

mgr Anna Kowalczyk
Uniwersytet Łódzki

**ZWYCIĘSTWA USS CONSTELLATION
NAD L'INSURGENTE I LA VENGEANCE –
PIERWSZE KROKI STANÓW ZJEDNOCZONYCH NA DRODZE DO
DOMINACJI NA MORZU**

**(USS Constellation victory over L'Insurgente and La Vengeance –
US first steps on the road to dominance at sea)**

Streszczenie:

Na przestrzeni ostatnich stu lat amerykańska flota wojenna była obecna w niemal wszystkich regionach świata, biorąc udział w walkach na morzach i oceanach w czasie obu wojen światowych i powojennych konfliktów, w których zaangażowane były siły zbrojne Stanów Zjednoczonych. Tymczasem historia amerykańskiej Marynarki Wojennej sięga końca XVIII wieku. Pierwszymi przełomowymi wydarzeniami w dziejach amerykańskiej floty wojennej były zwycięstwa nad okrętami francuskimi, które pokazały, że dobrze dowodzony okręt amerykański jest w stanie zmierzyć się na morzu z przeciwnikiem dorównującym mu lub nawet przewyższającym go siłą.

Summary:

In the last hundred years the United States Navy was present in almost all regions of the world, taking part in the struggle on seas and oceans during both world wars and almost every post-war era conflict in which the US forces were involved. Meanwhile the US Navy history dates back to the late eighteenth century. The first milestones of the history of American military vessels were victories over the French, which showed that the well-led American vessel is able to fight back even the stronger enemy.

Słowa kluczowe:

Marynarka Wojenna Stanów Zjednoczonych, wojna amerykańsko-francuska (1798-1799), USS Constellation

Key words:

US Navy, American-French war (1789-1799), USS Constellation

Pierwsze lata istnienia Stanów Zjednoczonych naznaczone były wieloma trudnościami natury społecznej, ekonomicznej i politycznej. Również na arenie międzynarodowej nowopowstałe państwo musiało zmierzyć się z licznymi problemami. Nieuregulowane w Traktacie paryskim¹ kwestie sporne, ciążyły na relacjach z Wielką Brytanią i w każdej chwili mogły stać się zarzewiem nowej wojny. Krokiem w stronę ich uregulowania było podpisanie traktatu Johna Jay'a², jednak jego zawarcie miało też swój drugi efekt w postaci znaczącego pogorszenia relacji z Francją.

Od czasu wybuchu rewolucji francuskiej, stosunki amerykańskiego rządu z sojusznikiem z okresu wojny o niepodległość Stanów Zjednoczonych³ systematycznie się pogarszały. Początkiem konfliktu była stanowcza odmowa ze strony rządu amerykańskiego udzielenia Francuzom pomocy wojskowej wobec projektowanej przeciw nim koalicji państw europejskich. Administracja Waszyngtona, zdając sobie sprawę, że angażując się w konflikty europejskie nowopowstałe państwo nigdy nie poradziłoby sobie z zadłużeniem, zdecydowała się na

¹ Podpisany 3 września 1789 roku traktat kończący wojnę o niepodległość Stanów Zjednoczonych, zwany również paryskim, nie regulował wielu kwestii bardzo istotnych dla obu krajów, których uregulowanie zdecydowano się odłożyć w czasie. Najważniejszymi z nich były: problem przebiegu granicy kanadyjskiej, a szczególnie przynależności fortów granicznych; ograniczenia nałożone na Stany Zjednoczone w zakresie handlu z koloniami brytyjskimi, jak również w zakresie połowów na łowiskach Nowej Funlandii. Niemniej ważny był tzw. Impressment, czyli porywanie z amerykańskich statków i okrętów marynarzy, co do których zachodziło najczęściej nieuzasadnione podejrzenie, że są obywatelami brytyjskimi zbiegłymi z jednostek Royal Navy; zob. szerzej: M.A. Jones, *Historia USA*, tł. P. Skurowski, P. Ostaszewski, Gdańsk 2002, s. 68-71.

² Podpisany w listopadzie 1794 roku, regulował większość spornych kwestii między Stanami Zjednoczonymi a Wielką Brytanią, chociaż, co warto podkreślić, od chwili podpisania i ratyfikacji do czasu realizacji jego postanowień w praktyce musiało minąć kilka miesięcy, a w niektórych przypadkach nawet lat. Dla uregulowania kwestii granicznych miały zostać powołane komisje złożone z delegatów obu państw, których ustalenia miały być wiążące i ostateczne. Brytyjczycy zobowiązywali się również zaprzestać impressmentu, warunkiem było jednak okazanie przez „podejrzanych o dezercję” zaświadczenia o posiadaniu amerykańskiego obywatelstwa. Znoszono również część ograniczeń handlowych nałożonych na Stany Zjednoczone. Podpisanie traktatu zaniepokoiło Francuzów do tego stopnia, że spróbowali zająć statek, na którym dokument był przewożony do Stanów Zjednoczonych; zob. szerzej: J.A. Combs, *The Jay Treaty. Political Battleground of the Founding Fathers*, Berkeley - Los Angeles - London 1970.

³ Francja była pierwszym państwem, które uznało niepodległość 13 kolonii i zdecydowało się na udzielenie im pomocy. Wyrazem owej chęci niesienia pomocy było zawarcie w lutym 1778 roku traktatu o przyjaźni i wzajemnej pomocy. Traktat zawierał zapis gwarantujący każdemu z sygnatariuszy udzielenie pomocy przez drugą stronę, w sytuacji kiedy zostanie on zaatakowany. Amerykanie odmawiając rządowi francuskiemu udzielenia pomocy, argumentowali, że porozumienie z 1778 roku zostało zawarte z Francją monarchiczną, dlatego też jego postanowienia nie mają zastosowania wobec Francji republikańskiej; zob. szerzej: A. DeConde, *The Quasi - War. The Politics and Diplomacy of the Undeclared War with France 1797 - 1801*, New York 1966, pp. 3-109.

wydanie Deklaracji Neutralności⁴. Na nieszczęście dla Amerykanów, ani Wielka Brytania, ani też Francja nie zamierzały respektować nowej polityki rządu w Filadelfii. Okrety tak francuskie jak i angielskie zajmowały amerykańskie statki handlowe, porywały ludzi z ich pokładów, a władze wspomnianych krajów nie uznawały tak protestów kapitanów zajętych jednostek, jak i z lekceważeniem odnosiły się do interwencji dyplomatycznych podejmowanych w ich obronie.

Zmiana na stanowisku prezydenta i objęcie urzędu przez przedstawiciela partii federalistów Johna Adamsa⁵, doprowadziło do ostatecznego przeorientowania amerykańskiej polityki zagranicznej. Nowy prezydent zdecydował się na zbliżenie z Wielką Brytanią, przy jednoczesnym utrzymaniu poprawnych relacji z Francją. Uważał, że wojny z którąkolwiek z europejskich potęg należy unikać za wszelką cenę, gdyż nie pociągnęłaby ona za sobą żadnych korzyści dla Stanów Zjednoczonych, mogłaby natomiast doprowadzić do niepowetowanych strat.

Mimo starań Adamsa, by kontynuować politykę neutralności i pokojowego handlu z każdym państwem, które podobne relacje będzie chciało nawiązać, pokoju nie udało się długo utrzymać. Wspomniany już traktat Jay'a został potraktowany przez Francuzów, niesłusznie jak miało się okazać, jako sojusz brytyjsko-amerykański, którego ostrze było wymierzone w rewolucyjną republikę. Nie pomagały zapewnienie dyplomatów, że był to jedynie traktat o charakterze handlowym i regulacyjnym, który nie zawierał żadnych tajnych postanowień,

⁴ Deklaracja Neutralności, wydana 22 kwietnia 1793 roku przez prezydenta Georga Washingtona, w której paradoksalnie użycia wprost słowa „neutralność” starano się uniknąć za wszelką cenę. Zgodnie z jej treścią, Amerykanie pragnęli pozostać w przyjaźni z każdą ze stron europejskiego konfliktu. Zakazywano także obywatelom amerykańskim podejmowania wrogich działań i współdziałania w nich. Dotyczyło to przede wszystkim otwartego i czynnego opowiadania się po którejs z walczących stron. Treść deklaracji neutralności stanie się problemem dla wielu byłych żołnierzy i marynarzy amerykańskich sił rewolucyjnych, którzy służyli jako najemnicy w Europie, głównie po stronie francuskiej; zob. szerzej: G.B. Tindall, D.E. Shi, *Historia Stanów Zjednoczonych*, Poznań 2002, s. 298-300.

⁵ John Adams (1735-1836) – amerykański polityk, prawnik, drugi z kolei prezydent Stanów Zjednoczonych. W trakcie wojny o niepodległość był zaangażowany głównie politycznie, biorąc aktywny udział w posiedzeniach Kongresu Kontynentalnego. Jednocześnie w okresie bezpośrednio poprzedzającym wybuch konfliktu był jedynym prawnikiem, który zgodził się bronić żołnierzy angielskich, którzy brali udział w masakrze bostońskiej. Należał do gorących zwolenników konstytucji federalnej i był przywódcą partii federalistów. Urząd prezydenta Stanów Zjednoczonych sprawował w latach 1797-1801. W trakcie swojej kadencji w polityce zagranicznej dążył do zbliżenia z Wielką Brytanią, widząc w nim jedyną możliwość wyjścia Stanów Zjednoczonych z kryzysu ekonomicznego. Z nieufnością odnosił się do rewolucyjnej Francji i to właśnie na okres jego prezydentury przypada quasi – wojna amerykańsko-francuska. Wbrew jednak informacjom powtarzanych przez niektórych historyków, to właśnie Adams, a nie Jefferson doprowadził do przywrócenia relacji amerykańsko-francuskich i zakończenia konfliktu. W wyborach prezydenckich 1800 roku, znanych w historiografii jako rewolucja 1800 roku, przegrał z Thomasem Jeffersonem; zob. szerzej: L. Pastusiak, *Prezydenci*, t. I, Warszawa 1987, s. 77-102.

wobec których Francuzi mogliby czuć się zagrożeni. Reakcja rządu w Paryżu była ostra i jednoznaczna – zerwanie wszelkich kontaktów z Amerykanami.

Ostatnią próbą odbudowania relacji z Francją było wysłanie do Paryża trzyosobowej misji, złożonej z Elbridge’a Gerry’ego, Johna Marshalla i Charlesa Coteswortha Pinckney’a. Amerykańscy przedstawiciele przybyli do stolicy Francji, by spotkać się z wszechwładnym ministrem Talleyrandem i spróbować podpisać nowe porozumienie z trójkolorową republiką, które doprowadziłoby do zaprzestania wrogich działań podejmowanych wobec handlu Stanów Zjednoczonych oraz otwierałoby nowy rozdział we wzajemnych relacjach. Talleyrand nie spotkał się jednak z Amerykanami osobiście, lecz wysłał swoich przedstawicieli, którzy zażądali od reprezentantów USA łapówki w wysokości znacznie przewyższającej ówczesnie obowiązujące kanony. Delegacja, oburzona żądaniem, opuściła stolicę Francji, kiedy zaś informacja dostała się do prasy, wszystkie amerykańskie tytuły z dezaprobatą rozpisywały się o „aferze XYZ”⁶. Tym samym stało się jasne, że normalizacja stosunków amerykańsko – francuskich nie nastąpi zbyt szybko, a w roku 1797, kiedy doszło do opisanych wydarzeń, wszystko zdawało się wskazywać, że lada dzień jedno z państw zdecyduje się na wypowiedzenie wojny.

W takich właśnie okolicznościach Amerykanie zdali sobie sprawę, że nie dysponują żadnymi środkami natury innej niż dyplomatyczna, by zapewnić ochronę swoim obywatelom i prowadzonym przez nich interesom. W 1797 r. amerykańska Marynarka Wojenna praktycznie nie istniała. Nieliczne okręty stanowiące Continental Navy w czasie wojny o niepodległość, po zakończeniu konfliktu zostały sprzedane, a ich załogi zwolnione. Zagrożenie ze strony państw berberyjskich⁷, a później także Francji sprawiło, że władze w Filadelfii musiały podjąć kroki w celu odbudowy, czy raczej zbudowania od postaw ame-

⁶ O aferze XYZ zobacz szerzej: W. Stinchcombe, *The XYZ Affair*, Westport – London 1980.

⁷ Sojusz państw berberyjskich pod przywództwem władcy Trypolisu, czerpał ogromne dochody z pirackiego procederu uprawianego w rejonie Morza Śródziemnego. Państwa, które chciały prowadzić spokojny handel w tym rejonie, miały zasadniczo dwa wyjścia. Mogły wdać się w długotrwały konflikt z Berberami, lub też zapłacić żądany przez nich trybut. Stany Zjednoczone początkowo jak każde inne państwo, z Wielką Brytanią włącznie, zdecydowały się płacić za bezpieczeństwo swoich statków na Morzu Śródziemnym. Z upływem czasu jednak żądane przez Trypolis sumy rosły, a ich zapłacenie nie gwarantowało bezpieczeństwa jednostkom handlowym, który mimo to mogły paść łupem piratów. Na początku prezydentury Thomasa Jeffersona, wrogie działania ze strony Berberów zaczęły przybierać na sile, czego kulminacją było ścięcie masztu flagowego, na który wciągnięty był amerykański sztandar. To wydarzenie posłużyło za *casus belli* I wojny berberyjskiej (1801/2-1805), w wyniku której Stany Zjednoczone, jako pierwsze państwo, uzyskały gwarancję bezpieczeństwa dla swojego handlu w rejonie Morza Śródziemnego bez konieczności opłacania trybutu. Warto dodać, że widmo wybuchu wojny z państwami berberyjskimi, było bliskie realizacji na początku lat 90. XVIII wieku, co również miało wpływ na decyzję o stworzeniu U.S. Navy, zob. szerzej: A.B.C. Whipple, *The Shores of Tripoli. The Birth of the U.S. Navy and Marines*, New York 1991.

rykańskiej Marynarki Wojennej. Pierwszym dokumentem wydanym w tej sprawie był Naval Act z roku 1794. Na jego mocy Prezydent Stanów Zjednoczonych został upoważniony do zarządzania budową lub zakupu 6 fregat oraz kilku mniejszych okrętów. Realizację postanowień dokumentu w praktyce rozpoczęto wkrótce po jego wydaniu, jednak budowa okrętów, ze względu na osłabienie zagrożenia zewnętrznego przeciągała się w czasie. Ostatecznie w 1795 r. zdecydowano o zawieszeniu budowy 3 z 6 fregat. Zerwanie relacji z Francją i realne zagrożenie wojną spowodowało powrót do idei stworzenia silnej Marynarki Wojennej. Pod tym względem lata 1797-1801 możemy nazwać przełomowymi. Powstało wtedy bowiem kilkadziesiąt okrętów różnego typu, które stały się trzonem przyszłej U.S. Navy. Nowe jednostki budowano w amerykańskich stoczniach, nabywano od prywatnych armatorów i kupców, czy wreszcie stanowiły one dar patriotycznie nastawionych obywateli dla swego kraju. Ten ostatni sposób wdrożony został w wydanej w 1798 r. "Act authorizing defence of merchant vessels of the United States against French Depredations". Ustawa zakładała, że kupcy z największych amerykańskich miast portowych przeprowadzą zbiórkę pieniędzy i za uzyskane w ten sposób środki sfinansują budowę kilku okrętów. Po wpłaceniu pieniędzy darczyńcy otrzymywali rodzaj obligacji, który w późniejszym okresie miał być podstawą do zwrócenia im zainwestowanych środków, wraz z procentem.

Być może to właśnie obietnica zysku, bardziej niż patriotyzm, skłoniła kupców do ofiarności. W każdym razie, nawet jeśli tak było, nikt nie przyznawał się do tego oficjalnie. Wszyscy subskrybenci zgodnie głosili, że jedynie umiłowanie ojczyzny skłania ich do udziału w zbiórce, a niezalezienie się na liście subskrybentów było niemal równoznaczne z towarzyskim samobójstwem. Jako owoc wspomnianych zbiórek zostały zbudowane między innymi fregaty: *USS Boston*, *USS Philadelphia*, czy *USS Essex*, a także mniejsze jednostki, jak szkunery: *USS Experiment* i *USS Enterprise*⁸.

Głównym zadaniem, które stawiano przed nowopowstałą Marynarką Wojenną, było zapewnienie ochrony amerykańskim statkom handlowym. By osiągnąć ten cel, zalecano dowódcom uzbrojonych jednostek morskich zajmowanie, niszczenie lub neutralizowanie w inny sposób wszelkich jednostek francuskich, które zdarzyłoby się im napotkać na pełnym morzu czy też amerykańskich wodach przybrzeżnych. Jednocześnie Benjamin Stoddert⁹ zaznaczał, że

⁸ Letter to Thomas Fitzsimons from Secretary of the Navy [in:] *Naval Documents Related to The Quasi – War Between The United States and France*, ed. D.W. Knox, vol. 1, Washington 1935, p. 143; Regarding subscription for building Vessel in Boston [in:] *Ibidem*, p. 168.

⁹ Benjamin Stoddert (1744-1813) – amerykański polityk, luźno związany z partią federalistów. Od 1797 (formalnie od czerwca 1798 r.) sprawował funkcję Sekretarza Marynarki Wojennej. Następca Johna Adamsa, Thomas Jefferson, proponował mu pozostanie na stanowisku po objęciu urzędu przez antyfederalistów, jednak Stoddert odmówił ze względu na stan zdrowia. Pozostał jednak na stanowisku do czasu, gdy udało się wyznaczyć jego następcę. Nazywany jest ojcem amerykańskiej Marynarki Wojennej, gdyż to właśnie on miał

Stany Zjednoczone pozostają w stanie konfliktu jedynie z Francją i wobec tego okrętom wszystkich pozostałych narodów należy okazywać szacunek i wszelką pomoc. Stwierdzenie o konflikcie między Amerykanami a Francuzami może zastanawiać, gdyż formalnie żadne z państw nie zdecydowało się na wypowiedzenie wojny drugiemu.

Ten stan rzeczy utrzymywał się aż do czasu podpisania porozumienia przywracającego relacje między oboma krajami. Pomimo braku formalnego wypowiedzenia wojny, między okrętami amerykańskimi i francuskimi systematycznie dochodziło do starć. Miały one miejsce głównie w Indiach Zachodnich, gdyż szczupłe siły jakimi dysponowali Amerykanie, nie pozwalały, mimo początkowych zapowiedzi, na zapewnienie ochrony amerykańskiemu handlowi prowadzonemu do wszystkich portów świata. Indie Zachodnie zostały wybrane na miejsce, gdzie władze w Filadelfii zamierzały utrzymywać dwie stałe eskadry oraz kilka mniejszych związków taktycznych, formowanych w zależności od potrzeb. Najważniejsza z nich miała punkt zborny w St. Kitts, a zadanie okrętów wchodzących w jej skład polegało głównie na patrolowaniu wód wokół francuskiej Gwadelupy i eliminowaniu potencjalnego zagrożenia ze strony tamtejszych kaprów. Druga eskadra stała miała punkt zborny w Cape Francois na Santo Domingo i zyskała na znaczeniu w chwili, gdy Amerykanie zawarli tajny traktat z generałem Toussaintem Louverture¹⁰. Poza tym na Karaibach czasowo funkcjonowały również eskadry: w Curacao oraz w okolicy Kuby. Stosunkowo niewielka odległość karaibskich wysp od amerykańskich wybrzeży sprawiała, że to właśnie stamtąd pochodziło największe zagrożenie. W początkowym okresie konfliktu, to właśnie z Gwadelupy przyplýwali francuscy kaprzy, którzy nie tylko łupili amerykańskie statki handlowe w bezpośrednim sąsiedztwie wybrzeży Stanów Zjednoczonych, ale dokonywali również napa-
dów na mniejsze osady na południowym wybrzeżu.

Jednym z okrętów wysłanych na Karaiby w celu zapewnienia bezpieczeństwa amerykańskim statkom handlowym była fregata *USS Constellation*, dowodzona przez kapitana Thomasa Truxtuna¹¹. Jednostka ta była jedną z 6 fre-

największy udział w tworzeniu jej zrębów organizacyjnych między rokiem 1797 a 1801. Był pomysłodawcą budowy stoczni Marynarki Wojennej w stołecznym Waszyngtonie, a także w kilku innych większych portach Stanów Zjednoczonych; zob. szerzej: M.A. Palmer, *Benjamin Stoddert's War. Naval Operations During the Quasi – War with France*, South Carolina University Press 1987.

¹⁰ Letter to Captain Thomas Tingey from Secretary of the Navy, [in:] *Naval Documents...*, vol. 1, p. 479;

¹¹ Thomas Truxtun (1755-1822) – urodził się w Nowym Yorku. W wieku 12 lat, zaciągnął się na brytyjski statek handlowy *Pitt*. Podczas wojny o niepodległość Stanów Zjednoczonych dowodził privateerskim okrętami: *Congress*, *Independence*, *Mars* i *St. James*. Wyróżnił się tym, iż żaden z jego okrętów nie został zajęty przez wroga. Po zakończeniu wojny powrócił do służby w marynarce handlowej, pływając między innymi na statkach handlujących z Chinami. W 1794 roku otrzymał okręt *USS Constellation*, którym dowodził w czasie quasi-wojny (org. quasi-war) z Francją. Po zwycięstwie nad francuską fregatą *L'Insurgente* jego sława ugruntowała się. W 1800 roku, na kilka miesięcy objął dowodzenie nad fregatą

gat, których budowę bądź zakup zapowiedziano w Naval Act z 1794 r., a także jedną z tych, których budowę kontynuowano po roku 1795. *Constellation* został zwodowany 7 września 1797 roku. Była to jedna z mniejszych fregat, mająca 1265 ton wyporności, około 50 metrów długości, 12,5 metra szerokości i głębokość zanurzenia około 4 metrów. Przy pełnej obsadzie załoga *Constellation* liczyła 340 osób. Warto zaznaczyć również, że został on zaprojektowany, by nieść na swoich pokładach 38 dział. W pierwszym okresie funkcjonowania okrętu, wszystkie zamontowane na nim armaty były długimi 24-funtówkami. Natomiast w wyniku remontu, który *USS Constellation* przeszedł po starciu z *L'Insurgente*, część dział zamieniono na 18-funtówki. Pozwoliło to zmniejszyć ciężar okrętu i poprawić jego zwrotność, nie ponosząc przy tym znaczących strat w sile ognia.

Od chwili zwodowania do pierwszego rejsu *USS Constellation* minął niemal rok. W tym czasie przeprowadzono werbunek załogi, ukończono prace wykończeniowe na okręcie, zebrano sprzęt i wyposażenie. Zgodnie z rozkazami, dziewiczy rejs fregaty miał odbyć się na wybrzeżu Stanów Zjednoczonych. Załoga *Constellation* miała w jego trakcie przede wszystkim przeprowadzić patrol na wodach przybrzeżnych oraz zająć się konwojowaniem statków handlowych płynących do Europy, Indii Zachodnich i Azji. Co oczywiste, okręt kapitana Truxtuna nie miał towarzyszyć konwojowanym jednostkom przez całą trasę do miejsca docelowego, a jedynie „odprowadzić” do szerokości geograficznej, poza którą zagrożenie ze strony francuskich jednostek kaperskich, przynajmniej teoretycznie, było minimalne.¹² W grudniu 1798 r. w Departamencie Marynarki Wojennej zdecydowano o powierzeniu kapitanowi Truxtunowi dowodzenia nad eskadrą amerykańską z punktem zbornym w St. Kitts. Dowódca *USS Constellation* przyjął propozycję i wkrótce po jej otrzymaniu wyruszył do Indii Zachodnich. Na miejsce przybył około 10 stycznia 1799 r. i od razu rozpoczął intensywne prace nad rozdysponowaniem powierzonych mu sił. Truxtun wydał zalecenia nakazujące wszystkim amerykańskim jednostkom patrolować wody w okolicy Gwadelupy i nie zawijać do portu na dłużej niż 2-3 dni, a jeżeli konieczny byłby dłuższy pobyt, nie pozostawać w porcie dłużej niż to absolutnie nieodzowne. W ten sposób załogi okrętów eskadry miały większą szansę na zdobycie przyzów, a także na uniknięcie epidemii którejś z chorób tropikalnych.¹³

USS President. W 1801 roku zaproponowano mu dowodzenie eskadrą mającą płynąć na Morze Śródziemne, jednak odmówił. W 1810 roku bez powodzenia wystartował w wyborach do Izby Reprezentantów. W 1816 został wybrany szeryfem hrabstwa Filadelfia. Funkcję tę sprawował do swojej śmierci w 1822 roku; zob. szerzej: E.S. Ferguson, *Truxtun of the Constellation: The Life of Commodore Thomas Truxtun, U.S. Navy, 1775-1822*, Baltimore 1956.

¹² Letter to Secretary of War from Captain Thomas Truxtun [in:] *Naval Documents...*, vol. 1, p. 122.

¹³ Captain Thomas Truxtun's journal, U.S. Frigate *Constellation* (19-21 I 1799) [in:] *Naval Documents...*, vol. 1, p. 265.

Przybywszy do St. Kitts, kapitan Truxtun uzyskał także potwierdzenie raportów, które w grudniu 1798 r. dotarły do Stanów Zjednoczonych, a zgodnie z którymi do Indii Zachodnich przybyły dwie francuskie fregaty, a jedna z nich, *L'Insurgente*, została pozostawiona do dyspozycji gen. Desfourneaux¹⁴, gubernatora Gwadelupy¹⁵. 4 lutego 1799 r., podczas rejsu patrolowego, załoga *USS Constellation* natknęła się na statek handlowy pod brytyjską banderą. Kiedy jednak wezwano jego załogę do zatrzymania się, ci zamiast posłuchać rozkazu podjęli ucieczkę. *USS Constellation* ruszył w pogoń, w trakcie której wystrzelono w kierunku ściganego kilka pocisków. W końcu załoga uciekającej jednostki, nie podejmując skazanej z góry na porażkę walki, opuściła banderę. Okazało się, że zajęta przez *Constellation* jednostka to brytyjski statek handlowy, który kilka dni wcześniej został zajęty przez francuską fregatę *L'Insurgente*. Tym samym kapitan Truxtun otrzymał kolejne potwierdzenie bytności wroga w patrolowanej przez jego okręt okolicy.

9 lutego 1799 r. marynarz pełniący służbę na topie¹⁶ zauważył żagiel na namiarze zachodnim w stosunku do położenia okrętu. Niezwłocznie zameldował o tym oficerowi wachtowemu, który z kolei powiadomił kapitana. Podejrzewając, że może to być okręt francuski, Truxtun zarządził rozpoczęcie pogoni. Postawiono wszystkie żagle, przez co *USS Constellation* bardzo szybko zaczął się zbliżać do ściganej jednostki. Okazało się, że był to duży okręt wojenny, który nie odpowiadał na sygnały z amerykańskiego okrętu. Około godziny 13.00 obie jednostki znalazły się w okolicy wyspy Nevis, wtedy to kapitan Truxtun nakazał wciągnąć na maszt tajny sygnał rozpoznawczy dla brytyjskich jednostek wojennych¹⁷, jako że na maszcie ściganego załopotał Union

¹⁴ Edme Etienne Borne Desfourneaux (1767-1849) – francuski wojskowy, bohater rewolucji francuskiej. W stosunkowo krótkim czasie dosłużył się stopnia generała w armii rewolucyjnej. Jeszcze jako podpułkownik otrzymał dowodzenie nad 48 pp. na Santo Domingo. W latach 1798-1799 sprawował funkcję Gubernatora Gwadelupy. W 1802 roku odznaczony Legią Honorową, a dwa lata później Orderem Świętego Ludwika; zob. szerzej: P. Serna, A. De Francesco, *Republics at War, 1776 – 1840. Revolutions, Conflicts and Geopolitics in Europe and the Atlantic World*, London – New York 2013, p. 173, 179.

¹⁵ Letter to the Secretary of the Navy from Captain Thomas Truxtun [in:] *Naval Documents...*, vol. 2, pp. 307-308.

¹⁶ Top – szczyt masztu flagsztoka i innych drzewc na okręcie. Na topie umieszczane są światła, jak również chorągiewki sygnałowe; *Mała Encyklopedia Wojskowa*, red. J. Urbanowicz, t. 3, Warszawa 1971, s. 327.

¹⁷ U schyłku XVIII wieku, dla identyfikacji poszczególnych jednostek, jak również w celu porozumiewania się między okrętami obowiązywał system kodów sygnałowych. Opierał się on głównie na różnokolorowych chorągiewkach i proporcach, które ułożone w ściśle określonej kolejności przekazywały określony komunikat. W porze nocnej chorągiewki zastępowano światłami, wywieszanymi na topie okrętu. Światła również musiały wystąpić w określonej konfiguracji, by przekazać komunikat. Często znakom wizualnym towarzyszyły również sygnały dźwiękowe w postaci określonej ilości wystrzałów z określonej ilości dział. By system ten był czytelny, każdy okręt wyposażony był w „Księgę Kodów Sygnałowych”, która pozwalała rozszyfrować przekazywane znaki oraz odpowiadać na nie. Warto zaznaczyć, że wspomniana Księga była jednym z pierwszych dokumentów, który

Jack¹⁸. Nastąpiło kilkuminutowe oczekiwanie, jednak z podkładu rzekomo brytyjskiego okrętu nie doczekano się żadnej odpowiedzi. Wkrótce potem załoga ściganej jednostki ściągnęła brytyjską banderę i zastąpiła ją gwiazdzistym sztandarem¹⁹. Dowódcę *USS Constellation* ta zmiana kolorów utwierdziła w przekonaniu, że ma do czynienia z jednostką francuską, by jednak uczynić zażość protokołowi, nakazał wywiesić tajny amerykański sygnał rozpoznawczy. Ten jednak również, tak jak spodziewał się Truxtun, pozostał bez odpowiedzi. Minęło kolejnych kilka minut, po których wróg zdecydował się zakończyć maskaradę. Załoga ściganego okrętu wciągnęła na masz trójkolorową banderę francuską²⁰. W tej samej chwili ostro skręcili i szli kursem przechwytyjącym na *Constellation*.

Na amerykańskiej fregacie wszystko było gotowe do starcia. Załoga zastygła w oczekiwaniu na swoich stanowiskach, czekając tylko na rozkaz, by rozpocząć działanie. Rozpoczęcie starcia uniemożliwiło jednak nadejście szkwału. Jego siła doprowadziła do skręcenia stęgi masztu głównego²¹ na *L'Insurgente* tak, że uderzyła ona w podstawę masztu i zmieniła kurs francuskiej fregaty²². Około godziny 15:30 *Constellation* i *L'Insurgente* znalazły się od siebie w odległości krzyku. Francuzi zaczęli nawoływać załogę amerykańskiego okrętu, jednak kapitan Truxtun zakazał odpowiadać na zaczepki i polecił kontynuować manewry mające na celu ustawienie *USS Constellation* w pozycji umożliwiającej oddanie pełnej salwy burtowej²³.

Kiedy amerykański okręt znalazł się w odległość pół kabla²⁴ od francuskiej fregaty, kapitan Truxtun rozkazał otworzyć ogień ze wszystkich dział. Amerykańskim okrętem zatrzęsł huk wystrzału i kule z kilkunastu dział poszybowały w stronę Francuzów. Na ich odpowiedź nie trzeba było długo czekać. Rozpoczęło się starcie. Kapitan Truxtun rozkazał strzelać na przemian bez rozkazu²⁵. Bardzo szybko huk rozpryskujących się kartaczy zmieszał się ze świstem kul z

był niszczone w przypadku realnego zagrożenia zajęciem okrętu; zob. szerzej: A. J. Myer, *A Manual Signals: For the Use Of Signal Officers in the Field, and for Military and Naval Students, Military Students etc.*, New York 1866 (reprint), pp. 38-53.

¹⁸ Union jack – potoczna nazwa brytyjskiego sztandaru; zob. szerzej: <http://www.royal.gov.uk/MonarchUK/Symbols/UnionJack.aspx> (22.05.2015)

¹⁹ Letter to Captain John Barry from Captain Thomas Truxtun [in:] *Naval Documents...*, vol. 2, pp. 331-332.

²⁰ Captain Thomas Truxtun's journal of U.S. Frigate *Constellation* (9 II 1799) [in:] *Ibidem*, s. 328.

²¹ Stęga masztu głównego – część masztu pomiędzy topem a salingiem; [http://www.knf.pw.edu.pl/~przdzi/Pliki/Zeglowanie/Budowa%20jachtu%20\(1\).pdf](http://www.knf.pw.edu.pl/~przdzi/Pliki/Zeglowanie/Budowa%20jachtu%20(1).pdf) (22.05.2015).

²² Letter to Secretary of the Navy from Captain Thomas Truxtun [in:] *Naval Documents...*, vol. 2, p. 326.

²³ Captain Thomas Truxtun's journal of U.S. Frigate *Constellation* (9 II 1799) [in:] *Ibidem*, p. 328.

²⁴ Kabel – jednostka odległości równa 1/10 mili morskiej.

²⁵ W oryginale: fire of rotation.

muszkietów. To oddział Marines z Constellation rozpoczął ostrzał wyraźnie szykujących się do abordażu Francuzów²⁶.

Nie wiadomo dokładnie, w którym momencie na pokład *Constellation* osunęło się bez życia dwóch marynarzy. Jeden z nich William Brown, spojrział w kierunku pomostu kolumny masztu *L'Insurgente* i ujrzał francuskiego strzelca stojącego z wycelowanym muszkietem w rękę, chwilę później leżał już na pokładzie trzymając się za przestrzeloną stopę. W innym miejscu William Palms, ranny w głowę, szyję, brzuch i obie nogi, związał się z bólu, nie licząc zapewne, że dożyje końca starcia²⁷. Zagadkowa może być sprawa jedyne go zabitego na *Constellation* – marynarza Neala Harvey'a, którego ciało nosiło ślady cięcia kordelasem, mimo iż na pokładzie amerykańskiego okrętu nie doszło do walki na broń białą. Nieco światła na tę sprawę rzuca list, w którym drugi oficer z amerykańskiego okrętu – porucznik Andrew Sterett – napisał: „Na jednego człowieka (Neal Harvey) byłem zmuszony ruszyć, dobywszy kordelasa, gdyż okazał się on tchórzem. Jakże dziwnie i blado, wyglądało jego ciało na pokładzie okrętu”²⁸. Jako że brak wzmianki o podobnym zdarzeniu we wszystkich innych źródłach opisujących starcie, a przy nazwisku Harvey'a na liście załogi *Constellation*, znajduje się jedynie wzmianka, że zmarł 9 lutego 1799 roku²⁹, można stwierdzić, że albo kapitanowi Truxtunowi zależało na wyciszeniu incydentu i nie pogrążaniu dobrze zapowiadającego się młodego oficera oskarżeniem o nadużycie władzy³⁰, albo też sam Sterett mocno podkoloryzował rzeczywistość opisując starcie swemu bratu.

Bez względu na małe tragedie poszczególnych marynarzy, szturm trwał dalej. W końcu po godzinie i 15 minutach od jego rozpoczęcia, francuski kapitan rozkazał opuścić banderę³¹. Chwilę później po przerzuceniu trapu³², Michel-Pierre Barreaut oddał swoją szablę kapitanowi Thomasowi Truxtunowi, pieczętując tym samym ostateczne poddanie okrętu. Widok, który ukazał się przyczołowej załodze wysłanej z *Constellation* na pokład *L'Insurgente* był naprawdę przerażający. Oddelegowany do dowodzenia przyem pierwszy oficer z *Constellation* – porucznik John Rodgers opisał go w sposób następujący: „Pokład *L'Insurgente* przypominał rzeźnię. Nie został jeszcze oczyszczony z krwi,

²⁶ Case of William Brown – Powder Monkey aboard USS Constellation [in:] *Naval Documents...*, vol. 2, p. 337.

²⁷ Case of William Palms of U.S. Frigate Constellation [in:] *Ibidem*, p. 339.

²⁸ Letter from Andrew Sterett to his brother (St. Kitts, 14 II 1799) [in:] *Ibidem*, p. 334.

²⁹ Muster Roll of Officers, Petty Officers and Crew of U. S. Frigate Constellation [in:] *Naval Documents...*, vol. 1, p. 306.

³⁰ Zgodnie z obowiązującym ówczesnie prawem, nawet kapitan nie mógł bez konieczności zwoływania sądu wojennego skazać marynarza na karę śmierci. W związku z tym, jeżeli porucznik Sterett rzeczywiście samowolnie zastosowałby najwyższy wymiar kary marynarzowi Harvey'owi, sam poniósłby konsekwencje; zob. szerzej: *The Law and Practice of United States Naval Courts – Martial* [ed.] A. A. Harwood, New York 1867 (reprint).

³¹ Statement of French Captain [in:] *Naval Documents...*, vol. 1, pp. 334-336.

³² Trap – przenośnia pomost łączący okręt z nabrzeżem lub z drugim okrętem: *Mala Encyklopedia...*, s. 340.

wszędzie leżeli też zabici i umierający. Jego drzewce, żagle i takielunek były w strzępach, które również walały się na pokładzie³³. Straty poniesione przez załogę *L'Insurgente* były bardzo duże. Zginęło bądź zostało rannych 70 ludzi. Jeden z masztów był złamany. Takielunek został pocięty na kawałki i trudno byłoby wskazać chociaż jeden żagiel nie wymagający napraw. Jedyńm pocieszeniem był fakt, że kadłub okrętu nie został poważnie uszkodzony, przez co załoga przyzowa mogła liczyć, że uda im się bezpiecznie doprowadzić przyz do portu, gdzie będzie można przeprowadzić naprawy³⁴. W porównaniu z rzezią jakiej dokonał celny ostrzał z amerykańskiej fregaty na *L'Insurgente*, straty *USS Constellation* wydają się zaskakująco niskie. Zginęło 2 marynarzy: Thomas Willson³⁵ oraz przywoływany już Neal Harvey. Rany odniosły zaś 4 osoby: John Andrew, William Brown, William Palms oraz nastoletni midshipman³⁶ John McDonough, który w starciu stracił stopę. Poważniejsze straty niż załoga odniósł amerykański okręt. Uszkodzeniu uległa stęga masztu głównego, cześć żagli oraz takielunku³⁷.

Kiedy już ucichł bitewny zamęt i opatrzone rannych, kapitan Thomas Truxton rozkazał Johnowi Rodgersowi udać się na pokład przyzu i przygotować go do żeglugi. Zamiarem kapitana było udanie się do St. Kitts, gdzie możnaby poddać oba okręty naprawom, których potrzebowały i zastanowić się nad dalszymi poczynaniami. Był to także czas, kiedy zwycięska załoga mogła przyrzec się swojej nagrodzie. *L'Insurgente*, najszybsza fregata w Indiach Zachodnich, jak zwali ją niektórzy, był okrętem o wyporności 1148 ton, długości 45,5 metra, szerokości 11,5 metra oraz głębokości zanurzenia 5,5 metra³⁸. Załoga przy pełnej obsadzie liczyła 340 osób, jednak w momencie starcia na pokładzie francuskiego okrętu przebywało 409 ludzi. Na to, co najistotniejsze, czyli siłę ognia *L'Insurgente* składało się 40 dział, z czego: 24 były 12-funtówkami, dwa 18-funtówkami, osiem długimi 6-funtówkami, cztery 36-funtówkami i dwie 24-funtówkami³⁹.

Pierwszym zadaniem, jakie stanęło przed zdobywcami, było przeniesienie licznej grupy jeńców ze zdobytego okrętu do ładowni *Constellation*, gdzie mieli zostać zamknięci i zabezpieczeni. Kapitan Truxton wydał również instrukcje dla dowodzącego przyzem Johna Rodgersa, nakazując mu, aby podążał z

³³ The United States Naval Chronicle [in:] *Naval Documents...*, vol. 2, p. 327.

³⁴ Statement of French Captain [in:] *Ibidem*, pp. 334-336.

³⁵ Thomas Willson zmarł następnego dnia w wyniku odniesionych w starciu ran.

³⁶ Midshipman – stopień podoficerski w Marynarce Wojennej. Midshipman, mógł awansować na porucznika, w Royal Navy po zdaniu egzaminu, natomiast w amerykańskiej Marynarce Wojennej, w początkowym okresie jej istnienia, wtedy gdy dowódca uznał, iż wykazał się zaletami i cechami, predystynującymi go do awansu, zob.: <http://www.merriam-webster.com/dictionary/midshipman> (25.05.2015).

³⁷ Letter to Jeremiah Yellott from Captain Thomas Truxton [in:] *Naval Documents...*, vol. 2, p. 326.

³⁸ Dimension of the French frigate [in:] *Naval Documents...*, vol. 3, Washington 1936, p. 333.

³⁹ Letter to Jeremiah Yellott from Thomas Truxton [in:] *Naval Documents...*, vol. 2, p. 393.

L'Insurgente za *USS Constellation* i sygnalizował nawet najmniejszy problem. W przypadku, gdyby doszło do rozdzielenia obu okrętów, porucznik Rodgers miał obrać najbezpieczniejszy kurs do St. Kitts, za wszelką cenę unikać wchodzenia w starcie i zrobić wszystko, by dotrzeć na miejsce jak najszybciej.

Przypuszczenia, dotyczące możliwości rozdzielenia się obu okrętów ziściły się w zaledwie kilka godzin później. W wyniku silnego szkwału trapy łączące oba okręty zostały zniszczone, a siła wiatru sprawiła, że okręty szybko się rozdzieliły. Gdy burza wreszcie ustała, załoga *USS Constellation* nigdzie nie mogła dostrzec swego przyzu. Porucznik Rodgers dowodzący wtedy *L'Insurgente*, znalazł się w bardzo trudnej sytuacji. Dysponował przyzową załogą złożoną zaledwie z 13 osób, wliczając w to jego samego i towarzyszącego mu Midshipmana. W ładowaniach stłoczeni byli zaś jeńcy w liczbie przewyższającej 200 osób. W każdej chwili mógł spodziewać się, że Francuzi zechcą wykorzystać okazję i odzyskać swój okręt. Musiał więc zrobić wszystko, by im to uniemożliwić. Swoje szczupłe siły rozdysponował w najefektywniejszy, jego zdaniem, z możliwych sposobów. Więźniowie, zostali stłoczeni w ładowni, a przy każdym wejściu do niej postawiono marynarza uzbrojonego w parę pistoletów, kordelas i garłacz. Otrzymali oni rozkaz, by strzelać do każdego Francuza, który spróbuje się wydostać. Do St. Kitts *L'Insurgente* dotarł 13 lutego, co oznacza, że przez ponad dwa dni kilkusobowa załoga musiała jednocześnie nawigować okręt i pilnować więźniów, niemal nie śpiąc. Kiedy wreszcie udało im się dotrzeć do St. Kitts, czekało na nich powitanie godne bohaterów. Lokalne gazety, prywatni obywatele w swoich rozmowach, wszyscy opiewali sukces załogi *USS Constellation*⁴⁰. Kiedy przyz wreszcie dotarł do St. Kitts, kapitan Truxtun zdecydował się skorzystać z uprzejmości brytyjskiego gubernatora wyspy i przenieść jeńców do tamtejszego więzienia. Rozpoczął też zbieranie materiałów do przeprowadzenia napraw obu okrętów i miał nadzieję, że załozdze uda się je przeprowadzić w krótkim czasie, tak by jak najszybciej mogli ponownie znaleźć się na morzu⁴¹.

Zwycięstwo nad *L'Insurgente* okazało się brzemiennie w skutki. Gubernator Gwadelupy, generał Etienne Desfourneaux, krótko po triumfie kapitana Truxtuna, napisał do niego list, w którym zażądał zwrotu niesłusznie zagrabionej francuskiej fregaty, gdyż jak argumentował Stany Zjednoczone i Francja nie znajdują się w stanie wojny, a on sam szanuje każdy amerykański statek handlowy i okręt, który zawija na jego wyspę⁴². Kapitan Truxtun odpisał w bardzo stanowczy sposób, przywołując między innymi przykład amerykańskiego okrętu *USS Retaliation*, zajętego pod koniec listopada 1798 r. przez fregatę *L'Insurgente*. Wskazał również na problem licznych amerykańskich statków handlowych zajętych przez kaprów pływających z upoważnienia Desforneauxa, których załogi przetrzymywane były w warunkach uwłaczających ludzkiej

⁴⁰ Letter from Captain Thomas Williams to Secretary of the Navy [in:] *Naval Documents...*, vol. 2, p. 335.

⁴¹ Letter to Secretary of the Navy from Lieutenant John Rodgers [in:] *Ibidem*, p. 336.

⁴² Letter to General Desfourneaux from Captain Thomas Truxtun [in:] *Ibidem*, p. 377.

godności w więzieniach na Gwadelupie⁴³. Odpowiadając w liście na ten zarzut generał Desfourneaux stwierdził, że Amerykanie przebywający na Gwadelupie nie są jeńcami, ale jego gośćmi, i traktowani są w sposób najlepszy z możliwych, dlatego też ze względu na, jak się wyraził, przyjaźń amerykańsko-francuską, jeszcze raz uprzejmie prosi o zwrot „omyłkowo zajętej fregaty”. W liście tym generał dodawał także, że dowódca *L'Insurgente* za wszelką cenę chciał uniknąć walki, gdy tylko zorientował się, że ma do czynienia z amerykańskim, a nie brytyjskim okrętem. Ponadto francuski kapitan i jego załoga nie byli przygotowani do walki, nie spodziewając się „zdradzieckiego ataku ze strony sojuszniczej jednostki”⁴⁴.

Odpisując na ten list, kapitan Truxtun, porzucił wszelkie elementy dyplomatycznego formułowania myśli i w sposób bardzo emocjonalny wyraził co następuje: „Wydaje mi się, że widzę rumieńce na Twojej twarzy, kiedy przelewałś na papier Twoje kłamstwa. Czy nie jest prawdą, że Twój 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, że niesprawiedliwości skończyły się wraz z Twoim przybyciem na Gwadelupę, kiedy co dzień otrzymuję wiadomości od nieszczęsnych kapitanów, obrabowanych przez Twoich kaprów”⁴⁵.

W swojej odpowiedzi na list Desfourneauxa, kapitan Truxtun nawiązał do jednego z ulubionych argumentów gubernatora, który twierdził, że wszelkie wrogie kroki wobec Amerykanów były podejmowane nim on objął urząd⁴⁶, natomiast wraz z nastaniem jego rządów wszelkie ekscesy ustały. Trudno było zgodzić się z podobną argumentacją, jeśli weźmie się pod uwagę daty protestów składanych przez kapitanów amerykańskich jednostek handlowych zajętych przez kaprów z Gwadelupy⁴⁷. Namowy, nalegania i groźby ze strony generała Desfourneauxa nie przyniosły zamierzonego rezultatu. Kapitan Thomas Truxton nie zamierzał zwracać fregaty, która stała się zgodnym z prawem przyzem⁴⁸ jego jednostki. Podobne stanowisko zajęły również władze w Filadelfii,

⁴³ Letter to Mousieur Beauvarlet, one of the Administrators of Guadelupe from Captain Thomas Truxtun [in:] *Ibidem*, p. 375.

⁴⁴ Letter to Captain Thomas Truxtun from General Desfourneaux, Commander in Chief, Guadelupe [in:] *Ibidem*, p. 377-379.

⁴⁵ Letter to General Desfourneaux, Commander in Chief from Captain Thomas Truxtun [in:] *Ibidem*, p. 486-471.

⁴⁶ Letter to Captain Thomas Truxtun from General Desfourneaux, Commander in Chief, Guadelupe [in:] *Ibidem*, p. 377-379.

⁴⁷ Zob. m.in. Protest of William Ward, Master of Schooner Nancy, captured by French Privateer Rencountre [in:] *Ibidem*, p. 340.

⁴⁸ Po zajęciu wrogiego statku lub okrętu, nie stawał się on automatycznie własnością państwa, którego okręt go zdobył. Konieczne było przeprowadzenie odpowiedniej procedury sądowej, w trakcie której na podstawie zeznań załogi okrętu zdobywcy, oraz przede

gdzie wiadomość o zwycięstwie załogi *USS Constellation* dotarła w drugiej połowie lutego 1799 roku. By uczcić dokonanie załogi fregaty i jej dowódcy amerykański Kongres wydał specjalną rezolucję. Podkreślano w niej męstwo załogi, która bez śladu trwogi stanęła do walki z silniejszym od siebie przeciwnikiem i wyszła ze starcia zwycięsko. Można by zapytać dlaczego władze amerykańskie tak emocjonalnie podchodziły do starcia, które na tle bitew toczących się wówczas na wszystkich morzach świata wypadło niezmiernie blado. Wobec wyczynów dokonywanych na Morzu Śródziemnym przez Horatio Nelsona, czy starć w jakich brała udział ochrona konwojów brytyjskich statków handlowych, potyczka między dwoma fregatami o niemal równorzędnej sile w brytyjskich gazetach mogłaby zostać nawet nie odnotowana. Trzeba wziąć jednak pod uwagę ogół sił jakimi dysponowali w owym czasie Brytyjczycy, Francuzi i Amerykanie. U.S. Navy nie dysponowała aż do 1813 r. okrętami liniowymi, które były wówczas uznawane za podstawę silnej floty. 44-działowa fregata *USS Constitution*, była największym okrętem, jakim mogli wówczas poszczycić się Amerykanie. A jak głosiła przyjmowana wówczas doktryna walki na morzu, fregaty należało traktować jako jednostki pomocnicze, nie zaś główne siły w starciu. Wobec tego niewielkiego potencjału, zwycięstwo odniesione nawet nad pojedynczym francuskim okrętem, traktowano w kategorii przełomu.

Podobnie było w przypadku drugiego starcia, sygnalizowanego w tytule niniejszego artykułu. Po tym jak *USS Constellation* powrócił z przezem do Stanów Zjednoczonych, kiedy już zakończono celebrowanie zwycięstwa, jak zwykle bywa w podobnych sytuacjach zaczęły się problemy. Kiedy kapitan Thomas Truxtun dowiedział się, że do służby w Marynarce Wojennej ma powrócić kapitan Silas Talbot i co ważniejsze ma otrzymać rangę równą, lub nawet przewyższającą jego własną, zdecydował się zrezygnować z dalszego dowodzenia okrętem⁴⁹. Kryzys udało się zażegnać dopiero po kilku miesiącach. We wrześniu 1799 r. po raz pierwszy pojawiła się informacja, że kapitan Truxtun może powrócić na stanowisko dowódcy *USS Constellation*⁵⁰. Jak się okazało, prezydent odmówił przyjęcia rezygnacji Truxtuna i miał nadzieję, że po podre-

wszystkim na podstawie znalezionych na przyzie dokumentów, takich jak dziennik okrętowy, rejestry, paszporty itp., uznawano, że przyz został zdobyty w sposób zgodny z prawem, a załoga okrętu zdobywcy ma prawo do przyzowego: *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, Granting Medals, Swords, and Votes of Thanks, or Having Reference to Special Objects: Also, Private Acts for the Relief and Individuals, Alphabetically Arranged; And a Table of Appropriation and Expenditures, for the Naval Service, From 1791 to 1840, Both Years Inclusive*, Washington 1841, pp. 55-56.

⁴⁹ Letter to Captain Silas Talbot from Secretary of the Navy [in:] *Naval Document...*, vol. 3, p. 120; Letter to Captain Thomas Truxtun from Secretary of the Navy [in:] *Ibidem*, p. 247.

⁵⁰ Letter to Captain Samuel Barron from Secretary of the Navy (23 IX 1799), [in:] *Naval Documents...*, vol. 4, Washington 1936, p. 217.

perowaniu zdrowia⁵¹, dawny dowódca powróci na *Constellation* i będzie nim dowodził, do czasu objęcia komendy nad *USS President*⁵². Pod koniec października 1799 roku, znów czując pod stopami pokład ukochanego okrętu, kapitan Thomas Truxtun oczekiwał na rozkazy z Departamentu Marynarki Wojennej. 11 listopada otrzymał instrukcje, zgodnie z którymi miał przygotować *Constellation* do wyjścia w morze tak szybko jak będzie to możliwe, następnie zaś popłynąć w okolice Gwadelupy i ponownie objąć dowodzenie nad tamtejszą eskadrą⁵³.

Ze względu na złe warunki pogodowe, oraz wynikające z nich po części trudności z zaopatrzeniem, *USS Constellation* wypłynął dopiero 24 grudnia. Pod jego konwojem znalazło się kilkanaście statków kupieckich, których obecność znacznie spowalniała tempo rejsu. 4 stycznia amerykańska flotylla dostała się w obszar działania sztormu. W jego wyniku *Constellation* doznał uszkodzeń, okazały się one jednak na tyle niegroźne, że można było je naprawić bez konieczności zawijania do portu⁵⁴. Był to jednak dopiero początek serii problemów. Warunki pogodowe były zaskakująco złe jak na ówczesną porę roku. Nieomal codziennie załoga *Constellation* musiała zmagać się ze sztormami, huraganowym wiatrem i burzami o znacznej sile. Na szczęście jednak nie spowodowały one znacznych uszkodzeń okrętu, który około 27 stycznia dotarł bezpiecznie do St. Kitts, konwojując po drodze wszystkie statki handlowe, nad którymi sprawował pieczę.

Na kapitana czekało wiele spraw, którymi postanowił się zająć od razu po dotarciu na miejsce. Przede wszystkim zorganizował konwój statków handlowych i wysłał go pod pieczę załogi *USS Pickering* do Stanów Zjednoczonych⁵⁵. Niepokój kapitana wzbudziły natomiast doniesienia codziennie napływające z Curacoa, mówiące o szczególnej aktywności francuskich kaprów w tamtym rejonie. Największe zagrożenie stanowiły okręty kaperskie mające swoje bazy wypadowe w okolicy Guayra i Cumana, które praktycznie uniemożliwiały wpływanie i wypływanie amerykańskich statków z holenderskiej kolonii. Zwieńczeniem wszystkich tych doniesień był list od konsula amerykańskiego w Curacoa – Benjamina Hammel Philipisa, który pisał: „Ci wagabundzi wymknęli się spod kontroli tak dalece, że ani moje, ani kapitana Bakera wysiłki nie przy-

⁵¹ Oficjalnie kapitan Thomas Truxtun zrezygnował ze względów zdrowotnych por.: Letter to Captain Thomas Truxtun from Secretary of the Navy [in:] *Naval Documents...*, vol. 3, p. 340.

⁵² Kapitan Thomas Truxtun objął dowodzenie nad *USS President*, w połowie 1800 r., po powrocie z rejsu, w trakcie które miało miejsce starcie z *La Vengeance*; zob. szerzej: M. E. Seawall, *Twelve Naval Captains: Being a Record of Certain Americans who Made Themselves Immortal*, Boston 1897 (reprint), pp. 42-51.

⁵³ Letter to Captain Thomas Truxtun from Secretary of the Navy [in:] *Naval Document...*, vol. 4, p. 377.

⁵⁴ Captain Thomas Truxtun's journal, U.S. Frigate *Constellation* (4 I 1800) [in:] *Naval Documents...*, vol. 5, Washington 1937, p. 43.

⁵⁵ Captain Thomas Truxtun's journal, U.S. Frigate *Constellation* (6 I 1800) [in:] *Ibidem*, p. 48.

noszą żadnego rezultatu. Ten rząd nigdy nie zdecyduje się uznać ich za morderców, więc nigdy nie zostaną osądzeni. Mogę tylko zapewnić, że nasze okręty zawsze mogą liczyć na moje wsparcie, a nasi oficerowie otrzymają tyle uwagi, ile mają zalet⁵⁶. W dalszej części listu konsul prosił, by Truxton jak najszybciej przysłał dodatkowe siły, dzięki którym będzie możliwe zażegnanie niebezpieczeństwa i przywrócenie normalnej żeglugi między Stanami Zjednoczonymi a Curacoa.

31 stycznia 1800 r. *USS Constellation* wyszedł w morze. Kapitan przed podjęciem działań zamierzał przeprowadzić akcję wywiadowczą i wyrobić sobie osąd na temat sytuacji na podstawie własnych doświadczeń. Szczególnie intrygująca była dla niego informacja o pojawieniu się w rejonie Gwadelupy francuskiego okrętu liniowego *La Vengeance*. Tego, jak szybko uda mu się potwierdzić tę informację, kapitan nie mógł się nawet spodziewać. 1 lutego 1800 r. będąc 5 lig na wschód od Gwadelupy, załoga *USS Constellation* ujrzała żagiel na horyzoncie. Znajdował się on na namiarze S.E. i szedł kursem południowo – zachodnim. W tym samym czasie załoga dostrzeżonego okrętu musiała zauważyć *Constellation*, gdyż zmienili kurs i szli wprost na amerykański okręt⁵⁷. Dostrzegłszy, że na maszcie ściganego okrętu powiewa Union Jack, kapitan Truxton postanowił zastosować fortel i rozkazał również wciągnąć na maszt brytyjską banderę. W swoim długim doświadczeniu na morzu nauczył się nie ufać banderze, podejrzewał więc, że okręt, który miał przed sobą mógł być jednostką francuską. W miarę zbliżania się do niego, załoga *Constellation* mogła obserwować coraz więcej symptomów o tym świadczących. Okręt był bowiem konstrukcji typowo francuskiej. Kapitan Truxton czekał jednak dalej, wiedząc, że ścigany może być brytyjskim przyzem. Nadano brytyjski sygnał rozpoznawczy, na który jedyną odpowiedzią była zmiana kursu przez kryjący się pod Union Jack okręt. Jak zeznał później kapitan *La Vengeance*, zobaczywszy *Constellation*, mimo swej teoretycznej przewagi starał się za wszelką cenę uniknąć starcia. Na taką decyzję wpłynęły dwie przyczyny. Po pierwsze załoga, którą miał na pokładzie składała się z pozbawionych doświadczenia przypadkowych ludzi, których zwerbował zaledwie kilka dni wcześniej. Po drugie zaś wypływając z Gwadelupy otrzymał wyraźne rozkazy, by kierować się wprost do brzegów Francji i dostarczyć gotówkę, którą przewoził bezpośrednio dla władz w Paryżu⁵⁸.

Kapitan Truxton nie poddawał się jednak łatwo. Nakazał postawić więcej żagli i nie tracić z oczu ściganego okrętu. Około 13.30 wzmógł się wiatr i odległość dzieląca oba okręty znacząco się zwiększyła. Mimo to jednak, na przekór

⁵⁶ Letter to Captain Thomas Truxton from Benjamin Hammell Philips, U.S. Consul at Curacoa [in:] *Ibidem*, p. 148.

⁵⁷ Captain Thomas Truxton's journal, U.S. Frigate *Constellation* (1 II 1800) [in:] *Ibidem*, p. 160.

⁵⁸ Account of Captain F. M. Pitot, commanding the French Frigate *La Vengeance* during her engagement with U. S. Frigate *Constellation* (Translation) [in:] *Naval Documents...*, vol. 5, p. 166.

sztormowi, kapitan Truxtun kontynuował pogon. Około godziny 20:00 *USS Constellation* podszedł do ściganego na odległość krzyku. Zgodnie z jedną z relacji odległość między oboma jednostkami miała być tak mała, że marynarze na *Constellation* usłyszeli jak francuski kapitan mówił: „To tylko jankeska fregata, weźmiemy ją abordażem”⁵⁹. Jeżeli podobne słowa rzeczywiście padły z ust Francuza oznaczałoby to, że drastycznie zmienił swój pierwotny zamiar nie wchodzenia w starcie i z lekceważeniem odniósł się do potencjału militarnego reprezentowanego przez przeciwnika. W tej sprawie można jedynie snuć dywagacje, gdyż żadna inna relacja nie potwierdza zaistnienia opisanego powyżej zdarzenia. Wręcz przeciwnie, jak zeznał później kapitan *La Vengeance*, nawet w tej sytuacji, zdecydowany był unikać walki i po raz ostatni spróbować ucieczki⁶⁰. Z drugiej jednak strony, zeznanie kapitana traci na wiarygodności w momencie, gdy weźmie się pod uwagę, że zeznawał przed komisją, która w przypadku stwierdzenia jego błędu mogłaby skazać go na śmierć. Nic więc dziwnego, że mówił wszystko, by tylko odsunąć od siebie podejrzenie.

Około 20:30 zaczęło się ściemniać. Kapitan Truxtun nakazał rozpalic latarnie bitewne i przygotować tubę, by wezwać ścigany okręt do poddania się. Nim jednak kapitan mógł zrealizować swój zamiar, załoga *La Vengeance* otworzyła ogień z dział na rufie. Dowódca *Constellation*, przywołał do siebie oficera łącznikowego i rozkazał mu przenieść na wszystkie stanowiska rozkaz otwarcia ognia⁶¹. Chwilę później pierwsza salwa z *Constellation* rozdarła powietrze i pomknęła w kierunku *La Vengeance*. Rozpoczęła się regularna bitwa. Kanonierzy na obu okrętach nie ustawali w wysiłkach. Oba pokłady spowijały gęste kłęby dymu. Kapitan Truxtun rozkazał oddawać co trzecią salwę z użyciem kartaczy, by uczynić jak największe spustoszenie w ożaglowaniu wroga i uniemożliwić mu podjęcie ucieczki. Ten rodzaj kul był również szczególnie śmiertelny dla wrogiej złogi, gdyż rozpryskujący się kartacz ranił nie tylko tych, którzy stali najbliżej wybuchu, ale wiele osób w promieniu kilku metrów.

Około 22.10 ogień z *La Vengeance* zaczął tracić na intensywności. Francuski kapitan licząc, że jego załozde udało się na tyle poważnie uszkodzić *Constellation*, że nie będzie zdolny do podjęcia pogoni, próbował wyjść ze starcia. Kapitan Truxtun odczytał jednak zamiary Francuza i rozkazał załozde zmienić hals i zablokować wrogiemu okrętowi drogę odwrotu. Chwilę później starcie rozgorzało z nową siłą. Po całodziennnej pogoni obie załozgi musiały być bardzo zmęczone, nikt jednak tego nie okazywał. Około godziny 22:45, kapitan Pitot, zdając sobie sprawę, że liczebność jego załozgi przewyższa tę, którą dysponują Amerykanie, wydał rozkaz abordażu. Jego plany pokrzyżował jednak oddział Marines pod dowództwem porucznika Bartholomew Clincha, który rozstawił swoich ludzi na wantach, topie i w kilku miejscach pokładu głównego i rozka-

⁵⁹ Letter from Gentleman on board U.S. Frigate *Constellation*, concerning her engagement with French Ship *La Vengeance* [in:] *Ibidem*, p. 164.

⁶⁰ Account of Captain F. M. Pitot, commanding the French Frigate *La Vengeance* during her engagement with U. S. Frigate *Constellation* (Transaltion) [in:] *Ibidem*, p. 167.

⁶¹ Letter to Secretary of the Navy from Captain Thomas Truxtun [in:] *Ibidem*, p. 159.

zał im ostrzeliwać formujące się na wrogim okręcie grupki abordażowe⁶². Doświadczonym Marines⁶³ udało się powstrzymać pierwszą próbę abordażu, francuski kapitan nie zamierzał się jednak poddawać. Jak zapisał w swoim dzienniku: „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”⁶⁴.

Po odparciu kolejnej próby abordażu, kapitan Truxtun rozkazał swoim ludziom zwiększyć nieco odległość między okrętami i wystrzelić w przeciwnika pełną salwę burtową. Zgrana i doświadczona załoga *Constellation* wykonała rozkaz błyskawicznie. Kapitan Pitot nie pozostał jednak dłużny i również rozkazał oddanie pełnej salwy burtowej, w wyniku której, zgodnie z relacją Francuza, rufa amerykańskiego okrętu miała stanąć w ogniu⁶⁵. Jeżeli pożar rzeczywiście miał miejsce, został bardzo szybko ugaszony, jednak przez tę krótką chwilę szala zwycięstwa przechyliła się na stronę francuskiego okrętu. Wystarczyło to Francuzom, by podjąć kolejną próbę abordażu. Pitot miał nadzieję, że zajęta gaszeniem pożaru załoga *Constellation* pozwoli się zaskoczyć. Tak się jednak nie stało. Amerykański okręt, po raz kolejny został uratowany przez oddział Marines, który ogniem z muszkietów i pistoletów stworzył zapórę uniemożliwiającą Francuzom wejście na *Constellation*⁶⁶.

Krótko po północy, według jednych relacji⁶⁷, a około 1:15 według innych⁶⁸, wykorzystując fakt, że ogień z amerykańskiej fregaty nieco osłabł, Francuzi po raz drugi spróbowali wycofać się ze starcia. Wykorzystali fakt, że załoga *Constellation* była zajęta gaszeniem masztu przedniego⁶⁹, który stanął w

⁶² Letter to Secretary of the Navy from Captain Thomas Truxtun [in:] *Ibidem*, p. 159.

⁶³ Oddział Marines na pokładzie USS *Constellation*, dzięki szybkiemu uregulowaniu relacji i systemu zależności między oficerami Korpusu Marines a oficerami U.S. Navy, zyskał sobie miano wzorcowego. Żołnierze piechoty morskiej z tego oddziału odznaczyli się wysoką karnością, a także umiejętnościami bojowymi. Charakter incydentalny miały również przypadki naruszenia przez nich dyscypliny, czy konieczności ich ukarania za jakieś przewinienia; Letter to Lieutenant Bartholomew Clinch from Captain Thomas Truxtun [in:] *Naval Documents...*, vol. 2, p. 34.

⁶⁴ Account of Captain F. M. Pitot, commanding the French Frigate *La Vengeance* during her engagement with U. S. Frigate *Constellation* (Translation) [in:] *Naval Documents...*, vol. 5, p. 168.

⁶⁵ Account of Captain F. M. Pitot, commanding the French Frigate *La Vengeance* during her engagement with U. S. Frigate *Constellation* (Translation) [in:] *Ibidem*, p. 169.

⁶⁶ Letter from Gentleman on board U.S. Frigate *Constellation*, concerning her engagement with French Ship *La Vengeance* [in:] *Ibidem*, p. 164.

⁶⁷ Letter to Secretary of the Navy from Captain Thomas Truxtun [in:] *Ibidem*, p. 159.

⁶⁸ Account of Captain F. M. Pitot, commanding the French Frigate *La Vengeance* during her engagement with U. S. Frigate *Constellation* (Translation) [in:] *Ibidem*, p. 169.

⁶⁹ Captain Thomas Truxtun's journal, U.S. Frigate *Constellation* (1 II 1800) [in:] *Ibidem*, p. 161.

plomieniach i część ludzi została przerzucona od obsługi dział do tej właśnie czynności. Jak wiele lat później przyznał ówczesny pierwszy oficer z *La Vengeance*, na chwilę przed tym, gdy dostrzeżono kłopoty z masztem na *Constellation*, kapitan wydał rozkaz opuszczenia bandery. Cofnął go jednak widząc, że amerykański okręt ma uszkodzony maszt, przez co będzie miał duże trudności z podjęciem pogoni.

Kiedy *La Vengeance* zaczął się oddalać, maszt przedni na *Constellation* padał na pokład. Kapitan Thomas Truxtun nie zamierzał poddać się w sytuacji, gdy czuł, że przyz był na wyciągnięcie ręki. Rozkazał swej załodze usunąć wrak masztu, postawić wszystkie żagle i ruszyć w pogoń za francuskim okrętem. Niestety, kilka chwil później okazało się, że w ślady masztu przedniego w każdej chwili może pójść grotmaszt. W czasie starcia odstrzelono jego kaptur wantowy i niemal cały podtrzymujący go takielunek, co oznaczało, że w każdej chwili mógł paść na pokład. Do jego ratowania został oddelegowany midshipman James Jarvis, który wraz z grupą powierzonych mu ludzi robił wszystko co w jego mocy, by maszt ocalić. Jego wysiłki nie przyniosły jednak zamierzonego rezultatu. Kilka minut później grotmaszt osunął się na pokład ciągnąc za sobą pracujących na nim ludzi. Szczęściem w nieszczęściu był fakt, że zakładając możliwość niepowodzenia jego wysiłków, Jarvis rozkazał większości swoich ludzi opuścić posterunek, sam jednak pozostał na nim do końca. Była to ostatnia przysługa, jaką 13-letni midshipman oddał swemu okrętowi. Zaplątany w takielunek nie miał szans na ocalenie, gdy maszt runął na pokład⁷⁰.

Pozbawiony masztów *USS Constellation* nie miał szansy na podjęcie pogoni za *La Vengeance*. Kapitan Truxtun zdecydował się skupić wszelkie siły na podjęciu próby dotarcia na Jamajkę, gdzie miał nadzieję na możliwość przeprowadzenia napraw. Szczęśliwie dla załogi w trakcie starcia uszkodzeniu nie uległ kadłub, co dawało nadzieję na szybkie naprawienie okrętu. W drodze na brytyjską wyspę kapitan mógł podsumować poniesione w starciu straty w ludziach. Zginęło 14 osób, w tym wspomniany midshipman James C. Jarvis. Rannych zaś zostało 25, w tym porucznik Andrew Shirley – drugi oficer, midshipmani Warren i Wederstrand oraz James Rodgers – sierżant Marines. Chociaż krótko po starciu, większość ran wydawała się mieć charakter jedynie powierzchowny, to zaledwie kilka godzin później chirurg okrętowy zapisał w liście do swojego przyjaciela: „Jesteśmy teraz 48 godzin od Jamajki. Modłę się, byśmy dotarli tam bezpiecznie, gdyż mamy (...) 25 rannych, wszyscy ciężko, dlatego też konieczny jest pośpiech”⁷¹.

Nie wiadomo czy dzięki działaniu przywoływanej przez Isaaca Henry’ego siły najwyżej czy też dzięki zwykłemu szczęściu, ale około 6 lutego *Constellation* dotarł na Jamajkę. Tam jego załoga spotkała się z życzliwym przyjęciem ze strony brytyjskiej administracji oraz dowódców okrętów, którzy zaoferowali

⁷⁰ Letter to Secretary of the Navy from Captain Thomas Truxtun [in:] *Naval Documents...*, vol. 5, p. 159.

⁷¹ Letter to Hugh Henry, Philadelphia from Surgeon Isaac Henry [in:] *Ibidem*, p. 162.

kapitanowi udzielenie mu wszelkiej pomocy⁷². To właśnie w Kingston, Truxtun otrzymał szczegółowe wiadomości o swoim niedawnym przeciwniku. Okazało się, że był to francuski 54-działowy okręt liniowy V klasy – *La Vengeance*, dowodzony przez kapitana Pitota. Uszkodzenia, których jednostka doznała w starciu z *Constellation* okazały się na tyle poważne, że dowódca musiał zdecydować się na udanie do holenderskiego Curacoa i tam podjąć próbę przeprowadzenia napraw. Truxtun dowiedział się również, że krótko po rozdzielaniu z *Constellation*, *La Vengeance* także stracił wszystkie maszty, a liczba zabitych i rannych na jego pokładzie była zatrważająca. Chociaż w tym aspekcie różne relacje były bardzo rozbieżne. Kapitan Pitot w liście do swoich zwierzchników wspominał o liczbie 14 zabitych i 40 rannych⁷³. Zgodnie jednak z relacją kupca z Curacoa, który widział przybycie francuskiego okrętu do kolonii, na pokładzie miało być 160 zabitych i 38 rannych⁷⁴. Jeszcze inną liczbę podawał Amerykanin przebywający na pokładzie *La Vengeance* w czasie starcia⁷⁵ – James Howe – który wspominał o 100 zabitych i 60 rannych⁷⁶. Można by zapytać, skąd tak duże rozbieżności. Moim zdaniem przyczyn je wyjaśniających mogło być bardzo wiele. Po pierwsze Pitot mógł celowo zataić rzeczywisty rozmiar swoich strat. Biorąc także pod uwagę, że załoga *La Vengeance* została uzupełniona w pośpiechu na Gwadelupie, a na jego pokładzie przebywało także kilkudziesięciu żołnierzy artylerii, którzy podróżowali na nim w charakterze pasażerów, Pitot mógł w swoich wyliczeniach wziąć pod uwagę jedynie osoby, które wchodziły w skład bazowej liczby załogi, z którą opuścił Francję kilka miesięcy wcześniej. Możliwe też i w zasadzie najbardziej prawdopodobne, biorąc pod uwagę fatalne warunki sanitarne panujące na okręcie, że w samym

⁷² Captain Thomas Truxtun's journal, U.S. Frigate *Constellation* (9 II 1800) [in:] *Ibidem*, p. 212.

⁷³ Account of Captain F. M. Pitot, commanding the French Frigate *La Vengeance* during her engagement with U. S. Frigate *Constellation* (Translation) [in:] *Naval Documents...*, vol. 5, p. 169.

⁷⁴ Letter from a Gentleman who was in Curacao when the French National Frigate *La Vengeance* arrived, after her engagement with U.S. Frigate *Constellation* [in:] *Naval Documents...*, vol. 5, p. 198.

⁷⁵ James Howe, obywatel amerykański, wraz z kilkunastoma towarzyszami przebywał na *La Vengeance* w czasie jego starcia z USS *Constellation*. Wspomniani byli jeńcami przetrzymywanymi na Gwadelupie. W chwili, gdy *La Vengeance* opuszczał francuską kolonię, z powodu braków w załodze, Amerykanie zostali zmuszeni do służby na francuskim okręcie. Jednak kiedy doszło do starcia z amerykańskim okrętem, otrzymali pozwolenie na opuszczenie stanowisk i do końca starcia pozostali w ładowni. Taką przynajmniej wersję wydarzeń przekazali sami zainteresowani, a została ona potwierdzona certyfikatami wystawionymi przez dowódcę francuskiej jednostki; 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 [in:] *Naval Documents...*, vol. 5, p. 169.

⁷⁶ 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 [in:] *Naval Documents...*, vol. 5, p. 169.

starciu zginęło jedynie wspomniane przez Pitota kilkanaście osób, jednak wielu rannych zmarło z braku odpowiedniej pomocy lub w wyniku zakażenia, w czasie rejsu do Curacao.

Podczas pobytu na Jamajce Truxtun mógł się także dowiedzieć, że okręt z którym jego załoga stoczyła bitwę, dysponował 32 działami 18-funtowymi, czternastoma francuskimi 12-funtówkami, ośmioma karonadami 32-funtowymi (odpowiadającymi kalibrem angielskim 42. funtówkom). Załoga zaś wrogiego okrętu złożona była z 560 osób, czyli była o 240 osób liczniejsza niż załoga *Constellation* w chwili starcia⁷⁷. Nic więc dziwnego, że uzyskawszy te informacje kapitan poczuł dumę ze swojego okrętu i jego złogi i uznał się za zwycięzcę starcia. Biorąc pod uwagę dysproporcję sił fakt, że załoga Truxtuna była bliska zajęcia francuskiego okrętu może świadczyć o ich pełnym prawie do postrzegania jako strona wygrana. Zapewne poczucie to było umacniane w załodze *Constellation* przez opinię publiczną w Stanach Zjednoczonych. Gdy bowiem do Filadelfii dotarła informacja o starciu, gazety bez względu na nastawienie polityczne zareagowały euforycznie. „Claypool’s American Daily Advertiser” opublikował list jednego z oficerów walczących na *Constellation*, który moim zdaniem najlepiej oddaje panujące wówczas nastroje: „Każdy żagiel był napięty i wiódł dzielnych chłopców na spotkanie przeznaczenia (...) Mieliśmy nadzieję, że synowie Columbii byli godni i obronili honor swego sztandaru (...) Była chwila wyczekiwania, kiedy nasi dzielni oficerowie pewni glorii i chwały zwycięstwa, szczęśliwi, że wykonują rozkazy ukochanego kapitana, który niczym Mars wśród rozdartego płótna żagli parł by zebrać owoce swego trudu”⁷⁸. Kapitana Truxtuna okrzyknięto bohaterem narodowym. Kongres, w specjalnej rezolucji, wyraził wdzięczność jemu i jego załodze za dzielną postawę wobec przeważającej siły wroga. W osobnym ustępie rezolucji uczczony został również Midshipman James C. Jarvis, o którym pisano, że mimo swego młodego wieku wytrwał na posterunku i wołał oddać życie, niż opuścić go bez rozkazu⁷⁹.

Również załoga uczciła swojego kapitana w specjalnym adresie, w którym zapisano: „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, musieliśmy być niegodni miana mężczyzny by nie podążyć za Jego przykładem. Wspólnie bolejemy nad utratą wiernych towarzyszy, którzy przyczynili się do

⁷⁷ Strength of the U.S. Frigate *Constellation*, and French Frigate *La Vengeance* [in:] *Naval Documents...*, vol. 5, p. 163.

⁷⁸ Extract from Letter of an officer on board U.S. *Constellation* during the engagement with *La Vengeance*, “Claypool’s American Daily Advertiser” (Philad.), 25 III 1800, p. 1.

⁷⁹ A Resolution honoring Captain Thomas Truxtun, U.S. Navy, and Midshipman James Jarvis, U.S. Navy, of the U.S. Frigate *Constellation* [in:] *Naval Documents...*, vol. 5, p. 173.

tego zwycięstwa. Okoliczność utraty przyzu, choć niezawiniona, spada jedynie na tych, co przeżyli. Chwała i honor ze starcia opromienia wszystkich”⁸⁰.

W zacytowanym fragmencie został zasygnalizowany bardzo ważny aspekt starcia z *La Vengeance*, który kładł się cieniem na całości triumfu. Był to fakt, że francuski okręt nie został zajęty i sprowadzony do amerykańskiego portu. Kwestia ta zaczęła się pojawiać w dyskusji, gdy tylko przycichły pierwsze euforyczne wrażenie. Co ważne jednak, dociekania nie miały charakteru uporczywego poszukiwania winnych. Starano się raczej zbadać prawdopodobieństwo i możliwość zajęcia okrętu w późniejszym okresie. Stąd też gromadzono dane wywiadowcze, reagowano na każdą informację o możliwym wypłynięciu *La Vengeance* z Curacoa. Zaprzestano tych dywagacji dopiero w sierpniu 1800 r. Wtedy bowiem w przesmyku Mona, francuski okręt został zajęty przez brytyjską fregatę *HMS Seine*, dowodzoną przez kapitana Davida Milne⁸¹. *La Vengeance* był wówczas jednak cieniem swej dawnej potęgi. W Curacoa wyremontowano go jedynie na tyle, by mógł w miarę bezpiecznie dotrzeć do brzegów Francji, gdzie miał zostać przeprowadzony remont generalny. Po zajęciu *La Vengeance* wcielono w poczet okrętów Royal Navy jako *HMS Vengeance*, gdzie pełnił służbę aż do lat 50. XIX wieku⁸².

Oba starcia *USS Constellation*, tak to z *L'Insurgente*, jak i to z *La Vengeance*, stanowiły pierwszy poważny sprawdzian, któremu poddano nowopowstałą U.S. Navy. W mojej ocenie, w obu przypadkach wykazane zostało, że amerykański okręt, dobrze dowodzony i wyposażony, był w stanie stawić czoła przeciwnikowi dorównującemu, czy nawet przewyższającemu go siłą. Był to pierwszy pokaz siły Stanów Zjednoczonych i nieśmiała zapowiedź tego, czym później miały się stać.

Brytyjczycy odnieśli się do tych starć z pewnym lekceważeniem. Kiedy kilkanaście lat później wybuchła wojna amerykańsko-brytyjska (1812-1814), nikt nie spodziewał się, że Amerykanie będą w stanie podjąć walkę na morzu z pierwszą potęgą świata. Admiralicja była przekonana, że brytyjska fregata w każdych okolicznościach będzie w stanie pokonać amerykańską. Zwycięstwo nad Francuzami – cóż to za sztuka – powtarzano, przywołując najświetniejsze zwycięstwa Royal Navy, na czele z wiktorią trafalgarską, okupioną śmiercią Horatio Nelsona. Pewne otrzeźwienie przyniosło zwycięstwo *USS Constitution* nad *HMS Guerriere*⁸³, i kolejne, które przyszły po nim. Nie zabrakło też jednak

⁸⁰ To Captain Thomas Truxtun *USS Constellation*, from crew of *USS Constellation* [in:] *Ibidem*, p. 173.

⁸¹ Szerzej o zajęciu *La Vengeance* przez *HMS Siene*, zobacz w: R. Woodman, *The Sea Warriors: Fighting Captains and Frigate Warfare in the Age of Nelson*, London 2014, pp. 113, 149, 243.

⁸² O dalszych losach *HMS Vengance* czytaj szerzej w: *Ibidem*, pp. 59, 96, 130, 149.

⁸³ Do starcia *USS Constitution* z *HMS Guerriere* doszło 19 VIII 1812 r., które po kilkugodzinnej walce zakończyło się zwycięstwem amerykańskiej fregaty. Brytyjczycy ponieśli znaczące straty i zmuszeni byli poddać okręt. Kiedy informacja dotarła do Wielkiej Brytanii, odnoszono się do niej z niedowierzaniem. Nie dlatego, że utrata jednej fregaty była

kłęsk, by przywołać chociażby utratę przez Amerykanów „przeklętego okrętu”, jak nazywano *USS Chesapeake*.

Wszystkie jednak zwycięstwa i klęski stanowiły kolejne kroki Amerykanów na drodze do mocarstwowości. Warto pokreślić, że Amerykanie bardzo długo zmagali się z trudnościami. W końcu ich Marynarkę Wojenną budowano od podstaw i to w czasie, gdy główni gracze światowej rozgrywki politycznej ten długi i kosztowny proces mieli już dawno za sobą. Myślę jednak, że jeżeli porównamy okres, w którym Hiszpania stworzyła swą niezwyciężoną Armadę, Anglia (później Wielka Brytania) budowała prestiż Royal Navy, to porównanie takie wypadnie bardzo korzystnie dla Amerykanów. Warto także dodać, że flota amerykańska w początkowym, sformułowanym w latach 90. XVIII wieku założeniu, miała być jedynie narzędziem obrony obywateli i ich interesów ekonomicznych.

Nie można nie wspomnieć również o klęskach U.S. Navy. Częściowo miały one charakter militarny, jednak znacznie większym zagrożeniem dla Marynarki Wojennej były pojawiające się w Kongresie plany oszczędnościowe, niekompetentni dowódcy czy niewykwalifikowany personel. Szczególnie w pierwszym okresie jej istnienia te dwa ostatnie problemy były palące. Brak dostatecznej ilości oficerów miał jednak także swoje dobre strony. Młodzi, ambitni i zdolni ludzie mogli bardzo szybko awansować z midshipmana na kapitana. Często już po jednym rejsie awansowano oficerów, którzy szczególnie się zasłużyli. Otrzymanie stopnia kapitana przed ukończeniem 20. roku życia nie było również niczym nadzwyczajnym. Wszystkie te czynniki, zwycięstwa i klęski wpłynęły, moim zdaniem, na taki kształt U.S. Navy, w jakim znamy ją współcześnie.

Bibliografia:

- *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, Granting 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.*
- Combs J. A., *The Jay Treaty. Political Battleground of the Founding Fathers*, Berkley - Los Angeles - London 1970.

ciosem szczególnie dotkliwym dla Royal Navy, lecz dlatego, że zajęcia dokonali lekceważeni Amerykanie; zob. szerzej: T. G. Martin, *A Most Fortunate Ship. A Narrative History of „Old Ironsides”*, Chester 1980, pp. 105-123.

- DeConde A., *The Quasi – War. The Politics and Diplomacy of the Undeclared War with France 1797 – 1801*, New York 1966
- Ferguson E. S., *Truxtun of the Constellation: The Life of Commodore Thomas Truxtun, U.S. Navy, 1775-1822*, Baltimore 1956.
- Jones M. A., *Historia USA*, tł. P. Skurowski, P. Ostaszewski, Gdańsk 2002.
- *Mala Encyklopedia Wojskowa*, red. J. Urbanowicz, t. 3, Warszawa 1971.
- Martin T. G., *A Most Fortunate Ship. A Narrative History of „Old Ironsides”*, Chester 1980.
- Myer A. J., *A Manual Signals: For the Use Of Signal Officers in the Field, and for Military and Naval Students, Military Students etc.*, New York 1866 (reprint).
- *Naval Documents Related to The Quasi – War Beteen The United States and France*, ed. Knox D.W., vol. 1-6, Washington 1935-37.
- Palmer M. A., *Benjamin Stoddert’s War. Naval Operations During the Quasi – War with France*, South Carolina University Press 1987.
- Pastusiak L., *Prezydenci*, t. I, Warszawa 1987.
- Seawall M. E., *Twelve Naval Captains: Being a Record of Certain Americans who Made Themselves Immortal*, Boston 1897 (reprint).
- Serna P., De Francesco A., *Republics at War, 1776 – 1840. Revolutions, Conflicts and Geopolitics in Europe and the Atlantic World*, London – New York 2013.
- Stinchcombe W., *The XYZ Affair*, Westport – London 1980.
- *The Law and Practice of United States Naval Courts – Martial* [ed.] Harwood A. A., New York 1867 (reprint).
- Tindall G. B., Shi D. E., *Historia Stanów Zjednoczonych*, Poznań 2002.
- Whipple A. B. C., *The Shores of Tripoli. The Birth of the U.S. Navy and Marines*, New York 1991.
- Woodman R., *The Sea Warriors: Fighting Captians and Frigate Warfare in the Age of Nelson*, London 2014.

- <http://www.royal.gov.uk/> (hasło: union jack)
- <http://www.knf.pw.edu.pl> (hasło: stęga masztu głównego)
- <http://www.merriam-webster.com/dictionary> (hasło: midshipman)