieutenant General Gordon Drummond (16 IX 1814), [w:] *Tamże,* s. 616.
[253] Letter from Secretary of the Navy to Captain Thomas Macdonought (19 IX 1814), [w:] *Tamże,* s. 617.
[254] R.W. Love Jr., *History od the U.S. Navy 1775 – 1941*, Stackpole Books 1992, s. 128.
[255] J. Mackay Hitsman, *The Incredible War of 1812*, Toronto 1972, s. 230 – 231.

miał studiować taktykę Lorda Nelsona w czasie bitwy nad Nilem i wykorzystać te same mechanizmy, by przynieść klęskę rodakom słynnego Admirała. Podobnie jak on również Macdonought miał iść do bitwy pod proporcem z napisem: „Impressed Seamen Call on Every Man to Do His Duty[256].” (Na proporcu Nelsona widniał napis: „England Expects That Every Man Will Do His Duty.[257]”)[258] Podobnie przełomowe znacznie bitwy na jeziorze Champlain dostrzegał Alan Lloyd, który nazwał ją kluczem do kontroli nad jeziorami oraz starciem, które pozwoliło Amerykanom nadal być w natarciu, a nawet przechylić szalę zwycięstwa na swoją stronę. Zdaniem Lloyda, gdyby Macdonoughtowi nie powiodło się powstrzymanie flotylli Downie'go siły inwazyjne z Zatoki Plattsburg mogłyby dążyć do połączenia z siłami generała Rossa, niszcząc po drodze infrastrukturę portową, miasta i miasteczka. Poza tym sukces na Jeziorze Champlain sprawiłby, że pokonanie sił komodora Chauncey'a na Jeziorze Ontario stałoby się tylko kwestią czasu i w ciagu zaledwie kilku tygodni Amerykanie mogliby zostać zepchnięci do całkowitej defensywy w rejonie Wielkich Jezior.[259]

Będąc panem jeziora około połowy października kapitan Thomas Macdonought zdecydował się posłać część swoich sił w postaci *USS Saratoga, Confiance, Linnet* i *Ticonderoga* do Whitehall na zimowe kwatery, pozostawiając w stanie gotowości do służby bryg *Eagle*, 10 galer, *Preble*, *Growler*, slup *Eagle* oraz *Montgomery*. Okręty te miały wspomóc obronę Nowego Jorku, podobnie jak parowa fregata, o której wspominano już wcześniej. Kapitan Macdonought uważał jednak, że plany ataku na Nowy Jork nie mogły zostać zrealizowane przez Brytyjczyków w najbliższym czasie. Stąd też pozostawiając część swych sił w pełnej gotowości, sam zamierzał wystarać się o pozwolenie Sekretarza Marynarki Wojennej na udanie się do Waszyngtonu w celu rozliczenia rachunków eskadry.[260] 30 października 1814 roku Sekretarz Marynarki Wojennej wydał rozkaz nakazujący kapitanowi Macdonought przekazanie dowodzenia nad eskadrą porucznikowi Charlesowi A. Buddowi, co dotychczasowy dowódca uczynił w połowie listopada. Mimo iż wedle wszelkich danych Brytyjczycy nie zamierzali podjąć kolejnej próby ataku, kapitan Macdonought nakazywał swemu następcy zachowanie

[256] Tłumaczenie: *Poddani impressmentowi marynarze wzywają każdego człowieka by wykonał swój obowiązek*
257 Tłumaczenie: *Anglia oczekuje, że każdy człowiek wykona swój obowiązek*
[258] K. I. Hagan, *This People's Navy…*, s. 88.
[259] A. Lloyd, *The Scorching of Washington. The War of 1812*, Washington – New York 1974, s. 182 – 183.
[260] Letter from Captain Thomas Macdonought to Secretary of the Navy Jones (15 X 1814), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary…*, t. III, s. 642.

najwyższej ostrożności i natychmiastowe reagowanie na cokolwiek wróg zdołałby przedsięwziąć. Konieczne było również zachowanie stałej łączności i ścisłe kooperowanie z siłami lądowymi, jednak Macdonought był przekonany, że oficer o zdolnościach i przygotowaniu do służby Budda, nie pewien mieć żadnych trudności z wykonaniem powierzonych mu rozkazów.[261]

Zwiad przeprowadzony przez lewą flankę wojsk brytyjskich dowodzonych przez generała majora Sir Thomasa M. Brisbane, wskazywał, że możliwym było zaatakowanie amerykańskich jednostek zgromadzonych w White Hall, co do których kapitan Thomas Macdonought był w pełni przekonany, że były bezpieczne. Droga od stwierdzenia prawdopodobieństwa do realizacji planu w praktyce była jednak długa i wymagała uzyskania zgody Gubernatora Prevosta. Ten zaś musiał wziąć pod uwagę, że by zaatakować White Hall Brisbane potrzebował około 7000 tysięcy ludzi i 1000 sań. Pozostawała również kwestia pory roku, trudności z transportem zaopatrzenia, ograniczonych zapasów itp.[262] Gubernator Prevost podszedł do planu Brisbane'a bardzo ostrożnie. Już na wstępie zaznaczył, że do dyspozycji generała mógł oddać 6 nie zaś 7 tysięcy ludzi, a i to spowodowałoby drenaż sił na wielu posterunkach. Ponadto Prevost zwracał uwagę, że przepojony optymizmem plan generała nie zawierał wielu istotnych z punktu widzenia jego powodzenia czynników. Przede wszystkim nie określono w nim czy Brisbane dysponuje właściwą wiedzą o ukształtowaniu terenu i niezbędną wiedzą lokalną. Nie wskazano trasy, którą miałaby przemieszczać się maszerująca na White Hall armia, ani też sposobów radzenia sobie z ewentualnymi przeszkodami, które mogły zostać napotkane na trasie. Uwzględniając jakie konsekwencję mogłaby mieć porażka ekspedycji dla dalszych losów obecności brytyjskiej na Jeziorze Champlain Gubernator Prevost odkładał podjecie edycji w sprawie realizacji planu do czasu uzyskania dalszych szczegółów.[263] Zanim gubernator podjął decyzję, informacje planowanym ataku na White Hall dotarły poprzez sieć szpiegów do Waszyngtonu. P.O. Sekretarza Marynarki Wojennej Homans wydał kapitanowi Macdonoughtowi stanowczy rozkaz udania się do White Hall ze wszystkimi siłami, które mógł zebrać i w kooperacji z armią odeprzeć spodziewany atak brytyjski. Po dotarciu na miejsce wszelkimi możliwymi sposobami Macdonought miał

[261] Letter from Captain Thomas Macdonought to Lieutenant Charles A. Budd (10 XI 1814), [w:] *Tamże,* s. 643.
[262] Letter from Major General Sir Thomas M. Brisbane BA to Governor – General Sir George Prevost (22 XII 1814), [w:] The *Tamże,* s. 681.
[263] Letter ftom Governor General Sir George Prevost to Major General Sir Thomas M. Brisbane (24 XII 1814), [w:] *Tamże,* s. 681.

dążyć do poznania planów wroga, a jeżeli okazałoby się, że zapewnienie bezpieczeństwa flocie w White Hall wymagałoby podjęcia dodatkowych działań, kapitan miał niezwłocznie poinformować o tym fakcie Departament.[264] Pogląd Sekretarza Wojny był zbliżony do prezentowanego przez Departament Marynarki Wojennej i dlatego też Monroe upoważnił generała majora Alexandra Macomba do zwrócenia do gubernatorów stanów Nowy Jork i Vemont o przysłanie takiej ilości milicji, jaką generał mógłby uznać za właściwą dla zapewnienia bezpieczeństwa posterunkom na Jeziorze Champlain.[265] Przygotowania do obrony White Hall czynione przez Amerykanów nie mogły umknąć uwadze Brytyjczyków i tym sposobem koło się zamknęło. Gubernator Prevost po przeanalizowaniu w ich kontekście planu generała Brisbane'a uznał, że stanowiły wystarczające usprawiedliwienie dla zwieszenia realizacji planu na czas nieokreślony.[266] W 6 dni po wydaniu decyzji o odroczeniu ataku, jej skutki stały się widoczne dla Amerykanów. 18 stycznia kapitan Macdonought raportował, że zgodnie z doniesieniami szpiegów oraz ogólnym oglądem sytuacji na ruchy czynione przez wroga nic nie wskazywało, by zamierzał on zaatakować White Hall. Mimo to, oraz z oparciu o raport zgodnie, z którym 500 sań miało wyruszyć z Dolnej do Górnej Kanady z zaopatrzeniem Macdonought zdecydował się poczynić wszelkie przygotowania do obrony White Hall, choć nie było pewności czy wróg rzeczywiście miał zamiar zaatakować.[267] Mijały kolejne tygodnie, była połowa lutego i nadal po brytyjskiej stronie jeziora nie dało się obserwować żadnych oczywistych sygnałów rychłego ataku. Kapitan Macdonought nadal przebywający w White Hall, utrzymywał podległe mu siły w stanie gotowości do ewentualnej obrony, jednocześnie jednak snuł plany wiosennej kampanii i czynił do niej przygotowania.[268]

Ratyfikacja traktatu pokojowego wstrzymała snucie dalszych planów i wymusiła konieczność przejścia w pokojowe tryby funkcjonowania. Bazując na rozkazie Sekretarza Marynarki Wojennej z 28 lutego 1815 roku, kapitan Macdonought w zaledwie dwa tygodnie zdołał doprowadzić do zdjęcia z powierzonych mu okrętów uzbrojenia, żagli,

---

[264] Letter from Acting Secretary of the Navy Homans to Captain Thomas Macdonought (27 XII 1814), [w:] *Tamże,* s. 682.
[265] Letter from Secretary of War Monroe to Major General Alexander Macomb (12 I 1814), [w:] *Tamże,* s. 683.
[266] Letter from Governor General Sir George Prevost to Major General Sir Thomas M. Brisbane (12 I 1814), [w:] *Tamże*, s. 684.
[267] Letter from Captain Thomas Macdonought to Secretary of the navy Crowninshield (18 I 1815), [w:] *Tamże*, s. 684.
[268] Letter from Captain Thomas Macdonought to Secretary of the Navy Crowninshield (6 II 1815), [w:] *Tamże*, s. 685.

opróżnienia ich ładowni i zmagazynowanie wszelkich uzyskanych w ten sposób artykułów na brzegu. Rozpoczęty został również proces zabezpieczania okrętów, które miały zostać wycofane ze służby i których nie zdecydowano się sprzedać, przed skutkami gwałtownych zmian pogody oraz kradzieżą czy celową dewastacją.[269]

Jezioro Ontario – ostatni bastion

Od około 12 do 17 września 1813 roku eskadra komodora Chauncey'a blokowała brytyjskie jednostki na przedpiersiu Kingston. Kiedy jednak wróg wrócił do swej przystani, Amerykanie mogli powrócić do swej macierzystej Sacketts Harbour, gdzie komodor zamierzał odbyć rozmowę z generałem Armstrongiem i ustalić z nim plan działania na najbliższe tygodnie. Po kilku godzinach spędzonych na lądzie o świcie 18 września eskadra ponownie wypłynęła. Następnego dnia dostrzeżono wrogą flotę zgromadzoną w okolicy False Ducks, nie mając jednak żadnych danych na temat jej liczebności ani siły ognia, Chauncey nie zdecydował się na atak, a zamiast tego ruszył za wrogiem w górę jeziora. Szybkie rozpoznanie i atak stały się niemożliwe ze względu na czas, którego potrzebowała armia by zebrać się i przegrupować i zaokrętować, a co miało nastąpić dopiero 28 września. W czasie oczekiwania na osiągnięcie gotowości przez Armię, do floty dotarła radosna informacja o zwycięstwie komodora Perry'ego na jeziorze Erie. Chauncey poczuł radość pomieszaną z zazdrością, że on sam nie mógł poszczycić się podobnym sukcesem. Pocieszał się jednak, że straty jakie zadał wrogowi 11 września były większe niż pierwotnie zakładał i na pewien czas zagrożenie ze strony brytyjskiej floty zostało zażegnane.[270] 28 września w okolicy Yorku obie eskadry ponownie się spotkały. Przewaga (11 do 5 okrętów) była zdecydowanie po stronie Amerykanów, stąd tez trudno się dziwić, że komandor James Yeo, zdecydował się rozciągnąć swoją linię i salwować się ucieczką. Około godziny 12.00 *USS Pike* komodora Chauncey'a znalazł się w odległości niemal pozwalającej na oddanie celnego strzału. Mimo rozpaczliwych porób przyśpieszenia Brytyjczycy zostali wciągnięci w starcie, w wyniku którego Wolf utracił grotmaszt i bezan maszt, natomiast *HMS Royal George* fokmaszt, przez co nie mógł już dłużej iść dotychczasowym kursem. Komandor Yeo obrał więc kurs przez wiatr, zdecydowany wprowadzić swoją eskadrę do niewielkiej zatoczki w czole jeziora, do której ograniczony dostęp mógł pozwolić na wyrównanie szans w przyszłej bitwie. Ku

[269] Letter from Captain Thomas Macdonought to Secretary of the Navy Crowninshield (12 III 1815), [w:] *Tamże*, s. 699.
[270] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Secretary of the Navy Jones (25 IX 1813), [w:] *Official Letters of the Military and Naval Officers of the United States during the…*, s. 215 – 216.

zaskoczeniu Brytyjczyków, Amerykanie nie zaryzykowali wtargnięcia na mało znane sobie wody i wycofali się dając wrogowi czas na naprawienie szkód doznanych podczas pogoni.[271] Jak się później okazało Amerykanie od pewnego czasu podążali tropem brytyjskiej eskadry, pragnąc przed podjęciem decyzji o jej zakatowaniu poznać jej liczebność i możliwości. Straty zadane amerykańskiej eskadrze w czasie pogoni również były poważniejsze niż zakładał komodor Yeo – przede wszystkim nieliczne z brytyjskich kul, które mimo ograniczonego zasięgu dział, zdołały dosięgnąć celu spowodowały uszkodzenie kadłuba *USS Pike* na linii wiatru i wody. Przy gwałtownych przechyłach okręt komodora Chauncey'a gwałtownie nabierał wody, co zmusiło dowódcę eskadry do zrefowania żagli i zaprzestania pogoni. Pozostałe okręty z flotylli również doznały uszkodzeń, choć nie od wrogich kul, ale z powodu nagłego sztormowego wiatru. Nim zdołano zabezpieczyć maszty i zwinąć żagle, uszkodzeniu uległ fokmaszt na Governor Tompkins. Teoretycznie wykorzystując te niekorzystne warunki atmosferyczne dla własnych celów komodor Chauncey mógł próbować naciskać na wrogą flotyllę, spychając ją powoli w kierunku brzegu aż osiadłaby na mieliźnie. Ten plan wiązał się jednak z ryzykiem, że amerykańskie okręty nie zdołałyby w porę wykonać zwrotu i podzieliłyby los Brytyjczyków. We własnej cenie podejmując decyzję o wycofaniu się na bezpieczne kotwicowisko, komodor Chauncey poświęcił możliwość zdobycia chwały dla siebie na rzecz zachowania zasobów obronnych dla kraju. Uszkodzenia, które w pierwszej chwili wydawały się bardzo poważne, zarówno te doznane od wrogich kul jak i od sztormu, zostały naprawione w ciągu dwóch dni i 1 października amerykańska eskadra ponownie była w pełni gotowości na spotkanie z wrogiem. Swoje dalsze plany komodor Chauncey uzależniał jednak od uzgodnień, które zamierzał poczynić z generałem Wilkinsonem. Gdyby okazało się, że oficer Armii potrzebował natychmiastowego transportu dla swych wojsk, komodor Chauncey zamierzał powrócić do Sacketts Harbour, jednak w przeciwnym wypadku, planował kontynuować pogoń za Brytyjczykami.[272]

Jeden z historyków zajmujących się w swoich badaniach problematyką wojny amerykańsko – brytyjskiej bardzo dosadnie określił pragnienie Chauncey'a by stale obserwować i blokować eskadrę Yeo jego obsesją, która w rezultacie doprowadziła do

[271] Letter from Commodore Sir James Lucas Yeo to Admiral Sir John B. Warren (29 IX 1813), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary* …, t. II, s. 585.
[272] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Secretary of the Navy (1 X 1813), [w:] *Official Letters of the Military and Naval Officers of the United States during the…*,s. 225 – 227.

braku znaczących sukcesów Amerykanów na jeziorze Ontario.[273] Mimo dosadności stwierdzenia trudno się z nim nie zgodzić. Chauncey obsesyjnie unikał walki, w sposób graniczący z psychozą obawiał się, że wróg zdołała zgromadzić siły przewyższające jego własne i w wielu przypadkach paraliżował przez swoje fobie operacje wojsk lądowych.

Około 7 października brytyjska eskadra dotarła w okolice miejscowości Coliness Bay w Zatoce Cante, gdzie jej zadaniem miało być zapewnienie ochrony Kingston od strony zachodniej. Kilka dni wcześniej w rejonie wysp Real Duck konwój brytyjski ochraniany przez jednostki *Hamilton* i *Enterprize* został zajęty przez Amerykanów. Utratę żywności, zaopatrzenie i sprzętu, które przewoziły zajęte jednostki boleśnie odczuła gromadząca się wokół Kingston armię, nie był to jednak cios decydujący.[274] Szczęśliwie dla Brytyjczyków zajęte przez Amerykanów jednostki w postaci kilku kanonierek, same w sobie nie przedstawiały znaczącej siły bojowej, której utrata mogłaby być odczuwalna. Każda z nich niosła od 1 do 3 dział dużego kalibru. Większą stratę stanowiła utrata zaokrętowanych w łodziach żołnierzy, z których niektórzy zdecydowali się na współpracę z wrogiem i ze szczegółami opowiedzieli o stanie zgromadzonych w Kingston okrętów.[275] W związku z planowaną operacją lądową przeciw Kingston, komodor Chauncey spodziewał się, że brytyjski dowódca James Yeo, zmuszony okolicznościami zdecyduje się wreszcie wyjść na jezioro i stanąć z nim do decydującej bitwy. Wzmocnienie amerykańskiej eskadry okrętami *Madison*, *Pike* i *Syplh* zbudowanymi dzięki staraniom Panów Brown w rekordowym czasie poniżej 50 dni roboczych każdy, dawało komodorowi nadzieję, że wynik starcia okaże się dla niego korzystny.[276]

By jednak doszło do starcia, amerykański dowódca musiał znaleźć sposób na wywabienie wroga z jego bezpiecznej przystani, co jak już miał okazję się przekonać nie było łatwym zadaniem. Sytuacja szczególnie skomplikowała się gdy Brytyjczycy pozyskawszy informacje o planowanym ataku wojsk gen. Wilkinsona, który wciąż oczekiwał na przybycie posiłków w postaci dywizji generała Boyda, na Kingston, zaczęli umacniać swoje pozycje i drogą przez Burlington Bay ściągać uzupełnienia w postaci co najmniej kilkuset żołnierzy. Generał pozbawiony wsparcia generała Boyda, dysponował

[273] P.F. Coletta, *The American Naval Heritage*, New York – London 1986, s. 92.
[274] Letter from Commodore Sir James Lucas Yeo to Governor – General Sir George Prevost (7 X 1813), [w:] *Select British Documents of The Canadian* …, s. 208 – 210.
[275] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Secretary of the Navy Jones (8 X 1813), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary* …, t. II, s. 589 – 590.
[276] Letter from Commodore Isaac CHuncey to Secretary of the Navy Jones (8 X 1813), [w:] *Tamże*, s. 590 – 591.

siłą około 2700 żołnierzy, z czego 1200 stanowili chorzy i rekonwalescenci. Przed przybyciem generała De Rottenburga brytyjskie siły w Kingston liczyły niewiele ponad 1000 żołnierzy i przynajmniej w teorii mogły zostać z łatwością pokonane przez wojska Amerykańskie. Wobec tych trudności generał Wilkinson zaczął rozważać czy w ogóle przystępować do ataku na Kingston, czy też ominąwszy to miasto zebrać swoje armie i uderzyć bezpośrednio na Montreal.[277] Taki rozwój sytuacji dla komodora Chauncey'a oznaczał zaprzepaszczenie szansy na rozstrzygniecie kwestii morskiej dominacji nad Jeziorem Ontario przed nastaniem zimy. Jego flota wedle wszelkiego prawdopodobieństwa musiałaby towarzyszyć wojsku czy to pełniąc funkcje transportowców czy też dodatkowego wsparcia operacji lądowych. Dowódca sił brytyjskich komandor James L. Yeo, choć sam nie kwapił się by zaatakować Amerykanów był naciskany przez Gubernatora Prevosta, zdecydowanego na powstrzymanie przemieszczającej się w górę rzeki St. Lawrence amerykańskiej eskadry. Komodor dostrzegał wiele luk w planie gubernatora zakładającym przeprowadzenie śmiałego ataku i doprowadzenie do ostatecznego rozstrzygnięcia. Yeo obawiał się, że wpływając na rzekę Prescot za amerykańskimi jednostkami, nie byłby w stanie efektywnie manewrować ze względu na wąskość tego cieku wodnego. Komodor obawiał się również, że siły posłane w górę rzeki St. Lawrence stanowiły przynętę mającą odciągnąć jego eskadrę od Kingston, co stworzyłoby wrogowi idealną szansę na atak. Yeo dzielił się swymi wątpliwościami z Gubernatorem jednak nie spodziewał się by jego argumenty przemówiły do głodnego sukcesu i zniechęconego porażkami brytyjskiej floty na jeziorach zwierzchnika.[278] Pod koniec października, zgodnie z obawami komodora Chauncey'a przeniósł się w okolice Montrealu. Flota miała kooperować z armią w desancie na miasto dokonanym z Grenadier's Island. W opinii komodora wykorzystanie floty w ataku na Montreal miało ostatecznie zaprzepaścić szanse na rozstrzygnięcie morskiej dominacji na Jeziorze Ontario. Chauncey był przekonany, że w związku z tym, że planowany atak na Montreal nie był tajemnicą od wielu tygodni Brytyjczycy byli w tym punkcie doskonale przygotowani, kosztem złagodzenia środków obrony zgromadzonych w Kingston. Jego zdaniem nagła i niespodziewana zmiana celu planowanego uderzenia z Montrealu na Kingston zaskoczyłaby wroga i mogłaby okazać się czynnikiem decydującym o amerykańskim

[277] Letter from Secretary of War Armstrong to President James Madison (17 X 1813), [w:] The *Tamże*, s. 592.
[278] Letter from Commodore Sir James Lucas Yeo to Governor General Sir George Prevost (17 X 1813), [w:] *Select British Documents of The Canadian* …., s. 215 – 217.

zwycięstwie. Zamiast realizować jednak śmiały plan generał Wilkinson wolał tkwić na Grendier's Island i planować atak na Montreal, który ze względu na pogarszające się warunki pogodowe również mógł nie dojść do skutku.[279] Nadchodzące tygodnie mogły okazać się decydujące, chociaż rozstrzygnąć mogły nie odwaga i determinacja żołnierzy czy marynarzy, ale wiatr, deszcz i śnieg, który zwiastował wczesne nadejście zimy.

1 listopada 1813 roku brytyjska eskadra złożona z *Melville, Moira, Sir Sidney Smith* i 4 kanonierek, dowodzona przez p.o. kapitana Williama Howe Mulcaster ruszyła na amerykańskie oddziały zgromadzone we French Creek, po drodze omijając oddział piechoty zebrane w Bluff. Amerykańska eskadra zakotwiczona w pobliżu ruszyła ku Bluff i desantowała tam przewożonych na swoich pokładach żołnierzy. *Melville* i *Moira* ustawiły się w szyku bitewnym i rozpoczęły intensywny ostrzał brzegu, zgromadzone tam amerykańskie siły odpowiedziały w ten sam sposób. Rozgorzało starcie, które trwało aż do zapadnięcia zmroku. Kiedy się ściemniło dowódca eskadry uznał, że najlepszym rozwiązaniem byłoby wycofanie się co też uczynił. Rankiem okazało się, że Amerykanom w nocy udało się ściągnąć większą liczbę dział, a także skonstruować paleniska do podgrzewania kul. Mimo silnego ostrzału, okupując sukces dużymi stratami Brytyjczykom udało się zająć mniejsze łodzie Amerykanów. Ostatecznie jedynym zdarzeniem, które można było traktować w kategoriach brytyjskiego sukcesu było zajęcie kupieckiego szkunera porzuconego przez załogę.[280] Kapitan Mulcaster donosił również, że starty amerykańskie musiały znacząco przewyższyć jego własne, co jednak nie znalazło potwierdzenia w amerykańskim raporcie. Komodor Chauncey odnotował jedynie, że armii udało się wycofać z French Creek 5 listopada i dotarła bezpiecznie na pozycję w dole jeziora, gdzie amerykańska flota po zakończeniu wyładunku żołnierzy, zakotwiczyła naprzeciw brytyjskiej, oddzielona od niej jedynie wąskim pasem niewielkich wysepek. Dzielący je kanał był niezwykle wąski i całkowicie nieprzekraczalny dla jednostek o większym zanurzeniu (powyżej 12 stóp). Komodor Chauncey zdecydował się jednak spróbować ataku. W tym celu *General Pike* i *Sylph* zostały odciążone poprzez wyładowanie na brzeg wszystkiego co uznano za zbędne, a wczesnym rankiem 6 listopada kilka mniejszych łodzi zostało posłanych do sondowania. Komodor zakładał, że aktywność flotylli w połączeniu z informacją o wyruszeniu 1000 żołnierzy na Kingston, skłoni

[279] Letter from Commodore Isaac Chuncey to Secretary of the Navy Jones (30 X 1813), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary* …, t.II, s. 594 – 596.
[280] Letter from Acting Captian William Howe Mulcaster to Commodore Sir James Lucas Yeo (2 XI 1813), [w:] *Tamże*, s. 596.

Brytyjczyków by ruszyć do macierzystego portu, co pozwoli Amerykanom wciągnąć ich w bitwę. Zgodnie z tym założeniem komodor ruszył ze swoją flotyllą ku Carlton Island, gdzie pozostawał aż do wieczora 9 listopada, kiedy to wyruszył do Gravelly Point. Jednakże, gdy pogoda stała się nieprzewidywalna i pogarszała się z godziny na godzinę, komodor zdecydował się na powrót do Sacketts Harbour. Nadzwyczaj dobra w okresie od 2 do 10 listopada pogoda gwałtownie się pogorszyła.[281] Burze śnieżne i porywisty, sztormowy wiatr zwiastowały, że panowanie zimy rozpoczynało się i można było zakładać, że nie zmierzała ona oddać panowania aż do wiosny. Pozorowany atak na Kingston skutecznie odwrócił uwagę Brytyjczyków do wojsk generała majora Jamesa Wilkinsona maszerujących na Montreal.[282] 15 listopada, gdy pogoda poprawiła się na tyle by okręty mogły wyjść na jezioro, komodor Chauncey udał się do Niagara, skąd dzień później przyjął na pokład sztab generała Harrisona i jego 1100 żołnierzy. Droga powrotna zajęła flotylli aż 3 dni. Sztorm, który rozpętał się wieczorem 17 listopada trwał z niesłabnącą siłą aż do 19. Już pierwszej nocy flotylla rozdzieliła się i komodor mógł mieć tylko nadzieję, że żaden z jego okrętów nie został uszkodzony, ani zepchnięty w kierunku wrogich wybrzeży. Ostatecznie *USS Pike* udało się powrócić do Sacketts Harbour wieczorem 20 listopada, krótko po nim do portu dotarł także *Sylph*, a rankiem 21 *Oneida, Lady of the Lake*, *Conquest, Pert* i *Ontario*. Część z okrętów doznała poważnych uszkodzeń, jednak bardziej niepokoił komodora fakt, że mijały kolejne godziny, a Julia nadal nie powrócił do macierzystego portu.[283] W związku z pogłoskami o umacnianiu się sił Brytyjskich w Kingston, Montrealu i Quebeku oraz bierności armii wobec tych poczynań, komodor poważnie obawiał się również co mogły przynieść nadchodzące miesiące. Dotarcie kilkuset marynarzy do Halifaxu (plotka głosiła, że przybyło tam 500 marynarzy i oficerów) oraz przewaga Brytyjczyków na lądzie spędzały komodorowi sen z powiek. Zbudowana przez niego siatka wywiadowcza działała niezwykle sprawnie, jednakże dostarczane przez nią informacje na niewiele się zdawały, wobec ograniczonych środków, jakimi dysponował, przynajmniej w swojej opinii, komodor.[284] Obawy Chauncey'a nie przeszkodziły mu jednak w okolicy Świąt Bożego Narodzenia, opuścić pozycję i udać się do Waszyngtonu. Powodem wyprawy miała być chęć osobistego

[281] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Secretary of the Navy Jones (11 XI 1813), [w:] *Tamże*, s. 597.
[282] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Major General James Wilkinson (12 XI 1813), [w:] *Tamże*, s. 598.
[283] Letter from Commodore Isaac Chuncey to Secretary of the Navy Jones (21 XI 1813), [w *Tamże*, s. 599.
[284] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Secretary of the Navy Jones (17 XII 1813), [w:] *Tamże*, s. 613 – 614.

spotkania z Sekretarzem Jonesem, jednakże jako, że droga do stolicy wiodła przez Nowy Jork, komodor zamierzał również odwiedzić swoją rodzinę. Pozycją na Jeziorze Ontario w czasie nieobecności zwierzchnika, miał dowodzić kapitan Crane. Komodor liczył, że po jego powrocie w lutym następnego roku, Armia mogła zdecydować się zaatakować St. Lawrence. Do tego czasu jednak pozycja miała pozostawać uśpiona, a największym problemem oficera, któremu powierzono dowodzenie ją miało być zapewnienie zakwaterowania załogom w warunkach uniemożliwiających szerzenie się epidemii.[285] Kapitan Crane otrzymał tymczasowe dowództwo nad eskadrą nie bez powodu. Jego zamiłowanie do dyscypliny oraz ścisłego regulowania każdego działania niejako predestynowały go do tej funkcji. Dla swojej własnej jednostki *USS Madison*, Crane wprowadził rygorystyczne zasady oparte na *Rules and Regulations for the Navy of the United States*. Zgodnie z obowiązującymi zasadami dowódca każdej wachty miał obowiązek meldować swemu następcy o wszystkim co się wydarzyło, nawet gdyby jemu samemu zdarzenia te wydawały się błahe. Oficerowie byli w pełni odpowiedzialni za swoich podkomendnych i w szczególności musieli dbać, aby powierzeni ich pieczy marynarze nie handlowali powierzonym im mieniem. Intendent mógł wydać jakikolwiek sprzęt, artykuł czy przedmiot dopiero na pisemny rozkaz oficera dowodzącego sekcją, dla której konkretne dobro miało zostać przekazane. Ściśle regulowano, w których częściach okrętu można było palić światła. Samowolne poruszanie się z otwartym ogniem było zaś surowo zakazane. Codziennie o 9.00 rano oficer wachtowy miał dokonywać przeglądu i musztry chłopców okrętowych i młodszych midshipmanów. Lekarz pokładowy miał obowiązek, co najmniej dwa razy dziennie odwiedzać swoich podopiecznych i dokładać wszelkich starań by zapewnić im wygodę i spokojną rekonwalescencję. Regulacje odnosiły się również do sekcji kanoniera, który miał ściśle wskazane na wystrzelenie, jakiej ilości kul miał wystarczać mu jeden róg prochu. Zasadniczo każda sekcja: bosmana, żaglomistrza oraz cieśli otrzymała podobnie szczegółowe wytyczne co do zasad funkcjonowania.[286] Dbałość o każdy szczegół życia na okręcie, jaką wykazywał się kapitan Crane w stosunku do swojej własnej jednostki, pozwalała zakładać, że podobne regulacje wdrożyłby on w stosunku do całej eskadry, gdy tylko komodor Chauncey wyruszyłby w planowaną przez siebie podróż. Wprowadzenie tak drastycznych zasad było podyktowane

[285] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Secretary of the Navy Jones (24 XII 1813), [w:] *Tamże*, s. 615.
[286] Rules for the Regulation of the Shipboard Line by Master Commandant William M. Crane (19 XII 1813), [w:] *Tamże*, s. 616 – 619.

nie okrutnym charakterem kapitana, lecz jak już wspomniano jego zamiłowaniem dla dyscypliny, choć nie mniejsze znacznie mogły mieć okoliczności. Tuż przed Bożym Narodzeniem roku 1813 oficerów i ludzi poruszyła informacja, że pryzowy agent miał wkrótce rozpocząć wypłaty pryzowego. Wobec wszechobecnej drożyzny i braków ta obietnica zastrzyku gotówki pobudziła wyobraźnie, jednak zamiast spełnienia marzeń marynarze otrzymali zapomogę w wysokości 1 dolara, by móc godnie przeżyć święta. Jak wspominał nieznany z nazwiska Midhsipaman wielu ludzi chorowało, a 5 oficerów dysponowało tak niewielkimi środkami finansowymi, że nie byli nawet w stanie odebrać poczty, za którą musieliby zapłacić.[287] Wobec tego ogromu nieszczęść handel otrzymanymi z Departamentu ubraniami, kocami, a nawet tytoniem czy naczyniami, stanowił dla wielu marynarzy jedyną szansę na pozyskanie lepszej jakościowo żywności, od której często mogło zależeć ich życie. Powszechne mimo wiktorii na jeziorze Erie, było przekonanie, że flota wielkich jezior była tą gorszą, mniej cenioną i co kluczowe gorzej opłacaną. Wielu zapewne by zdezerterowało gdyby nie przynoszone przez dezerterów z brytyjskiej strony informacje, że tam sytuacja wyglądała podobnie, jeżeli nie jeszcze gorzej. Podstawowe potrzeby determinowały życie codzienne, a ludzie z utęsknieniem wyczekiwali obiecanego pryzowego, zastanawiając się jak przeżyć godnie święta za 1 dolara.

W Baltimore trwała budowa okrętów dla regionu Wielkich Jezior, *USS Ontario* oraz *USS Erie*, miały być gotowe do służby wraz z nadejściem wiosny 1814 roku i zapewnić Amerykanom decydującą przewagę na jeziorze Ontario, której nie udało im się zdobyć w poprzednim sezonie. Część oficerów z Chesapeake, zniechęcona brytyjską blokadą i tracąca nadzieję na wyjście w morze, znów zwracała się w stronę jezior, licząc, że właśnie tam udałoby im się znaleźć „prawdziwą walkę".[288] Departament Marynarki Wojennej również zakładał, że wraz z wiosną 1814 roku teatr wojny zdecydowanie powinien był przenieść się na jeziora. Po rozstrzygającej bitwie na jeziorze Erie, Sekretarz Jones liczył na rozstrzygnięcia także na pozostałych akwenach we wspomnianym regionie, stąd też zmianę nastawienia oficerów do służby na Jeziorach zwierzchnik Marynarki witał z entuzjazmem i rozbudzał ich nadzieje.[289] Na początku marca 1814 roku *USS Ontario* i

[287] Letter from Unknow Midshipman to J. Jones (21 XII 1813), [w:] *Tamże*, s. 621.
[288] Letter from Master Commandant Charles G. ROgdley to Secretary of the Navy Jones (18 I 1814), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary* …, t. III, s. 25.
[289] Letter from Secretary of the Navy Jones to Master Commandant Charles G. Rodgley (20 I 1814), [w:] *Tamże*, s. 26.

USS Erie były gotowe do służby, nim jednak miały trafić na jeziora, ich dowódcy postanowili ruszyć z nimi w dół Zatoki Chesapeake, w nadziei, że właśnie tam zdołaliby przynieść chwałę banderze Stanów Zjednoczonych.[290] Komodor Chauncey powitał Nowy Rok zbrojąc się na wypadek kolejnego brytyjskiego ataku, o którego planach donieśli mu szpiedzy. Wszystkie skupione w przystani eskadry były utrzymywane w gotowości bojowej, mimo iż nie sprzyjała temu pogoda. W bezpośredniej okolicy Sacketts Harbour zgromadzono również siły lądowe w liczbie 1700 ludzi, którzy mieli być wspierani prze około 500 marynarzy z flotylli.[291] Działania komodora Chauncey'a były w pełni popierane przez Departament, który w połowie stycznia nie tylko zgodził się wysłać dodatkowe zasoby i ludzi (głównie do służby werbunkowej), a także otworzyć punkt werbunkowy w Nowym Jorku, przekazał również Chauncey'owi wyrazy zaufania co do podejmowanych przez niego działań wyrażone przez Prezydenta Stanów Zjednoczonych. Głowa państwa miała nie tylko w pełni popierać działania Chauncey'a, ale także wyrażała uznanie dla jego patriotyzmu i dotychczasowego zaangażowania w służbę na rzecz kraju.[292] Na komodora pochwały z najwyższego szczebla podziałały motywująco. W liście z 1 lutego donosił o ukończeniu większości umocnień Fort Tompkins, którego 7 ciężkich dział miało stanowić dobre zabezpieczenie wejścia do przystani. Wznoszone były również umocnienia Fort Chauncey, którego „umiejscowienie na skrzyżowaniu" również miało być kluczowe dla obrony Sacketts Harbour. W celu zwiększenia bezpieczeństwa przystani aresztowano również kilku ludzi podejrzewanych o szpiegostwo na rzecz Brytyjczyków, wśród których znalazł się niejaki Kenelm White, który przejawiał nadmierne zainteresowanie przebiegiem prac w Stoczni Marynarki i przy wznoszeniu umocnień. W liście nie zbrakło również licznych doniesień na temat szykowanego przez Brytyjczyków ataku, którego plany poznał bywający w Kingston szacowany Amerykanin określony jako doradca Bennet.[293]

[290] Letter from Master Commandant Charles G. Ridgely to Secretary of the Navy Jones (11 III 1814), [w:] *Tamże*, s. 26.
[291] Letter ftom Master Commandant William M. Crane to Commodore Isaac Chauncey (11 I 1814), [w:] *Tamże*, s. 385.
[292] Letter from Secretary of the Navy Jones to Commodore Isaac Chauncey (15 I 1814), [w:] *Tamże*, s. 386 – 387.
[293] Letter from Master Commandant William M. Crane to Commodore Isaac Chauncey (1 II 1814), [w:] *Tamże*, s. 391 – 392.

Amerykanie posiadali własną siatkę wywiadowczą[294], jednak Brytyjczycy, dysponowali nie mniej imponująca siecią szpiegów, jak również czerpali informacje od dezerterów, ale także od zwykłych ludzi, którzy wędrowali miedzy Kingston a Sacketts Harbour. Raporty zdobywane od dezerterów, mogły być uznane za źródło co najmniej wątpliwe. Nigdy nie można było mieć pewności, że dezerter nie był celowo wysłanym agentem, którego celem miała być dezinformacja wroga. Zasadniczo obie strony najbardziej ufały tym informacjom przyniesionym przez dezerterów, które znajdowały potwierdzenie także w relacjach innych źródeł. Można jednak uznać, że wiele rozbieżności wynikało po prostu z zawodności ludzkiej pamięci, tendencji do wyolbrzymiania, szczególnie w opisie własnej pozycji i znaczenia oraz brakom wiedzy, która często była niezbędna by przekazać informacje w sposób prawidłowy. Otrzymane od szpiegów informacje w wielu przypadkach wpłynęły na zmianę kluczowych dla obronności decyzji, mimo iż de facto mogły okazać się one wyolbrzymionymi przez strach pogłoskami. Tak uzyskana od dezertera w początkach marca 1814 roku informacja o budowaniu w Kingston okrętu obliczonego by nieść nawet 74.działa, skłoniła komodora Chauncey'a do zmiany dotychczasowych planów i rozpoczęcia budowy okrętu 60.działowego[295], którego szkic koncepcyjny w dużej mierze oparty był na planie 44.działowej fregaty *USS United States*.[296] Wszystkie te zmiany znacząco podnosiły koszty funkcjonowania pozycji na Jeziorze Ontario w czasie, gdy sytuacja materialna służących tam oficerów i ludzi była niezwykle trudna.

Optymizmu dowódcy nie podzielali jego podkomendni. Niemal wszyscy oficerowie i podoficerowie (w sumie 25 osób) służący na Jeziorze Ontario podpisali się pod przygotowaną przez młodszego kapitana Williama M. Crane'a petycją do Kongresu i

[294] Wywiad amerykański w okresie wojny 1812 roku miał charakter bardzo amatorski. Nie istniały zorganizowane struktury i zasadniczo niewiele się zmieniło w tym zakresie od czasu wojny o niepodległość. Mimo tych niedociągnięć, co dziwne, chałupniczy wywiad okazywał się być skuteczny. Jego działanie opierało się głównie na ochotnikach, w przypadku rejonu Wielkich Jezior głównie na osobach, które mając krewnych czy majątek zarówno po stronie amerykańskiej, jak i brytyjskiej dość swobodnie przemieszczali się pomiędzy posterunkami i co najważniejsze, w stosunkowo łatwy sposób pozyskiwali istotne informacje. Mimo pozornej łatwości wiele ryzykowali, gdyż w przypadku schwytania, karą za ich działania mogła być śmierć. Wielu spośród „szpiegów" otrzymywało za swoje usługi wynagrodzenie, jednak większość zadowalała się poczuciem spełniania patriotycznego obowiązku, zob. szerzej: N. Miller, *W służbie amerykańskiego wywiadu*, tł. E. Kaźmierczak – Maciejewska, Warszawa 2002, s. 21 – 102.

[295] Sekretarz Marynarki Wojennej wyraził zgodę na budowę dodatkowego okrętu liniowego, jedyne jego zastrzeżenie dotyczyło nazwy przyszłej jednostki. Komodor Chauncey miał do dyspozycji pełne spektrum nazw geograficznych oraz nazwisk zasłużonych Amerykanów, za wyjątkiem nazwiska Washington, które miało zostać zerwowane dla pierwszego okrętu liniowego, jaki znlazłby się na stanie amerykańskiej Marynarki Wojennej, za: Letter from Secretary of the Navy Jones to Commodore Isaac Chauncey (18 III 1814), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary* …, t. III, s. 409.

[296] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Secrtary of the Navy Jones (7 III 1814), [w:] *Tamże*, s. 404.

Departamentu Marynarki Wojennej. Oficerowie zwracali w niej uwagę na urągające godności ludzkiej warunki bytowe, niedożywienie, trudności w pozyskaniu nawet najbardziej podstawowych artykułów niezbędnych do zaspokajania najbardziej elementarnych potrzeb. Skarżono się również na wyłączenie służby na jeziorach z regularnego systemu funkcjonowania Marynarki Wojennej, co przekładało się wprost na wysokość żołdu i przysługujących racji, które dla zwykłych marynarzy zostały jeszcze zmniejszone z 28 do 20 centów dziennie. Niesprawiedliwy w ocenie skarżących był również system rozdziału pryzowego i widoczna dysproporcja między uposażeniem marynarzy a żołnierzy, szczególnie gdy flota nieustannie kooperowała z Armią i temat wysokości żołdu był głównym tematem rozmów między przedstawicielami obu formacji. Wśród niedożywionych i słabo opłacanych marynarzy trudno było zaprowadzić dyscyplinę wobec czego obawiano się dezercji, szczególnie, że brytyjska Admiralicja zrównała w prawach marynarzy służących na jeziorach z tymi służącymi na regularnych jednostkach Royal Navy, a informacja o tym fakcie lotem błyskawicy rozeszła się po obu brzegach wielkich jezior.[297] Problem odstraszających raczej niż zachęcających do służby na jeziorach uposażeń, dostrzegał, chociaż w kontekście trudności z werbunkiem dostrzegł także komodor Chauncey. W napisanym w miesiąc po opisanej powyżej petycji oficerów liście, głównodowodzący stwierdzał, że zwiększenie żołdu marynarzy i zachęcanie nowych rekrutów premią w wysokości dwu lub trzymiesięcznego żołdu, znacząco poprawiłaby wyniki osiągane przez oficerów werbunkowych. Konieczne było również przysłanie na jeziora dodatkowego personelu medycznego i skrzyń z wyposażeniem medycznym, gdyż liczba chorych rosła w zatrważającym tempie, do czego, choć komodor nie dostrzegł tego faktu, niewątpliwie przyczyniało się niedożywienie i złe warunki zakwaterowania. Bywały dni, że na liście chorych znajdowało się miedzy 20 a 30% stanu osobowego eskadry, a czas mijający od pierwszych zachorowań do wybuchu epidemii wynosił 2 do 3 dni, co byłoby terminem rekordowym nawet na pokładzie zatłoczonego okrętu na pełnym morzu.[298] 18 kwietnia Kongres Stanów Zjednoczonych, w odpowiedzi na petycje oraz indywidualne prośby oficerów i marynarzy, uchwalił ustawę upoważniającą Prezydenta do „poczynienia dodatków nie przekraczających 25% do uposażenia oficerów, podoficerów, Marines i marynarzy, zaangażowanych w jakąkolwiek służbę, której szczególne trudy i charakter usprawiedliwiałby podobne zwiększenie".

[297] Pettition of Master Commandant William M. Crane and Others to Congress (8 II 1814), [w:] *Tamże*, s. 399.
[298] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Secretary of the Navy Jones (7 III 1814), [w:] *Tamże*, s. 401.

Istotnym jest, że za taką właśnie uznano służbę na jeziorach i jeszcze tego samego dnia Sekretarz Marynarki Wojennej, za zgodą prezydenta przyznał 25% dodatek do żołdu wszystkich marynarzy, oficerów, podoficerów oraz Marines służących w rejonie Wielkich Jezior.[299]

Można przypuszczać, że ustępstwa wobec żądań oficerów i marynarzy były podyktowane również nadejściem wiosny i zwiększeniem się realności groźby brytyjskiego ataku na Sacketts Harbour. Zgodnie z informacjami, które dotarły do Chauncey'a w końcu marca 1814 roku, Brytyjczycy dysponowali posiłkami przysłanymi z Bermudów i Europy, oraz regularnie wysłali wojska i jednostki pływające na Jezioro Huron, co było aż nazbyt czytelną zapowiedzią kierunku ataku, który miał nastąpić wiosną. Doniesienia obejmowały również informacje o nowych okrętach pod które położono kil oraz przybyciu dwóch kompanii „rakietowych".[300] Nawet przy założeniu, że część z powyższych informacji była nieprawdziwa, komodor Chauncey miał powody do obaw, a niezadowoleni oficerowie i niedożywieni, chorzy ludzie, nie przyczyniali się do potencjalnego przechylenia się szali zwycięstwa na korzyść Amerykanów. Zdobyte w kilka dni później dane wywiadowcze ukazywały jednak, że sytuacja żywieniowa oraz zdrowotna po brytyjskiej stronie jeziora wcale nie była lepsza niż po amerykańskiej. Dezerterzy poszukujący lepszego życia w Sacketts Harbour przynosili z sobą opisy dantejskich wręcz scen. Żołnierze i marynarze, którzy padali z wyczerpania lub chorób w trakcie przemarszu z jednego posterunku do drugiego mieli być porzucani przez swoich towarzyszy. Cena soli wynosiła dolara za pintę. Głodowała ludność cywilna, a co znaczniejsi jej przedstawiciele mieli próbować wywierać nacisk na władze, by te spowodowały odmianę niekorzystnego stanu rzeczy. Dezerterzy i szpiedzy donosili również, że rozwiązania swoich problemów zaopatrzeniowych brytyjskie władze upatrywały w ataku na amerykańską stronę jeziora, gdzie spodziewano się znaleźć żywność, leki i wyposażenie w postaci koców i ciepłej odzieży. Wobec tych doniesień komodor Chauncey zaczął planować atak wyprzedzający na Kingston, którego celem miało być nie zajecie miasta, do czego amerykański dowódca nie miał odpowiednich sił, ale zniszczenie tak budowanych tam, jak i kotwiczących okrętów wroga. Gdyby plan powiódł się chociaż częściowo nie byłaby konieczna dalsza rozbudowa potencjału U.S.

[299] Letter from Secretary of the Navy Jones to Commodore Isaac Chauncey (18 IV 1814), [w:] *Tamże*, s. 402.
[300] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Secretary of the Navy Jones (26 III 1814), [w:] *Tamże*, s. 410 – 411.

Navy na jeziorach, gdyż siły już będące w dyspozycji Chauncey'a byłyby wystarczające dla przeprowadzenia rozstrzygającej bitwy. [301]

7 kwietnia zwodowany został jeden z brygów budowanych w Sacketts Harbour, któremu nadano imię Jefferson. Drugi miał być gotowy do zwodowania w 10 dni, zaś budowa trzeciego okrętu zbliżonego gabarytami i siłą dział do *USS General Pike* miała zostać ukończona w ciągu 45 dni. Na korzyść Amerykanów działał fakt, że zima nie zamierzała łatwo ustąpić w 1814 roku i w początkach kwietnia skuwające jeziora lody trzymały się nadzwyczaj dobrze i nic nie zapowiadało szybkiej zmiany tego stanu rzeczy.[302] Departament po długich naleganiach przystał na prośbę komodora Chauncey'a i zdecydował o wysłaniu mu oficerów i załóg uprzednio należących do *USS Macedonian* oraz *USS Erie*, a także oficerów z załogi *USS Ontario*. Wkrótce na jezioro Ontario drogą przez Albany miały trafić również zdemontowane z *USS United States*, co znacząco uławiała poprawiająca się pogoda czyniąca drogi przejezdnymi.[303] Niestety, początkowy optymizm komodora Chauncey'a stracił znacząco na intensywności, gdy mijały kolejne dni, a transport dział nie przybywał, zamiast niego zaś do rąk oficera trafiały kolejne listy od nadzorującego załadunek Andersona, donoszące o piętrzących się trudnościach oraz o pogorszeniu stanu dróg spowodowanym roztopami.[304] Działa ostatecznie dotarły do Sacketts Harbour, jednak okazało się, że nie było prochu dla ich obsługi. Za winnego tego stanu rzeczy Sekretarz Jones uznał Agenta Marynarki Johna Bullusa i nie mógł uwierzyć, że osoba na tym stanowisku mogła dopuścić się podobnego zaniedbania. Jones zbadał dogłębnie sprawę i wskazywał, że zamówienia Chauncey'a były przesyłane we właściwym czasie, zaś ich realizacja nie powinna była zajmować Bullusowi więcej niż 10 dni, co nigdy nie miało miejsca. Przeprowadzone przy okazji widocznych opóźnień dochodzenie, wykazało, że Bullus kupował proch od firmy Ruckera po zawyżonych stawkach, później zaś stwierdzono, że podobne niekorzystne dla Skarbu Państwa transakcje były zawierane także w przypadku innych artykułów, a krąg kontrahentów Bullusa ograniczał się jedynie do 3 firm. Wszystkie to przesłanki mogły zaważyć na konieczności usunięcia Johna Bullusa ze stanowiska, wymagało to jednak przeprowadzenia dalszych kontroli, Sekretarz

[301] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Secretary of the Navy Jones (30 III 1814), [w:] *Tamże*, s. 411 – 412.
[302] Latter from Commodore Isaac Chauncey to Secretary of the Navy Jones (7 IV 1814), [w:] *Tamże*, s. 415.
[303] Letter from Secretary of the Navy Jones to Commodore Isaac Chauncey (7 IV 1814), [w:] *Tamże*, s. 433.
[304] Letter from Secretary of the Navy Jones to Commodore Isaac Chauncey (18 IV 1814), [w:] *Tamże*, s. 434.

Jones liczył jednak, że Bullus na czas mógł dostarczyć niezbędny do obsługi dział proch do Sacketts Harbour.[305]

Brytyjczycy po swojej stronie jeziora już w początkach kwietnia wieszczyli rychłe otwarcie żeglugi na jeziorach. W pierwszej kolejności planowano wzmocnić i zaopatrzyć Forty Niagara i George. Drugim zaś celem eskadry komodora Yeo miało być najpierw rozpoznanie, a następnie, jeżeli wynik rozpoznania okazałby się pomyślny, atak bezpośrednio na Sacketts Harbour. Plan działania zakładał przeprowadzenie zwiadu, a następnie wysłanie szybkiej łodzi do Kingston, która przewiozłaby raport o stanie sił wroga. W tym czasie reszta eskadry miała udać się do miejsca, które wyznaczono dla zaokrętowania armii. Wycofania się floty z bezpośredniego sąsiedztwa przystani miałoby uśpić czujność, Amerykanów, podczas gdy brytyjska eskadra powróciłaby wkrótce w większej sile.[306] Możliwy był jednak także inny scenariusz. Pojawienie się brytyjskich okrętów w bezpośredniej okolicy najważniejszego amerykańskiego portu na Jeziorze Ontario zaalarmowałyby komodora Chauncey'a, który wycofanie się brytyjskiej eskadry uznałby za podstęp i w związku z tym wezwałby dodatkowe siły dla obrony Sacketts i nakazałby wzmożoną czujność łodzią patrolowym. Być może właśnie taki scenariusz wydarzeń miał na myśli ppłk. Drummond pisząc o niespodziewanych i nadzwyczajnych okolicznościach i świeżych danych, które wymusiłyby zmianę uprzednio uzgodnionego planu. Co ważne obawiając się, że cześć sił amerykańskich mogłaby zostać wydzielona i zaatakować York, podczas gdy Brytyjczycy atakowaliby Sacketts Harbour, zdecydowano, że siły z Yorku nie powinny były być zaangażowane w operacje, a jedyne zalecenia wydane dowódcy tego posterunku zawierały nakaz pozostania na pozycji i obrony.[307] Pewien zamęt w przygotowaniach do nadchodzącej kampanii zaisła propozycja rozejmu zaproponowana przez amerykański rząd. Pierwszą tego rodzaju propozycję Sekretarz Monroe przedłożył Admirałowi Warrenowi już w październiku 1812 roku. Głównym warunkiem rozejmu miało być zaprzestanie przez Brytyjczyków praktyk impressmentu i

[305] Letter from Secretary of the Navy Jones to Navy Agent John Bullus (25 IV 1814), [w:] *Tamże*, s. 435 – 436.
[306] Letter from Lieutenant Colonel John Harvey (B.A.) to Commodore Sir James L. Yeo (9 IV 1814), [w:] *Tamże*, s. 437.
[307] Letter from Lieutenant Colonel John Harvey (B.A.) to Commodore Sir James L. Yeo (9 IV 1814), [w:] *Tamże*, s. 439.

uwolnienie marynarzy amerykańskich przymusowo wcielonych do służby w Royal Navy.[308] Dla Brytyjczyków było to rozwiązanie nie do przyjęcia.

Gubernator Generalny George Provost zwrócił się z prośbą o zaopiniowane propozycji do komodora Jamesa Yeo. Głównodowodzący Royal Navy w Kingston rozważając propozycję Waszyngtonu rozpatrywał ją przede wszystkim w kontekście ewentualnych szans na decydujące zwycięstwo w nadchodzącej kampanii którejkolwiek ze stron. Z wyjątkową szczerością i bez nadmiernej pewności siebie przyznawał, że nie był w stanie stwierdzić z całą pewnością, że zdołałby rozstrzygnąć kampanię 1814 roku na korzyść sił Jego Królewskiej Mości. Jednocześnie stwierdzał jednak, że potencjalna szansa na zwycięstwo nigdy nie była bliżej niż w chwili sporządzania raportu (połowa kwietnia 1814), gdyż chociaż w jego ocenie Amerykanie mieli przewagę ilości i kalibru dział, jednak okręty *Prince Regent* oraz *Princess Charlotte* ustawione w linii obok siebie mogłyby zapewnić siłom komodora decydującą przewagę w pierwszej fazie starcia, co mogłoby przesądzić o jego rezultacie. Yeo uważał jednak, że musiałby początkowo zwodzić eskadrę komodora Chauncey'a do czasu aż trzeci z budowanych w Kingston okrętów zostałby ukończony, a Amerykanie również zapewne nie pozostaliby w tym czasie bezczynni i starliby się wzmocnić posiadane siły. Z drugiej jednak strony, opierając się na doniesieniach szpiegów mówiących o budowie kolejnych okrętów w Sacketts Harbour, komodor Yeo uważał, że jedynym celem zaproponowanego przez amerykański rząd rozejmu było zyskanie czasu potrzebnego dla ukończenia potężnych okrętów, które zapewniłyby im rozstrzygającą przewagę.[309] Jak łatwo było zauważyć, komodor Yeo nie przedstawił Gubernatorowi odpowiedzi na zadane przez niego pytanie, zaprezentował jednak wiele możliwych scenariuszy rozwoju sytuacji na jeziorach i pozostawił podjecie ostatecznej decyzji oficjalnemu przedstawicielowi rządu Jego Królewskiej Mości. Komodor doskonale orientował się w realiach funkcjonowania kuluarów politycznych w Wielkiej Brytanii owego okresu. Wiedza ta pozwalała mu założyć, że gdyby swój list sformułował bardziej konkretnie i rozstrzygająco z łatwością można byłoby zrzucić na niego odpowiedzialność za ewentualny niekorzystny rozwój sytuacji. Taki zaś scenariusz oznaczał koniec jego kariery, a w najlepszym wypadku odesłanie na do służby

[308] Letter from Secretary James Monroe to Admiral Warren (27 X 1812) [w:] *The Record of American Diplomacy. Documents and Readings In the History of American Foreign Relations*, Ed. R. J. Bartlett, New York 1947, s. 144.
[309] Letter from Commodore Sir James Lucas Yeo to Governor General Sir George Prevost (13 IV 1814), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary*, t. III, s. 440 .

trzeciorzędnej wagi bez szansy na dalszy awans. Yeo zaś był ambitny, o czym świadczył uprzedni przebieg jego kariery. Szybki awans na porucznika w wieku zaledwie 15 lat i powierzenie zaledwie 31 letniemu kapitanowi dowodzenia jedną z kluczowych eskadr w wojnie ze Stanami Zjednoczonymi.

Fakt osiągnięcia gotowości przez brytyjską eskadrę, która za wyjątkiem nowobudowanych okrętów znajdowała się na strumieniu wpływającym do jeziora, nie umknął uwadze szpiegów komodora Chauncey'a. Podczas gdy jego brytyjski odpowiednik mierzył się z trudami odpowiedzi na list gubernatora Prevosta, amerykański dowódca opracowywał nowy plan kampanii, z którego konieczne stało się usunięcie planowanego ataku na wzmocniony posiłkami York. Komodor obawiał się jednak, że nawet przy zastosowaniu tej modyfikacji siłami żołnierzy i Marines w liczbie tysiąca i przy brakach marynarzy do obsadzenia nowych okrętów mógłby nie zdołać obronić Sacketts Harbour.[310] Co interesujące w korespondencji Chancey'a nie pojawiały się wzmianki o propozycji zawieszenia broni na jeziorach, można więc domniemywać, że albo komodor w ogóle nie został o niej poinformowany, albo też stosowany list nie dotarł do niego na czas. Ataku spodziewał się również generał Gaines dowódca sił lądowych zgromadzonych w Sacketts. On podobnie, jak Chaucney nie wiedział nic o propozycji rozejmu, jedyne zaś pocieszenie stanowiła myśl, że w pierwszej kolejności brytyjska eskadra udałaby się do Oswego, gdzie znajdowały się magazyny zaopatrzenia Armii i floty i gdzie jak zakładał Gaines, obsada posterunku była lepiej przygotowana do obrony.[311] Bardziej optymistyczne podejście do położenia sił w Sacketts Harbour miał generał major Jacob Brown, który uważał, że w rękach generała Gainesa i jego 1000 ludzi miasto i przystań były bezpieczne, a komodor Chauncey w tym założeniu miał szybko rozgromić siły brytyjskie, co pozwoliłoby Brownowi zaangażować armię Gainesa do ataku na Kingston lub wzgórza Burlington. Z dwóch wspomnianych miejscowości, jedna miała stać się celem kombinowanego ataku armii i floty, który miał w założeniu ostatecznie rozstrzygnąć kwestię przynależności terenów nad Wielkimi Jeziorami. Termin ataku Brown określał jednak w oparciu o swe optymistyczne domniemania jako „gdy tylko Chauncey rozgromi Yeo".[312] Optymizm generała ostudziły jednak napływające z Kingston meldunki informujące, że Brytyjczycy

[310] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Secretary of the Navy Jones (14 IV 1814), [w:] *Tamże*, s. 441.
[311] Letter from Brigadier General Edmund P. Gaines to Major General Jacob Brown (14 IV 1814), [w:] *Tamże*, s. 442.
[312] Letter from Major General Jacob Brown to Secretary of War Armstrong (17 IV 1814), [w:] *Tamże*, s. 442 – 443.

zgromadzili tam około 3 tysięcy ludzi, gotowych w każdej chwili zaatakować Sacketts. Generał narzekał, że komodor Chauncey nie informował go wcześniej w jak nieszczęśliwym położeniu znalazł się ten kluczowy posterunek. W pierwszym odruchu skierował na pomoc Sacketts Harbour swoich konnych dragonów oraz rekrutów z Utica. Sam również gotów był wyruszyć, jednak uważał, że w ten sposób postąpiłby wbrew rozkazom z Departamentu Wojny, zdecydowany był więc zaczekać na odpowiedź Sekretarza Armstronga, nim podjąłby decyzję w sprawie swych dalszych kroków.[313] Na Chauncey'u mściła się polityka, którą uprzednio prowadził w stosunku do osoby generała Jacoba Browna. Komodor w swoich listach zapewniał nieustannie generała, że był w stanie pokonać wroga w dowolnym miejscu i czasie, gdyby ten wyszedł tylko na jezioro ze swoimi okrętami. Dodatkowo Chauncey nie informował Browna o stanie gotowości sił brytyjskich w Kingston, więc kiedy do rąk generała trafił rozpaczliwy list generała Gainesa, dowódca sił pogranicza nie wiedział jak miał traktować zawarte w nim rewelacje. W końcu, o czym już wspomniano, zdecydował się wysłać konnych dragonów oraz ochotników z Utica, a także rekrutów z 23 Regimentu. Zobowiązał się również do przesłania takiej ilości zaopatrzenia, koców i odzieży, jaką mógłby tylko wyekspediować ze swoich zapasów, ale było to wszystko co mógł uczynić.[314]

25 kwietnia amerykańskie łodzie patrolowe natknęły się na trzy wrogie jednostki, podszywające się pod amerykańską banderę. Brytyjskie załogi próbowały wciągnąć łodzie porucznika Dudley'a w pułapkę, ten jednak zorientował się i rozkazał otworzyć ogień. Brytyjczycy nie odpowiedzieli, a zamiast tego wycofali się w kierunku Bull Rock Point. Dudley powrócił do miejsca gdzie widział je po raz ostatni z posiłkami, ale do rana nie udało się trafić na żadne wrogie jednostki. Rankiem 26 kwietnia wysłano eskadrę by przeszukała niewiele zatoki w pobliżu Sacketts Harbour, jednak wróg nie ukrywał się w żadnej z nich. Znaleziono natomiast przygotowane do odpalenia beczki z prochem, które jak domniemywał komodor Chauncey miały posłużyć do wysadzenia w powietrze okrętów jego eskadry. Kiedy jednak wróg został ostrzelany przez ludzi porucznika Dudley'a, porzucił beczki obawiając się, że przypadkowe trafienie mogłoby spowodować wybuch. Nieudana próba ataku skłoniła komodora Chauncey'a do powzięcia dodatkowych środków ostrożności. Zwiększono liczbę wart, a na ustawionych w poprzek zatoki okrętach

[313] Letter from Major General Jacob Brown to Commodore Isaac Chuncey (18 IV 1814), [w:] *Tamże*, s. 444.
[314] Letter from Major General Jacob Brown to Brigadier General Edumund P. Gaines (18 IV 1814), [w:] *Tamże*, s. 445.

przygotowano dodatkową amunicję w postaci kartaczy.[315] Dodatkowe wsparcie mógł stanowić także zwodowany 1 maja 1814 roku *USS Superior*, jeden z pierwszych w dziejach Stanów Zjednoczonych okrętów liniowych zdolny nieść 64.działa i zbudowany w oparciu o plany *USS President*. Gotowe do służby były również dwa nowe brygi, a wszystko to w rekordowym czasie 80 dni, w warunkach ograniczonego dostępu do zasobów.[316] Zwyczajowe święto, które odbywało się po zwodowaniu okrętu ściągnęło jednak nowe kłopoty na skołatany umysł komodora Chauncey'a. Pozostająca pod wpływem alkoholu grupa cieśli i robotników wracając do stoczni została zatrzymana przez wykonującego swoje obowiązki wartownika, wywiązała się sprzeczka, podczas której wartownik wystrzelił śmiertelnie raniąc jednego z cieśli, który nie był bezpośrednio zaangażowany w szamotaninę. Wywołało to ogromne wzburzenie jego kolegów, którzy następnego dnia przedłożyli petycję do komodora Chauncey'a oświadczając, że zamierzali wrócić do Nowego Jorku i nie podejmować żadnych działań związanych z budową okrętów w Sacketts Harbour. Komodor miał nadzieję, że możliwe byłoby nakłonienie cieśli do pozostania w przystani, uważał jednak, że potrzebowałby do tego czasu, którego nie miał.[317]

Zaledwie dzień później w Kingston zapadła decyzja o zaokrętowaniu 900 ludzi na jednostkach eskadry, która miała ruszyć do Oswego i tam podjąć próbę zniszczenia amerykańskich magazynów żywności i zaopatrzenia. Atak miał być pierwszym cisem zadanym w ramach nowej taktyki Brytyjczyków zakładającej szybkie uderzenia w różne, często oddalone od siebie amerykańskie posterunki i zamiast jednego frontalnego ataku, który mógłby okazać się nieskuteczny, stopniowe wykrwawianie wroga.[318] Atak na Oswego nastąpił 5 maja. Brytyjskie jednostki z pewnej odległości ostrzeliwały miasto nie czyniąc mu jednak większej szkody. Amerykańskim jednostkom pod dowództwem pułkownika Mitchella i kapitana Woolseya udało się dwukrotnie odeprzeć próbę ataku, a ich ludzie wykazywali się wysokim morale, oczekiwali jednak przysłania posiłków z Sacketts Harbour. Komodor Chauncey po przeprowadzenia zwiadu w okolicy 2 mil od Kingston, czego dokonał Midshipman Vaughn na gigu, miał pewność, że w brytyjskim

[315] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Secretary of the Navy Jones (27 IV 1814), [in:] *Official Letters of the Military and Naval Officers of the United States during the…*,s. 323.
[316] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Secretary of the Navy Jones (1 V 1814), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary …*, t. III, s. 457.
[317] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Secretary of the Navy Jones (2 V 1814), [w:] *Tamże*, s. 458.
[318] Letter from Lieutanant general Gordon Drummond to Governor – General Sir George Prevost (3 V 1814), [w:] *Tamże*, s. 464

porcie nie pozostała ani jedna z jego jednostek. To przywiodło komodora do wniosku, że wróg musiał wyruszyć ze wszystkimi siłami, które były w jego dyspozycji, szczególnie, że jak donosił porucznik Woolsey bezpośrednio w ataku na Oswego brała udział jedna z wrogich fregat, druga zaś została zidentyfikowana w pobliżu Ducks przez będący na patrolu *Lady of the Lake*. Śmiałe poczynania Brytyjczyków skłoniły komodora Chauncey'a do wypłynięcia z Sacketts Harbour jednak kurs, który zamierzał obrać uzależniał od wyniku drugiego dnia walk o Oswego.[319] Z brytyjskiej relacji wydarzeń, do których doszło w Oswego w początkach maja 1814 roku wynikało jasno, że atak przeprowadzony 5 maja tuż po dotarciu eskadry na miejsce miał na celu rozpoznanie słabych punktów umocnień. Dzięki niemu dowódca ekspedycji zidentyfikował martwy punkt dział umieszczonych w forcie, oraz mógł stwierdzić, że miasto od strony rzeki było całkowicie pozbawione ochrony dział. Przeprowadzenia rozstrzygającej akcji o 20.00 w dniu 5 maja, uniemożliwiło nadejście szkwału, Brytyjczycy pozostali jednak na pozycjach i kiedy tylko wiatr uspokoił się przystąpili do akcji. Okręty *Princess Charlotte, Wolpe* i *Royal George*[320] miały związać ogniem baterie nadbrzeżne i odciągnąć ich uwagę od reszty eskadry. W tym samym czasie szkuner *Sir Sidney Smith* miał szachować ogniem z dział i muszkietów największy z broniących miasta oddziałów milicji, natomiast brygi *Moira* i *Melville* miały odholować łodzie z wojskami desantowymi do Low Points. Desantowane jednostki miały przeszukać zalesione wzgórza, następnie zaś wesprzeć od strony lądu atak na Fort.[321] Oddział desantowy, mimo podjętych środków ostrożności, musiał schodzić na ląd pod ciężkim ostrzałem z fortu oraz skrytego w lesie na wzgórzu przy Low Points silnego oddziału amerykańskiej piechoty. Mimo tych trudności w ciągu zaledwie 10 minut od desantu oddziały brytyjskie zajęły Fort, skąd broniące go oddziały w sile 400 ludzi ratowały się ucieczką, pozostawiając za sobą około 100 zabitych i rannych.[322] W trakcie ataku poważną i śmiertelną, jak się później okazało ranę odniósł kapitan Mulcaster z Royal Navy. Brytyjczykom po zajęciu fortu i miasta udało się zrabować 7 ciężkich dział oraz

---

[319] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Secretary of the Navy Jones (7 V 1814), [w:] *Official Letters of the Military and Naval Officers of the United States during the…*,s.333.

[320] Okręty, które brały udział w akcji (ich nazwy) różnią sie w relacji Drummonda I relacji Komodora Jamesa Yeo. Zgodnie z tą drugą zadanie związania fortu ogniem powierzono Montreal i Niagara, Magnet rzucił kotwicę naprzeciw miasta i ostrzeliwał zgromadzony tam oddział Milicji, zaś Star i Charwell osłaniały zejścia na ląd oddziałów desantowych. W akcji brały również udział Princess Charlotte i Prince Regent, por. Letter from Commodore Sir James L. Yeo to Frirst Secretary of the Admiralty J. W. Croker (9 V 1814), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary …*, t. III, s. 477.

[321] Letter from Lieutenant General Gordon Drummond to Governor-General Sir George Prevost (7 V 1814), [w:] *Tamże*, s. 468.

[322] Letter from Lieutenant General Gordon Drummond to Governor-General Sir George Prevost (7 V 1814), [w:] *Tamże*, s. 469.

wiele sprzętu Marynarki Wojennej. Dużej części sprzętu w postaci balastu, wyposażenia okrętów Amerykanie pozbawili się sami, zatopiwszy go by nie wpadł w ręce wroga. Ostatecznie po zabraniu łupów, około godziny 4.00 rano 6 maja Brytyjczycy nienękani powrócili na swoje okręty i opuścili przystań.[323] Po drodze udało im się jeszcze zająć transportowiec Penelope z ładunkiem trzech dział 32.funtowych, dwóch 24. Funtówek. Kapitanowi Melanchtonowi T. Woolsey'owi udało się jednak ocalić część dział i większość lżejszego sprzętu, które jeszcze przed brytyjskim szturmem zostały załadowane na bateux i mniejsze łodzie i ewakuowane z Oswego do Oswego Falls, a następnie przez Baldwins Mill do Rome.[324] Jedyną korzyścią odniesiona przez Amerykanów było pojmanie brytyjskiego marynarza, który podawał się za dezertera i przekazał zaskakująco szczegółowe informacje na temat liczebności wojsk i eskadry Jego Królewskiej Mości, jak również informację, że zwiadowcy Komodora Yeo ustalili, że *USS Superior* został zwodowany i Sacketts Harbour było rozważane jako cel kolejnej ekspedycji.[325] Dowodzący obroną Oswego podpułkownik George Mitchell upatrywał przyczyn swej porażki w stanie umocnień oraz jakości dział, które z braku innych musiał wykorzystać do obrony Fortu, a z których większość była raportowana jako niezdatna do służby. Z raportu Mitchella wynikało, że wobec słabości umocnień Fortu, podpułkownik zdecydował się na jego opuszczenie, potem jednak cofając się walczył z Brytyjczykami o każdą piędź ziemi, by jego odwrót, jak to ujął, można było uznać za honorowy. Brytyjczycy też w noc poprzedzającą atak mieli otrzymać list od swojego szpiega w Oswego, w którym zostali poinformowani o rozmieszczeniu i liczebności wojsk amerykańskich oraz o słabych punktach umocnień. Porzucenie fortu miało być zabiegiem taktycznym. Nowy punkt oporu stworzono w okolicy suchego doku, gdzie zacumowany był *Wolf*, który oddawał w stronę Brytyjczyków liczne salwy z kartaczy. Podpułkownik informując o stratach stwierdził jedynie, że pełen raport na ten temat miał zostać przekazany przez posyłanego wraz z listem adiutanta, jednak zakładał, że Brytyjczycy mieli więcej zabitych i rannych, których liczbę dezerterzy szacowali na 64, nie wliczając do tej liczby poległych na okrętach marynarzy i żołnierzy oraz 18 ciał porzuconych w okolicy Fortu. Na tej podstawie można

[323] Letter from Lieutenant General Gordon Drummond to Governor-General Sir George Prevost (7 V 1814), [w:] *Tamże*, s. 469 – 470.
[324] Letter from Master Commandant Melanchton T. Woolsey to Commodore Isaac Chauncey (7 V 1814), [w:] *Tamże*, s. 472.
[325] Deposition of Deserter from British Fleet John Miller (7 V 1814), [w:] *Tamże*, s. 472 – 473.

założyć, że 100 zabitych Amerykanów, o których wspominał w swoim raporcie Drummond, było liczbą znacząco zawyżoną.[326]

Około 20 maja brytyjska eskadra ponownie podeszła pod Sacketts Harbour. W stosunkowo krótkim czasie Brytyjczykom udało się pozyskać bardzo szczegółowe informacje na temat uzbrojenia i liczebności amerykańskich okrętów oraz ilości dział i ich kalibru odnośnie okrętów nowo zwodowanych. Komodor Yeo nie zdecydował się na natychmiastowy atak i jak można wnioskować na podstawie jego korespondencji z tego okresu, liczył na to, że wywabi komodora Chaunceya z bezpiecznej przystani i wyda mu bitwę na własnych warunkach.[327] 30 maja Brytyjczycy zaatakowali Sandy Creek, gdzie opór stawił im oddział Armii Stanów Zjednoczonych pod dowództwem Majora Daniela Aplinga. Wywiązało się trwające 10 minut starcie, w efekcie którego oddziały Jego Królewskiej Mości poddały się. Do niewoli zostało wziętych 133 ludzi, 14 poległo, zaś 26 zostało rannych, przy stratach własnych na poziomie 1 zabitego i 2 rannych. Ludziom majora Aplinga udało się również przejąć 2 kanonierki i 5 barek, z których desantowały się atakujące oddziały.[328] Zamiarem atakujących brytyjskich oddziałów było zajęcie 18 amerykańskich jednostek, które znalazły schronienie w Sandy Creek i zasadniczo spodziewano się łatwego zwycięstwa. Kiedy tak się nie stało i brytyjska wyprawa zakończyła się klęską, dowódcy nie spodziewali się, że wrogowie, których propaganda przedstawiała jako krwiożercze bestie niezdolne do prowadzenia gentelamńskiej wojny, zapewnią rannym właściwą opiekę, a ich lekarze i felczerzy z bezprzykładnym poświeceniem będą walczyć o ocalenie każdego życia.[329]

Kiedy Sandy Creek było atakowane przez siły brytyjskie większa ich część nadal trwała u wejścia do Sacketts Harbour utrzymując blokadę. Jednakże około 6 czerwca komodor Yeo zaczął mieć poważne wątpliwości co do sensowności blokady, w sytuacji, gdy poprzez zakończenie prac nad *USS Superior* oraz dwoma zwodowanymi w maju brygami Amerykanie dysponowali siłami równymi, a wręcz przewyższającymi wobec jego własnych. W ocenie brytyjskiego dowódcy o ile uprzednio próba sprowokowania komodora Chauncey'a by wyszedł z mniejszymi siłami i wdał się w bitwę, która wedle

[326] Letter from Lieutenant Colonel Mitchell to Major General Jacob Brown (8 V 1814), [w:] *Tamże*, s. 474 – 476.
[327] Letter from Commodore Sir James L. Yeo to First Secretary of the Admiralty John W. Croker (21 V 1814), [w:] *Tamże*, s. 490 – 492.
[328] Letter from Major Daniel Apling to Brigadier General Edmund P. Gaines (30 V 1814), [w:] *Tamże*, s. 508.
[329] Letter from Commander Stephen Popham to Commodore Sir James L. Yeo (1 VI 1814), [w:] *Tamże*, s. 509 – 510.

rachuby sił przyniosłaby mu klęską, to w sytuacji wzmocnienia sił amerykańskich dalsza blokada była bezcelowa, a potencjalny wynik starcia z przeważającymi siłami próbującymi ją przełamać trudny do określenia.[330] 8 czerwca do Sacketts dotarły brakujące działa dla *USS Superior* i już następnego dnia największy amerykański okręt a wraz z nim cała eskadra miały osiągnąć pełną gotową bojową. Nadal jednak obsady okrętów i mniejszych jednostek były niepełne, a komodor Chauncey upatrywał szansy na ich obsadzenie w załogach *USS Guerreire, Congress* i *Hornet*, które w jego opinii nie miały szansy na wypłynięcie przynajmniej do późnej jesieni 1814 roku, kiedy to kampania na jeziorach musiałaby zostać przerwana na zimę.[331] Sekretarz Marynarki Wojennej, uwzględniając plan uzgodnionych z Departamentem Wojny wspólnych operacji Armii i Floty, podjął decyzję o rozpoczęciu budowy w Sacketts Harbour 15 dużych barek, które miały służyć do transportu żołnierzy, było to jednak jedyne wzmocnienie na jakie zezwolił.[332] Tymczasem mający kooperować z flotą Chauncey'a generał Brown był coraz bardziej zniecierpliwiony. Jedyne informacje jakie otrzymywał o stanie przygotowań floty z Sacketts Harbour pochodziły z plotek i dowódca sił lądowych zaczynał tracić cierpliwość do swego partnera z Marynarki. W ostrym liście skreślonym 25 czerwca, generał Brown wzywał Chauncey'a by ten stawił się ze swoją flotą w pobliżu Fort George i dostarczył na miejsce korpus strzelców, jeżeli generał Gaines był w stanie wydzielić go z sił będących w jego dyspozycji. Mając raporty o stanie i liczebności sił brytyjskich generał Brown uważał, ze Chauncey powinien był uważać się za władcę Jeziora Ontario i wszelkie opory przed wypłynięciem floty z Sacketts były irracjonalne.[333] List Browna zmotywował Chauncey'a do odpowiedzi. Zgodnie z nowym założeniem komodor planował wypłynąć w pierwszym tygodniu lipca, gdyż chociaż uzbrajanie *USS Superior* zostało zakończone, nadal nie otakielowano Mohawk (jeden z nowych brygów) i właśnie w początku lipca montaż takielunku miał się zakończyć. Komodor miał być zdecydowany by wciągnąć Sir Jamesa Yeo w stracie, które miało wszystko rozstrzygnąć, obawiał się jednak, że brytyjski dowódca zastosuje swą taktykę sprzed roku i będzie unikał generalnego stracia. W takim wypadku flota z Sacketts miała ruszyć ku Kingston i tam w kooperacji z siłami generała Browna spróbować zdobyć miasto.[334] W między czasie komodor posłał kilka swoich łodzi

[330] Letter from Lieutenant General Gordon Drummond to Commodore Sir James L. Yeo (6 VI 1814), [w:] *Tamże*, s. 519.
[331] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Secretary of the Navy Jones (8 VI 1814), [w:] *Tamże*, s. 520.
[332] Letter from Secretary of the Navy Jones to Commodore Isaac Chauncey (7 VI 1814), [w:] *Tamże*, s. 525.
[333] Letter from Major General Jacob Brown to Commodore Isaac Chauncey (21 VI 1814), [w:] *Tamże*, s. 526.
[334] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Major General Jacob Brown (25 VI 1814), [w:] *Tamże*, s. 527.

pod dowództwem porucznika Gregory na St. Lawrence, gdzie miały się one ukrywać i atakować z zaskoczenia brytyjskie transporty. Plan okazał się skuteczny, gdyż niemal codziennie jakieś brytyjskie łodzie wpadały w pułapkę Gregory'ego i choć utrata pojedynczych transportu nie byłaby dla sił w Kingston wielką stratą, to powtarzające się cyklicznie zdarzenia tego typu zaczęły budzić niepokój. Największy sukces eskadry stanowiło spalenie niemal gotowego do zwodowania szkunera oraz innych jednostek przygotowywanych i zacumowanych w Presque Isle, a także zgromadzonej tam infrastruktury Royal Navy, następnie zaś eskadra Gregory'ego wycofała się bez strat własnych.[335] Mimo tych sukcesów mniejszych eskadr, flota jeziora Ontario nadal trwała zacumowana w Sacketts, a jak donosili brytyjscy szpiedzy około połowy lipca, ten stan rzeczy miał utrzymać się jeszcze przez kolejne co najmniej dwa tygodnie. Szpieg dostarczył również komodorowi Yeo plany powtarzanej broni palnej, wynalazku Josepha G. Chambersa z Philadelphii, której wykorzystanie brytyjski dowódca rozważał, jeżeli tylko udałoby się potwierdzić eksperymentalnie jej skuteczność.[336]

25 lipca generał Brown posłał list do Sekretarza Wojny, w którym zarzucał dowódcy floty Komodorowi Chauncey'owi opieszałość, obawę przed wyimaginowanym zagrożeniem, ignorowanie jego pochodzących z najlepszych źródeł raportów oraz spowodowanie zwłoki, która mogła zaważyć na wyniku kampanii.[337] Dowódca flotylli był o tyle usprawiedliwiony, że ostatnie dni lipca spoczywał złożony chorobą w łożu, nadzór nad flotą w Sacketts zaś sprawował z jego upoważnienia kapitan Jacob Jones, który z wypłynięciem zmuszony był czekać na wyzdrowienie swego zwierzchnika.[338] Sekretarz Jones stracił cierpliwość. Kiedy dotarła do niego informacja o kolejnej przyczynie usprawiedliwiającej pozostawanie eskadry w porcie, której żadną miarą nie uznawał za ważką, nakazał komodorowi Stephenowi Decaturowi niezwłoczne wyruszenie do Sacketts Harbour i jeżeli po jego dotarciu na miejsce eskadra nadal byłaby w porcie, a komodor Chaucney złożony chorobą, Decatur miał przejąć dowodzenie i zrealizować w najkrótszym możliwym czasie plan kampanii dla Jeziora Ontario. Jedynym rezultatem, którego oczekiwał Jones, było ostateczne rozstrzygnięcie co do panowania nad wspomnianym akwenem, a wybór środków dla jego osiągnięcia Sekretarz w całości pozostawiał

[335] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Secretary of the Navy Jones (7 VI 1814), [w:] *Official Letters of the Military and Naval Officers of the United States during the…*, s. 375 – 376.
[336] Letter from Commander Charles Cunliff to Commodore Sir James L. Yeo (17 VII 1814), [w:] The *Naval War of 1812. A Documentary* …, t. III, s. 536.
[337] Letter from Major General Jacob Brown to Secretary of War (25 VII 1814), [w:] *Tamże*, s. 553.
[338] Letter from Captain Jacob Jones to Secretary of the Navy Jones (25 VII 1814), [w:] *Tamże*, s. 553.

komodorowi Decaturowi. Nowy dowódca miał zabrać ze sobą 150 ochotników z załogi *USS President*, a jeżeli w Sacketts Harbour nie znalazłby zajęcia dla takiej ilości ludzi, miał rozdysponować ich pomiędzy eskadry amerykańskie na pozostałych jeziorach.[339] Nie wiadomo czy plotki o planowanym zastąpieniu komodora Chauncey'a Decaturem czy też nastąpiła rzeczywista poprawa stanu zdrowia dowódcy Sacketts Harbour, w każdym razie 31 lipca informował on Sekretarza Marynarki Wojennej o tym iż wydobrzał tak dalece, że w ciągu tygodnia zamierzał wypłynąć, a także napisać dłuży list do Jonesa, w którym wyjaśniłby przyczyny pozostawania floty w porcie znacznie dłużej niż było to pierwotnie zakładane.[340] Wytłumaczenia zawarte w kolejnym liście, który nie zachował się do naszych czasów, nie trafiły chyba do przekonania Sekretarza Marynarki Wojennej, gdyż ten uznał je za rozczarowujące i bezprzykładnie niewłaściwe. Fakt, że eskadra nie wypłynęła z braku wykończeń kowalskich i z powodu nieobecności kapitana Smitha, żadną miarą nie był dla Sekretarza Jonesa wystarczającym usprawiedliwieniem. Szczególnie, że komodor Chauncey musiał i zgodnie z wiedzą Departamentu miał świadomość jak ważne dla całokształtu operacji na jeziorach było jego jak najwcześniejsze wypłynięcie. Zaniedbanie komodora spowodowało niepowetowane straty. Wróg nienękany miał możliwość przerzucania kolejnych transportów do Niagara i całkowitej klęski udało się uniknąć tylko dzięki ofiarności i dzielności żołnierzy generała Browna. Usprawiedliwieniem w ocenie Sekretarza Jonesa nie byłą także choroba komodora Chauncey'a, gdyż właśnie dla takich sytuacji funkcjonowała hierarchia dowodzenia, stąd też jeżeli pierwszy przy dowodzeniu był niezdolny do pełnienia obowiązków z powodu choroby, mógł zostać zastąpiony przez drugiego, którym w tym przypadku był kapitan Jacob Jones.[341]

Nadszedł początek sierpnia i komodor Chauncey po licznych naleganiach i napomnieniach wreszcie wypłynął z Sacketts Harbour i około 4 tego miesiąca dotarł na przedpiersie Niagara. Jeszcze tego samego dnia udało mu się zająć i spalić wrogi bryg. Jednocześnie stwierdzono na rzece Niagara obecność dwóch kolejnych wrogich jednostek: brygu i szkunera, których blokowanie i obserwację komodor zlecił wydzielonym siłom, nad którymi dowodzenie powierzył kapitanowi Rigdley'owi. Sam Chauncey z reszta floty

[339] Letter from Secretary of the Navy Jones to Commodore Stephen Decatur (28 VII 1814), [w:] *Tamże*, s. 554.
[340] Letter from Commodore Isaac Chuncey to Secretary of the Navy Jones (31 VII 1814), [w:] *Tamże*, s. 555.
[341] Letter from Secretary of the Navy Jones to Commodore Isaac Chauncey (3 VIII 1814), [w:] *Tamże*, s. 556.

zamierzał ruszyć w kierunku Kingston i pozostawać tam obserwując wroga.[342]Komodor znalazł również czas by napisać obszerny list do generał Browna, w którym usprawiedliwiał swoje uprzednie milczenie, usprawiedliwiając je obłożną chorobą, tak ciężką, że uniemożliwiała mu nawet podyktowanie listu. Jednocześnie komodor informował, że prosił generała Gainesa o przesłanie informacji o jego stanie do Browna. Komodor miał ogromny żal do generała, który opisał rzekomą opieszałość i szorstkość Chauncey'a w liście do Sekretarza Wojny, przedstawiając go jako histeryka obawiającego się wyimaginowanych sił wroga, wiecznie niezdolnego do podjęcia rozstrzygających kroków. Następnie zaś Brown zezwolił na publikację listu w prasie ogólnokrajowej, co zdaniem komodora, naraziło go (Chauncey'a) na publiczne upokorzenie. W swoim liście do Browna Chauncey stwierdzał również, że w operacjach w okolicy Fort George i Burlingtonze względu na płytkość wód w tamtym rejonie oddanie jakiejkolwiek służby przez flotę byłoby niemożliwe, stąd też zarzuty, które wysunął Brown wobec komodora, szczególnie dotyczące opóźnienia całej kampanii były pozbawione podstaw.[343] W napisanym tego samego dnia liście do Sekretarza Marynarki Wojennej, komodor również obszernie się usprawiedliwiał oraz wyrażał żal i rozczarowanie z powodu sposobu w jaki został potraktowany. Komodor szeroko rozpisywał się na temat wyjątkowej gwałtowności febry, która uwięziła go w łóżku na 18 dni, czyniąc niezdolnym do wykonywania jakichkolwiek czynności. Komodor był rozżalony, że po wielu latach wiernej służby, został potraktowany w swojej ocenie, ogromnie niesprawiedliwie. Szczególnie wobec nadludzkich wysiłków komodora dla przygotowania eskadry i nieustannego pozostawania pod presją, co musiało w końcu przełożyć się na jego stan zdrowia. Przedstawiwszy swoje racje, Chauncey liczył, że Sekretarz Jones, w uznaniu jego zasług mógł przemyśleć słuszność ocen formułowanych wobec jego osoby, a także zrozumieć, że niemożliwym było doprowadzenie do szybszego wypłynięcia eskadry i nawet gdyby komodor nie zachorował nie zdołałby wypłynąć przed początkiem sierpnia.[344] Generał Brown odpowiedział na początku września stwierdzając, że argumentację komodora można by przyjąć jedynie w sytuacji, gdyby flota jeziora Ontario stanowiła jego prywatną własności, co nie miało miejsca. Rozkaz kooperacji Armii i floty był wynikiem decyzji odnośnych Departamentów oraz Prezydenta i tak Brown, jak i Chauncey powinni byli się mu

[342] Letter from Commodore Isaac Chuncey to Major General Jacob Brown (7 VIII 1814), [w:] *Tamże*, s. 581.
[343] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Major General Jacob Brown (10 VIII 1814), [w:] *Tamże*, s. 584.
[344] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Scretary of the Navy Jones (10 VIII 1814), [in:] *Official Letters of the Military and Naval Officers of the United States during the…*, s. 385 – 386.

podporządkować. Ostatecznie generał zawiadamiał komodora, że siły pod dowództwem generała Izarda ruszyły w kierunku Kingston, w związku z czym zapytywał czy komodor Chauncey mógłby udzielić im wsparcia.[345]

12 września, świadomy swojego dotychczasowego braku dokonań i nadziei jakie wiązał z jego osobą Departament, komodor Chauncey z 4 okrętami, w tym swym flagowcem *USS Superior* udał się do Kingston i rozkazał swoim jednostkom ustawić się w linii i wciągnąć bandery. Brytyjska eskadra wyszła z przystani, jednak mimo przewagi, nie wykazała zamiaru zaatakowania Amerykanów. Chauncey'owi nie udało się wciągnąć wroga w starcie, mógł jednak poczynić istotne obserwacje w zakresie jego liczebności i umocnień. Dostrzeżono między innymi, że *HMS St. Lawrence*, nowy okręt brytyjski został zwodowany i choć nie został jeszcze otakielowany i dało się obserwować na nim prace wykończeniowe, w ciągu kilku dni mógł osiągnąć pełną gotowość do służby. Amerykańska flotylla pozostawała w okolicy Kingston do 15 września, kiedy to zniechęcony komodor Chauncey zdecydował o powrocie do Sacketts w celu ustalenia wspólnego planu działania z generałem Izardem. W efekcie poczynionych uzgodnień komodor wezwał *Sylph* i *Conquest*, a także rozkazał *Lady of the Lake* przeprowadzić zwiad w okolicy Presque Isle.[346] Trudno stwierdzić, czy komodor Chauncey miał wówczas wiedzę o spektakularnym zwycięstwie Macdonoughta, jeżeli tak to nie wspomniał o tym w swojej korespondencji. Uwzględniając jednak, że wieści z Jeziora Champlain zdołały dotrzeć do Departamentu Marynarki, trudno zakładać, by nie dotarły na pobliskie Jezioro Ontario. Być może to właśnie pragnienie dorównania młodszemu koledze pchnęło komodora Chauncey'a do bardziej aktywnej służby, z punktu widzenia Sekretarza Jonesa liczyło się jedynie to, że coś zdołało to uczynić.

Jednakże, gdy 16 września generał Izard nadesłał zapytanie – Czy siły Marynarki Wojennej pod dowództwem komodora Chauncey'a były gotowe by zaokrętować 18 września, 4000 żołnierzy i przewieźć ich do ujścia Genessee River? – komodor odpowiedział przecząco. Zaznaczył jednak, że we wskazanym przez generała terminie byłby zdolny do przetransportowania od 1,5 do 2 tysięcy i zapytywał generała czy byłyby to dla niego siły wystarczające.[347] Pierwotny termin wyprawy opóźnił się i ostatecznie

[345] Letter from Major General Jacob Brown to Commodore Isaac Chauncey (4 IX 1814), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary*…, t. III, s. 587.
[346] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Secretary of the navy Jones (17 IX 1814), [w:] *Tamże*, s. 618.
[347] Letter from Isaac Chauncey to General George Izard (16 IX 1814), [w:] *Tamże*, s. 619.

flotylla komodora Chauncey'a opuściła Sacketts Harbour i ruszyła do ujścia Genessee River. Do służby tej wykorzystano jedynie kanonierki i mniejsze łodzie, jednak nawet odesłanie tych skromnych i pożytecznych w niewielkim stopniu sił komodor postrzegał w kategorii zagrożenia dla bezpieczeństwa przystani.[348]

28 września jednostki zwiadowcze zauważyły dwa wrogie okręty wypływające z Kingston. Komodor mimo niesprzyjającej pogody ruszył za nimi. Kiedy Brytyjczycy spostrzegli amerykańskie jednostki wycofali się.[349] Podczas gdy generał Izard prowadził działania ofensywne, komodor Chauncey trwał w Sacketts Harbour, śląc kolejne listy do Sekretarza Jonesa, w których zawiadamiał go o fatalnym stanie obrony portu, możliwości rychłej napaści Brytyjczyków i ich sił znacząco przewyższających jego własne. Faktem pozostawało, że z około 2800 żołnierzy pozostawionych do obrony przystani 2000 stanowiła Milicja, która miała dezerterować całymi kompaniami.[350] Tymczasem Brytyjczycy w połowie października osiągnęli pełną gotowość swojej eskadry i jak zapowiadał komodor James Yeo, zamierzał wyruszyć z eskadrą w dół jeziora i wciągnąć w starcie amerykańską flotyllę, którą spodziewał się pokonać bez większych trudności. Gotowość eskadry udało się osiągnąć mimo trudności z zaopatrzeniem oraz plagi dyzenterii, która szerzyła się wśród marynarzy zbierając obfite żniwo ofiar śmiertelnych. Komodor Yeo mimo tych trudności snuł optymistyczne plany na ostatnie tygodnie trwającej kampanii, wiosną zaś 1815 roku planował uzyskać decydującą przewagę na jeziorze Huron i rozgromić tamtejsze jednostki amerykańskie. By zrealizować te ambitne plany komodor prosił o przysłanie z Anglii dotykowych marynarzy w sumie 868, których przybycia oczekiwałaby wiosną 1815 roku.[351]

W związku z nadejściem niepokojących wieści o przerzuceniu większości sił brytyjskich na jezioro Ontario i decyzji Gubernatora Prevosta, by przejecie panowania nad tym akwen uczynić celem Brytyjczyków na resztę kampanii, zaniepokoiły Sekretarza Wojny. Obawy te podsycały dotykowo alarmujące raporty Chauncey'a i w końcu w końcu października 1814 roku, Sekretarz Monroe rozkazał generałowi Izardowi wycofać się z zajmowanych przez niego pozycji do Fort Detroit i wydzielić z powierzonych mu sił oddział w jego ocenie wystarczająco liczebny by zapewnić właściwą ochronę Sacketts

[348] Letter from Commodore Isaac Chuncey to Secretary of the Navy Jones (24 IX 1814), [w:] *Tamże*, s. 620.
[349] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Secretary of the Navy Jones (1 X 1814), [w:] *Tamże*, s. 621.
[350] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Secretary of the Navy Jones (12 X 1814), [w:] *Tamże*,, s. 622.
[351] Letter from Commodore Sir James L. Yeo to First Secretary of the Admiralty John W. Croker (14 X 1814), [w:] *Tamże*, s. 624.

Harbour.[352] Co interesujące brytyjski gubernator obszarów kanadyjskich postrzegł Amerykanów jako mających przewagę, a jako rozpaczliwe postrzegał położenie dziesiątkowanej przez choroby, niedożywienie i dezercje armie generała Drummonda. Zwodowanie okrętu St. Lawrence miało zapewniać Brytyjczykom przewagę „na wodzie", Prevost wierzył jednak, że Amerykanie byli w stanie szybko odpowiedzieć i zwodować okręt dorównujący temu, którym mógł poszczyć się komodor Yeo. Gubernator nie wierzył, że rozstrzygniecie na Jeziorze Ontario było możliwe przed nastaniem zimy, chociaż w jego ocenie przysłanie posiłków mogłoby diametralnie zmienić tę sytuację.[353]

W końcu października Sekretarz Jones również nie wierzył w rozstrzygniecie na Jeziorze Ontario przed nastaniem zimy, uważał jednak, że ewentualny amerykański sukces na wiosnę był uzależniony niemal wyłącznie od decyzji, jakie podjąłby rząd w przeciągu zimy odnośnie tej pozycji oraz środków jakie zostałyby zaangażowane. Waszyngton rozważał zbudowanie trzech kolejnych okrętów liniowych zdolnych nieść 94 działa ustawione na 3 pokładach (kaliber 32. Funty – 0 sztuk, 32 działa 24 funtowe oraz na spar deck 32 działa 18 funtowe). Nim zapadła ostateczna decyzja w tej sprawie Sekretarz Jones musiał wiedzieć czy w ogóle możliwe byłoby zrealizowanie przedsięwzięcia tych rozmiarów w Sacketts Harbour, czy możnaby pozyskać tam odpowiednie materiały i co najważniejsze, czy okręty o tym zanurzeniu w ogóle byłyby możliwe do wykorzystania na Jeziorze Ontario. Sekretarz prosił komodora Chauncey' a o opinię jakie jego zdaniem środki byłby w stanie zapewnić Amerykanom decydująca przewagę w chwili gdy lody ustąpią i jeziora staną się znów żeglowne. Prosił jednak jednocześnie o zachowanie zdrowego rozsądku i kierowanie się ekonomią przy formułowaniu pomysłów.[354] Na podstawie napisanego w dwa dni później listu Sekretarza Marynarki do Prezydenta Madisona można było wnioskować, że autorstwo planu zwiększenia sił marynarki Wojennej na Jeziorze Ontario, można było przypisywać właśnie amerykańskiej głowie Państwa. Sekretarz Jones w swoim liście do prezydenta podkreślał jednak, że w związku z tym, że Amerykanie toczyli wojnę z największa potęga morską ówczesnego świata, dążenie do stworzenia sił równych bądź przewyższających wobec niej, mogło okazać się niemożliwe.

---

[352] Letter from Secretary of War Monroe to Major general George Izard (24 X 1814), [w:] *Tamże*, s. 623.
[353] Letter from Governor – General Sir George Prevost to Secretary of State for War and Colonies Earl Bathurst (18 X 1814), [w:] *Tamże*, s. 627 – 628
[354] Letter from Secretary of the Navy Jones to Commodore Isaac Chauncey (24 X 1814), [w:] *Tamże*, s. 629 – 630.

W związku z zakończeniem wojny w Europie, pogorszyła się sytuacja Amerykanów. Rząd Jego Królewskiej Mości zyskał bowiem dyspozycyjne siły, które mógł przekierować dla rozstrzygnięcia konfliktu z dawną kolonią. Tymczasem Skarb Państwa świecił pustakami, większość budynków publicznych w stolicy wymagała odbudowany, załogi okrętów już będących w służbie nie otrzymywały żołdu nawet od kilku miesięcy, a dostawcy nie chcieli realizować kolejnych kontraktów, nie otrzymawszy zapłaty za wiele uprzednich. Nadzieja na pokój była realna, nie można jednak było mieć pewności, że jego podpisanie i ratyfikacja nastąpiłaby przed rozpoczęciem kampanii 1815, a wtedy nawet tam gdzie Amerykanie wywalczyli przewagę, mogli znaleźć się w defensywie jeżeli rząd Jego Królewskiej Mości przekierował by do Stanów Zjednoczonych kolejne siły.[355] Na początku listopada komodor Chauncey odpowiedział na list Sekretarza pozytywnie ustosunkowując się do jego pomysłu budowy w Sacketts Harbour trzech okrętów liniowych. Z niecodziennym dla siebie optymizmem wskazywał, że zarówno głębokość wody, jak i dostępność materiałów umożliwiała budowę okrętów, jedynie robotników i mistrzów ciesielskich należałoby sprowadzić z innych części kraju. Tego rodzaju przedsięwzięcie wymagało co prawda rozbudowy istniejącej w Sacketts infrastruktury stoczniowej, jednak dla natchnionego optymizmem komodora Chauncey'a nie było przeszkód nie do pokonania, a zgodnie z jego szacunkami do 15 maja dwa z trzech okrętów powinny były zostać ukończone. Przyszłość znów rysowała się w optymistycznych barwach, a wiosna miała przynieść amerykańskie zwycięstwo na Jeziorze Ontario.[356] W drugiej połowie listopada do problemów komodora Chauncey'a dołączyły kolejne, spowodowane zainteresowaniem poruczników z jego pozycji, w sprawowaniu własnej komendy. Wydany wówczas przez kongres akt prawny upoważniający Prezydenta do zbudowania lub zakupu 20 szkunerów, w ocenie komodora sprawił, że *wszyscy porucznicy zapragnęli nagle własnej komendy i nikt już nie chce służyć na jeziorach*.[357] Obawiając się, że mógłby mu nie pozostać żaden oficer Chauncey nalegał na Sekretarza Marynarki Wojennej, aby ten ignorował listy od jego poruczników, które napływały do Waszyngtonu niemal każdego dnia i nie czynił zadość zawartych w nich prośbom.[358]

---

[355] Letter from Secretary of the Navy Jones to President James Madison (26 X 1814), [w:] *Tamże*, s. 631 – 636.
[356] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Secretary of the Navy Jones (5 XI 1814), [w:] *Tamże*, s. 637 – 639.
[357] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Secretary of the Navy Jones (23 XI 1814), [w:] *Tamże*, s. 652.
[358] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Secretary of the Navy Jones (23 XI 1814), [w:] *Tamże*, s. 652.

Tymczasem na przeciwnym brzegu jeziora Niagara, komodor James L. Yeo stanowczo odrzucił propozycję podjęcia, ostatniej przed nadejściem zimy, wspólnej akcji z armią na pograniczu Niagara. Yeo ze względu na zaawansowanie pory roku oraz fakt, że pogoda pogarszała się każdego dnia, a słoneczna pogoda w ciągu zaledwie kilku minut mogła zmieniać się w szalejący sztorm, Yeo nie chciał narażać powierzonych mu jednostek na zniszczenie. Jednocześnie też uważał, że z punktu widzenia kampanii, która miała rozpocząć się wiosną 1815 roku ważniejszym celem było wzmocnienie infrastruktury Marynarki Wojennej na Jeziorze Huron i na tym tez celu postanowił się skupić, wierząc we wsparcie Armii w jego realizacji. Gordon Drummond, przystał na propozycję Yeo, musiał jednak myśleć przede wszystkim o zabezpieczeniu posterunków lądowych na czas zimy, gdyż jak pokazały doświadczenia trzech poprzednich lata, w czasie gdy Marynarka Wojenna mogła udać się na kwatery zimowe, Armia musiała wykazywać się wzmożoną czujnością.[359] W związku z ewakuacją przez Amerykanów Fortu Erie, jako jeden z możliwych scenariuszy zakładano, gromadzenie przez nich sił w celu przeprowadzenia rozstrzygającego ataku na Kingston. Znacznie bardziej prawdopodobne wydawało się jednak, że wojska Stanów Zjednoczonych zostały wycofane na uprzednio zajmowane pozycje, gdyż obawiano się, że nadmierne rozciągniecie linii frontu może spowodować w czasie zimy poważne trudności z zaopatrzeniem, a w wypadku ataku ze strony brytyjskiej, wymusi konieczność skoncentrowania obrony w wielu punktach, co znacząco obniżyłoby jej jakość i skuteczność.[360] Amerykanie wycofując się z okupowanych terenów zniszczyli dużą cześć znajdującej się na nich infrastruktury, między innymi wszystkie młyny na zachód od Grand River. Spowodowało to poważne trudności z zaopatrzeniem prawa flanka Armii brytyjskiej i siły Marynarki komodora Yeo musiały skupić się niemal wyłącznie na transporcie żywności i nie mogły realizować innych celów. Nadejście zimy czyniło niemal niemożliwym wykorzystanie dużych okrętów, w związku z czym całe przedsięwzięcie było niebezpieczne.[361] Komodor Yeo musiał jednak podjąć ryzyko, gdyż większość dróg około połowy listopada stała się nieprzejezdna, a transport jak największej ilości zapasów drogą przez Jezioro Simco nim

[359] Letter from Lieutenant General Gordon Drummond to Governor – General Sir George Prevost (9 XI 1814), [w:] *Tamże,* s. 656 – 658.
[360] Enclouser to Letter from Lieutenant General Gordon Drummond to Governor – General Sir George Prevost (9 XI 1814) – Letter from George Drummond to Governor General Sir George Prevost (10 XI 1814), [w:] *Tamże*, s. 658.
[361] Letter from Commodore Sir James L. Yeo to Lieutenant General Gordon Drummond (14 XI 1814), [w:] *Tamże*, s. 660.

stałoby się one nieżeglowne stanowił jedyną rozsądną alternatywę.[362] Jednak Amerykanie również dalecy byli od euforii, a napływające do Sacketts Harbour wieści co do stanu sił wroga również nie napawały optymizmem. Przybyły 18 listopada ze zwiadu Midshipaman donosił, że Brytyjczycy w Kingston niemal ukończyli ożebrowanie okrętu 32. działowego, a także że położono kil pod 74.działowiec , zaś w Little Rock budowane były dwa dalsze brygi.[363] Zasadniczo celem misji Midshipmana MacGowana było podjecie próby wysadzenia zacumowanych w przystani i nowobudowanych okrętów z wykorzystaniem torped, został jednak wykryty przez brytyjskie łodzie patrolowe. Wywiązało się starcie, którego rozstrzygnięcie było korzystne dla Amerykanów, jednak wywołany walką hałas oraz fakt, że liczba pojmanych jeńców poszerzała liczebnie obsadę okrętu McGowana, zmuszony on był powrócić do Sacketts Harbour nie zrealizowawszy swojego celu.[364] W odpowiedzi na brytyjskie zbrojenia, zbroili się również Amerykanie. Jeszcze przed końcem listopada Sekretarz Marynarki skontaktował się z Agentem Marynarki w Nowym Jorku Johnem Bullusem, ukazując mu zakres planowanych prac, by mógł jak najszybciej przystąpić do pozyskiwania niezbędnych artykułów i materiałów. Sekretarz w swoich planach uwzględnił, że transport ciężkich artykułów, dział czy balastu wozami przez wzgląd na warunki pogodowe był niemożliwy, stąd też zależało mu na przetransportowaniu ich do Sacketts nim lody uczyniłyby rzekę Hudson nieżeglowną.[365] Żeby realizacja planu budowy okrętów na Jeziorze Erie w ogóle mogła dojść do skutku, konieczna była wielopoziomowa i wieloaspektowa kooperacja. Budowniczy okrętów bracia Brown, Agent Marynarki Wojennej John Bullus, komodor Isaac Chauncey, Departament Marynarki Wojennej i poszczególni dostawcy musieli działać jak dobrze naoliwiona maszyna. Każdy musiał wiedzieć co należy do jego obowiązków, jakie działania podjąć oraz w jakich terminach. Sekretarz Jones mimo nieprecyzyjnych zapisów w kontrakcie z braćmi Brown, głoszących, że okręty miały zostać ukończone „najwcześniej jak to możliwe na wiosnę”[366], że o ich wywiązanie się z umowy mógł być spokojny. Pozostawały jeszcze inne kwestie związane z dostawcami oraz zachowaniem samego komodora Chauncey’a, który zdawał się być z dnia na dzień coraz bardziej

[362] Letter from Lieutenant General Gordon Drummnond to Governor General Sir George Prevost (22 XI 1814), [w:] The *Tamże*, s. 661 – 662.
[363] Letter from Midshipman James McGowan to Commodore Isaac Chuncey (19 XI 1814)[w:] *Tamże*,s. 665 – 666.
[364] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Secretary of the Navy Jones (19 XI 1814), [w:] *Tamże*, s. 666.
[365] Letter from Secretary of the Navy Jones to Navy Agent John Bullus (20 Xi 1814), [w:] *Tamże*, s. 668.
[366] Letter from Secretary of the Navy Jones to Navy Agent John Bullus (28 XI 1814), [w:] *Tamże*, s. 669.

rozgoryczonym i niezadowolonym z powierzonej mu komendy. Sekretarz starł się go ułagodzić przesyłając kolejne zapewnienia o niesłabnącej wierze rządu w jego zaangażowanie, patriotyzm, a także o podziwie i uznaniu dla jego dotychczasowych dokonań na Jeziorze Ontario.

Na początku stycznia 1815 roku wspomniany już problem odpływu oficerów z pozycji w Sacketts Harbour nie ustał, a w opinii komodora Chauncey'a przybrał nawet na sile. Kolejni młodzi oficerowie opuszczali Jezioro Ontario, albo wykonując rozkaz Departamentu nakazujący im zaraportować się u komodorowi Perry'ego lub Portera, albo też w oparciu o zaświadczenie lekarskie zgodnie, z którym dłuższe pozostawanie w Saketts mogło mieć nieodwracalne konsekwencje dla ich zdrowia. Zjawisko odpływu oficerów, w opinii komodora mogło mieć trudne do przewidzenia następstwa dla przyszłości planowanych na Ontario kampanii, Chauncey zaś, jako, że żadną miarą nie mógł powstrzymać oficerów przed opuszczeniem pozycji, nie chciał również aby w przyszłości przypisywano mu odpowiedzialność za konsekwencje tego zjawiska.[367] Pełniący obowiązki Sekretarza Marynarki Wojennej Benjamin Homans, wykazał wobec rozgoryczonego komodora wiele zrozumienia. W swoim liście z 11 stycznie 1815 roku, uspokajał go i podkreślał, że żadną miarą nie lekceważył wagi służby na Jeziorze Ontario oraz zasług komodora, wręcz przeciwnie miał pełną świadomość jej wagi. Decyzje personalne związane z wyborem dowódcy dla nowobudowanych szkunerów były oparte jedynie na kolejności do awansu wynikającej z rankingu starszeństwa patentów i nie były wymierzone ani personalnie w Chauncey'a, ani też nie miały na celu zamierzonego osłabienia kadry oficerskiej Sacketts Harbour. Jednocześnie jednak Homans podkreślał, że ze względu na człowieczeństwo i wrażliwość na krzywdę ludzką, Departament nie mógł odmówić prośbom o zwolnienie oficerów, którzy cierpieli na choroby płuc czy schorzenia kości. P.o. Sekretarza obiecywał jednak, że gdy tylko Nowy Sekretarz obejmie swoje stanowisko, powstałe w Sacketts braki kadrowe powinny były z całą pewnością zostać uzupełnione oficerami dorównującymi doświadczeniem i umiejętnościami tym, którzy zostali przeniesieni.[368]

[367] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Acting Secretary of the Navy Homans (5 I 1815), [w:] *Tamże*, s. 652 – 653

[368] Letter from Acting Secretary of the Navy Homans to Commodore Isaac Chauncey (11 I 1815), [w:] *Tamże*, s. 655 – 656.

Komodor Yeo kiedy jego odpowiednik zmagał się z problemami kadrowymi snuł plany dalszej rozbudowy sił brytyjskich na Jeziorze Ontario, poprzez dodanie do okrętów już posiadanych 4 fregat, które miały zostać zbudowane w Isle aux Noix, a także 3 dalszych fregat i 3 brygów w Kingston. W ocenie komodora te siły wraz z już posiadanymi i kanonierkami, miały na wiosnę 1815 roku zapewnić Brytyjczykom panowanie na Jeziorze Ontario.[369] Amerykanie tradycyjnie na brytyjskie zbrojenia odpowiedzieli własnymi i już w początkach lutego komodor Chauncey mógł raportować Departamentowi, że prace przy dwóch okrętach liniowych postępowały z wielką szybkością, budowniczowie zapewniali, że oba okręty zostaną ukończone przed końcem kwietnia. Dobry stan dróg, przyśpieszał tempo prac, komodor Chauncey był wiec pierwszy raz od niepamiętnych czasów w dobrym humorze i zepsuć mogła mu go jedynie informacja o rychłym zawarciu pokoju.[370] Szybko jednak okazało się, że nie tylko ta wieść mogła popsuć samopoczucie komodora Chauncey'a, sztuka ta udała się także Agentowi Marynarki Wojennej z Nowego Yorku Johnowi Bullusowi, który z nieznanych przyczyn od kilku tygodni nie opłacał rachunków nadsyłanych przez Eckforda oraz Noah i Adama Brown budowniczych okrętów. Ponosząc wydatki na poziomie co najmniej 8 tysięcy dolarów tygodniowo, bracia Brown początkowo milczeli, kiedy jednak zadłużenie przekroczyło 20 tysięcy, zdecydowali się na interwencję u komodora Chauncey'a. Odwołując się do wzorowego wypełniania przez nich ich części kontraktu na budowę okrętu, co sam komodor wielokrotnie podkreślał, żądali by Bullus czynił to samo ze swoimi zobowiązaniami. Mając na uwadze dobro służby bracia Brown wynegocjowali pożyczkę na 100 tys. dolarów, z której opłacali najpilniejsze wydatki, nie zamierzali jednak dłużej finansować państwowych wydatków z własnej kieszeni, szczególnie, że nie zaspokajani wierzyciele nie byli zainteresowani udzielaniem Brownom dalszych pożyczek.[371] W drugiej połowie lutego 1815 roku, kwestia realizacji kontraktów na dostawy dla U.S. Navy, stała się kwestią drugorzędną. Ratyfikacja traktatu pokojowego sprawiała, że komodor Chauncey podjął decyzję o zawieszeniu realizacji dotychczas zawartych kontraktów na dostawy oraz o wstrzymaniu prac nad okrętami prowadzonych przez braci Brownów. Otrzymano jedynie pracę w wytwórni lin, która jako jeden z

[369] Letter from Commodore Sir James L. Yeo to Governor-General Sir George Prevost (6 I 1814), [w:] *Tamże*, s. 683.
[370] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Sceretary of the Navy Crowninsjield (1 II 1814), [w:] *Tamże*, s. 687.
[371][371] Letter from Eckford, Adam and Noah Brown to Commodore Isaac Chauncey (10 II 1815), [w:] *Tamże*, s. 690.

najnowocześniejszych tego typu warsztatów pracowała pełną parą.[372] Na decyzji co do dalszych losów trzech okrętów liniowych miała zaważyć opinia komisji powołanej przez komodora Chauncey'a i braci Brownów, której głównym zadaniem miło być oszacowanie kosztów, które trzeba byłoby ponieść dla ich ukończenia. Komisja sumiennie wywiązała się ze swoich zobowiązań, stwierdzając m.in., że w pierwszej kolejności konieczne byłoby wzniesienie zabudowań mieszkalnych dla 400 robotników i rzemieślników, rozbudowa infrastruktury, a w szczególności warsztatów kowalskich oraz ciesielskich. Zatrudnienie takiej ilości robotników wiązałoby się z kosztami 1 dolara 75 centów na 1 człowieka dziennie, zaś czas potrzebny na ukończenie poszczególnych okrętów szacowano na +/- 30 dni.[373] 7 marca 1815 roku Departament Marynarki Wojennej w oparciu o uchwałę Kongresu w tej sprawie, w związku z ratyfikacją traktatu pokojowego, podjął decyzję o wstrzymaniu budowy wszystkich rozpoczętych okrętów wojennych, okręty miały zostać zabezpieczone, podobnie jak drewno na budowę planowanych. Rachunki za dotychczas zakupione materiały miały zostać opłacone, zaś realizacja jeszcze nie wykonanych kontraktów wstrzymana.[374] U.S. Navy znów wkraczała w erę pokoju. Mimo to, jeszcze w maju 1815 roku komodor Chauncey próbował przeforsować kontynuowanie budowy dwóch okrętów liniowych w Sacketts Harbour, gdyż jak oszacował wraz z braćmi Brown, odstąpienie od budowy byłyby bardziej kosztowne niż jej kontynuowanie, a dla ukończenia dwóch okrętów konieczne było poniesienie wydatku na poziomie „jedynie" 35 tysięcy dolarów. Wymagane środki można było uzyskać ze sprzedaży nienadających się do służby bądź zbędnych okrętów, za jakie Chauncey uważał *Governora Tompkinsa, Conquest, Fair American, Ontario, Pert, Asp* i *Raven.* Mające zaledwie kilkadziesiąt ton wyporności jednostki na niewiele mogły się zdać poza obszarem jezior jeżeli chodziło o realizację celów Marynarki Wojennej, jednakże mogły być nadal z powodzeniem wykorzystywane jako jednostki kupieckie i tak właśnie zamierzał je prezentować Chauncey zainteresowanym.[375] Ocena postawy komodora Chauncey'a jako dowódcy eskadry na Jeziorze Ontario i głównodowodzącego sił amerykańskich w regionie Wielkich Jezior nie jest obecnie jednoznaczna. Historycy określani przez Kennetha J. Hagana mianem szkoły mahańskiej w historiografii, w swoich pracach stwierdzali jednoznacznie

[372] Letter from Commodore Isaac Chuncey to Secretary of the Navy Crowninshield (25 II 1815), [w:] *Tamże,* s. 696.
[373] Report of Survey of Vessels building on Lake Ontario (III 1815), [w:] *Tamże*, s. 696 – 697.
[374] Letter from Secretary of the Navy Crowninshield to Commodore Isaac Chauncey (7 III 1815), [w:] *Tamże*, s. 698.
[375] Letter from Commodore Isaac Chauncey to Scretary of the Navy Crowninshield (26 V 1815), [w:] *Tamże,* s. 701.

nieudolność, brak skuteczności i niezdolność do podejmowania decyzji, którą miał charakteryzować się komodor. Sam przywołany już Hagan, stwierdzał, że choć Chuncey'owi zabrakło spektakularnych sukcesów na miarę Perry'ego i Macdonoughta, to okazał się on doskonałym organizatorem zdolnym dostrzegać więcej niż tylko cele doraźne tj. pokonanie przeciwnika tu i teraz.[376] Stracie na Jeziorze Ontario, do którego nigdy nie doszło mogło okazać się rozstrzygające dla całej wojny. Nie doszło jednak do niego z powodu paraliżującej obu dowódców – komodora Yeo i jego amerykańskiego odpowiednika, obawy by nie utracić swoich sił i z trudem wypracowanej przewagi na Jeziorze. Nie bez winy był również Sekretarz Jones, który w ocenie Edwarda Eckerta nie był zdolny do wypracowania czegoś więcej niż tylko plan bieżącego reagowania. W ocenie Eckerta Sekretarz Marynarki Wojennej nie potrafił opracować strategicznego planu dla rejonu Wielkich Jezior, tak jak nie uczynił tego w stosunku do pozostałych okrętów. Chauncey zaś nie odważył się nigdy by samemu zaproponować taką strategię, bądź wcielić ją w życie bez konsultacji z Departamentem.[377]

[376] K. I. Hagan, *This People's Navy.* …, s. 84.
[377] E.K. Eckert, *The Navy Department in War of 1812*, Gainesville 1973, s. 36 –37.

VII. Ostatni akt wojny i epilog gandawski

Niniejszy rozdział stanowi podsumowanie dotychczasowej narracji, jak również wprowadzenie nowych wątków, związanych z bezpośrednim atakiem Brytyjczyków na wybrzeże Stanów Zjednoczonych, zajęciem Waszyngtonu oraz późniejszym atakiem na Maryland i oblężeniem Baltimore. Wszystkie te wydarzenia, a także późniejsza bitwa pod Nowym Orleanem[1] stanowiły ostatnie kamienie milowe na drodze do pokoju. Wyarzenia związane z atakiem na Waszyngton czy później Maryland zostały wyodrębnione, gdyż chociaż co do zasady były to starcia lądowe, to zaangażowanie w nie marynarzy, oficerów i podoficerów U.S. Navy było znaczące. W przedostatnim podrozdziale opisano dyplomatyczną stronę brytyjsko – amerykańskiego konfliktu, czyli przede wszystkim podejmowane przez obie strony konfliktu starania w celu podpisania traktatu pokojowego, a także sam proces negocjacji i jego efekt w postaci traktatu gandawskiego. Rozdział ostatni stanowi podsumowanie zmian, które zaszły w sposobie funkcjonowania i organizacji U.S. Navy w okresie wojny 1812 roku. Opisano w nim zarówno procesy zmian, które zakończyły się w czasie wspomnianego konfliktu, jak i procesy bardziej złożone i długotrwałe, których geneza sięgała czasu amerykańsko – brytyjskiego konfliktu.

Plany obrony Waszyngtonu

Kapitulacja wojsk napoleońskich w Europie spowodowała, że w dyspozycji Brytyjczyków znalazły się zasoby, do tej pory niedostępne, które mogły zostać zaangażowane dla rozstrzygnięcia konfliktu ze Stanami Zjednoczonymi. Do Ameryki wysłano flotę Admirałów Cockburna i Cochrane'a oraz wojska pod dowództwem generała Rossa. 18 lipca 1814 roku Admirał Cochrane wydał proklamację do oficerów Royal Navy pełniących służbę w Ameryce Północnej, będącą jednym z pierwszych akordów rozpoczynającej się wojny psychologicznej. Admirał nakazywał wszystkim swoim podkomendnym bez litości niszczyć młyny, zabudowania i magazyny na wybrzeżu Chesapeake bez względu czy były one własnością publiczną czy też prywatną. Akcja miała być odwetem za rzekome bestialstwa,

[11] Bitwa pod Nowym Orleanem (14 XII 1814 – 18 I 1815) – ostatnia bitwa wojny amerykańsko – brytyjskiej, zakończona zwycięstwem Amerykanów. Bitwa miała bardzo duże znaczenie dla kształtowania się legendy generała Andrew Jacksona przyszłego prezydenta Stanów Zjednoczonych i do dziś stanowi jedno z najbardziej symbolicznych i rozpoznawalnych wydarzeń amerykańskiej historii. Ściśle militarne znaczenie zwycięstwa było niewielkie, szczególnie, że rozstrzygniecie bitwy nastąpiło już po podpisaniu, choć jeszcze przed ratyfikacją traktatu pokojowego, choć wówczas nikt z walczących nie miał świadomości tego faktu, zob. szerzej: R. V. Remini, *The Battle of Andrew Jackson and America'a New Orleans*, New York 1999; R. Kłosowicz, *Nowy Orlean 1815*, Warszawa 2000.

których dopuszczali się Amerykanie w Kandzie. Miały one polegać na całkowitym braku poszanowania dla własności prywatnej i niszczeniu bez litości dorobku całego życia poddanych Jego Królewskiej Wysokości. W opinii Admirała Cochrane'a Amerykanie mieli nauczyć się podobnego sposobu postępowania od rewolucyjnych Francuzów, których byli serdecznymi przyjaciółmi.[2]

Z punktu widzenia Amerykanów istotne były nie pobudki, które kierowały Brytyjczykami, ale ich skutki, a te mogły okazać się tragiczne. Była również inna możliwość. Mogła zadziałać prosta psychologiczna zasada, zgodnie z którą ludzie walczyli znacznie zacieklej o to co było im bliskie, swoje domy, rodziny własność. Prawdziwość obu stwierdzeń zweryfikowały wydarzenia, które latem 1814 roku rozegrały się na wybrzeżu Stanów Zjednoczonych. Jeszcze tego samego dnia, 18 lipca 1814 roku, Admirał Cochrane wydał kolejny rozkaz do wszystkich oficerów Royal Navy, zachęcając swoich ludzi by dawali mieszkańcom nadbrzeżnych miast szansę ocalenia swojej własności w zamian za stosowną gratyfikację finansową. Z możliwości wykupienia od zniszczenia wyłączone były statki, okręty i krafty, czyli ogółem wszystkie jednostki pływające, magazyny stanowiące własność państwową bądź stanową, a także sprzęt wojskowy oraz ładunki jednostek zacumowanych w zdobytych portach i przystaniach.[3] Admirałowi zależało również, by Amerykanie wiedzieli jaki los mógłby ich spotkać, gdyby stawili opór, bądź nie byli skłonni zapłacić. Wobec tego oficerowi otrzymali rozkaz jak najszerszego rozkolportowania proklamacji z 18 lipca wśród amerykańskich obywateli. W ocenie Admirała, to wraz z widocznymi ruchami brytyjskich okrętów na Chesapeake, miały skłonić obywateli Stanów Zjednoczonych, do zmuszenia rządu, by ten zakończył wojnę.[4]

Na dzień przed wydaniem proklamacji w niedzielę 17 lipca 1814 roku flotylle Baltimore zaalarmowało pojawienie się u ujścia Patuxent brytyjskiej floty w sile 3 dużych okrętów, 5 szkunerów i 30 barek. Wieść pochodziła od ludzi generała Windera, a kapitan Barney zdecydował się zawierzyć doniesieniu i wyruszył z flotyllą, tam gdzie rzekomo miał się znajdować wróg, lecz go nie znalazł. W ciągu kolejnych godzin do kapitana dotarło ponad 50 raportów, w większości wzajemnie się wykluczających. Dopiero wieczorem okazało się, że

[2] Letter from Vice Admiral Sir Alexander F.I. Cochrane to Commanding Officers of the North America Station (18 VII 1814) [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary History*, ed. M.J. Crawford, t. III, Washington 2002, s. 140.
[3] Letter from Vice Admiral Sir Alexander F.I. Cochrane to Commanding Officers of the North America Station (18 VII 1814) [w:] *Tamże,* s. 141.
[4] Letter from Vice Admiral Sir Alexander F.I. Cochrane to Rear Admiral George Cockburn (21 VII 1814), [w:] *Tamże*, s. 142.

Brytyjczycy zeszli na ląd w okolicy Benedict i maszerowali na Huntington paląc po drodze magazyny. Barney'a najbardziej zatrwożył fakt, że brytyjski oddział dywersyjny liczył nie więcej niż 120 ludzi. Mimo tak niewielkiej liczebności zdołał zejść na lad, przemaszerować 7 mil w głąb kraju i wrócić nienękany do miejsca desantowani. 20 lipca Brytyjczycy w sile 700 ludzi ponownie zeszli na ląd w okolicy Benedict, zajęli Leonard Town, a następnie ponownie powrócili na swoje jednostki i ruszyli w górę Potomacu. W ciągu kolejnych godzin do kapitana Barney'a trafiały kolejne doniesienia do ruchach wroga, dowódca flotylli nie wiedział jednak w jakim stopniu były one prawdziwe, szczególnie, że wiele z nich wzajemnie się wykluczało.[5] Około 23 lipca do obozu amerykańskiego dotarł brytyjski dezerter z *HMS Servern*. Będąc z pochodzenia Duńczykiem, marynarz ten skorzystał ze sposobności ucieczki, która nadarzyła się mu w czasie desantu 19 lipca. Od niego Barney dowiedział się, że *Severn* – transportowiec uzbrojony w 28 dział, kecz bombowy, bryg, 4 szkunery uzbrojone w 32.funtówkę i 9.funtówkę znajdowały się na rzece powyżej Point Patience. Duńczyk informował również, że dotychczasowe desanty Brytyjczyków miały na celu zdobycie bądź zniszczenie ładunków tytoniu, pozyskanie zapsów i wzbogacenie ich sił o zbiegłych niewolników. Wkrótce jednak Brytyjczycy mieli przejść do zmasowanego ataku i zniszczyć wszystko cokolwiek stanęłoby im na drodze.[6] Oczywistym jest, że dezerter mógł koloryzować. Mógł zostać także tylko pozornie zdezerterować, bądź przypadkowe rozmowy oficerów, które odbywały się w jego obecności mogły być częścią kampanii dezinformowania wroga. Możliwości było wiele, a wobec wzajemnej sprzeczności doniesień z innych źródeł, kapitan Barney nie mógł mieć pewności co naprawdę działo się w okolicy i jak powinien zareagować. Sekretarz Jones lekceważył zagrożenie, będą zdania, że głównym celem Brytyjczyków przez kolejne tygodnie miała być grabież, zaś posiłki, które otrzymał Admirał Cochrane były znacznie mniej liczne niż oczekiwano i tym samym zbyt mało liczne by dokonać czegoś więcej niż grabież.[7] Nie mógł bardziej się pomylić.

27 lipca 1814 roku całość brytyjskich sił na Potomacu ruszyła poniżej Balckstone's Island. Sekretarz Jones nadal nie obawiał się, że Brytyjczycy mogliby podjąć bardziej zdecydowane działania. Spodziewał się, że raczej, że po zrabowaniu wszystkiego co było możliwe na brzegach Patuxent, zadowolą się blokowaniem flotylli Barney'a[8]. jeżeliby tak się

[5] Letter from Captain Joshua Barney to Secretary of the Navy Jones (21 VII 1814), [w:] *Tamże*, s. 147.
[6] Letter from Captain Joshua Barney to Secretary of the Navy Jones (24 VII 1814), [w:] *Tamże*, s. 148.
[7] Letter from Secretary of the Navy Jones to Captain Joshua Barney (26 VII 1814), [w:] *Tamże*, s. 149.
[8] Flotylla kapitana Joshui Barney'a została stworzona w celu zablokowania Brytjczykom drogi wodnej do Waszyngtonu juz w 1813 roku, przynajmniej od strony legislacyjnej. Faktyczne działania flotylla podjęła wiosną

stało kapitan miał ruszyć do Queen Anns, stamtąd zaś na South River, 8 lub 9 mil poniżej Good Road.[9] Okolica wyludniała się. Mieszkańcy zabierali majątek, który dało się wywieźć i opuszczali swoje domu. Zdarzały się wioski, w których straszyły puste domy, w niektórych zostało zaledwie kilku mieszkańców. Na początku sierpnia Brytyjczycy ponownie uderzyli na Calvert. Oddział Marines pod dowództwem kapitana Pearsona z *HMS Manly* rozgromił liczący 300 ludzi oddział Milicji i nienękany dokonał grabieży okolicznych terenów. Brytyjczycy na podstawie danych swoich informatorów wiedzieli, że w owym czasie flotylla kapitana Barney'a była w górze rzeki, a nawet, że dowódca flotylli miał rozkaz złożenia swoich jednostek do czasu aż zostaną ponownie wezwane. Kilka dni później pozycję miał objąć generał Winder z oddziałem Milicji liczącym 1200 ludzi, jednak wieści te nie zaniepokoiły Brytyjczyków.[10] Przekonanie o nikłej wartości bojowej milicji było wśród formacji Jego Królewskiej Mości powszechne. Uważano, że im więcej ludzi liczył oddział Milicji tym trudniej było mu uciekać. Problem mieli więc Amerykanie. Od 20 lipca do połowy sierpnia Brytyjczycy niemal codziennie atakowali różne cele na wybrzeżu Potomacu i Patuxent nie napotykając niemal na żaden opór. Uwzględniając, że wszystkie te operacje były prowadzone w niewielkiej odległości od stolicy kraju oraz ważnych miast portowych tj. Baltimore, Annapolis i Alexandria, powinien był mieć realne powody do niepokoju. Dopiero podczas ataku na Nominy Ferry w Virginii, naprzeciw Brytyjczykom stanęły oddziały Armii i Milicji, które choć ostatecznie się wycofały zadawały im pewne starty w postaci zabitych i rannych. Innym sposobem na wyeliminowanie przeciwnika miała być butelka zatrutego alkoholu pozostawiona wraz z kieliszkami na werandzie jednego z domów. Trudno stwierdzić na podstawie czego oficer Royal Navy wnioskował, że trunek był zatruty, donosił jednak, że szczęśliwie butelka uległa stłuczeniu zanim ktokolwiek mógł skosztować.[11] Schodzący na ląd marynarze i żołnierze, rozpowszechniali informację, że kiedy tylko przybędą posiłki z Europy, Brytyjczycy zaatakują Waszyngton. Groźba wydawała się realna, szczególnie, że opór których napotykały jednostki Armii i floty jego królewskiej mości, sam się załamywał kiedy tylko padały pierwsze strzały. Wracające do eskadry jednostki brytyjskie szły głęboko zanurzone pod

---

1814 rokui wkrótce potem musiała zmierzyć się z przeciwnikiem dużo silniejszym niż pierwotnie zakładano; zob. szerzej: James Madison to Senate, Department of State, Jan. 14th 1813 [w:] *The Papers of James Madison. Presidential Series*, ed. J.C.A. Stagg, t. 5, Charlottesville – London 2004, s. 577; L.A. Norton, *Joshua Barney: Hero of the Revolution and 1812*, Annapolis 2000, s. 172 – 178.

[9] Letter from Secretary of the Navy Jones to Captain Joshua Barney (27 VII 1814), [w:]*The Naval War of 1812. A Documentary…,* t .III, s. 150.

[10] Letter from Captian Joseph Nourse (RN) to Rear Admirla George Cockburn (4 VIII 1814),[w:] *Tamże*, s. 160.

[11] Letter from Rear Admiral George Cockburn to Vice Admiral Sir Alexander F.I. Cochrane (21 VII 1814), [w:] *Tamże*, s. 163 – 165.

ciężarem tytoniu, żywności i innych zrabowanych dóbr. A amerykańskie statki handlowe masowo przechodziły w ich ręce.[12] Amerykanie sądzili, że jedyną przyczyną dla której Brytyjczycy nie ruszali w górę rzeki było oczekiwanie na dalsze posiłki z Europy. Tymczasem łodzie z eskadry Admirała Cockburna, potrzebowały czasu na znalezienie dogodnego przejścia przez płycizny Kettle Bottom dla większych okrętów. Udało im się to na początku sierpnia. 2 dnia tego miesiąca niewielka eskadra pod dowództwem admirała Cockburna dotarła w okolice Yocomoco River w Virginii i tam zeszli na ląd. Początkowo zgromadzone tam siły amerykańskie dzielnie stawiały opór mniej liczebnemu przeciwnikowi, jednak ostatecznie wycofały się pozwalając Brytyjczykom wejść na 10 mil w głąb kraju, zniszczyć kilka dział polowych oraz spalić liczne domy i magazyny. W wyniku starcia z Amerykanami życie straciło 4 Brytyjczyków, Porucznik Lewis z *HMS Supy* został lekko ranny, 3 zaś marynarzy z Lorie otrzymało poważniejsze obrażenia.[13] Uwzględniając rozległość brytyjskich działań oraz ich skutki, były to straty niewielkie. 7 sierpnia brytyjska eskadra złożona z 10 okrętów i kilku mniejszych jednostek weszła na Potomac, zatrzymując się w kilku miejscach w celu dokonania grabieży. Jej łupem padły między innymi 3 szkunery, a także znaczące ilości gotowego do transportu tytoniu, z którego część została zabrana, część zaś spalono.[14] Kapitan Barney nie wierzył już, że wyłącznym celem przybyłej z Bermudów brytyjskiej eskadry było zniszczenie jego flotylli. W ocenie amerykańskiego oficera, wróg miał wiele okazji by uczynić coś podobnego, w każdym jednak przypadku wiązałoby się to z koniecznością poniesienia dużych strat, czemu Brytyjczycy byli niechętni. Kapitan zakładał więc, że cel przybyłych sił był inny i dlatego ich dowódcy nie starali się za wszelką cenę zniszczyć flotylli. Jednocześnie kapitan czuł się sfrustrowany niewiele mogąc uczynić by ostatecznie powstrzymać Brytyjczyków. Każdy jego plan w nieznany sposób stawał się wiadomy wrogowi w ciągu zaledwie kilku godzin. Z pokładu swoich jednostek Barney mógł obserwować jak liczebniejsze oddziały Milicji cofały się przed brytyjskimi wojskami, przekonane, że oddział desantowy stawił jedynie forpocztę większej armii. Taki scenariusz powtarzał się niemal każdego dnia, a Milicja nie próbowała nawet stawiać oporu. Do Barney'a docierały również pogłoski, że wróg zamiast zmagać się z flotyllą, zamierzał zamknąć ją ponownie na St. Leonard's Creek z wykorzystaniem jedynie części sił będących w jego dyspozycji, następnie zaś z resztą sił ruszyć

[12] Letter from Brigadier General Philip Stuart (Maryland Militia) to Secretary of War Armstrong (24 VII 1814), [w:] *Tamże*, s. 167.
[13] Letter from Rear Admiral George Cockburn to Vice Admiral Sir Alexander F.I. Cochrane (4 VIII 1814), [w:] *Tamże*, s. 168.
[14] Letter from William Lambert to Secretary of the Navy Jones (12 VIII 1814), [w:] *Tamże*, s. 171.

na Waszyngton.[15] Wczesnym rankiem 16 sierpnia nowoprzybyła brytyjska eskadra weszła na Zatokę. Składały się na nią dwa okręty 74.działowe, 1 – 64.działowiec, 1 razee, 7 fregat, 7 transportowców, 3 brygi i szkuner. Sekretarz Jones był przekonany, że flotylla Barney'a nie zdołałaby długo stawiać oporu wrogim siłom, wobec tego wydał rozkaz, zgodnie z którego treścią, kapitan miał zniszczy podległe sobie jednostki, gdy tylko uznałby, że nie zdoła ich dłużej utrzymać, drogi ucieczki byłyby odcięte, a ryzyko dostania się ich w ręce wroga poważne.[16] W nocy z 19 na 20 sierpnia brytyjskie jednostki dotarły w okolice Benedict i rozpoczęły desnat wojsk. Sytuacja była bardzo poważna. Benedict dzieliło od Waszyngtonu zaledwie 40 mil i nikt nie mógł mieć już wątpliwości jaki był cel brytyjskich oddziałów, które zeszły na ląd.

Kapitan Barney zamierzał udać się z flotyllą do Queens Ann, zabrać swoich ludzi na ląd i forsownym marszem ruszyć na pomoc stolicy. Czekał jednak na akceptację planu przez Departament, a wróg zyskiwał cenny czas.[17] Sekretarz zdecydował, że Barney miał ruszyć z flotyllą w górę Queens Ann. Na pokładach barek i kanonierek miało pozostać jedynie tylu ludzi ilu koniecznych było dla jej zniszczenia w razie bezpośredniego i realnego zagrożenia ze strony Brytyjczyków. Sam kapitan z resztą ludzi miał pomaszerować drogą na Waszyngton, stawiając wrogowi opór zarówno poprzez wciąganie go w walkę, jak i poprzez tworzenie przeszkód na jego drodze np. poprzez ścinanie drzew. Po dotarciu zaś do punktu, gdzie kształtowała się obrona stolicy, co do dalszych działań miał skonsultować się z generałem brygadierem W. Winderem.[18] 21 sierpnia kapitan Barney zabrał 400 ludzi na lad, pozostawiając flotylle pod pieczą Midhsipmana Fraziera i 120 marynarzy, sam pomaszerował droga przez Upper Marlborough ku Waszyngtonowi.[19] Kapitan Barney prawdopodobnie nie wiedział, że po desantowaniu żołnierzy, brytyjska eskadra w sile kilkudziesięciu łodzi i tenderów pod wodzą Rear Admirała George Cockburna wyruszyła w górę rzeki Patuxent. Zadaniem flotylli, za którą podążały okręty *HMS Severn* oraz *HMS Hebrus*, miało być osłanianie maszerujących żołnierzy. Wieczorem 21 sierpnia Brytyjczycy byli już w Nothingham, gdzie armia generała Rossa pozostała na noc, eskadra zaś Admirała Cockburna ruszyła ku Pig Point, gdzie desantowano Marines pod dowództwem kapitana Robynsa, którzy mieli zaatakować pobliskie miasteczko i ściągnąć na siebie uwagę Amerykanów. W okolicy Pig Point dostrzeżono flotyllę kapitana

[15] Letter from Captain Joshua Barney to Secretary of the Navy Jones (1 VIII 1814), [w:] *Tamże*, s. 181 – 184.
[16] Letter from Secretary of the Navy Jones to Captain Joshua Barney (19 VIII 1814), [w:] *Tamże*, s. 186.
[17] Letter from Captain Joshua Barney to Secretary of the Navy Jones (20 VIII 1814), [w:] *Tamże*, s. 187.
[18] Letter from Secretary of the Navy Jones to Captain Joshua Barney (20 VIII 1814), [w:] *Tamże*, s. 188.
[19] Letter from Captain Joshua barney to Secretary of the Navy Jones (21 VIII 1814), [w:] *Tamże*, s. 194.

Barney'a i brytyjska eskadra ruszyła w jej stronę. Kiedy ludzie admirała Cockburna zbliżyli się, dostrzegli, że tworzące flotyllę jednostki stały w płomieniach, a kilka minut później eksplodował *USS Scorpion*, flagowa jednostka formacji. Załogi nie zdążyły podłożyć ognia na wszystkich jednostkach przed nadejściem wroga i w ręce Brytyjczyków dostało się 17 barek i kanonierek, a także 13 kupieckich szkunerów, którym flotylla zapewniała ochronę.[20]

Kiedy 19 sierpnia przybyła z Bermudów eskadra brytyjska weszła na Patuxent. Zaalarmowany Sekretarz Marynarki Wojennej rozsyłał listy do wszystkich dowódców U.S. Navy zawiadamiając ich o bezpośrednim zagrożeniu. Kiedy następnego dnia na ląd zeszły wojska pod dowództwem generała Rossa i rozpoczęły marsz na Waszyngton, okolice ogarnęła panika, chociaż nada byli tacy, z Sekretarzem Jonesem na czele, którzy wierzyli, że marsz na Waszyngton miał jedynie zmylić Amerykanów i zmusić ich do przerzucenia sił zebranych dla obrony Baltimore do obrony Capital City, podczas gdy prawdziwy atak miał nastąpić na Baltimore. Kiedy jednak mijały godziny, a potem dni a cel ataku Brytyjczyków przestał stanowić tajemnicę, w podwaszyngtońskim Bladensburgu[21] zaczęto organizować obronę. 23 sierpnia rozkaz zabrania Marines i marynarzy i forsownym marszem ruszenia w kierunku Bladensburga otrzymał komodor John Rodgers, któremu zaledwie 3 dni wcześniej Sekretarz Jones nakazywał jak najszybciej dotrzeć do Baltimore. Rządzący z optymizmem patrzyli w przyszłość. Szacowane na maksymalnie 5000 ludzi siły brytyjskie miały zostać całkowicie zniszczone przez dowodzone przez generała Windera[22] połączone jednostki amii i floty, a pycha wroga miała zostać przykładnie ukarana.[23] Na wszelki wypadek jednak komendant stoczni Marynarki Wojennej w Waszyngton komodor Thomas Tingey otrzymał rozkaz wywiezienia ze stoczniowych magazynów zapasów prochu, dział oraz sprzętu i zabezpieczenia

---

[20] Letter from Rear Admiral George Cockburn to Vice Admiral Sir Alexander F.I. Cochrane (22 VIII 1814), [w:] *Tamże*, s. 195 – 196.

[21] W polskiej historiografii próżno szukać opracowań poświęconych bitwie pod Bladensburgiem, jeżeli nie liczyć drobnej wzmianki poświeconej bitwie w pracy Roberta Kłosowicza, por. R. Kłosowicz, *Wojna amerykańsko – brytyjska 1812 – 1814*, Kraków 2003.

[22] Generał William Winder przez zdecydowaną większość historyków amerykańskich oraz iinych nacji, którzy zajmowali sie tematyką obrony Waszyngtonu był oceniany negatywnie. Powierzenie mu funkcji głównodowodzącego było wynikiem koneksji rodzinnych. William był bratankiem Levina Windera gubernatora stanu Maryland i to właśnie chęć pozyskania milicji z tego stanu dla obrony stolicy miała przesądzić o mianowaniu Williama Windera na funkcję głównodowodzącego. Objąwszy odpowiedzialną funkcję, która żadną miarą nie przystawała do jego kompetencji czy zdolności Winder wiele czasu poświęcał na inspekcje umocnień i objazd okolicy stołecznego miasta, nie poświęcił jednak czasu na opracowanie szerokiej strategii obronnej i co najważniejsze nie podołał zadaniu panowania nad całokształtem sił zgromadzonych pod Bladensburgiem, zob. m.in.: D.R. Hickey, *The War of 1812. A Forgotten Conflict*, Urbana – Chicago 1989, s. 196 – 197; S. Quick, *Lion in the Bay: The British Invasion of the Chesapeake, 1813 – 14*, Annapolis 2015, s. 174 – 196.

[23] Letter from Secretary of the Navy Jones to Commodore John Rodgers (23 VIII 1814), [w:]*The Naval War of 1812. A Documentary…*, t. III, s. 201.

go w bezpiecznym miejscu zarówno przed wrogiem, jak i przed warunkami atmosferycznymi. Mieszkańcy Waszyngtonu nie podzielali optymizmu Sekretarza Jonesa. Na pierwsze wzmianki o pojawieniu się sił brytyjskich w okolicy rozpoczął się masowy eksodus ludności, która zabierała ze sobą cokolwiek dało się wywieźć. W mieście brakowało wozów i by zrealizować rozkazy z Departamentu podkomendni Tinge'a musieli dokonywać bezpardonowych konfiskat wszelkich pojazdów, nawet jeżeli uprzednio trzeba było rozładować z nich majątek właściciela.[24]

Nie jest tematem niniejszej rozprawy lądowy wymiar wojny amerykańsko – brytyjskiej, stąd wspomnę jedynie zdawkowo, że bitwa pod Bladensburgiem zakończyła się całkowitą klęską Amerykanów, Brytyjczycy zaś po zwycięstwie mieli otwarta drogę do amerykańskiej stolicy, w której wkrótce później zapłonęły budynki publiczne z siedzibą Prezydenta i Kongresu włącznie. Komodor Joshua Barney ze swym niewielkim oddziałem Marines i marynarzy walczył do końca, aż w końcu padł na placu boju, gdy brytyjska kula ugodziła go w udo. Dopóki nie stracił przytomności z upływu krwi dowodził swoim odcinkiem frontu, w końcu zaś wobec beznadziejności oporu nakazał swym ludziom wycofać się. Sam nie mógł opuścić pola walki i wraz z tymi, którzy zdecydowali się pozostać przy swym dowódcy dostał się do brytyjskiej niewoli. Krótko przed bitwą ze stolicy ewakuowały się głowy Departamentów, Prezydent oraz zdecydowana większość Kongresmanów i Senatorów. Pod Baldensburgiem życie straciło wielu oficerów i podoficerów flotylli Barney'a. Polegli nawigator Warner oraz Midshipaman (p.o. nawigatora Martin). Ciężkie obrażenia odniósł nie tylko sam kapitan, ale także dowódca Korpusu piechoty morskiej przy flotylli kapitan Miller oraz nawigator Martin. Brytyjczycy docenili dzielność ostatnich pozostałych na placu boju obrońców. Faktem było również, że nie mogli sobie pozwolić na branie jeńców, zwłaszcza takich, których rany opóźniałaby tryumfalny pochód ich Armii. Stąd też zaprzysiężono pojmanych na słowo honoru, opatrzono ich rany i odesłano do jednej z pobliskich tawern.[25] Spodziewając się zwycięstwa pod Bladensburgiem, Amerykanie nie zgromadzili niemal żadnych sił obronnych w samym Waszyngtonie. Podwładni komodora Tingey'a z trudem zaakceptowali fakt, że Stocznia Marynarki była niebroniona i gdyby wróg do niej dotarł należało podpalić wszystko, czego nie zdołano wywieźć i ewakuować się. Niewielkie grupki żołnierzy i marynarzy stawiało opór nadchodzącej Armii, nie istniało jednak nic co można było nazwać zorganizowaną obroną. Z trwogą powitano informację, że wyparta spod Baldensburga

[24] Letter from Captain's Clerk Mordecai Booth to Commodore Thomas Tingey (22 VIII 1814), [w:] *Tamże*, s. 202.
[25] Letter from Commodore Joshua barney to Secretary of the Navy Jones (29 VIII 1814), [w:] *Tamże*, s. 207 – 208.

armia generała Windera cofała się w kierunku Georgetown pozostawiając stołeczne miast na pastwę wroga. Jeden z sekretarzy (Captain's Clerk) komodora Tingey'a nazwał Capitol pomnikiem hańby Amerykańskiego narodu. Doglądając ewakuacji stoczni obserwował wlewające się do miasta oddziały Brytyjskie. Nad tym co się działo w Waszyngtonie potem nikt zdawał się już nie panować, a wkrótce potem miasto ogarnęły płomienie.[26] Rozkaz zniszczenia stoczni Marynarki Wojennej na wypadek zaistnienia scenariusza, jak powyżej opisany otrzymał niejaki Duval, jeden z urzędników Departamentu, który towarzyszył Sekretarzowi Jonesowi, gdy ten około 15.00 w dniu 24 sierpnia odwiedzał Stocznię Marynarki Wojennej.[27] Jak wynikało z listu komodora Tingey'a z 27 sierpnia, rozkaz Sekretarza Marynarki został mu przekazany około 15.30 w dniu 24 sierpnia i niezwłocznie rozpoczął on przygotowania do zrównania swego „królestwa" z ziemią, gdyby Brytyjczycy weszli do miasta. Pół godziny później nadeszła wiadomość z Departamentu Wojny, że miasto nie mogło bronić się dłużej, a most na Eastern Branch został wysadzony. By uniknąć ich zajęcia przez oddziały brytyjskie podpalono fregaty *USS New York* (36 dział), nowobudowaną *USS Columbia* (44 działa) oraz slup *USS Argus* (22 działa). Komodor Tingey wykonał rozkaz pomimo oporu skłonnego by zwlekać kapitana Craightona[28] oraz deputacji mieszkańców, którzy obawiali się, że od pożaru stoczni mogły zająć się pobliskie zabudowania cywilne. Odroczył jednak wykonanie rozkazu tak długo, jak w jego ocenie nie stwarzało to niebezpieczeństwa, dostania się sprzętu i okrętów zgromadzonych w stoczni w ręce brytyjskie. Wiał wiatr SSW w związku z czym obawy mieszkańców były jak najbardziej uzasadnione. Komodor Tingey zwlekał tak długo jak było to możliwe, przewidywał, że z nadejściem wieczora wiatr mógł ustać, w czym się nie pomylił, jako że Brytyjczycy zbliżali się szybko, nie mógł jednak zwlekać dłużej. O 20.20 do Stoczni powrócił z rekonesansu kapitan Craighton, który nadal był przeciwny, jednak tym razem komodor zignorował go. Kiedy zapadły ciemności stocznia stanęła w płomieniach, co komodor Tingey obserwował z łodzi na Potomacu. Zarządca stoczni zdecydowany był obserwować swoje włości z pokładu tej jednostki przynajmniej do ranka następnego dnia. Łódź jednak była nadmiernie obciążona i dalsze trwanie w bezruchu mogło spowodować jej zatoniecie, stąd też komodor wydał rozkaz obrani kursu na port w Alexandrii. Wrócił jednak do Waszyngtonu wczesnym rankiem 25 sierpnia. Na miejscu okazało się, że część magazynów oraz szkuner Lynx, a także w znacznej mierze fregata New York ocalały z pożogi i teraz

[26] Letter from Captain's Clerk Mordecai Booth to Commodore Thomas Tingey (24 – 25 VIII 1814), [w:] *Tamże*, s. 208 – 214.
[27] Memorandum of Secretary of the Navy Jones (24? VIII 1814), [w:] *Tamże*, s. 214.
[28] Craighton przybył do Stoczni około godziny 17.00 w dniu 24 sierpnia, wcześniej dowodził siłami, których zadaniem było wysadzenia mostu na Eastern Baranch, musiał więc zdawać sobie sprawę z powagi sytuacji.

zostały odholowane poza stocznię. Komodor udał się również do swego prywatnego mieszkania, gdzie zastał wyłamane drzwi. Jak się później okazało autorami grabieży byli jego rodacy, a nawet najbliżsi sąsiedzi z czym Tingey jeszcze długo nie mógł się pogodzić. Zdecydował się zabrać część ocalałych mebli ze swego domu i powrócić na łódź, gdyż Brytyjczycy nadal byli obecni w mieści, a wieść o jego powrocie, jak mu doniesiono dotarła do uszu Admirała, który miał nakazać swoim ludziom schwytanie komodora. [29] Zwycięstwo Brytyjczyków było całkowite. Ich siły liczące mniej niż 5000 ludzi, pokonały szacowane na ponad 8000 ludzi siły amerykańskie. Zmęczeni żołnierze Jego Królewskiej Mości, którzy mieli za sobą marsz w upale przez ponad 40 mil, stanęli naprzeciw w większości wypoczętych oddziałów Armii i Milicji. Amerykanie znali teren, wybrali miejsce bitwy, mieli czas na stworzenie umocnień, a mimo to przegrali. Na korzyść sił broniących Waszyngtonu mógł przemówić jedynie fakt, że Brytyjczycy, z którymi przyszło im walczyć byli weteranami wojen napoleońskich, podczas gdy oni sami w większości farmerami, rzemieślnikami, przedstawicielami wolnych zawodów, krótko mówiąc milicją. W Waszyngtonie, dbając o przestrzeganie deklaracji, że Brytyjczycy nie walczyli z Amerykanami, ale z amerykańskim rządem, spalono jedynie budynki publiczne, oszczędzając te, które były własnością prywatną. Po spaleniu stolicy, wojska brytyjskie nie napotykając oporu, maszerowały w kierunku Benedict w celu ponownego zaokrętowania. Mimo, że od bitwy pod Baldensburgiem minął niemal tydzień, Amerykanie nie zdecydowali się zaatakować by pomścić swoją stolicę i zmazać hańbę niedawnej klęski. Wycofujący się Brytyjczycy wieźli ze sobą działa, sprzęt wojskowy oraz transportowy Marynarki Wojennej, wszystko stanowiło zdobycz wojenną i powiększało militarny potencjał sił Jego Królewskiej Wysokości.[30] Rzeczywisty rozmiar start jakich doznała amerykańska Marynarka Wojenna w wyniku spalenia Waszyngtońskiej stoczni nigdy nie został oszacowywany. Dokładne, na tyle na ile było to możliwe w związku z tym, że większość ksiąg rachunkowych, inwentarzy i innych dokumentów została strawiona przez płomienie, wyliczenia udało się kapitanowi Tingey'owi przeprowadzić pod koniec października. Rozmiar strat poraził komendanta stoczni. Spłonęło drewno na okręty 74.działowe, cześć nieukończonych jednostek, farby, smoła, zapasy płótna żaglowego, lin, drzewiec. Uszkodzeniu w wysokiej temperaturze uległy elementy miedziane, mosiężne i

[29] Letter from Commodore Thomas Tingey to Secretary of the Navy Jones (27 VIII 1814), [w:] *Official Letters of the Military and Naval Officers of the United States during the…*,s. 402 – 405.
[30] Letter from Rear Admiral George Cockburn to Vice Admiral Sir Alexander F.I. Cochrane (27 VIII 1814), [w:]*The Naval War of 1812. A Documentary ….,* t.. III, s. 220 – 223.

żelazne. A co najważniejsze płomienie pochłonęły całą z ogromnym trudem stworzoną infrastrukturę, w tym magazyny, bibliotekę, kwatery oficerów, koszary Marines.[31]

W kolejnych dniach Tingey ponownie wracał do stoczni i za każdym razem udawało mu się zabrać trochę ocalałego sprzętu. Tymczasem oddziały brytyjskie rozpoczęły atak na Fort Washington.[32] 27 sierpnia w okolice fortu dotarły większe okręty brytyjskie, które od 17 dnia tego miesiąca poszukiwały możliwej drogi przejścia przez mielizny Kettles Bottom. Jak donosił kapitan James A. Gordon, zanim eskadrze udało się zająć pozycję umożliwiającą ostrzał amerykańskich umocnień, każdy z okrętów co najmniej kilkanaście razy osiadał na mieliźnie. W końcu jednak w nocy z 27 na 28 sierpnia rozpoczął się ostrzał Fortu Washington, który zmusił obrońców do opuszczenia twierdzy. Kapitan Gordon sądził, że odwrót był pozorowany, szczególnie, że ciężkie działa umieszczone na murach dawały obrońcom przewagę i przy odpowiednim zaangażowaniu mogły zniszczyć okręty brytyjskie. W to, że obrońcy naprawdę porzucili umocnienia kapitan uwierzył dopiero, gdy miał okazję obserwować wysadzenie znajdującego się w Forcie magazynu prochu. Amerykanie pozostawili w Fort Washington wszystkie działa, zdążyli je jednak zagwoździć. Tym samym brytyjska eskadra zyskała wolny dostęp do Alexandrii, mieszkańcy zaś tego miasta utracili jedyną obronę. Kapitan Gordon zdawał sobie sprawę z tego stanu rzeczy. Postępując wiec we własnym mniemaniu honorowo przesłał do mieszkańców propozycję kapitulacji. Jednym z jej warunków było przekazanie w ręce Brytyjczyków wszystkich jednostek pływających, które w chwili podpisania kapitulacji znajdowały się w porcie. Nim jednak kapitulacja została wprowadzona w życie, do kapitana Gordona dotarł rozkaz Admirała Cochrane'a nakazujący mu niezwłocznie ruszyć w górę rzeki, gdzie miały zebrać się znaczące siły Amerykanów. Przeprawa wobec przeciwnych wiatrów była morderczym wyzwaniem dla eskadry, której załogi musiały niemal nieustannie wiosłować by uchronić okręty przed wejściem na mieliznę. Nieszczęśliwie sztuka ta nie udała się *HMS Devastation*, który dotykowo gdy tkwił na mieliźnie Amerykanie spróbowali zniszczyć z wykorzystaniem 3 branderów. Akcja zakończyła się niepowodzeniem dzięki czujności dowódcy brytyjskiego okrętu kapitanowi Alexanderowi. Zagrożenie nadal jednak było realne i do 5 września, kiedy ostatni z okrętów eskadry opuścił płycizny, kapitan Gordon z niepokojem obserwował wznoszenie umocnień na brzegach rzeki oraz najmniejsze choćby ruchy śledzących Brytyjczyków amerykańskich jednostek. Przeprawa

[31] Letter from Commodore Thomas Tingey to Secretary of the Navy Jones (18 X 1814), [w] *Tamże*, s. 318 – 319.
[32] Letter from Commodore Thomas Tingey to Secretary of the Navy Jones (27 VIII 1814), [w] *Tamże*, s. 215 – 219.

mimo, że przedstawiona jako i realnie będąca sukcesem została okupiona ofiarą 42 ludzi, z których 7 zostało zabitych , 35 zaś rannych.[33]Tak wyglądały straty. Zyski jednak z punktu widzenia Royal Navy były nieporównywalnie wyższe. Ogołocono liczne magazyny w Alexandrii zabierając nie tylko sprzęt wojskowy i morski, ale także towary znaczącej wartości. Konfiskacie lub zniszczeniu uległa większość jednostek zgromadzonych w aleksandryjskim porcie, nie wspominając o zrównaniu z ziemią Fort Washington. Kolejnym punktem obrony miały być Georgetown i Baltimore. Komodor Jonh Rodger otrzymał rozkaz udania się do miasta z wszystkimi siłami, jakiem zdołał zgromadzić, choć Sekretarz Jones szacował, że dla zapewniania obrony wystarczyłoby 600 ludzi uzbrojonych w piki abordażowe oraz wykorzystanie branderów.[34] Komodor wykonał rozkaz, obawiając się jednak, ze Brytyjczycy mogliby powrócić do Waszyngtonu, gdzie powróciła cześć członków rządu, komodor wysłał kapitana Porter na czele 100 marynarzy. Nie była to siła zdolna obronić miasto, jednak w ocenie komodora gwarantowała przynajmniej zapewnienie bezpieczeństwa członkom rządu.[35]

Atak na Maryland i oblężenie Baltimore

Kolejnym celem rozważanym przez brytyjskie dowództwo połączonych sił było Baltimore. Wkrótce po ponownym zaokrętowaniu sił inwazyjnych, w okolice sąsiadującego ze stolicą Maryland Fort Madison wysłało zwiad złożony z dwóch oficerów. Nienękani dostali się oni w bezpośrednią okolicę fortu i dokładnie sprawdzili jego umocnienia, po czym zaś bez żadnych problemów powrócili na swoje macierzyste jednostki. 27 sierpnia *HMS Jane* z eskadry kapitana Petera Parkera niemal wpłynął do baltiorskiego portu. Wykonał sondowanie dna rzeki Patapsco, rozpoznanie dróg prowadzących do portu, a wszystko to na oczach załóg kanonierek mających strzec dostępu do Baltimore od strony rzeki. Ośmieleni brakiem reakcji, Brytyjczycy podeszli pod forty i niemal pod ich murami zajęli łódź z ładunkiem owoców. Nadal nie zagregował nikt z obrońców. Ostatecznie zajęto 8 jednostek handlowych, przy milczącej obojętności obrońców Baltimore i Annapolis.[36] Nocą 30 sierpnia 1814 roku szczęście odwróciło się od ludzi Sir Petera Parkera. Wracająca z kolejnego rajdu na brzeg oddział marynarzy i Marines, natknęła się w okolicy Bellair na obozujący tam oddział sił

[33] Letter from Captain James A. Gordon to Vice Admiral Sir Alexander F.I. Cochrane (9 IX 1814), [w] *Tamże*, s. 238 – 241.
[34] Letter from Secretary of the Navy Jones to Commodore John Rodgers (29 VIII 1814), [w] *Tamże*, s. 243.
[35] Letter from Commodore John Rodgers to Secretary of the Navy Jones (29 VIII 1814), [w] *Tamże*, s. 244.
[36] Letter from Captian Sir Peter Parker to Vice Admiral Sir Alexander F.I. Cochrane (30 VIII 1814), [w] *Tamże*, s. 232.

amerykańskich. Brytyjczycy założyli, że Milicja swoim zwyczajem wycofa się po oddaniu pierwszej salwy, tak się jednak nie stało. Wywiązało się starcie, w wyniku, którego Amerykanie ostatecznie się wycofali. Tego samego wieczoru około 23.00 na ląd zszedł oddział pod bezpośrednim dowództwem kapitana Sir Petera Parkera. Brytyjczycy udali się w stronę uprzednio zajętego amerykańskiego obozu, wróg zaś jak donosili szpiedzy miał być o milę dalej. Mimo iż atakujący poruszali się, jak sami stwierdzili, w absolutnej ciszy, zostali wykryci. Amerykanie strzelali spomiędzy drzew i jedna z kul śmiertelnie raniła kapitana Petera Parkera, który zmarł w ciągu kilku minut. Dowodzenie przejął porucznik Pearce, któremu ostatecznie udało się zmusić wroga do wycofania się i zająć działo polowe, jednak wkrótce przybyły dodatkowe siły amerykańskie i Brytyjczycy musieli porzucić zdobycz i wycofać się.[37] Opis starcia pióra drugiej strony znacząco różnił się, od tego przedłożonego przez porucznika Crease. Odwroty Milicji były zamierzonym manewrem taktycznym, co można uznać za prawdę, jeżeli uwzględni się, że Sir Peter Parker poległ w chwili gdy jego ludzie wpadli w zasadzkę, gdyż wróg znajdował się w zupełnie innym miejscu niż się to pierwotnie wydawało. Potwierdzać mogłyby to również starty brytyjskie, które zgodnie z oboma relacjami wyniosły 14 zabitych i 25 rannych, z kapitanem Parkerem i jednym z Midshipmanów włącznie. Straty zaś Amerykanów, ograniczyły się do 3 lekko rannych.[38]

Nadszedł październik, a brytyjskie jednostki nadal aktywnie przemieszczały się w bezpośredniej okolicy Waszyngtonu. 5 października jeden z okrętów Jego Królewskiej Mości pojawił się w okolicy Indian Creek, następnego dnia w tym samym punkcie było już 9 okrętów. 7 października 15 dużych okrętów i 9 szkunerów zakotwiczyło naprzeciw ujścia Dividing Creek. Krótko po zakotwiczeniu wysłano na brzeg wypełnione ludźmi 5 barek, które ruszyły do brzegu, gdzie ich załogi dokonały licznych grabieży zarówno dobytku, jak i niewolników i podpaliły liczne zabudowania. Drugi oddział dokonał desantu w Black Point, gdzie rodzaj i rozmiar wyrządzonych przez nich szkód był zbliżony.[39] 3 listopada brytyjska eskadra dowodzona przez kapitan Roberta Barrie pojawiła się w okolicy Point Lookout. W jej skład wchodziły: 74. działowy *HMS Dragon*, 1 fregata, 1 kecz bombowy, 2 slupy wojenne, 1 bryg, 1 dwupokładowiec, 2 transportowce oraz 4 tendery. Eskadra szybko przemieszczała się w górę zatoki, tak by żołnierze desantowali się w okolicy St. Inigoes znów dokonując licznych

[37] Letter from Laiutenant Henry Crease to Vice Admiral Sir Alexander F.I. Cochrane (1 IX 1814), [w] *Tamże*, s. 234 – 235.
[38] Letter from Liutenant Colonel Philip Reed Maryland Militia to Brigadier General Benjamin Chambes, Maryland Militia (3 IX 1814), [w] *Tamże*,s. 235 – 237.
[39] Letter from William Lambert to Secretary of the Navy Jones (13 X 1814), [w] *Tamże*, s. 332.

grabieży, następnie zaś tradycyjnie nienękani przez nikogo Brytyjczycy wycofali się na swoje okręty. Prze kolejne 4 dni eskadra stała na kotwicy w okolicy St. George's . Zmusiło to Amerykanów do podjęcia działań. 6 listopada ku St. George wyruszył liczący 250 ludzi oddział dowodzony przez Pułkownika Minor, jego misja zakończyła się jednak jedynie na rozpoznaniu sił wroga i wyprawieniu posłańców do Point Lookout z wieściami o liczebności wroga.[40]

Na początku września Amerykanie podjęli szeroko zakrojone działania w celu odnowienia umocnień Waszyngtonu i okolic. Jeszcze w ostatnich dniach sierpnia rozkaz odtworzenia baterii w rejonie Białego Domu otrzymał kapitan David Porter, zaś 2 września rozkaz przybycia z oddziałem Marines w okolice Fort Washington otrzymał komodor John Rodgers. W obronę zaangażowano również kapitana Perry'ego, który miał wznosić baterie w okolicy White House.[41] Przybywszy na miejsce kapitan Perry ze zgrozą zauważył, że w mieście nie było pozycji, nad którą miał objąć dowodzenie, wróg znajdował się w bezpośredniej okolicy, a ludzie generała Stewarta kluczyli wokół miasta szukając dla siebie dogodnych pozycji. Zdezorientowany bohater znad Jeziora Erie dołączył ze swoimi ludzi do oddziałów Armii i Milicji i spędził cały dzień klucząc w poszukiwaniu wroga. Dopiero po południ 3 września zdecydowali się ufortyfikować w odległości około 9 mil od pierwotnie wyznaczonej pozycji i stamtąd nękać wroga. Perrye'emu brakowało ciężkich dział, o które prosił Sekretarza Jonesa, deklarując jednocześnie, że będzie czynił wszystko by objąć pierwotnie przeznaczony mu posterunek, pomimo faktu, że jego ludzie byli skrajnie zmęczeni marszem i niemal nieustannymi potyczkami.[42]

3 września po tym jak Brytyjczycy niemal bez walki przemaszerowali przez Alexandrię i kierowali się na Baltimore, Sekretarza Jones wydał komodorowi Johnowi Rodgersowi rozkaz niezwłocznego porzucenia dotychczasowego posterunku w Snowdens i szybkim marszem przemieszczenia się do Baltimore. Przed wymarszem komodor miał spróbować zniszczyć przynajmniej część przemieszczającej się przez Potomac berberyjskiej eskadry z wykorzystaniem branderów, jednakże Sekretarz Jones zadawał się zbytnio nie wierzyć w sukces takiego ataku, był jednak zdesperowany i zdecydowany nie zmarnować żadnej potencjalnej szansy na zniszczenie wroga.[43] Tymczasem, zgodnie z rozkazem Sekretarza Jonesa z 31 sierpnia, kapitan David Porter pomaszerował do White House na zachodnim

[40] Letter from Thomas Swann to Secretary of War Monroe (7 XI 1814), [w] *Tamże*, s. 338.
[41] Letter form Secretary of State Monroe to Commodore John Roders (2 IX 1814), [w] *Tamże*, s. 245.
[42] Letter from Captain Oliver Hazard Perry to Secretary of the Navy Jones (3 IX 1814), [w] *Tamże*, s. 246.
[43] Letter from Secretary of the Navy Jones to Commodore John Rodgers (3 IX 1814), [w] *Tamże*, s. 248.

brzegu Potomacu. Do skromnego oddziału marynarzy i Marines, słysząc o jego przeznaczeniu po drodze przyłączali się ochotnicy. Po dotarciu na miejsce okazało się, że bateria którą mieli objąć ludzie z U.S. Navy liczyła zaledwie pięć dział, trzy długie 18.funtówki oraz dwie 12.funtówki. Dodatkowym wsparciem dla Portera miały być oddziały generałów Hungerforda oraz Younga, którzy otrzymali stanowczy rozkaz kooperacji. Umiejscowienie oddziałów było przynajmniej w teorii bardzo korzystne. By przejść do bezpośredniego ataku Brytyjczycy musieli wspiąć się na wysoki brzeg porośnięty gęstym lasem, gdzie byli narażeni na ciągły ostrzał z muszkietu. W praktyce Brytyjczycy dość szybko ominęli amerykańskie pozycje, a oddziały Milicji podążyły za nimi i chroniąc się między drzewami i prowadząc ostrzał z muszkietów. Starcia i potyczki ciągnęły się przez cały dzień. Wieczorem 5 września na pozycję dotarły 32.funtowe działa, co dawało szansę na dalszą obronę. Tymczasem na przedpiersiu kotwiczyły kolejne jednostki brytyjskie wśród, których znalazły się 2 fregaty, 3 kecze bombowe, 1 slup, 1 bryg, 1 szkuner i 2 barki. 6 września około południa wróg z dwiema fregatami ruszył w kierunku amerykańskich pozycji. Na ich spotkanie kapitan Porter przygotował podgrzewane kule. Tymczasem kolejne brytyjskie okręty ruszyły za fregatami, a dwie kanonierki podjęły próbę oflankowania amerykańskiej pozycji. Porter wezwał na pomoc oddział generała Heretoforda, jednak ten nie zdążył dotrzeć do pozycji U.S. Navy zanim Brytyjczycy nie rozpoczęli ostrzału, później zaś przedarcie się do baterii Portera ze względu na wspomniany ostrzał stało się niemożliwe.[44] Walczyła także bateria kapitana Perry'ego w okolicy Indian Head, jednak działa na niej ustawione miały zbyt mały kaliber i zasięg by wyrządzić wrogowi realną szkodę. Ostatecznie po kilku godzinach dowódca pozycji z ramienia Armii generał Stewart podjął decyzję o wycofaniu się, który to rozkaz wykonali również ludzie Perry'ego. Kapitan był jednak dumny, że mimo pozostawania przez tak długi czas pod wściekłym ogniem dział, muszkietów oraz rakiet, tylko jeden z jego ludzi odniósł lekkie rany.[45] Obserwujący rozwój sytuacji z pokładów swoich jednostek komodor Rodgers zdecydował się wykorzystać jeden z branderów i zaatakować tyły wroga. Rozkaz podłożenia ognia został wydany akurat w chwili gdy oddział kapitana Portera po zaciekłej obronie został zmuszony do cofnięcia się. Niestety z powodów, które zostały przemilczane w oficjalnym raporcie Rodgersa brander chybił celu i w rezultacie żaden z wrogich okrętów nie został zniszczony, czy choćby uszkodzony. Trudno dopatrywać się w takim rozwoju sytuacji błędu ludzkiego.

[44] Letter from Captain David Porter to Secretary of the Navy Jones (7 IX 1814), [w] *Tamże*, s. 251 – 253.
[45] Letter from Captain Oliver Hazard Perry to Secretary of the Navy Jones (9 IX 1814), [w] *Tamże*, s. 256.

Jak raportował komodor, kierujący branderem porucznik Newcomb wyskoczył za burtę dopiero w chwili gdy płomienie ogarnęły niemal cała jednostkę, nie było więc, jak twierdził Rodgers w ludzkiej mocy by uczynić więcej.[46] W mojej ocenie będący mistrzami w stasowaniu branderów Brytyjczycy po prostu wiedzieli jak ich uniknąć. Możliwe również, że ze względu na pośpiech spowodowany chęcią zapewnienia możliwości wycofania się oddziałom Portera i Perry'ego sprawił, że rozkaz podłożenia ognia został wydany zbyt wcześnie. Jakakolwiek nie byłaby przyczyna, faktem pozostawało, że zgodnie z przewidywaniami Sekretarza Jonesa, próba ataku z wykorzystaniem branderów zakończyła się niepowodzeniem. Krótko przed atakiem, komodor Rodgers wysłał list do młodszego kapitana Roberta T. Spencera, by przygotował szkunery *USS Erie* oraz *USS Ontario* do obrony Baltimore. *USS Erie* miał zostać zacumowany w poprzek kanału łączącego miasto z rzeką Patapsco i wykorzystany jako okręt blokujący. Pozostałe zgromadzone w Baltimore jednostki miały zapewnić kooperację fortom, w szczególności Fortowi McHenry, w dalszej zaś kolejności, choć nie wierzono, że wróg zdołałby dotrzeć tak daleko pozostałym umocnieniom.[47] Rankiem 9 września komodor Rodgers był już w Baltimore. Zgromadzone w mieście siły zgodnie z relacją oficera U.S. Navy miały liczyć 15 tys. żołnierzy i członków Milicji oraz około 1 tys. marynarzy. Umocnienia zostały ukończone, działa ustawiono i komodor głęboko wierzył, że nawet jeżeli Brytyjczycy zaatakowaliby miasto nie zdołaliby go zdobyć. Rodgers był do tego stopnia przekonany, że dla niego i jego ludzi nie będzie zajęcia w mieście, gdyż siły lądowe same zdołają powstrzymać napór wroga, że poprosił Sekretarza Jonesa o możliwość udania się na trzy dni do Philadelphi i jak zwierzył się swemu przyjacielowi, liczył na zgodę zwierzchnika.[48] Gdy komodor Rodgers odpoczywał w Philadelphii pełniący funkcję jego zastępy porucznik Salomon Rutter zakończył budowę trójdziałowej baterii w Lazaretto, przygotował również do służby 8 barek z działem 18.funtowym oraz 4 z działem 12.funtowym. Przed końcem września miały być również gotowe trzy małe baraki w Point, budowane tam pod zarządem Navy Agent.[49] Marynarze z U.S.Navy mieli obsadzić także Fort Wadsworth oraz sześciodziałową baterie szumnie nazwaną Fort Covington.[50]Brytyjski ostrzał Fortu McHenry obserwował jako jeniec Francis Scott Key. Baltimorski prawnik przybył na *HMS Tonnant* w celu negocjowania pojmanych przez Brytyjczyków amerykańskich marynarzy. Kiedy jednak negocjacje dobiegły końca posłom nie pozwolono powrócić na ich własny slup i zapowiedziano, że nie będzie im wolno opuścić

[46] Letter from Commodore John Rodgers to Secretary of the Navy Jones (9 IX 1814), [w] *Tamże*, s. 256 – 258.
[47] Letter from Commodore John Rodgers to Secretary of the Navy Jones (8 IX 1814), [w] *Tamże*, s. 263.
[48] Letter from Commodore John Rodgers to Commodore Alexander Murray (9 IX 1814), [w] *Tamże*, s. 263.
[49] Letter from Lieutenant Salomon Rutter to Commodore John Rodgers (18 IX 1814), [w] *Tamże*, s. 264.
[50] Letter from Commodore John Rodgers to Major General Samuel Smith (Maryland Militia), [w] *Tamże*, s. 264.

flagowego okrętu Admirała Cochrane do czasu upadku Fort McHenry. Brytyjczycy spodziewali się rychłego zwycięstwa, nie uzyskali go jednak. Francis Scott Key natomiast obserwując powiewającą nad fortem flagę Stanów Zjednoczonych napisał pieśń, którą ponad sto lat później amerykański Kongres uznał za oficjalny hymn USA, był to oczywiście „The Star Spangled Banner".[51]

Wracając jednak do zasadniczego toku narracji. Ataku brytyjskiego spodziewano się w każdej chwili, jak się jednak okazało dowództwo sił Jego Królewskiej Mości miało pomysł zgoła odmienny. Admirał Cochrane uznawał za roztropne wstrzymanie się z dalszymi poważnymi działaniami na miarę spalenia Waszyngtonu do 5 listopada 1814, kiedy to jego zdaniem corocznie nawiedzające wybrzeże Chesapeake epidemie wygasałyby, a z Europy zdołałyby dotrzeć kolejne posiłki. Do tego czasu Admirał zamierzał ponownie zaokrętować siejącą spustoszenie w Wirginii Armię, następnie zaś popłynąć na północ. Po dotarciu na miejsce możliwe byłoby uzupełnienie zapasów oraz opracowanie i ewentualna realizacja planu zaatakowania Rhode Island. Pod koniec października brytyjska flota miała ponownie ruszyć na południe, a wśród rozważanych wówczas celów ewentualnego ataku z zaskoczenia znalazło się Baltimore. Cochrane chciał by jego jednostki „odpłaciły tym samym za grzechy popełnione na brytyjskich poddanych w Kandzie przez Amerykanów". Przez powyższe Admirał rozumiał grabieże, podpalenia i zniszczenie wszystkiego cokolwiek stanęłoby na drodze maszerującej brytyjskiej armii. Takiemu rozwiązaniu sprzeciwiać się miał generał Ross, który w ocenie Cochrana był najbardziej gorliwym pośród oficerów, jednak przy tym zbyt dobrym człowiekiem by dopuścić możliwość podobnych działań nawet wobec okrutnego w swych działaniach wroga. Poza atakiem na Baltimore, wśród rozważanych planów na przyszłość znalazł się atak na obie Karoliny i Georgię, a następnie przemieszczenie się rzeką Missisippi w kierunku Nowego Orleanu, gdzie miało dojść do kulminacyjnego ataku. Dla pełnej realizacji planu potrzebnych było jak szacował Cochrane około 3200 ludzi oraz dodatkowych 300 w celach operacyjnych, bliżej niesprecyzowanych.[52]

Trudno stwierdzić jaki byłby możliwy przebieg wydarzeń, gdyby doszło do połączenia sił Admirała Cochrane'a z siłami operującymi w okolicy Baltimore, a dowodzonymi kapitanów Gordona i Parkera oraz Rear Admirała Edwarda Codringtona. Załogi płynących Potomaciem okrętów mogły obserwować żniwo, które zbierała na brzegu zaraza i każdego dnia obawiać się

[51] D.R. Hickey, *Dz. Cyt.*, s. 203 – 204.
[52] Letter from Vice Admiral Sir Alexander F. I. Cochrane to First Lord of the Admiralty Viscount Robert Saunders Dundas Melville (3 IX 1814), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary…*, t. III, s. 269 – 270.

by nie podzielić losu krajowców. Obawa przed przywleczeniem epidemii na okręt przeciwdziałała schodzeniu na ląd oddziałów, których zadaniem byłoby pozyskanie zaopatrzenia i wody. Trudno było jednak liczyć, że Brytyjczyków pokonałby głód, gdyż zgromadzone przez nich uprzednio zapasy zapewniały możliwość przetrwania przez kolejne tygodnie.[53] 11 września podzielono Marines pomiędzy poszczególne okręty, nakazując by każdy oddział zszedł na ląd z odnośnego okrętu pod dowództwem swego nominalnego oficera oraz by desantowani zabrali z sobą jedynie plecaki i koce i nie obciążali się zbędnym bagażem.[54] 12 września zapadła decyzja o przeprowadzeniu ataku następnego dnia o świcie. Brytyjczycy dokładnie zbadali umocnienia Baltimore i w ocenie większości dowódców możliwe było ich obejście i zaatakowanie miasta od tyłu. Plan ataku od dobrze umocnionego frontu odrzucano. Kadra dowódcza była przekonana, że możliwe byłoby przeprowadzenie ataku zwieńczonego sukcesem od frontu, jednak pociągnęłoby to za sobą niepotrzebną utratę ludzkiego życia.[55] Szczególnie, że jak się okazało okręty Admirała Cochrane'a ze względu na położnie miasta nie mogły podejść dostatecznie blisko by wesprzeć operujące na lądzie siły Admirała Cockburna. Pierwszy atak sił dowodzonych przez pułkownika Brooka zakończył się porażką. Pułkownik nie mogąc przełamać obrony wroga, zdecydował się wycofać do miejsca, w którym uprzednio desantowały się jego wojska.[56] Relacja Admirała Cockburna zasadniczo porządkowała to co wydarzyło się w dniach 11 – 15 września na brzegach Patapsco w pobliżu Baltimore. Admirał spodziewał się odnieść w Baltimore równie łatwe zwycięstwo, jak to w Waszyngtonie, musiał się jednak rozczarować. Gdy jego flota pojawiała się w okolicy North Point powitał ją silny ostrzał z dział nadbrzeżnych, nie zaś przepełnione lękiem i panikujące oddziały, które spodziewano się tam zastać.[57]

O świcie 12 września połączone siły Armii i Royal Navy zeszły na ląd w okolicy North Point u ujścia Patapsco. Kiedy desant się zakończył Rear Admirał Cockburn rozkazał kapitanowi Nourse z *HMS Severn* zabrać fregaty, kecze bombowe i slupy i ruszyć w górę Patpsco, zaatakować forty i podjąć próbę znalezienia wodnej drogi do Baltimore. Tymczasem desantowane siły wmaszerowały 5 mil w głąb amerykańskiego terytorium, a każdy oddział, który napotykali składał broń bez jednego wystrzału. Zasadzka czekała na Brytyjczyków na

[53] Letter from Rear Admiral Edward Codrington to Jane Codrington (5 – 11 IX 1814), [w:] *Tamże*, s. 271.
[54] Letter from Rear Admiral Edward Codrington to Respectives Captains (11 IX 1814), [w:] *Tamże*, s. 273.
[55] Letter from Colonel Arthur Brooke to Vice Admiral Sir Alexander F.I. Cochrane (13 IX 1814), [w:] *Tamże*, s. 277.
[56] Letter from Colonel Arthur Brooke to Vice Admiral Sir Alexander F.I. Cochrane (14? IX 1814), [w:] *Tamże*, s. 279.
[57] Ch. G. Muller, *The Darkest Day:1814. The Washington – Baltimore Campaign*, Philadelphia – New York 1963, s. 185.

drodze. Z lasu usytuowanego po lewej stronie wspomnianego traktu otworzono ogień do zbliżającej się kolumny wojska. Brytyjska straż przednia niezrażona napierała na amerykańskie oddziały i choć pozostawili za sobą licznych zabitych i rannych zmusili wroga do cofnięcia się. Wśród tych pierwszych, ku wielkiej rozpaczy współtowarzyszy znalazł się generał Ross. Rannego generała majora postrzelonego w ramię i klatkę piersiową odtransportowano na tyły, zmarł jednak przed dotarciem do brzegu. Mimo straty połączone siły posuwały się dalej, a dowodzenie nad nimi przejął pułkownik Brook. Po kolejnych dwóch milach naprzeciw Brytyjczyków stanęły jednostki amerykańskie, których liczebność Admirał Cockburn szacował na około 6-7 tysięcy ludzi. Skryci w lesie, Amerykanie otworzyli z artylerii polowej ogień do naciągającego wroga. Żołnierze pułkownika Brooka odpowiedzieli w ten sam sposób, a chwilę później pułkownik rozkazał przeprowadzenie zmasowanego ataku na pozycje amerykańskie. Jak w większości podobnych sytuacji Amerykanie cofnęli się. Zapadała noc. Brytyjscy żołnierze i marynarze byli skrajnie zmęczeni po całodziennym marszu, dlatego pułkownik Brook rozkazał rozbicie obozu na niedawnym polu bitwy. Wczesnym rankiem 13 września połączone siły ponownie ruszyły, pozostawiając w obozie jedynie nieliczny oddział Marines, który miał strzec rannych niezdolnych do marszu. Wkrótce potem maszerujący Brytyjczycy dotarli do linii amerykańskich umocnień, które miały być bronie przez siły nawet 20 tysięcy ludzi. Pułkownik Brook wysłał zwiadowców, natomiast reszta armii wycofała się do miejsca nocnego obozu. Gdy zwiadowcy powrócili, na podstawie uzyskanych od nich danych pułkownik Brook wydał rozkaz wycofania się do miejsca desantowania, gdzie armia inwazyjna dotarła rankiem 15 września. Brytyjczyków zadziwił fakt, że Amerykanie nie spróbowali zaatakować cofających się sił, ani nawet nie posłali za nimi zwiadowców.[58] Obraz wydarzeń można by uzupełnić jeszcze relacją pułkownika Arthura Brooka, który odnotował, że miejsce desantu wojsk brytyjskich – North Point dzieliło od Baltimore zaledwie 13 mil[59]. Dowódca sił lądowych różnił się od Admirała Cochrane'a również w ocenie odległości, którą przebyły połączone siły zanim napotkały pierwszy opór ze strony Amerykanów, stwierdzając, że miało to miejsce po przebyciu 3 mil od miejsca desantowania. Brook szczegółowo opisał również moment śmierci generała Rossa, który w swych ostatnich słowach miał polecić swą rodzinę opiece króla i kraju, za których oddał swoje życie. Kolejny punkt oporu z siłami, które pułkownik oszacował na około 6 tysięcy ludzi, Brytyjczycy napotkali w odległości 5 mil od

[58] Letter from Rear Admiral George Cockburn to Vice Admiral Alexander F.I. Cochrane (15 IX 1814),[w:] *The Naval War of 1812. A Documentary….,* t. III, s. 279 – 282.
[59] Zdaniem Genrała Majora Samuela Smitha z Milicji Maryland North Point od Baltimore dzieliło 14 mil, siły brytjskie zaś miały liczyć niemal 8 tysiecy ludzi, zob.: Letter from Major General Samuel Smith to Acting Secretary of War Monroe (19 IX 1814), [w:] *Tamże,* s. 293.

Baltimore. Brook ocenił również, że zalesiony i położony w delcie rzek Patapsco i Back teren zdecydowania sprzyjał obrońcom, w związku z czym spodziewał się bardziej zaciekłego oporu, niż ten który napotkały i stosunkowo łatwo odparły wojska inwazyjne. Odnosząc się do kwestii umocnień przedpiersia Baltimore generał ocenił je bardzo wysoko i nawet jeżeli cześć sił obrońców porzuciłaby swoje pozycje, zdobycie ich mogłoby zostać w ocenie pułkownika okupione zbyt wysokimi stratami, by podjąć podobne ryzyko wobec mglistych nadziei na uzupełnienie utraconych sił.[60] W pozostałych kwestiach obie relacje pozostawały zgodne. Różnice odległości pojawiające się obu relacjach można tłumaczyć mniejszym obeznaniem z lądową „nawigacją" Admirała i w tym punkcie, za bliższą stanowi rzeczywistemu należałoby uznać relację pułkownika. Marsz na Baltimore został również opisany przez Admirała Cochrane'a, który jednak nie brał bezpośredniego w nim udziału i opierał się na raporcie Admirała Cockburna. Stąd też można wybaczyć mu przesadę jakiej dopuścił się nazywając amerykańskie siły, z którymi starli się Brytyjczycy „kwiatem Amerykańskiej armii"[61]. Trudno byłoby uznać za kwiat amerykańskiego oręża nieco przypadkową grupę żołnierzy, marynarzy, Marines i przede wszystkim Milicji, których dowódcy więcej czasu poświęcali na spory kompetencyjne niż planowanie realnych działań. Szczególnie wartość bojowa milicji, która stanowiła trzon sił broniących stolicy Marylandu pozastawiała wiele do życzenia. Ludzie na co dzień wykonujący zajęcia całkowicie niewojskowe. Rzemieślnicy, robotnicy, farmerzy i ich oficerowie w postaci głównie przedstawicieli wolnych zawodów wysławili się głównie tempem ucieczki przed naciągającym wrogiem. Silny etos Milicji wyrosły na legendzie wojny o niepodległość Stanów Zjednoczonych, powoli wyczerpywał się jako idea realnie wcielana w zakresie obronności. Spalenie Waszyngtonu, w mojej ocenie było ostatnim akordem, który skłonił amerykański polityczny establishment do gruntownej reformy sił zbrojnych, której głównym motywem było ograniczenie roli Milicji na rzecz wzmocnienia armii zawodowej.

Wracając jednak do wątku wrześniowego ataku na Baltimore, opisany powyżej obraz można uzupełnić również relacją drugiej strony. Porucznik Henry S. Newcomb dowodzący wspominaną już baterią kilku dział nazwaną górnolotnie Fort Covington, stwierdzał, że znacząca część żołnierzy broniących miasta powinna była przebywać raczej w lazarecie niż na polu bitwy z powodu trawiących ich febry i malarii. Z relacji tej można było również dowiedzieć się, że dowodzona przez kapitana Nourse'a eskadra z *HMS Severn* jako jednostką

[60] Latter from Colonel Arthur Broke (Brook) to Secretary of the State for War and Colonies Earl Bathurst (17 IX 1814), [w:] *Tamże*, s. 282 – 285.
[61] Letter from Vice Admiral Sir Alexander F.I. Cochrane to First Secretary of the Admiralty John W. Croker (17 IX 1814), [w:] *Tamże*, s. 287.

flagową, odesłana po desancie przez Admirała Cockburna około 6 rano 13 wrześnie dotarła na przedpiersie Fortu McHenry i około godziny 8.00 tego samego dnia rozpoczęli ostrzał umocnień. Odległość od fortu uniemożliwiła jednakże uczynienie Fortowi poważniejszych szkód, a wystrzelone przez nią kule spadały do rzeki nim dosięgły celu. Około godziny 15.00 wznowiono przerwany około południa ostrzał z Fortu, fakt, że w miedzy czasie zmienił się wiatr zadziałał na korzyść Amerykanów, którzy zmusili trzy kecze bombowe do cofnięcia się. Rankiem 14 września nadbrzeżne posterunki wykryły wrogie barki zmierzające w stronę Fort Covington. Atak został odparty przez obrońców, a brytyjskie barki zmuszone do wycofania się.[62] Poza Fortem Covington, ludzie z Marynarki Wojennej obsadzali także baterię i pas umocnień powszechnie nazywanych Fort Babcock, dowodził nimi Sailing Master Webster. W obronę zaangażował się również kapitan Perry, który ze swoimi ludźmi dotarł do miasta w zaledwie kilka minut przed rozpoczęciem ostrzału przez Brytyjczyków.[63] Na miejscu był również komodor Rodgers, który musiał odłożyć na bardziej pokojowy czas planowany dłuższy pobyt w Philadelphii.

Kolejnym sukcesem Brytyjczyków było zajecie przez braki i tender z eskadry amerykańskiego szkunera USS Franklin dowodzonego przez nawigatora Thomasa S. Hamersley'a. Słabiej uzbrojone, ale mające przewagę obsady łodzie, niewiele mogły zdziałać w walce na długim dystansie, dlatego też zmusiły amerykańską jednostkę do wycofania się do niewielkiej zatoki, co samo w sobie wymusiło skrócenie dystansu następnie zaś okrążyły *USS Franklin,* którego załoga nie ustawała w wysiłkach przy działach i dokonały zajęcia okrętu przez abordaż. Dziewięciokrotnie odpierano ataki liczebniejszych Brytyjczyków, w końcu jednak Hamersley uznając dalszy opór za niepotrzebne marnowanie żyć ludzkich, zgodził się poddać okręt.[64]

W końcu roku 1814 brytyjskie jednostki poczynały sobie coraz śmielej. 17 grudnia flotylla złożona z dwóch szkunerów weszła na Potomac i dotarła tą rzeką aż do Britains Bay. Zaledwie dwóm jednostkom udało się zniszczyć kilka łodzi żeglugi przybrzeżnej, następnie zaś bez żadnych przeszkód wrócić do ujścia Potomacu, gdzie czekały na nich fregata i bryg.[65] W połowie grudnia 1814 roku rozkaz objęcia dowodzenia nad eskadrą złożoną z: *HMS Menelaus, HMS Havannah, HMS Dauntless, HMS Pandora, HMS Saracen, HMS Dotterel,* otrzymał

[62] Letter from Henry S. Newcomb to Commodore John Rodgers (10 – 14 IX 1814), [w:] *Tamże,* s. 292.
[63] Letter from Commodore John Rodgers to Secretary of the Navy Jones (23 IX 1814), [w:] *Tamże,* s. 298 – 301.
[64] Letter from Sailing Master Thomas S. Hamersley to Captain Charles Gordon (8 XI 1814), [w:] *Tamże* , s. 357.
[65] Letter from Thomas Swan to Secretary of War Monroe (19 XII 1814), [w:] *Tamże,* s. 347.

kapitan John Clavell. Zadaniem eskadry miało być blokowanie Zatoki Chesapeake i powiązanych z nią zatoczek i przystani i uniemożliwienie Amerykanom jakichkolwiek form komunikacji drogą wodną, co dotyczyło zarówno handlu przybrzeżnego, jak i przekazywania wiadomości, czy przesyłania wojsk lub sprzętu. Dowódca eskadry miał być również głównodowodzącym garnizonu na Tangier Island i odpowiadał za utrzymanie wyspy w rękach Brytyjczyków.[66] Ocena obrony Baltimore przez historyków wypada zdecydowanie na korzyść Amerykanów. Charles G. Muller dostrzegł główne mocne punkty obrony przede wszystkim w osobach oddelegowanych do ich organizacji. Generał Smith – bohater wojny o niepodległość, pełniący funkcje głównodowodzącego obrony był w stanie pozyskać nie tylko żołnierzy, ale i środki materialne w wysokości przewyższającej pół miliona dolarów. Dowódcy obrony morskiej, a szczególnie przybyły do miasta krótko po powrocie z Valparaiso kapitan Porter – bohater starcia *USS Essex* z *HMS Phoebe* i *HMS Cherub* zapewniał poparcie marynarzy, których wraz nim i towarzyszącymi mu oficerami przybyło do miasta ponad 4000, wzbudzając powszechny entuzjazm mieszkańców.[67]

Rosyjska mediacja i Traktat pokojowy

W maju 1813 roku Pierwszy Sekretarz Admiralicji John W. Corker informował Admirała Sir Johna B. Warrena o propozycji mediacji w konflikcie z Amerykanami złożonej przez rząd Jego Carskiej Wysokości Aleksandra I. Mediatorem między zwaśnionymi stronami miał być M. de Dasckoff. Brytyjczykom zależało na okazaniu dobrej woli, stąd też Croker sugerował Admirałowi Warrenowi, by jego podkomendy Rear Admiral Cockburn ograniczył w sposób możliwie najszerszy wrogie akty wrogości wobec Amerykanów. Pierwszy Sekretarz Admiralicji podkreślił jednak, że ograniczenie aktów wrogości nie oznaczało rezygnacji z blokady Chesapeake.[68]

Jak się okazuje wielka polityka zajmowała nie tylko rząd federalny, ale także podoficerów z nawet najbardziej prowincjonalnych pozycji. Kiedy do Nowego Orleanu dotarły wieści o podjęciu się mediacji przez cara Aleksandra, pełniący obowiązki lekarza pokładowego na *USS Luisiana* w swym liście do prawdopodobnie brata, wyrażał nadzieję na szybki i sprawiedliwy pokój. W opinii George'a Marshalla, Amerykanie udowodnili, że stali się liczącą się siłą w polityce międzynarodowej, jednakże przy okazji okazało się, ze *wygrywali zawsze*

[66] Letter from Rear Admiral George Cockburn to Captain John Calvell (13 XII 1814), [w:] *Tamże*, s. 344 – 347.
[67] Ch. G. Muller, *The Darkest Day:1814. The Washington – Baltimore Campaign*, Philadelphia – New York 1963, s. 178 – 181.
[68] Letter from First Secretary of the Admiralty John W. Croker to Admiral Si John B. Warren (17 V 1813),[w:] *The Naval War of 1812. A Documentary….*, t. II, s. 356.

tam, gdzie niewiele się spodziewano i stracili wszystko tam, gdzie można było najwięcej zyskać[69]. Marshall miał jednak nadzieję, że doświadczenia wojny uświadomiły politykom, że utrzymywanie Marynarki Wojennej nigdy nie było kosztem niepotrzebnym i niebezpiecznym, a wręcz przeciwnie, gdyż silną U.S.Navy mogłaby wpierać rząd w wielkim wysiłku utrzymania i zachowania pokoju. Rządzący w ocenie doktora, mieli również szansę przekonać się, że nie można rościć sobie prawa do bycia potęgą handlową, bez Marynarki Wojennej, która by to prawo potwierdzała.[70]

Brytyjscy dowódcy nie podchodzili do kwestii pokoju równie entuzjastycznie co Amerykanie. Kapitan Robert Berrie dowodzący *HMS Dragon*, stwierdził nawet, że liczył, że pokój nigdy nie nadejdzie, gdyż tylko przy takiej ewentualności Brytyjczycy mogliby nauczyć Amerykanów, jak wielka pychą się wykazali uznając się za potęgę morską. Kapitan miał ambicję ukazać dowódcom U.S.Navy jak dalece błędną była ta teza poprzez upokorzenie ich i zniszczenie niemal całości sił, którymi dysponowali.[71] Bez względu jednak na osobiste poglądy małych trybików w wielkiej maszynie wojennej, toczyły się mniej lub bardziej oficjalne negocjacje, których celem miało być doprowadzenie do zawarcia pokoju.

Wzmiankowane już propozycja mediacji cara Aleksandra I między Wielką Brytanią a Stanami Zjednoczonymi nie była bezinteresowna. Rosyjski władca miał świadomość, że uwaga jego najważniejszego sojusznika odwracana była przez konflikt z byłą kolonią, co nie pozwalało mu zaangażować całości sił w walkę z napoleońską Francja w chwili, gdy szansa na ostateczne pokonanie „korsykańskiego potwora" wydawała się być w zasięgu jak nigdy wcześniej.[72] Podobnego zdania w ocenie postawy cara był Walter P. Rybka, który wprost stwierdzał, że oficjalny powód podjęcia się negocjacji przez cara, czyli względy humanitarne i pragnienie zakończenia rozlewu krwi między dwoma państwami, które więcej łączyło niż dzieliło był jedynie zręcznym politycznym mirażem dla pragnienia wzmocnienia Wielkiej Brytanii, co było konieczne dla ostatecznego rozprawienia się z wojskami napoleońskimi w Europie.[73] Bez względu jednak na intencje cara, Brytyjczycy nie byli zainteresowani mediacją, w czym jak się miało okazać dzielili pogląd z rządem amerykańskim.

---

[69] Letter from Acting Surgeon George Marshall to Abraham Marshall (3 V 1813), [w:] *Tamże*, s. 648.
[70] Letter from Acting Surgeon George Marshall to Abraham Marshall (3 V 1813), [w:] *Tamże*, s. 648.
[71] Letter from Captain Rober Barrie to Dolly Gradner Calyton (4 II 1814), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary…*, .t. III, s. 17.
[72] Podobne intencje przypisał carowi Alexander de Conde, zob. szerzej: A. De Conde, *A History of American Foreig Policy*, New York 1971, s. 108.
[73] W.P. Rybka, *The Lake Erie Campaign of 1813: I Shall Fight Them This Day, Charleston 2012*, s. 30 – 31.

W listopadzie 1813 roku, pragnąc negocjować bez pośredników, brytyjski przedstawicie lord Castlereagh, zaproponował Prezydentowi Madisonowi negocjacje „w cztery oczy", na co głowa amerykańskiego rządu odpowiedziała posyłając do Gandawy 5 przedstawicieli z prerogatywami do wynegocjowania traktatu. Amerykańską delegację tworzyli: John Quincy Adams, Alber Gallatin, James A. Bayard, Henry Clay oraz Jonathan Russel. Pierwszych trzech przebywało już wówczas w Europie, a dokładnie w Sankt Petersburgu, gdzie udali się po przedstawionej przez cara propozycji. Stąd też Admas, Gallatain i Bayard najlepiej orientowali się więc w Europejskim układzie sił i przyczynach niechęci Lorda Castlereagha do negocjacji przez pośredników.[74] Ostatecznie wszyscy amerykańscy komisarze dotarli do Gandawy dopiero w lipcu 1814 roku i przyszło im czekać ponad miesiąc (do 6 sierpnia) na przybycie ich brytyjskich odpowiedników.[75] Uwzględniając te opóźnienia sam proces negocjacyjny przebiegł relatywnie szybko, gdyż w wigilię świąt Bożego Narodzenia negocjujące strony ostatecznie doszły do porozumienia i podpisały tekst traktatu. Na ostateczną ratyfikację dokumentu przyszło jednak jeszcze poczekać.

Ratyfikacja traktatu przez stronę amerykańską, która miała miejsce 17 lutego 1815 roku, sprawiała, że amerykański rząd znów zaczął rozważać redukcję floty do pokojowych limitów. W pierwszej kolejności likwidowane były tworzone z potrzeby chwili flotylle rzeczne i przybrzeżne, które choć formalnie podlegały Departamentowi Marynarki Wojennej, to funkcjonowały na odmiennych warunkach płacowych pod rozkazami swych własnych oficerów. Kapitan Joshua Barney dla przykładu legitymował się stopniem kapitana służby flotylli (Captain of flotylla service) i przez oficerów Marynarki Wojennej nie był uznawany za równego. Warto tu również podkreślić, że wielu oficerów flotylli otrzymało swoje patenty potwierdzone decyzją Kongresu dopiero pod koniec wojny. Departament Marynarki Wojennej, którego kierownictwo w okresie XI 1814 do III 1815 zmieniało się trzykrotnie[76], stanął wobec dylematu czy zwalnianym oficerom powinno przysługiwać zwyczajowa połowa żołdu przysługująca pełnym oficerom Marynarki Wojennej. Marynarze zaś służący we flotylli byli opłacani w późniejszej kolejności, tak że ludzie Barney'a, którzy bohatersko zmagali się z wrogiem na St. Leonard's Creek oraz walczyli pod Baldensburgiem, otrzymali zaległy żołd

[74] A. De Conde, *A History of American Foreig …*, s. 109.
[75] A. De Conde, *Tamże.*
[76] Zmiana na stanowisku Sekretarza Marynarki Wojennej związana była z kolejnymi wyborami prezydenckimi, we wzmiankowanym okresie funkcję Sekretarza sprawowali kolejno: William Jones, Benjamin Hommans oraz Benjamin W. Crowninshield.

dopiero w kwietniu 1815 roku.[77] Kapitan Barney w początkach maja otrzymał rozkaz z Departamentu Marynarki Wojennej zwalniający go ze służby. List Sekretarza Crowninshielda zawierał górnolotne podziękowania za okazane męstwo i służbę dla kraju, co dla dowódcy flotylli było ważne, ważniejsza jednak miała okazać się druga cześć listu, w której obiecywano mu wypłatę zaległego żołdu za okres do 30 kwietnia 1815 roku.[78]

Wielu Brytyjskich dowódców miało, wyrażany przynajmniej na poziomie korespondencji oficjalnej, moralny problem z realizacją w praktyce artykułu 1 traktatu pokojowego nakazującego im zwrot wszelkiej amerykańskiej własności jej właścicielom, podobnie jak Amerykanie mieli zwrócić własność brytyjską. W definicji zagrabionej własności znaleźli się również niewolnicy, którzy w czasie wojny dobrowolnie przystąpili do sił jego Królewskiej Wysokości i w znakomitej większości stanowili obsadę garnizonu na Tangier Island. Dowodzący USS Orlando i sprawujący dowodzenie nad tamtejszym garnizonem Kapitan John Calvell, kiedy na wyspę przybyli amerykańscy oficerowi żądając wydania niewolników, nie wiedział jak postąpić, zdecydował się więc zwlekać i przekazać podjęcie decyzji w ręce swego zwierzchnika Rear Admirała Sir George'a Cockburna.[79] Admirał, za zgodą Lordów Admiralicji, dokonał własnej interpretacji traktatu uznając, że jego zapisy odnosiły się jedynie do sprzętu i ruchomości, które zostałyby pozostawione przez Brytyjczyków na Tangier Island po ich wycofaniu się, stad też rozkazał kapitanowi Calvellowi zabrać wszystko cokolwiek jego okręt zdołałby unieść bez narażania się na ryzyko i wypłynąć niezwłocznie po zakończeniu załadunku. Rozkaz dotyczył również niewolników, którzy mieli zostać zaokrętowani, chyba, że ich życzeniem byłoby pozostanie w Stanach Zjednoczonych. Rozebrane miały zostać także wszystkie budynki, które zostały wzniesione przez Brytyjczyków na wyspie Tangier, a drewno i inne materiały uzyskane w wyniku rozbiórki, również miały zostać zabrane na Bermudy, gdzie miała popłynąć po zakończeniu załadunku cała eskadra Calvella.[80]

O tym jak bardzo spragnieni pokoju byli Amerykanie mógł świadczyć fakt, że od chwili przybycia tekstu traktatu do Stanów Zjednoczonych do chwili jego ratyfikacji minęło zaledwie 4 dni. Prezydent od razu go zaaprobował, w dwa dni później dokument w jednomyślnym głosowaniu przyjął Senat, w ciągu dalszych dwóch dni wymieniono dokumenty ratyfikacyjne i

[77] Letter from Captain Joshua Barney to Secretary of the Navy Corwninshield (17 IV 1815), [w:] *The Naval War of 1812. A Documentary…*, t. III, s. 355.
[78] Letter from Secretary of the Navy Crowninshield to Joshua Barney (2 V 1815), [w:] *Tamże*, s. 356.
[79] Letter from Captain John Calvell to Rear Admiral Sir George Cockburn (23 II 1814), [w:] *Tamże*, s. 349.
[80] Letter from Rear Admiral Sir George Cockburn to Captain John Calvell (10 III 1814), [w:] *Tamże*, s. 350.

opublikowano traktat.[81] James Madison w odróżnieniu od Johna Admasa miał możliwość nie tylko rozpocząć konflikt z europejskim mocarstwem, ale także doprowadzić go do końca. W przypadku quasi – wojny z Francją laury za jej zakończenie stały się udziałem następcy Adamsa – Thomasa Jeffersona. Wojnę 1812 roku przez wiele lat amerykańska historiografia zwała wojną Pana Madisona, przypisując tym samym niemal wyłączną winę za jej wybuch przedostatniemu przedstawicielowi dynastii z Wirginii. Zwolennicy tej tezy podkreślali polityczną niedojrzałość Madisona szczególnie widoczną w polityce zagranicznej, opieranie dyplomacji jedynie na założeniach teoretycznych niepopartych wiedzą (jak argumentował współczesny czwartemu Prezydentowi George Clinton. Czy wreszcie osobista niechęć do Brytyjczyków, spowodowaną przez doświadczenia wojny o niepodległość. Madison przez większość dorosłego życia odczuwał skutki rany odniesionej podczas wspomnianego konfliktu, z której nigdy nie udało usunąć się kuli.[82]

Zawarty w Genewie traktat pokojowy przez większość historyków oceniany był pozytywnie. Ralph D. Pain uważał, że wynegocjowane z dużym trudem postanowienia były honorowe dla Amerykanów, a w kontekście faktu, że data ratyfikacji była niemal zbieżna z amerykańską wiktorią pod Nowym Orleanem traktat został stosunkowo łatwo zaakceptowany przez społeczeństwo, chociaż poza tym, ze można było nazwać go honorowym, niewiele więcej konkretnych rozstrzygnięć wynikało z jego treści. [83] Poza uregulowaniem kwestii ściśle związanych z przebiegiem konfliktu takich jak zwrot wzajemnie zagrabionej czy też zajętej własności, zwolnienia jeńców wojennych czy zajętych okrętów, w trkatcie nie rozstrzygnięto niemal żadnej z kwestii spornych, które doprowadziły do wybuchu wojny. Przebieg granic miedzy obu państwami zdeterminowano na zasadzie status quo ante bellum. Zignorowano fakt, jak dużym problemem było wykorzystanie nazw geograficznych dla określenia linii demarkacyjnej, szczególnie, że obie strony tych samych nazw używali dla określenie innych miejsc jak miało to miejsce w przypadku chociażby kanadyjskiej rzeki Thames, która dla Amerykanów była French River.[84] Uzgodniono co prawda powołanie komisarzy, których zadaniem miało być uregulowanie kwestii spornych, jednak mając w pamięci sposób realizacji w praktyce niemal identycznego zapisu z traktatu paryskiego kończącego wojnę o niepodległość, trudno było być dobrej myśli.

---

[81] A. De Conde, *A History of American Foreig …,* s. 112
[82] *Mr.Madison's War. Politics, Diplomacy and Warfare in the Early Republic 1783 – 1830,* Princeton 1983, s. 48 – 63.
[83] R.D. Paine, *The Fight For A Free Sea. A Chronicle of War of 1812*, Toronto – New York 1920, s. 216 – 220.
[84] Treaty of Ghent; 1814, http://avalon.law.yale.edu/19th_century/ghent.asp (dostęp: 14.08.2017).

Co się zmieniło? – skutki wojny 1812 roku dla U.S. Navy

Krótko po podpisaniu traktatu gandawskiego w „London Times" pojawił się artykuł w następujący sposób komentujący zakończony konflikt: *Wycofujemy się z tej walki z ranami nadal krwawiącymi na naszych plecach. Chociaż kończymy ten konflikt jako zwycięscy, reputacja nasza w dużym stopniu ucierpiała i tylko w pewnym została przywrócona. (...) Nie tylko dwa czy trzy, ale wiele z naszych okrętów na oceniane i wszystkie eskadry na jeziorach poddały się siłą wobec nich słabszym, a tezę tę opieram na całokształcie sił, którymi dysponowały oba narody.*[85]

Alfred Thayer Mahan, oficer U.S. Navy, obecnie uznawany za jednego z najwybitniejszych historyków marynistów w dziejach Stanów Zjednoczonych, w swojej częściowo autobiograficznej książce „From Sail to Steam …", stwierdził, że wojna amerykańsko – brytyjska niejako zdeterminowała późniejsze dzieje Marynarki Wojennej Stanów Zjednoczonych. Pisząc to nie miał na myśli jedynie tego, że właśnie podczas wspomnianego konfliktu swoją karierę jako midshipman na pokładzie *USS Essex* rozpoczynał David Fargouth – późniejszy pierwszy w dziejach U.S. Navy admirał oraz wielu innych oficerów, których wpływ na rozwój tej formacji był nie do przeceniania. Zdaniem Mahana, to właśnie w czasie wojny z dawną Metropolią, zwanej w dawniejszej historiografii drugą wojną o niepodległość[86], ukształtowało się przekonanie rządzących, że flota wojenna nie mogła być czymś tworzonym niemal od podstaw gdy tylko pojawiało się niebezpieczeństwo ze strony którejś z ówczesnych wielkich potęg i niemal całkowicie likwidowanym, gdy tylko zagrożenie minęło. Redukcja floty na czas pokoju była czymś oczywistym i powszechnie praktykowanym przez największych graczy mórz ówczesnego świata. Redukcja nie mogła być jednak jednoznaczna z likwidacją i żadne oszczędności nie mogły usprawiedliwić czegoś podobnego. Ponadto, jak argumentował dalej Mahan, to właśnie w latach 1812 – 1815 okrzepło przekonanie o potrzebie posiadania okrętów liniowych, o konieczności posyłania własnych, a nie wynajętych okrętów wojennych dla ochrony najbardziej wartościowych konwojów.[87]

---

[85] Za: H. Williams, *The United States Navy*, New York 1911, s. 8 – 9.
[86] Walter P. Rybka w swojej książce poświęconej kampanii na Jeziorze Erie stanowczo odrzucał dawne, jednak nadal wykorzystywane w amerykańskiej historiografii nazewnictwo określające wojnę amerykańsko – brytyjską z lat 1812 – 1815 mianem drugiej wojny o niepodległość. Zdaniem Rybki takie określenie sugerowałoby, że bezpośrednio zagrożony był byt państwowy młodego kraju, co nie miało miejsca. Brytyjczycy nie byli zainteresowani odzyskaniem dawnych kolonii i przywróceniem im status sprzed 1776 czy 1783 roku. Bezpośrednio zagrożone były jednak interesy ekonomiczne, a szczególnie handel Stanów Zjednoczonych, co dawni i część współczesnych historyków utożsamiła, niesłusznie, z niepodległością, zob. szerzej: W.P. Rybka, *Dz. Cyt.*, s. 11 – 14.
[87] A. T. Mahan, *From Sail to Steam. Recollections of the Naval Life*, New York 1968, s. 14 – 16.

W amerykańskiej historiografii podkreślało się również znacznie wojny 1812 roku dla kształtowania się etosu U.S. Navy. Zdaniem Roberta Carse to właśnie w czasie tego konfliktu miał ukształtować się topos amerykańskiego dowódcy okrętu wojennego – człowieka samotnego, zdeterminowanego i dumnego, gotowego do wszelkich poświęceń dla realizacji powierzonych mu rozkazów, a jednocześnie samodzielnego w osądzie.[88] Można polemizować z tym na ile wojna amerykańsko – brytyjska była „poważnym" konfliktem. Niewiele było w niej bitew morskich na miarę tych z wojen Francji z kolejnymi koalicjami. Brytyjczycy zaangażowali w konflikt jedynie znikomą część potencjału, którym wówczas dysponowali, zaś młode państwo amerykańskie niemal wyczerpało swoje zasoby oraz potencjał. Paollo Coletta zwrócił uwagę, że podczas wojny 1812 roku stoczono jedynie 16 starć godnych miana bitwy morskiej, z czego 12 okazało się zwycięskich dla Amerykanów. Ten sam autor stwierdzał nie bez słuszności, że stwierdzenie zgodnie, z którym triumfy U.S. Navy były efektem przewagi uzbrojenia i lepszej konstrukcji okrętów byłoby jedynie połowiczne prawdziwe. Na drugiej bowiem szali znajdowały się umiejętności czy po prostu kunszt żeglarski, czego również oficerom i marynarzom floty Stanów Zjednoczonych nie można było odmówić.[89]

Skutki wojny 1812 roku były również widoczne w zmianach jakie zamierzano wdrożyć w systemie kształcenia przyszłych liderów U.S. Navy. Ustępując ze stanowiska Sekretarz William Jones zarekomendował stworzenie Akademii Marynarki Wojennej, w której mieliby kształcić się midshipmani, co w jego ocenie miało zapewnić ujednolicenie standardów wiedzy przekazywanej młodym chłopcom, podczas gdy w dotychczasowym systemie ich stopień znajomości dyscyplin podstawowych dla dowodzenia okrętem: nawigacji, astronomii, matematyki ze szczególnym uwzględnieniem trygonometrii, pozostawiał wiele do życzenia i był uzależniony od indywidualnych cech nauczyciela i jego woli przekazania wiedzy. Pan Jonesa nie został wdrożony za jego urzędowania, jednak częściowo realizowało go poprzez ustanowienie w lutym 1815 roku The Board of Naval Commissioners, instytucji odpowiedzialnej między innymi za standardy kształcenia przyszłych kadr U.S. Navy.[90]

Poza zmianami w sposobie myślenia na temat Marynarki Wojennej i jej potrzeb i planów rozbudowy, zaszły również przemiany o charakterze bardziej fizycznym, zmiany w stanie posiadania U.S. Navy w stosunku do roku 1812. Zajęcie i spalenie Waszyngtonu w

[88] R. Carse, *The Seafarers. A History of Maritime America 1620 – 1820*, New York – Evanston – London 1964, s. 285.
[89] P.F. Coletta, *The American Naval Heritage*, New York – London 1986, s. 88.
[90] H. D. Langley, *Social Reform In the United States Navy 1798 – 1862*, Chicago – London 1967, s. 16.

sierpniu 1814 roku spowodowało utratę dwóch okrętów: nieukończonej jeszcze wówczas obliczonej na 44.działa *Columbii* oraz obliczonego na 22. działa *USS Argus* (burza, która rozpętała się w noc po brytyjskim ataku spowodowała, że również znajdujący się w waszyngtońskiej stoczni *USS New York* ocalał z pożogi). Rok 1815 przyniósł stratę *USS President* uznawanego za jednej z najwspanialszych okrętów U.S. Navy. Jednostka dowodzona przez komodora Stephena Decatura została wrzucona przez sztorm na skały i kiedy po ustaniu nawałnicy ruszyła nią w pogoń brytyjską eskadra nie była w stanie rozwinąć prędkości pozwalającej na ucieczkę i padła łupem zwycięskich Brytyjczyków. Pomimo swych 44.dział *USS President* nie miał szans na zwycięstwo, uszkodzony i mając naprzeciw siebie 3 brytyjskie fregaty dorównujące mu siłą ognia. Komodor poddał się jednak dopiero wtedy gdy z życiem rozstało się 50 jego marynarzy, a okręt był niemal wrakiem.[91] Była to kolejna po zajętej w początkach czerwca 1813 roku *USS Chesapeake*, fregata utracona przez Stany Zjednoczone podczas tej wojny. Brytyjskim łupem padło także wiele mniejszych jednostek tj. 22.działowy *USS Frolic*, 16. działowa *USS Syren* i dysponujący taką samą liczbą dział *USS Rattlesnake*. Niejako na osłodę tych strat w 1814 roku zwodowane zostały pierwsze[92] okręty liniowe: *USS Independance* oraz *USS Washington*. W październiku tego samego roku wynalazca Robert Fulton zwodował pierwszą fregatę parową, której nadano nazwę Fulton the First.[93]

Prawdziwymi zwycięzcami wojny amerykańsko – brytyjskiej okazały się jednostki kaperskie. W ocenie Alexandra de Conde, to właśnie kaprzy nie zaś regularna Marynarka Wojenna, zdołali poważnie uderzyć w brytyjski handel i zadać mu dotkliwe straty. W sumie amerykańskim jednostkom letter de marque udało się zająć bądź zniszczyć około 1350 brytyjskich jednostek handlowych, a ich śmiałe rajdy sięgały nawet Kanału La Manche.[94] Nieco mniejsza liczba pryzów została podana w pracy „Sea Power. A Naval Hisotry". Mowa w niej była o 134[95] przejętych jednostkach brytyjskich, jako zaś najwybitniejszy przedstawiciel kaperskiej braci wymieniony został kapitan Thomas Boyle z Baltimore, który w sumie wziął 60 pryzów, w tej liczbie znalazł się również szkuner Jego Królewskiej Wysokości.[96] Nie mniejszą

[91] D.R. Hickey, *The War of 1812. A Forgotten Conflict*, Urbana – Chicago 1989, s. 216.
[92] W czasie wojny o niepodległość Stany Zjednoczone zwodowały pierwsze w swych dziejach okręty liniowe, zostały one jednak przekazane Francuzom w zamian za ich pomoc i straty poniesione w czasie wielkiej bitwy na Zatoce Chesapeake.
[93] D.R. Hickey, Dz. Cyt., s. 217.
[94] A. De Conde, *A History of American Foreig*, s. 108.
[95] Jeszcze inną liczbę podawał Robert Carse, szacując brytyjskie straty w wojnie 1812 roku na 1334 jednostki, w której to liczbie miały zostać uwzględnione również jednostki zdobyte przez regularne okręty U.S. Navy, zob. R. Carse, *Dz. Cyt*., New York – Evanston – London 1964, s.285.
[96] *Sea Power. A Naval History*, Ed. E. B. Potter, New York 1960, s. 214.

sławą cieszył się Yankee z Bristolu na Rhode Island, którego załoga zdołała zająć lub zniszczyć około 40 brytyjskich jednostek, których wartość wraz z ładunkami oszacowano na 3 mln dolarów.[97] Dla uzupełnienia powyższych informacji warto dodać, że ponad 1/3 z ogólnej liczby pryzów pojmanych przez 526 zarejestrowane amerykańskie jednostki kaperskie została wzięta w ciągu pierwszych 10 miesięcy wojny. Zgodnie z szacunkami Faye M. Kert tylko z obszaru Nowej Szkocji i Nowego Brunszwiku na jednostkach kaperskich służyło 1500 ludzi, a samo miasteczko Marblehead w Massachusetts reprezentowane było na jednostkach tego typu przez 726 swoich mieszkańców. Poprzez odniesienie do tego stosunkowo niewielkiego i raczej słabo zaludnionego obszaru można uzyskać pogląd na to jak wielu Amerykanów wybrało służbę jako kaprzy zamiast służby w Marynarce Wojennej Stanów Zjednoczonych.[98]

[97] R. Carse, Dz. Cyt., s. 285.
[98] Zob. szerzej: F.M. Kert, *Privateering. Patriots and Profits In the War of 1812*, Baltimore 2015, s. 38.