

Czarnobrody – początki pirackiej kariery

4 lipca 2015

Pirata Czarnobrodego nie trzeba przedstawiać nikomu. Życie pełne przygód zapewniło mu nieśmiertelną sławę. Ale czy jego początki były równie spektakularne?

W epoce żagla, morskich przygód i budowy Nowego Świata po drugiej stronie Atlantyku, w samym środku tak zwanej Złotej Ery Piratów, kiedy przestępcy pod godłem czarnej flagi i trupiej czaszki szarżowali od Karaibów po Afrykę, pływał na swym czterdziestodziałowym okręcie człowiek, któremu dwa lata z życia wystarczyły, aby zapaść w ludzką pamięć na następne trzy stulecia. Był nim niesławny pirat – Czarnobrody.

Letniego poranka mgła często spowijała swą białą zasłoną przybrzeżne wody Karoliny Południowej. Nie była ona niczym dziwnym dla załogi małego statku handlowego, która nie po raz pierwszy płynęła swym kupieckim szlakiem między miastami angielskich kolonii. Port w Charlestown był już nieopodal, ich podróż dobiegała końca, a myśli pełne obaw powoli robiły się spokojne. Demon, którego mit przez tygodnie żeglugi skutecznie ściągał im sen z powiek, nie mógł się już urzeczywistnić. Przecież byli już niemal w ojcowskich ramionach, na królewskiej ziemi. Z każdą milą zbliżali się do cywilizowanego świata, z każdą godziną czuli się coraz bezpieczniej.

Lecz strach powrócił. Pojawił się, kiedy za rufą ujrzeli kontury obcego, nieoznakowanego statku. Narastał, kiedy postać kadłuba z ledwo dostrzeganej fatamorgany, stawała się sylwetką dużego okrętu. Jego żagle robiły się coraz szersze, a maszty sprawiały wrażenie jakby rosły im w oczach. Z każdą chwilą stawało się jasne, że przebijające się przez mgłę widmo nieubłagane zbliża się do nich. Odrętwienie i paraliż spadło na nich, kiedy zauważyli jak na szczyt jego głównego masztu

wdrapuje się czerń. Utkwili swe spojrzenia w spory kawał materiału, którego złowroga barwa zdradzała intencje doganiającego ich statku. Na spokojnie i lekko unoszącej się fladze, widać było niczym na dłoni biały szkielec, lecz z wystającymi z głowy rogami, a w rękach dzierzący kielich i strzałę, której grot dźgał czerwone, okapujące krwią serce. Lecz to nie ta postać przepełniła marynarzy strachem, tylko Ten o którym słyszeli, że pływa pod takimi symbolami. Kiedy widmo zbliżyło się na odległość strzału z muszkietu, zobaczyli Go. Stał wyprostowany na dziobie statku. W czerwonym, długim płaszczu przypominał morskiego demona wlepiającego w nich swe obłąkańcze ślepie. Z jego głowy uchodził dym, a wykrzywione w gniewie usta okalane były długą czarną brodą splecioną w warkoczyki, której końce zahaczały o pas przewieszony przez wielką sylwetkę z przytroczonymi doń sześcioma pistoletami. Spod płaszcza widać było wystającą rękojeść szabli i komplet noży. Cały Jego okręt, załoga, flaga i również On sam, każdym fragmentem wizerunku, dawał znać swym ofiarom, co ich czeka. Czarnobrody odwrócił głowę, wydał swym ludziom rozkaz, machnął szablą i stało się – dym spowił burzę jego statku, a kule armatnie przeszły mgłą... Dla przerażonych marynarzy wszystko było już jasne, mīt stał się rzeczywistością – dogoniło ich piekło.

KRÓLESTWO PIRATÓW

W 1713 roku pokój w Utrechcie zakończył wojnę o sukcesję hiszpańską, którą przez czternaście lat toczyły ze sobą największe mocarstwa Zachodniej Europy – Anglia, Holandia, Austria, Prusy, Francja, Hiszpania, plus Bawaria i Kolonia. Wielu kapitanów z własnymi okrętami i całymi załogami, dotychczas trudniących się walką na zlecenie któregoś z mocarstw, z dnia na dzień zostało bez pracy. Setki doskonale wyćwiczonych w boju i sztuce żeglarstwa, tak zwanych privateerów, nagle pozostało bez środków do życia. Wielu z nich przyciągnęła do siebie mała wyspa, leżąca w amerykańskim archipelagu Bahama – New Providence, o którą dziwnym trafem od

lat ocierali się wolni i zuchwali ludzie morza. Zupełnie jakby od zawsze pisane jej było zostać przystanią dla okrętów z czarnymi żaglami. Już w latach 80. XVII stulecia, zaglądali na nią tacy bukanierzy, jak Pierre Bréha, wykorzystując ją jako miejsce zgrupowania przed planowaną wyprawą. W 1696 roku do jej portowego, a zarazem jedyne miasta Nassau, dotarł Henry Every z potężnymi łupami zdobytymi na Oceanie Indyjskim. Kiedy w 1714 roku uciekli na nią drwało-piraci przepędzeni przez Hiszpanów ze swych siedzib na wybrzeżach niedaleko Campeache, o New Providence zaczynało robić się głośno w koloniach Nowego Świata. Motorem dla jej rozwoju okazał się huragan, który w 1715 roku rozbił hiszpańską flotę skarbów o bezludne plaże Florydy, rozrzucając złoto, srebro i wraki na długości kilkudziesięciu kilometrów. Miejsce katastrofy, oprócz grup ratowniczych, przyciągnęło rozbójników kapitana Henry'ego Jenningsa, którzy w listopadzie zaatakowali prowizoryczny obóz hiszpański kradnąc 60 000 pice of eight (srebrna waluta hiszpańska) oraz ponownie w styczniu kolejnego roku kradnąc dwukrotnie więcej. Z łupami udali się do najbliższego przyjaznego miejsca, gdzie nie było oficjalnej władzy kolonialnej, za to byli kupcy i towary, na które można było je wydać – popłynęli do Nassau. Również od około 1714 roku załoga kapitana Benjamin'a Hornigolda przywoziła na wyspę swą zdobycz na Hiszpanach.

Tak oto skrawek lądu usytuowany na północnych krańcach wzburzonych wód Morza Karaibskiego powoli stawał się główną przystanią dla wszelkiej maści awanturników i wilków morskich – domem wyjętych spod cywilizowanego prawa. Jego narodziny były naturalną kolejną rzeczą. Privateerzy do niedawna walczący w imię królów, teraz pozostawieni samym sobie, poszukali nowego zajęcia, najprostszego i najbardziej oczywistego, jakiego władze kolonialnej Ameryki mogły się spodziewać. Zostali piratami. Kolejne załogi przybywały do Nassau, które z każdym dniem coraz bardziej przypominało swym klimatem dawne Port Royal. Choć wielkością nie dorównywało poprzednikowi, to jednak świetny kanał portowy z dwoma wyjściami, mogący

pomieścić dziesiątki statków, dobry dostęp do żywności i wody, strzegący bezpieczeństwa, obecny na nadbrzeżu kamienny fort, a przede wszystkim lokalizacja w pobliżu szlaków handlowych, wzbudziły dużą sympatię wśród piratów. W dość niedługim czasie urosło do rangi nowej stolicy rozboju morskiego w regionie karaibskim. Choć New Providence od 1666 roku pozostawało oficjalnie kolonią angielską, to porzucone podczas zawieruch wojennych przez swych właścicieli na pięć lat zostało objęte prawem czarnej bandery. Opanowane w szczytowym okresie przez ponad 1000 piratów kotwiczących w porcie kilkanaście okrętów, przeobraziło się w sanktuarium osobistej wolności, w ostoję demokracji, będąc jednocześnie miejscem pełnym swawoli, wyuzdania i każdego możliwego grzechu. To połączenie starożytnych Aten i Sodomy, w drugim dziesięcioleciu XVIII wieku było prywatnym terytorium władanym przez kontynuatorów tradycji bukanierów z poprzedniego stulecia. Nassau na krótko było następczynią Tortugi – ostatnią pseudo-republiką piratów z tych, które istniały na Morzu Karaibskim. Jej obywatele wychowali się na legendach L'Ollonaisa, Grammonta, Graffa, Every'ego i marzyli, aby tak jak ci wielcy kapitanowie z przeszłości, sięgnąć po bogactwo i zdobyć uznanie w morskim, rozbójniczym świecie.

OD ASYSTENTA DO POSTRACHU SIEDMIU MÓRZ

New Providence miało szybko dorobić się swych sztandarowych postaci, a pośród nich największym rozgłosem zasłynął kapitan Edward Teach, zwany Czarnobrodym (urodzony około 1680 roku w Bristolu). Zanim pseudonimem tego łajdaka matki zaczęły straszyć swoje dzieci, Teach (lub Thatch jak się czasem spotyka) był niewyróżniającym się privateerem pływającym podczas wojny na usługach angielskiej kolonii na Jamajce. Być może to wówczas spotkał Benjamin Hornigolda, który poznawszy się na umiejętnościach Edwarda, w 1716 roku zrobił go kapitanem małego, sześciopokładowego okrętu, mającego pełnić rolę asystującej mu jednostki. Na następną wiosnę obaj popłynęli do wybrzeży Virginii (angielskiej kolonii na

kontynencie Północno-Amerykańskim), gdzie Teach zdobył kilka statków handlowych. W tamtych okolicach, w październiku, spotkał początkującego pirata Stade'a Bonnet'a, z którym połączył siły, co bardzo zwiększyło możliwości Czarnobrodego. W drodze na południe, w listopadzie 1717 roku, będąc niedaleko Martyniki, zaatakował i zajął dużą trzystutonową francuską fregatę La Concorde, której nowe imię szybko miało zacząć wzbudzać przerażenie na wodach wschodnich wybrzeży Ameryki. Queen Anne's Revenge ze swoimi czterdziestoma działami (z czego około połowy to musiały być mniejsze działka ręczne, tak zwane falkonety lub skrętki) i czarną flagą widniejącą na maszcie, stał się demonem mórz i najsłynniejszym statkiem pirackim jaki kiedykolwiek istniał.

Najprawdopodobniej już trochę wcześniej Czarnobrody zerwał współpracę ze swym nauczycielem i zaczął działać samodzielnie. Trzeba przyznać, że szybko się rozwijał. Do niedawna będąc zaledwie asystą, teraz zaczął już budować własną flotę. Jego kariera zaczynała nabierać tempa. W pobliżu wyspy St. Vincent zdobył dużą jednostkę – Great Allen, a niedługo później na Wyspach Zawietrznych kolejne cztery słupy. Na poszukiwanie pirata wysłano 32-działowy Scarborough, który bez skutku szukał go przy Wyspach Dziewiczych.

Tymczasem Teach odpłynął na Hispaniolę, gdzie najprawdopodobniej karenował okręt (czyścił i naprawiał kadłub), po czym kierując się na zachód, w kwietniu 1718 roku w Zatoce Honduraskiej zdobył 5 okrętów należących głównie do lokalnych handlarzy drewnem, między innymi szalupę Adventure, którą przyłączył do swej gromady. Stamtąd udał się na północ w okolice wybrzeża Kuby, gdzie wpadł mu w ręce hiszpański statek oraz zahaczył o wrakowisko srebrnej floty na plażach Florydy. Jednak jego głównym celem była Karolina Południowa (angielska kolonia na kontynencie północnoamerykańskim), a konkretnie jej stolica – Charleston. Po dotarciu na miejsce 22 maja, Edward ustawił swoje cztery okręty, z trzema, może nawet czterema setkami ludzi na ich pokładach, wzdłuż wejścia do zatoki

portowej na tyle daleko, aby pozostać poza zasięgiem nadbrzeżnych dział, lecz na tyle blisko, aby móc przejąć każdy wpływający i wypływający z niego statek. Taktyka ta nie była niczym nowym w wojnie morskiej, również wśród piratów. Wielokrotnie stosowali ją tacy bukanierzy jak Laurens de Graff (1684 rok wokół Cartageny) lub Pierre Bréha (przy wybrzeżach Kuby w tym samym roku). Miejsce do ustawienia blokady Czarnobrody wybrał idealne. Charleston było bardzo ważnym ośrodkiem handlowym, a do jego portu zawijało mnóstwo okrętów. Kilka szybko wpadło w ręce piratów, a ich załogi i pasażerowie posłużyli za kartę przetargową w negocjacjach z miastem. Być może pomysł całego przedsięwzięcia wpadł Edwardowi do głowy już rok wcześniej, kiedy latem zaczął się w pobliżu Charlston i zdobył dwie przepływające tamtędy jednostki. Ciekawostką pozostaje zapłata, jakiej Teach zażądał za swoje odpłynięcie. Skrzynia lekarstw, która w razie niedostarczenia miała być okupiona spaleniem jednostek kotwiczących w porcie i życiem wszystkich jeńców, w tym jednego z członków rady Charleston pojmanego podczas powrotu do domu. Powodem tak wyjątkowego haraczu mogła być rozwijająca się wśród załogi choroba weneryczna. Pośród ludzi tak bardzo lubiących swawole seksualne jak piraci, syfilis nie był rzadkością, za to jego leczenie na pełnym morzu należało do wyjątkowo trudnych. Czarnobrody dotrzymał słowa.

Po otrzymaniu żądanych medykamentów, do których należy doliczyć bogate łupy zdobyte na zajętych okrętach, kapitan Teach wypuścił przetrzymywanych zakładników i odpłynął ze skarbami szacowanymi obecnie na 400 000 dolarów, zostawiając za sobą upokorzone Charleston z silną chęcią dokonania zemsty.

Autorstwo: Kacper Nowak

Źródło: Histmag.org

Licencja: [CC BY-SA 3.0](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/)

BIBLIOGRAFIA

1. Captain Charles Johnson, „A General History of the

Robberies and Murders of the Most Notorious Pirates", George Routledge & Sons Ltd., Londyn 2002.

2. Konstam Angus, „Blackbeard: America's most notorious pirate", John Wiley & Sons, Inc. Hoboken, 2006.

3. Konstam Angus, „The world atlas of Pirates", The Lyons Press, Guilford 2010.

4. Little Benerson, „How history's greatest pirates pillaged, plundered, and got away with it", Fair Winds Press, Beverly, 2011.

5. Marley David F., „Pirates of the Americas", ABC-CLIO, LLC, Santa Barbara 2010.

6. Mąka Henryk, „Piraci z Karaibów", Bellona, Warszawa 2013.

7. Perzyński Marek, „Zawód pirat", Finna, Gdańsk 2012.

8. Woodard Colin, „Republika piratów", tłum. Bartosz Czartoryski, Wydawnictwo SQN, Kraków, 2014.