

Lord Exmouth tengernagy észak-afrikai küldetése 1816 tavaszán

Illés András
Szegedi Tudományegyetem

Az Algír elleni büntetőexpedíció több szempontból is figyelmet érdemlő eseménye a Mediterráneum újkori történetének. Az épp csak véget ért francia forradalmi és napóleoni háborúkat követően ez volt a brit Királyi Haditengerészet első nagyobb hadművelete. Egyben Algírnak, mint a Közép- és Nyugat-Mediterráneum élénk tengeri kereskedelme legfőbb vámszedőjének megbüntetése volt a 19. század során oly sokszor megnyilvánuló békebeli brit ágyúnaszád-diplomácia első példája. Mindezek mellett a térségbeli berber kalózkodás felszámolásának ez az akció jelentette első lépcsőjét, mely folyamat az 1830. évi francia hódítással zárult. Végezetül pedig a kalózkodás nyomán fellépő, elsősorban európai keresztyényeket érintő rabszolga-kereskedelem felszámolásának és a kalózkodó városoknak történő váltságdíjfizetés megszüntetésének talán legeredményesebb – jóllehet nem első – példája. Meg kell jegyezzük, hogy témánk magyar nyelven, illetve magyar szerző tollából igen csekély mennyiségű szakirodalommal rendelkezik.¹

Az alábbiakban nem az Algír elleni brit katonai csapást, hanem annak előzményét, Lord Exmouth tengernagy 1816. tavaszi észak-afrikai küldetését vizsgáljuk meg részletesen.² Előbb a berber kalózkodás általános jellemzőit tekintjük át röviden, majd részleteiben felidézzük Exmouth észak-afrikai látogatását. Ezt követően vizsgáljuk a tengernagy küldetésének hazai visszhangját, illetve röviden értékeljük szerepét a következőkben tükrében.

A berber kalózkodás

Az észak-afrikai muzulmán, névlegesen az Oszmán Birodalom fennhatósága alá tartozó városok kalózkodása nem egyedi és nem csak rájuk jellemző tevékenység az újkori

¹ Az Algír elleni büntetőexpedícióra vonatkozóan az alábbi, magyar szerzőktől származó munkákat kell feltétlenül megemlítenünk, melyek röviden érintik e témát: Lassú István: *Algírnek Statistikai, Geographiai és Históriai leírása*. Pest, 1830.; J. Nagy László: *Image du Maghreb. Revue d'Histoire Maghrébine*, 1983. 31–33. sz., 321–324.; Uő.: *Un livre hongrois publié au moment de la prise d'Alger. Uo.*, 1986. 41–42. sz., 167–169.

² A brit–holland büntetőexpedícióra vonatkozóan e munka írásakor – jelen sorok írójának tollából és a Hadtörténelmi Közlemények gongozásában – megjelenés alatt van egy forrásközlés, mely elsősorban az esemény hadtörténeti vetületét vizsgálja.

Mediterráneumban. Amint azt Fernand Braudel is megállapítja monumentális munkájában,³ a földközi-tengeri kalózkodás évszázadok folyamán kialakult, hagyományokkal bíró, általános jelenség volt. Braudel különbséget tesz a hagyományos kalózkodás, portyázás (*course*) és a kereskedelmi útvonalak Atlantikumba való áthelyeződésével megjelenő tengeri rablás, banditizmus (*piraterie*) között. A kalózkodás, mint általános és hétköznapi jelenség, hamar a kereskedelem részévé vált, afféle „kikényszerített kereskedelem”-ként, ahogyan Braudel nevezi, melyet a Mediterráneum keresztény és muzulmán lakói egyaránt űztek.⁴

A Maghreb berber városainak felemelkedése több tényező együtthatásának köszönhető. Földrajzi pozíciójuk kétszeresen is előnyös volt: egyrészt e városok az új, felemelkedő atlantikumbeli és földközi-tengeri kereskedelem útvonalai között található; másrészt az Oszmán Birodalmon belül az isztambuli Portától való nagy távolság, ezáltal a lassabb kommunikáció szintén elősegítette a kalózkodás mint gazdasági szükséglet kialakulását.⁵ Éppen ezért a felemelkedő „kalózvárosok”-ban – pl. Tuniszban vagy Algírban – a társadalom helyi szinten szerveződik a mindenkori helytartó, illetve a kinevezésében kulcsszerepet játszó janicsár helyőrség (*odzsak*) vezetése alatt.⁶ A térség városainak felemelkedése a 16. század közepétől veszi kezdetét, akkor, amikor a század mediterrán nagyhatalmai lassan elfordítják tekintetüket a Földközi-tengerről: Spanyolország az Újvilág és a feltörekvő Anglia miatt mindinkább az Atlantikum felé tekint, az Oszmán Birodalom tengeri hatalma pedig hosszú hanyatlásnak indul, s Lepantó után már csak saját partjai mentén uralkodik. A Nyugat- és Közép-Mediterráneumban így kialakult hatalmi űrt kezdik kitölteni a Maghreb városai, közülük is leginkább Algír.⁷ A fejlődésben fontos szerepet töltenek be azok a nyugat-európai – elsősorban angol – renegátok is, akik technikai tudásukkal, hajózási ismereteikkel gazdagítják e városok kalózkultúráját.⁸

A portyák anyagi haszonnal gazdagítják a kalózkodásból élő városokat. A hagyományos kereskedelmi tételek eladásából származó bevételek mellett a legjelentősebb hasznot az európai, keresztény foglyok jelentik, hiszen egyrészt rabszolgaként ingyen munkaerőt képviselnek az élet minden területén, másrészt váltságdíj követelhető értük. Az így befolyó összegek tovább erősítik a kalóz- és ezzel párhuzamosan kereskedelmi tevékenységet is

³ Fernand Braudel: *A Földközi-tenger és a mediterrán világ II. Fülöp korában*. I–III. kötet. Budapest, 1996.

⁴ Uo. 915–930.

⁵ Uo. 920.; J. Nagy László: *A Maghreb országok felszabadulása (1919–1956)*. Szeged, 1995. 7.

⁶ Mindkét terület a 16. század folyamán került török fennhatóság alá. A tuniszi helytartó, a bej a 17. század közepétől kezdte a városon kívüli, berber törzsi területekre kiterjeszteni hatalmát. Az adóztatás mellett azonban mindinkább be is emelte a helyi lakosság tagjait a közigazgatásba, így rövidesen a bej függetlenedett az *odzsaktól*, s a 18. század elejétől gyakorlatilag önálló állam urává vált. Algírban ettől eltérően megmaradt a janicsárok uralma, a megválasztott dej feladata pedig jórészt csak az éves adó begyűjtésében és Isztambulba való továbbításában merült ki. J. Nagy László: *A Maghreb országok felszabadulása*. i. m. 7–8.

⁷ Algír felemelkedésére lásd Fernand Braudel: *i. m.* 931–936.

⁸ Uo. 935. A hajózási technikát illetően ugyanakkor visszahatás is megfigyelhető. Pl. az észak-afrikai partvidék városai által kedvelt kétárbocos, latinvitorlázatú ún. sebek (idegen terminológiában általában *xebec*) hajótípus a 17–18. század folyamán átvételre került a spanyol és a francia haditengerészeteknél is, ahol fregattként alkalmazták. Brian Lavery: *Nelson's Navy. The Ships, Men and Organisation, 1793–1815*. Annapolis, 2000. 294.

folytató városokat.⁹ A 18. század folyamán ez a gyakorlat általánossá válik, olyannyira, hogy az ekkor relatíve legnagyobb tengeri hatalommá váló Nagy-Britannia, részben a fentiek miatt, részben Gibraltár térségbeli veszélyeztetettségének okán, konzulátusok működtetésével igyekszik állandó, jó diplomáciai kapcsolatot fenntartani a térségbeli városokkal, elsősorban a kikötőhasználat és a hadihajók ellátása végett.¹⁰ Ennek folytán a brit korona térségbeli befolyása révén képes mérsékelni a saját, illetve az érdekeltségében lévő államok kereskedelmi tengerészetére leselkedő veszélyt is.¹¹ A 18. század végére az európai hatalmak és az újonnan függetlenné vált Egyesült Államok részéről bevált gyakorlat a folyamatos adófizetés ezen maghrebi városoknak.¹²

Lord Exmouth küldetése

Az 1792–1815 között apróbb megszakítással több mint két évtizedig tartó francia forradalmi és napóleoni háborúk idején a Mediterráneum középső és nyugati részében megszáporodtak az észak-afrikai városok kalózkai. A globális kiterjedésű, de alapvetően európai háború elültével előtérbe került a kalóztevékenység felszámolása, amire határozott tervek születtek az 1815. évi bécsi kongresszuson.¹³ Az ekkori földközi-tengeri brit főparancsnok, Sir Edward Pellew, Exmouth vikomtja¹⁴ 1816 elején kapta a brit kormánytól a feladatot, hogy Livornónál állomásozó hajórajával tegyen látogatást az észak-afrikai kalózvárosokban és saját, illetve sorhajói jelenlétével gyakoroljon nyomást azokra bizonyos intézkedések

⁹ Fernand Braudel: *i. m.* 920. A kereskedelem és a kalózkodás arányaival kapcsolatban megjegyzendő, hogy Algírban elsősorban a kalózkodás, Tuniszban pedig a kereskedelem volt túlsúlyban, míg Marokkó esetében a kettő sokkal kisebb és kiegyenlítettebb mértékben volt jelen. J. Nagy László: *A Maghreb országok felszabadulása.* i. m. 8.

¹⁰ Brian Lavery: *i. m.* 294.; Northcote C. Parkinson: *Edward Pellew, Viscount Exmouth, Admiral of the Red.* London, 1934. 419–424. Mint Parkinson megállapítja, Európa előtt három út állt e tekintetben: a probléma hódítással való megoldása, a probléma lokalizálása, illetve a tárgyalások úton való rendezés, ami elsősorban váltságdíj fizetését jelentette. Anglia kivételezett helyzetének gyökerei VIII. Henrik idejéig nyúlnak vissza. A katolikus egyházzal való szakítást követően nem számolhatott a térségben a régi európai katolikus monarchiákkal mint szövetségesekkel, így természetesen fordult a déli part iszlámhitű, ám semleges városai felé. A berber partvidék fontos anyagi utánpótlási bázissá vált a 17–18. század folyamán, Gibraltár birtoklása (1704) pedig még fokozta is jelentőségét a helyőrség ellátása tekintetében.

¹¹ Erre kiváló példa Hannover esete, mely a brit uralkodó révén perszonálunióban állt Nagy-Britanniával, hajói pedig így védelmet élveztek. Nicholas B. Harding: *North African Piracy, the Hannoverian Carrying Trade and the British State.* *The Historical Journal*, 2000. 1. 25–47.

¹² Az adó nem csak pénzösszeg formájában, hanem akár hajókban, vagy más eszközökben, árukban is megnyilvánulhatott. Így pl. Algír szert tett pár darabra a korszak legkiválóbb, amerikai építésű, 44 ágyús fregattjaiból is. Brian Lavery: *i. m.* 294.

¹³ Ezúttal már Nagy-Britannia sem állt a berber városok mellett: egyrészt a nagy háború végével stratégiai fontosságuk megszűnt, másrészt mind a szigetországban, mind a kontinensen egyre kevésbé nézték jó szemmel az európai foglyok rabszolgasorsra vetését. Northcote C. Parkinson: *i. m.* 423–424.

¹⁴ Sir Edward Pellew kevéssel a napóleoni háborúk vége előtt, 1814-ben kapta meg az Exmouth vikomtja címet, illetve 1815 elején a Bath-rend Nagykeresztjének Lovagjává léptették elő. Edward Osler: *The Life of Admiral Viscount Exmouth.* London, 1854. 188–189. (<http://www.gutenberg.org/files/17929/17929-h/17929-h.htm>; hozzáférés: 2006. december 11.)

megettéle végett. Exmouth-nak egyrészt itáliai és jón-szigeteki halászkok elengedését, illetve a jón-szigeteki hajókra vonatkozó biztonsági garanciákat kellett kieszközölnie, másrészt békét kellett kötnie Nápoly és Szardínia nevében az észak-afrikai helytartókkal.¹⁵ Megjegyzendő, hogy bár a brit tengernagy szerepe szigorúan csak közvetítő jellegű volt, azonban minden eshetőségre felkészülve 1816. január 23-án Algírhoz küldte a 16 ágyús *Banterert* Charles Warde kapitány parancsnoksága alatt, felmérendő a helyszínt, mely az első úti cél volt, továbbá közismerten a legerősebb és legjobban felszerelt védművekkel bírt.¹⁶ Exmouth öt sorhajóból valamint hét fregattból és szlupból álló hajórajza március 4-én hagyta el Livornót, majd egyhetes Port Mahonban, Menorcán való felkészítést követően 23-án futott ki Algír végcéllal.¹⁷

¹⁵ Nicholas B. Harding: *i. m.* 35. A Jón-szigetek lakói az 1815. november 5-én, Párizsban megkötött angol-osztrák–porosz–orosz négyhatalmi szerződés nyomán brit védnökség alá kerültek. Az ún. jóniai egyezmény magyar fordítására lásd: A Hét Sziget Köztársaság és Kapodisztriasz. Fordította és sajtó alá rendezte: Szász Erzsébet. Szeged, 1995. *Documenta Historica* 20. 6–9. Szardínia volt az első független állam, amely – jóllehet brit közbenjárásra – ugyanazokat a jogokat kapta meg a berber városokkal szemben, mint Nagy-Britannia, lásd Nicholas B. Harding: *i. m.* 34–35. Algírnak a partjai mentén halászó európaiak közül az itáliai, elsősorban szicíliai, szardíniai és korzikai halászkokkal akadt a legtöbb problémája. Míg az előbbieket a brit védnökség miatt viszonylagos biztonságban tudhatták magukat, az utóbbiaknak a 18. századi francia fennhatóság idején adót kellett fizetniük a dejneket, melyet mindig vonakodtak teljesíteni. A franciákkal való 1793. évi szakítást követően a korzikai korallhalászkok gyakran igen provokatívan az algíri partok közvetlen közelében halásztak, ezért az algíriak előszeretettel csaptak le a korzikai halászhajókra. Természetesen nem feltétlenül csak korzikai halászkokról van szó – az effajta, provokatívan ható halászat általános jelenség volt. Tandori Mária: A korzikai angol királyság, avagy a kölcsönös meg nem értés története. *Aetas* 2004/3–4., 36., 25. jz.

¹⁶ Algír városa a róla elnevezett öböl nyugati partján fekszik és háromszög alakban felnyúlik egy dombra. A város tengerpartja ekkor mintegy mérföld hosszan húzódott, falai mind a szárazföld, mind a tenger felől igen erősek voltak. A tengerpart középső része a tenger felé domborodik, ebből nyúlik ki egy közel 300 méter hosszú hullámtörőgát, mely a parttal párhuzamosan elhelyezkedő, mólónak nevezett, természetes képződményt köti össze a szárazfölddel még ma is. A móló közepén enyhén megtörik és a part felé hajlik, a déli végéből a szárazföld felé kinyúló földnyelv pedig akkoriban kb. 100 méter szélesre szűkítette a kikötő bejáratát. Összességében Algírt kb. 500 löveggel védték, melyeknek közel felét a kikötői művekre telepítették. Mindezek mellett a kikötő hajóállománya is a védelem részét képezte négy 44 ágyús fregattal, öt nagyobb korvettel és 37 kisebb ágyúszáddal. A védők emberállománya a janicsárokkal együtt elérhette a 40 000 főt is. Algír és védműveinek többek között megegyezők, igen részletes leírásaira lásd William James: *The Naval History of Great Britain from the Declaration of War by France in 1793 to the Accession of George IV. Vol. VI.* London, 1837. 400–401. (http://www.pbenyon.plus.com/Naval_History/Vol_VI/Contents.html; hozzáférés: 2006. március 20.); Charles Ellms: *The Pirates Own Book. Authentic Narratives of the Most Celebrated Sea Robbers.* H. n., 1837. (<http://www.gutenberg.org/files/12216/12216-h/12216-h.htm>; hozzáférés: 2007. január 3.); Alfred Thayer Mahan: *Types of Naval Officer. Drawn from the History of the British Navy with some Account of the Conditions of Naval Warfare at the beginning of the Eighteenth Century, and of its subsequent development during the Sail Period.* London, 1902. 465–466. (<http://www.gutenberg.org/files/18314/18314-h/18314-h.htm>; hozzáférés: 2006. december 11.); Edward Osler: *i. m.* 200–201., 207.; Northcote C. Parkinson: *i. m.* 446. Kortárs magyar nyelvű leírás Algír védműveiről: Lassú István: *i. m.* 11–12., haderejéről és haditengerészetéről: 49–52.

¹⁷ Northcote C. Parkinson: *i. m.* 424–426.; Edward Osler: *i. m.* 190–193.; Alfred Thayer Mahan: *i. m.* 466.

A flotta másnap, 24-én érkezett Algírhoz. Omár pasával, az algíri dejjel való tárgyalások eredményeképpen 357 nápolyi–szicíliai és 51 szárd–genovai keresztényt sikerült kiváltani fogságából, fejenként 1000, illetve 500 – vagyis összesen 382 500 – spanyol dollár¹⁸ ellenében. Ezenfelül Exmouth külön kívánságára a dej szabadon bocsátott további 23 különböző nemzetiségű foglyot is. Exmouth küldetésének másik fele is teljesült, mivel közvetítésével sikerült kieszközölni a már fentebb említett egyezményeket, vagyis Algír békekötését Nápoly–Szicíliával, Szardíniával és a Jón-szigetekkel. Hangsúlyozandó, hogy jelen esetben csak a francia forradalmi és napóleoni háborúk lezárulásához kötődő békékről van szó, az egyezmények nem tértek ki a kalóztevékenység felszámolására, vagy a keresztény európaiak rabszolgaként történő alkalmazásának tiltására.¹⁹

Exmouth hajója április 7-én Tunisz felé indult tovább, ahová 12-én érkezett meg. Itt 267 nápolyi–szicíliai és 257 szárd–genovai fogoly szabadon bocsátását sikerült elérni 133 500 dollárért. Előbbiek fejpénze feleannyi volt, mint Algírban, míg az utóbbiakat a tuniszi bej feltétel nélkül elengedte. A korábban említett államokkal itt is akadálymentesen megszülettek a megegyezések, ám a kalózkodás kérdéskörére ezúttal sem tértek ki. A flotta április 24-én Tripoli felé távozott, ahol a békék megkötése mellett 50 000 dollár ellenében 414 nápolyi–szicíliai szabadulhatott ki, további 140 szárd–genovait feltétel nélkül, míg összesen 14 római és hamburgi foglyot Exmouth személyes kérésére engedtek szabadon.²⁰ Exmouth ez utóbbi két helyen – jóllehet saját kezdeményezésére – el tudta érni, hogy a megkötött békeszerződésekbe belevegyék a keresztény rabszolgaság intézményének eltörlését is.²¹

Még korábban, április 20-án a tengernagy olyan utasítást kapott Londontól, hogy térjen vissza Algírhoz megvitatandó a dejjel bizonyos korábbi, Algír és az Egyesült Államok között létrejött szerződéseket. Exmouth-nak egyrészt egyezsége kellett jutnia Algírral a mindenkori zsákmány (hajók és áruk) kizárólagos eladásáról, illetve az algíri kikötő angol magánkalózhajók általi használatáról,²² másrészt London tiltakozását kellett kifejeznie a dej előtt az Egyesült Államokkal történt megegyezés 18. cikkelye miatt, mely hasonló jogokat biztosított a fiatal állam számára.²³ Tuniszban és Tripoliban elért sikerein felbuzdulva

¹⁸ Jelen esetben a francia forradalmi és napóleoni háborúk idején Spanyolországtól zsákmányolt nyolcreálós érmékről van szó, melyeket a Bank of England az uralkodó képével felülbélyegzett és ezüsttartalmuk miatt forgalomba hozott, enyhítendő a hazai ezüstpénzhiányt, mely miatt a készpénzkifizetéseket 1797-ben fel is kellett függeszteni. A váltásdíjat az érintett kormányok fizették meg.

¹⁹ Northcote C. Parkinson: *i. m.* 426–427. A tárgyalások idején a flotta harcra készen horgonyzott Algírnál. Március 31-én, a tárgyalások mélypontján Exmouth elrendelte a teljes harckészültséget, azonban a gyenge szél nem tette lehetővé a hajóknak a megfelelő pozíciók elfoglalását.

²⁰ A számszerű adatokra lásd Northcote C. Parkinson: *i. m.* 427–429.

²¹ Alfred Thayer Mahan: *i. m.* 463.

²² Edward Osler: *i. m.* 195–197.

²³ Ez az 1815. évi megegyezés némi előnyhöz jutatta az ekkor még tengeri nagyhatalomnak egyáltalán nem nevezhető, de feltörekvő Egyesült Államokat a világtengerek immár elvitathatatlan urának tekinthető Nagy-Britanniával szemben annak viszonylagos háza táján, a Mediterráneumban. Az amerikai szerződés elvi síkon biztosította az amerikai tengeri kereskedelem sérthetlenségét a térségben – legalábbis Algír portyázó hajóival szemben. A napóleoni háborúk végével lassan megerősödő amerikai tengeri kereskedelem így nyíltan konkurált a brittel és ezt Nagy-Britanniában nem nézhették tétlenül. Jacob C. Hurewitz: *The Middle East and North Africa in World Politics. A Documentary Record. Vol. I. European Expansion 1532–1914.* London, 1975. 202–203. Az 1815. évi, illetve az

Exmouth ehhez még hozzátette a keresztény foglyok rabszolgaként történő alkalmazásának megszüntetését is.²⁴

A flotta május 14-én vetett ismét horgonyt Algírnál. Exmouth másnap kezdte meg tárgyalásait a dejjel. Az amerikaiakkal kapcsolatos ügyben Omár pasa úgy nyilatkozott: a brit tiltakozás szülségtelen, már érvénytelenítette a szerződést és hamarosan hadat üzen az Egyesült Államoknak. A kalózkodást és a keresztény foglyokkal való bánásmódot illetően a dej már korántsem volt ilyen határozott, időt kért, hogy a brit kérést a dívánnal, kormányával megvitathassa, a tárgyalások folytatását másnapra javasolta. 16-án Exmouth ismét part-ra szállt kíséretével. Ekkorra azonban megváltozott a tárgyalás hangneme. A kalózkodással és a keresztények rabszolgamunkára kényszerítésével kapcsolatban Omár ragaszkodott Isztambul véleményéhez és a kérdés megvitatására hat hónapot kért. A tengernagy és a dej vitája egyre türelmetlenebbé vált, végül Exmouth elhagyta a palotát és a helyi brit konzullal üzent, hogy annak visszahívásával megszakítja a diplomáciai kapcsolatokat és a folyamatban lévő tárgyalásokat. A dej azonban ezt visszautasította és nem hagyta, hogy a követ eltávozhasson Algírból: Exmouth-t és kíséretét a part felé menet feltartóztatták, a követet pedig nem engedték át. Exmouth hajójára visszatérve elrendelte az azonnali támadást, azonban az időjárás ezúttal sem volt megfelelő, és kétséges, hogy a hirtelen felindulásból kiadott támadási parancs a brit félre nézve bármilyen pozitív eredménnyel kecsegtetett volna. A tárgyalásokat pár órával később végül folytatták – ezúttal már a tengernagy öccse, Sir Israel Pellew²⁵ vezetésével – és megszületett egy megállapodás, mely szerint a dej kikéri a Porta véleményét, és hat hónapon belül, Isztambul válaszától függetlenül követet küld Nagy-Britanniába, teljhatalmú megbízottként a keresztény rabszolgaság kérdéskörében. A

1816. tavaszi amerikai–algíri szerződésekre és az Omár pasa és Madison elnök közötti levélváltásra Uo. 203–209. Az említett szerződés 18. cikkelyének szövege a következő: „*Ha bármely berber hatalom, vagy más, az Egyesült Államokkal hadban álló állam zsákmányul ejt bármiféle amerikai hajót, és azt az Algíri Régenség valamely kikötőjébe küldi, ott nem engedetik meg számára eladni [a hajót], hanem a szükséges élelmiszer-utánpótlás beszerzésének [igénye] esetén kényszerítetik elhagyni a kikötőt; azonban az Egyesült Államok hadihajói bármilyen foglyul ejtett hajókkal, melyeket ellenségeiktől zsákmányolhatnak, rendszeresen és szabadon látogathatják Algír kikötőit, bármilyen fajta készleteik frissítése és ilyen elfogott hajók eladása céljából az említett kikötőkben, bármiféle vámok és illetékek megfizetése nélkül, melyek mint ilyenek, megszokottak az általános kereskedelmi behozatali tételek esetén.*” Uo. 205.

²⁴ Exmouth-nak kétségei voltak afelől, hogy saját követelését a brit kormányzat kedvezően fogadja-e majd, kiváltképp, ha ez esetlegesen küldetésének kudarcát okozza, mivel az észak-afrikai városok kalóztevékenysége a Földközi-tengeren alapvetően a brit tengeri kereskedelem malmára hajtotta a vizet. A főparancsnok ebbéli aggodalmáról tanúskodik a hazaút során családja egyik tagjának (véltetően feleségének) írt június 23-i levele is: „[...] Remélem, megkönnyítettem a kormányzat dolgát azzal, hogy magam eszközöltem ki a két államtól [Tunisztól és Tripolitól] a lemondást [a keresztény rabszolgaság rendszeréről]... De kérve kérlek, ez ügyben burkolózz a legnagyobb hallgatásba, mivel ez kellemetlen helyzetbe hozhat engem... kizárólag a saját felelősségemre cselekedtem, bármiféle utasítás nélkül; az okokra és az általános alapelvekre vonatkozó érvelés védhető lenne, de mivel hazánkra vonatkozik, mégsem lenne igazolható, lévén a régi kalmárérdek vele szemben [...]”. Idézi Edward Osler: i. m. 197.

²⁵ Sir Israel Pellew a főparancsnok öccse, tengerésztiszt, Nelson alatt részt vett a trafalgarai csatában a *Conqueror* sorhajó kapitányaként. Bátyja földközi-tengeri főparancsnokká való kinevezését követően annak flottakapitányaként szolgált, e minőségében a flotta vezérkari főnöki posztját és a főparancsnok tanácsadójának szerepét töltötte be.

Portával való tárgyalást elősegítendő Omár pasa egy brit fregattot kért, amelynek az algíri küldöttséget kellett Isztambulba szállítania. A brit hajóhad végül május 20-án hagyta el Algírt, majd több mint egy hónappal később, június 24-én érkezett Gibraltár érintésével Spitheadbe.²⁶

Exmouth küldetésének visszhangja és következményei

A brit földközi-tengeri főparancsnok küldetésének eredményét – másfélezer európai, keresztény rabszolga kiváltását, egyes itáliai államok és a berber partvidék három nagy városa közötti béke megkötését, valamint a keresztények rabszolgasorba vetésének intézményét megszüntető garancia kieszközlését, illetve ezeken kívül számos kisebb rendelkezést – sem a korabeli Európa, sem Nagy-Britannia közvéleménye nem fogadta kitörő lelkesedéssel. Nem elsősorban azért, mert a tengernagy a London által ráruházott hatáskört túllépve, ön-hatalmúlag módosította az eredeti célkitűzéseket. Sokkal inkább azért, mert hatáskörét nem *eléggé* lépte túl. A korszak közvéleményének rabszolgaság kérdésében képviselt álláspontja nem csak a rabszolgaság intézményének megszüntetését és a rabszolga-kereskedelem tiltását várta el, hanem szinte zajosan követelte a tiltást megsértőkkel szemben való keményebb fellépést. A Robert Jenkinson vezette tory kormány csakhamar a közvélemény és az ellenzék keresztüztüzebe került, amiért az emberiség kérdését politikai érdekeknek rendelte alá.²⁷ Mindezt csak megerősítette egy májusi incidens híre.

Exmouth algíri tartózkodásával egy időben, május 23-án, áldozócsütörtökön Algírtól kb. 350 kilométerre keletre, Bonánál (ma: Annaba), egy brit fennhatóságú halásztelepen mintegy 300–400 itáliai korallhalászhajó legénysége szállt partra misét tartani az ünnep alkalmából, azonban mintegy 2000–4000 fős algíri csapat támadt rájuk. Mintegy 200 főt lemészároltak, az életben maradtakat elhurcolták rabszolgának.²⁸ Az ügy előzménye a dej és a brit tengernagy közötti tárgyalások legsötétebb órája, amikor május 16-án a flotta csaknem öngyilkos támadást hajtott végre a kikötői védművek ellen. Exmouth dühös távozását követően Omár pasa első haragjában elrendelte minden brit alattvaló azonnali letartóztatását és hírvivőket küldött ki a fennhatósága alá tartozó part menti területek kormányzóihoz. Pár órával később már lenyugodtak a kedélyek, azonban a dej a parancs visszavonását csak három nappal később rendelte el, túl későn ahhoz, hogy a bonai eseményeknek elejét lehetett volna venni.²⁹

²⁶ Az incidens részletes leírására lásd Northcote C. Parkinson: *i. m.* 430–434.; Edward Osler: *i. m.* 195–197.

²⁷ Northcote C. Parkinson: *i. m.* 435–437.

²⁸ William James: *i. m.* 397–398., Northcote C. Parkinson: *i. m.* 437.

²⁹ Northcote C. Parkinson: *i. m.* 431., 434. Parkinson közismerten becsületes emberként jellemzi Omár pasát, azonban e tekintetben szándékos időhúzással gyanúsítja – talán nem is alaptalanul. Egyértelmű válasz hiányában kérdések sora marad nyitott: Omár bölcs ember léte valóban úgy vélte, hogy a futárok második csoportja beérheti az elsőt, három nap hátránnyal, egy kétszer annyi ideig tartó úton? Csak a britek nyomására és megnyugtatása végett cselekedett így, holott tudta, hogy mindez már hiábavaló? Szándékosan húzta az időt, hogy egy valószínűleg bekövetkező (és be is következett) incidenssel megmutassa, nem hagyja magát? Netalán szándékosan akart kiprovokálni

Exmouth hajóraj május 30-án futott be Gibraltárba, az admirális ekkor tudta meg, hogy pár nappal korábban valamiféle incidensre került sor a berber partokon, de a részletekről csak nem sokkal hazaérkezése után értesült. A közvélemény zajosan követelte a határozott fellépést. Exmouth jelentést tett az Admiraltáson, amelyben úgy nyilatkozott, hogy csak erős katonai fellépéssel lehet a kalózkodást megfékezni, valamint kifejezte személyes eltökéltségét az ügy megoldása iránt. Az Admiraltás azonnal megbízta egy büntetőexpedíció tervének kidolgozásával és biztosították afelől, hogy megkap minden támogatást.³⁰

Exmouth hamar kidolgozta haditervét (a tervezés idején komoly segítségére voltak a már említett Warde-féle mérések és megfigyelések), melyet az Admiraltás jóváhagyott. A flotta július 25-én futott ki Portsmouth-ból és augusztus 27-én érkezett Algírhoz.³¹ Rövid és sikertelen tárgyalást követően a brit tengernagy elrendelte a támadást, és a brit–holland hajóraj a hét órán át tartó csatában súlyos csapást mért, elsősorban az algíri védművekre, de maga a város is komoly károkat és veszteségeket szenvedett. Másnap a dej elfogadta a brit követeléseket: elengedte a még fogságban lévő keresztényeket³² és a brit követet³³ (akit emellett nyilvános bocsánatkérés és jóvátétel is megilletett), visszatérítette a kifizetett váltságdíjakat, valamint egy nyilatkozatot adott ki a keresztény rabszolgaság megszüntetéséről. A brit–holland hajóraj végül szeptember 3-án hagyta maga mögött az észak-afrikai partokat.³⁴

Összefoglalás

Lord Exmouth tengernagy 1816. tavaszi észak-afrikai küldetését vizsgálva több, a korszakra jellemző eseménysort fedezhetünk fel. Elsőnek mindjárt ott van a berber kalózkodás kérdése. Bár a korszak közvéleménye, különösen a romanticizmus Angliájában, mely ráadásul tengeri nagyhatalom is, a legalantasabb dolgok egyikének tekintette a tengeri rablást, ezzel együtt civilizálatlan barbároknak tekintve az észak-afrikai városok lakóit, Braudelnek a bevezetőben már említett véleményét figyelembe véve legalábbis kérdéses, hogy tárgyilagosan nézve a dolgot, valóban annak tarthatjuk-e.

egy brit katonai választ, aztán a védművek erejében bízva visszaverni azt, így mutatván meg Algír valódi erejét?

³⁰ Edward Osler: *i. m.* 199.; Alfred Thayer Mahan: *i. m.* 464–465.; Northcote C. Parkinson: *i. m.* 437–438.

³¹ Augusztus elején egy kisebb holland hajóraj is csatlakozott a brit expedíciós erőkhöz, emiatt Exmouth-nak némiképp át kellett alakítania haditervét.

³² Exmouth szeptember 24-i, az Admiraltásnak írt jelentése szerint Algír lövetését követően további 1083 fogoly nyerte vissza szabadságát.

³³ Az Algírhez közeledő hajóraj augusztus 16-án értesült arról, hogy a Gibraltárból, a brit követ és családja evakuálása végett kiküldött *Prometheus* szlup küldetése sikertelenül végződött, és a brit követet és a hajó néhány matrózát az algíri helyőrség foglyul ejtette. Edward Osler: *i. m.* 207.

³⁴ A fent vázoltakra, különösen Algír lövetésére részletesen lásd Northcote C. Parkinson: *i. m.* 438–464.; William James: *i. m.* 397–409.; Edward Osler: *i. m.* 201–220. A korabeli magyar sajtó is tájékoztatásokat nyújt az eseményekről, közölve számos résztvevő tengerésztiszt beszámolóit, lásd *Nemzeti Újság*, Második félesztendő, 25. sz. 201–203., 26. sz. 209–211., 28. sz. 223–225., 29. sz. 230–231., 31. sz. 245–247., 33. sz. 263. A vonatkozó dokumentumokat közli Jacob C. Hurewitz: *i. m.* 209–212.

A tengeri rablással elválaszthatatlanul összefügg a keresztény foglyok rabszolgamunkára kényszerítésének problémaköre. A kor Angliájának felvilágosult, az egyén alapvető szabadságjogaiban hívó közvéleménye a legmesszebbmenőkig elítélte az ilyesfajta barbárságot. Azonban, mint Exmouth fentebb már említett dilemmája is tanúskodik róla, a politikát és a gazdasági érdekeket kevésbé hatotta át az effajta humanizmus.³⁵

A kalózkodással és a keresztény rabszolgasággal szembeni reakcióként tűnik fel egymással párhuzamosan kétfajta brit politika: a probléma megoldását elodázó, egyszersmind azt az anyagi támogatással újrageneráló hagyományos váltságdíj fizetési rendszere; valamint a probléma megoldását egyszer és mindenkorra biztosítani hivatott, a brit érdekek védelmében határozottsággal és erővel történő fellépést hirdető ágyúnaszád-diplomácia.

Mindezek mellett megjelenik az ifjú Egyesült Államok Nagy-Britannia tengeri hatalmának nyomába lépni igyekvő törekvése is, amikor igyekszik kedvezményekre szert tenni földközi-tengeri kereskedelme védelmében és érdekében riválisaival szemben.

Nem lenne teljes a kép, ha mellőznénk a tárgyalások két főszereplőjének karakterét, hiszen pillanatnyi megingásuk döntően befolyásolhatta az eseményeket. Az ekkor 59 éves Exmouth tengerésztisztként Anglia három Franciaország elleni háborúját harcolta végig (észak-amerikai függetlenségi háború, francia forradalmi és napóleoni háborúk), földközi-tengeri kinevezése előtt kelet-indiai főparancsnok volt, megfontolt, jó vezető és alapos tervező hírében állt. Hozzá hasonlóan a görög származású algíri dej, Omár pasa bölcs vezető (Parkinson értékelése szerint a legjobb dej, aki valaha uralta Algírt³⁶), aki tisztában volt hatalma korlátaival és trónja bizonytalanságával. Ominózus június 16-i vitájuk – mely kevés híján azonnali katonai konfrontációhoz vezetett – során mindketten elvesztették fejüket és olyan döntéseket hoztak, melyekért utólag joggal érte őket bírálata a válság eszkalálása miatt: Exmouth-nak a helyi brit konzul visszahívására vonatkozó döntése gyakorlatilag hadüzenettel ért fel, míg Omár rendelkezése minden brit alattvaló fogságba vetéséről a későbbi *casus belli*hez vezetett.

E tényezők szoros összefüggése torkollott végül az Algír elleni büntetőexpedícióba. A brit–holland expedíciót követően Algír ugyan romokban hevert, de Omár pasa már az év végén nekilátott az újjáépítésnek és a hajóvesztések pótlásának. Algír így továbbra is a legerősebb észak-afrikai város maradt, és továbbra is potenciális veszélyt jelentett a térség kereskedelmi hajózására, egészen az 1830. évi francia hódításig.³⁷

³⁵ Mint már utaltunk rá korábban, a brit tengeri kereskedelem profitált a berber kalózkodásból, mely elsősorban a potenciális riválisokat károsította. E tény felett egyébként a fentebb hivatkozott, 19. századi angol munkák egyike-másika igyekszik jótékonyan szemet hunyni, főként az események (angol) szereplőinek patetikus jellembrázolásával.

³⁶ Omár pasa jellemére lásd Northcote C. Parkinson: *i. m.* 431.

³⁷ Az 1818. évi Aix-le-Chapelle-i kongresszus határozott intézkedéseket rendelt el a kalóztevékenység felszámolására, ennek jegyében 1819 kora őszi közös angol–francia flottaküldöttség látogatott Algírba és kért audienciát a dejtől. A tárgyalások végül gyakorlati eredmény nélkül zárultak, részben azért, mert a dej vonakodott a megbízottakat (a brit és a francia földközi-tengeri főparancsnokot) legitím tárgyalópartnerként elismerni, illetve mert továbbra is fenntartotta jogát a térségbeli kereskedelmi hajózás ellenőrzésére és az ehhez szükséges hajópark fenntartására. Bár folyamatosan csökkenő intenzitással, de a kalóztevékenység még egy évtizedig fennmaradt az észak-afrikai partok mentén. Az Aix-le-Chapelle-i Kongresszus kalózkodással kapcsolatos intézkedéseinek végrehajtására lásd Jacob C. Hurewitz: *i. m.* 212–213., a vonatkozó dokumentumokra 213–217.