

Madagaskar – legendarny piracki ląd

23 czerwca 2014

Piraci siali grozę na morzach nowożytnego świata. Wypłoszeni z Karaibów, schronili się na Madagaskarze, pirackiej ziemi obiecanej...



Świat się zmienił. Ostatnie dekady XVII stulecia przyniosły upadek potężnego Bractwa Wybrzeża. Beztroskie, swawolne i zuchwałe życie piratów z wysp antylskich powoli dobiegało końca. Dawne sojusze upadły, a byli przyjaciele z roku na rok stawali się wrogami. Najpierw Anglia, a później Francja – kraje, które niegdyś opiekowały się bukanierami – po wielu latach wzajemnej współpracy obróciły się przeciw ludziom, którzy zapewniali istnienie ich kolonii na Karaibach. Pozostawieni swojemu losowi, gnębieni i ścigani przez królewskie floty, piraci musieli porzucić swe dawne sanktuaria, opuścić Jamajkę, Tortugę, Hispaniolę i poszukać nowych przystani. Niejeden z nich wylądował na odległych wodach wschodniej Afryki. „Świętym miejscem występku” stał się Madagaskar...

W XVII wieku Madagaskar był nadal częścią nowego, słabo poznanego świata. Pierwsi Europejczycy pojawili się tam w 1528

roku. Była to mała grupka portugalskich kolonizatorów, która, niezbyt dobrze przyjęta przez miejscową ludność (Malgaszy), szybko straciła życie w walkach z tubylcami. W 1643 roku Francuzi zbudowali na południu wyspy fort zwany Dauphin, zaś Anglicy swoje pierwsze osiedle założyli rok później nad Zatoką Świętego Augustyna. Te pojedyncze osady były głównymi centrami kolonizacji Madagaskaru, zanim w latach dziewięćdziesiątych siedemnastego wieku do jego wybrzeży dotarli pierwsi piraci.

„PRZEDSIĘBIORCY” CZY BANDYCI?

Z pochodzenia byli najczęściej Anglikami, Francuzami, Holendrami oraz Duńczykami. Płynąc z Karaibów i wybrzeży Ameryki przez Atlantyk (od strony Zachodniej Afryki) po wody Oceanu Indyjskiego, przemierzali tak zwany Piracki Krąg, trafiając po drodze na Madagaskar. W tamtym okresie Ocean Indyjski i Morze Czerwone wydawały się zresztą być sprzyjającym miejscem na prowadzenie zbójniczej działalności. Akweny te były wówczas (tak jak i zresztą obecnie) kluczowymi i strategicznymi miejscami na mapie handlowej świata. Tamtędy wiódł szlak towarów pomiędzy Indiami a Turcją Osmańską oraz podróży islamskich pielgrzymów, których wiara prowadziła na Półwysep Arabski, aby dalej lądem udać się do Mekki – świętego miasta islamu. Do tego dochodził handel pomiędzy krajami europejskimi a ich koloniami. Wraz ze wzrostem natężenia żeglugi, cały obszar z dnia na dzień stawał się coraz lepszym miejscem do prowadzenia specyficznej odmiany privateeringu. To, pochodzące z języka angielskiego, słowo oznacza prywatną morską działalność zbrojną na rzecz któregoś z państw. W Polsce lepiej znane jest jako kaperstwo czy korsarstwo, a na całym świecie jako najemnictwo.

Na przełomie XVII i XVIII stulecia było to standardowym i legalnym sposobem prowadzenia wojen na morzu. Oczywiście tacy „prywatni przedsiębiorcy” – żeglarze z własnymi statkami i załogami – pojawiali się na morzach już dużo wcześniej. Wykorzystywano ich do walki w imię królów wszystkich mocarstw, zwłaszcza kolonialnych. Jednak samo określenie privateer

zaczęło się pojawiać dopiero od 1664 roku. Problem polegał na tym, że, niejednokrotnie, korsarze w mocno nieortodoksyjny sposób trzymali się licencji i dość szybko zaczynali szaleć po morzach na własną rękę. W ten sposób z privateerów stawali się regularnymi piratami. Dokładnie tak postąpił kapitan Kidd (o którym więcej w części drugiej) oraz drugi arcyłotr, Thomas Tew. Ten ostatni zwerbował dawnych antylskich bukanierów i, urywając się ze smyczy krępującej go koncesji, zamiast walczyć z Francuzami, popłynął rabować akweny wokół Afryki.

PIRACKA BRAC

Morscy łotrzykowie pochodzili najczęściej z krajów zachodniej Europy i z ich kolonii w Ameryce. Często byli to buntownicy i uciekinierzy, ukrywający się przed karzącą ręką sprawiedliwości. W tamtych czasach służba na jakimkolwiek okręcie (nieważne, czy wojskowym, czy handlowym), każdej z europejskich flot, nie była spacerem po plaży. Standardowej ciężkiej pracy w uciążliwych warunkach atmosferycznych, polegającej na utrzymaniu statku w ruchu, towarzyszyło często okrucieństwo przełożonych. Oficerowie słynęli z pastwienia się nad swymi podwładnymi i stosowania kar cielesnych (jak na przykład biczowanie) za każdy najmniejszy występki czy przewinienie. Dlatego też bunty marynarzy doprowadzonych do ostateczności nie były rzadkością.

Daje to do myślenia, bo przecież nie rekrutowali się oni ze studentów szkółek niedzielnych, lecz byli twardymi mężczyznami, doświadczonymi przez życie. Byli ludźmi prostymi, najczęściej niepiśmiennymi, ale za to upartymi i hardymi. Tak było w przypadku kapitana Henry'ego Every'ego (alias Avery'ego vel Długi Ben), który, będąc oficerem statku pływającego w służbie Hiszpanii (mającego za zadanie... polować na bukanierów), stanął na czele buntu i po opanowaniu jednostki sam został piratem. Jego załoga wyłamała się spod regulaminu z powodu trudnych warunków na pokładzie statku, na którym spędzili osiem miesięcy, nie otrzymując za to należnej im zapłaty.

Po przejściu na stronę rozboju morskiego, Every skierował swój czterdziestosześciodziałowy okręt „Fancy” w stronę Afryki, zajmując po drodze kilka statków pochodzących z różnych krajów. Obawiał się jednak złości mocarstw i nie chciał mieć na karku wszystkich ich flot. W swych zamiarach chciał napadać na jednostki indyjskie i arabskie, dlatego w liście do administracji Anglii napisał, że deklaruje się jako pirat, ale nie będzie atakował okrętów Korony oraz Holandii. Niestety dla niego, mleko już się rozlało. Dotychczas Every zdążył już bowiem zaliczyć trzy angielskie żaglowce na swoje zbójckie konto.

WYJĘCI SPOD PRAWA

W tym miejscu dobrze widać różnicę pomiędzy piratami z przełomu XVII i XVIII wieku, a ich poprzednikami. Rozbójnicy z Madagaskaru nie działali wzorem bractwa bukanierów, walcząc pod protekcją którejś z morskich potęg. Te czasy były już przeszłością, a piraci stali się wrogami publicznymi dla całego świata. Grupy rozbójników, morskich anarchistów, nie mogły być już tolerowane przez pędzący do przodu i coraz bardziej cywilizowany świat imperiów kolonialnych.

Proces ten przybierał na sile stopniowo. Lata siedemdziesiąte XVII wieku to próba powstrzymania przez Anglię samowolnych eskapad bukanierów z Jamajki. W latach osiemdziesiątych Francja Ludwika XIV chciała okiełznać ich kolegów na San Domingo (Tortuga i Zachodnia Hispaniola). Akt monarchii angielskiej z 1700 roku „o bardziej efektywnym ściganiu piratów” pokazuje zwiększającą się determinację panujących do wyplenienia zjawiska prywatnego bandytyzmu na morzach. Dlatego też ludzie spod czarnej bandery z trupią czaszką rzadko zwracali uwagę na to, pod symbolami jakiego państwa płynął statek, na który zamierzali napaść.

EVERY NA MADAGASKARZE

Kapitan Every, dotarłszy na Madagaskar, założył bazę wypadową

u wybrzeża Zatoki Antongil, z której wyruszał na Morze Czerwone. Właśnie tamtędy w 1695 roku płynęła flota skarbów, kierująca się z jemeńskiego portu Mocha (położonego nieopodal cieśniny Bab-el-Mandeb) do Indii. Every wiedział o niej i porozumiał się z czterema (lub według innych danych pięcioma) kapitanami, aby razem uderzyć i zająć pełne bogactw statki. Wśród współpracujących z nim lokalnych liderów pirackiej gromady byli kapitanowie Wake, Farrell, May i Tew – wszyscy przyłączyli się do tej grupy z Nowego Jorku.

„Fancy”, płynąca pod rozkazami Every’ego, była największym spośród sojuszniczych jednostek; pozostałe należały do najpopularniejszych okrętów, jakimi bukanierzy posługiwali się przez cały XVII wiek na Karaibach. Małe słupy i brygantyny miały nie więcej niż po sześć dział na pokładzie. Tyle luf armatnich wystawało również z burt „Fath Mahmamadi” – pierwszej ofiary piratów, statku znajdującego się na tyłach wielkiej dwudziestopięciookrętowej armady, którą przez trzy dni ścigali. Aby dogonić swój cel, musieli porzucić najwolniejsze spośród swoich okrętów. Poskutkowało. Pierwsza ofiara została dopadnięta w pobliżu wybrzeża Indii.

„Fancy” miała absolutną przewagę ogniową i już pierwsza wymiana salw wystarczyła, aby napadnięty okręt się poddał. Bynajmniej nie był to jednak koniec całej akcji. Piraci nie zadowolili się swoją zdobyczą, więc pościg za flotą trwał dalej. Po dwóch dniach Every namierzył i zaatakował potężny statek „Ganj-i-sawai”, należący do samego Wielkiego Mogoła Aurangzeba. Czyn ten należałoby uznać za równie odważny, co szaleńczy. Indyjski okręt posiadał bowiem osiemdziesiąt dział i ośmiuset ludzi uzbrojonych w czterysta muszkietów, co przy dobrym dowodzeniu mogło spokojnie wystarczyć, aby zmieść z tafli wody o wiele mniejsze siły piratów. Ale właśnie dobrego dowództwa mu zabrakło, a szczęście sprzyjało odważnym. Na pokładzie „Ganj-i-sawai” wybuchło działo, którego odłamki poraniły wielu członków załogi. Jakby tego było mało, jedna z pierwszych kul armatnich, jaka dosięgła indyjski okręt,

zniszczyła mu maszt, tym samym mocno spowolniając statek. Klęski dopełnił natomiast kapitan, który, w obliczu abordażu zdeterminowanych piratów, w zasadzie zaniechał podjęcia boju. Decyzja ta miała w niedługim czasie kosztować wielu z jego ludzi życie.

Piraci za wszelką cenę chcieli wymusić od załogi miejsca, w których ukryto kosztowności. Dlatego też wielu z jej członków zabili, aby wzbudzić strach u pozostałych. Towarzyszące indyjskim marynarzom kobiety miały się jeszcze gorzej. Bandyci przez kilka nocy i dni wielokrotnie brutalnie je gwałcili. Wśród pasażerek nieszczęsnego okrętu miała nawet być bliska krewna samego Wielkiego Mogoła. Niektóre panie wołały jednak skoczyć w toń morską i wybrać śmierć w jej odmętach, niż dać się brutalnie pohańbić. Tak brutalne zachowanie nie było wyjątkiem w bandyckiej społeczności. Załoga innego pirata z Madagaskaru, kapitana Englanda, również zmuszała kobiety do seksu. Podobnie Culliford i Chivers krwawo oraz brutalnie obeszli się z pasażerami zdobytego „Great Mohhamed”...

Oprócz haniebnej rozrywki, jaką piraci zafundowali sobie kosztem pojmanych kobiet, zwycięstwo przyniosło piratom Every'ego, niemałe pieniądze. Źródła są tu rozbieżne: sto pięćdziesiąt, dwieście, a może nawet trzysta tysięcy funtów miał wynieść majątek zdobyty na obydwu okrętach. Nie przypadł on jednak w udziale wszystkim uczestnikom eskapady. Every oszukał załogi współpracujących z nim kapitanów. Nie podzielił się łupem, nie powrócił na Madagaskar i wraz z pieniędzmi uciekł na Karaiby. Pomijając kwestię braku lojalności wobec współpracowników, jego akcja nabrała w niedługim czasie takiego rozgłosu, że po dopisaniu do niej wielu nieistniejących szczegółów przerodziła się w mit. Tak powstała legenda Króla Madagaskaru, którą powtarzały następne pokolenia piratów.

WOLNOŚĆ W CZASACH ABSOLUTYZMU

Wśród kapitanów biorących udział w ataku na okręt „Fath

Mahmamadi” był Thomas Tew. Ten privateer, po przekonaniu swojej załogi do przejścia na stronę występu i rozboju (co podobno nie było zbyt trudne), wpłynął na Morze Czerwone. Zamierzał zaatakować tam napotkany konwój sześciu statków, płynących z Indii na Półwysep Arabski. Zdobycie pierwszej jednostki dało już tak duży łup, że załoga, nie chcąc ryzykować starcia z resztą okrętów (które najpewniej nie dałyby się już zaskoczyć), zdecydowała się zrezygnować z dalszej walki i udać się na Madagaskar.

Nie było nic nadzwyczajnego w tym, że to nie kapitan decydował o dalszym kursie okrętu. Wśród piratów pełna władza oddawana była w ręce jednego człowieka tylko na czas walki. W pozostałych przypadkach to, jak działać i gdzie się kierować, leżało w gestii zgromadzenia całej bandyckiej załogi. Demokracja była naturalną wypadkową ich obsesyjnego podejścia do wolności osobistej. Dla ówczesnych europejskich państw, których kultura i administracja coraz bardziej przesiąkały teorią absolutyzmu, było to bardzo egzotyczne. Dla krajów i narodów rządzonych przez oświeconych monarchów absolutnych, społeczeństwo łajdaków, gdzie każdy był równy sobie, było niezwykle. Dla pospolitych ludzi było to często pociągające, ale dla szlachty i arystokracji – wręcz niebezpieczne.

Niebezpieczne były zresztą nie tyle czyny piratów, co ich idee same w sobie. Społeczność, która w świetle prawa mogła w każdej chwili usunąć ze stanowiska swego przywódcę, to groźna alternatywa dla porządku absolutnego. Mieszkańcom Europy klarowano przecież, że władca ma naturalne, pochodzące od Boga prawo do kierowania swymi poddanymi, a wystąpienie przeciw niemu jest wbrew porządkowi świata. Dlatego też kultura piracka stanowiła zagrożenie dla fundamentów istniejącego ładu. Było to jednym z powodów, dla którego została ona wypłeniona z Antyli i przeniosła się między innymi na Madagaskar. Idee mają bowiem do siebie to, że są zaraźliwe.

PIRACKA REPUBLIKA?

Osada załogi kapitana Every'ego nie była jedyną, jaką w tamtym okresie założyli na Madagaskarze ludzie spod czarnej bandery. Pirackie bazy powstawały wśród nadbrzeżnych lasów, w pobliżu trudno dostępnych, bezpiecznych zatok, gdzie ich okręty mogły bez obaw zakotwiczyć, nie obawiając się o swą przyszłość. Szczytem rozwoju przestępczej cywilizacji w tamtym regionie świata miało być mityczne państwo o dumnej nazwie Libertatti, którego istnienia nigdy nie dowiedziono. Warto jednak pamiętać, że każda legenda powstaje najczęściej na kanwie faktycznych wydarzeń. Kto wie, ile jest prawdy w opowieści o utopijnej pirackiej republice?

Twórcą Libertatti miał być niejaki kapitan Misson, który swą karierę zaczynał jako oficer na francuskim okręcie „Victoire”. W ciężkich walkach na morzu miał wsławić się do tego stopnia, że po śmierci swego kapitana, stukilkudziesięcioosobowa załoga uznała Missona za nowego przywódcę, który stawiał na pierwszym miejscu wielkie ideały walki z uciskiem i tyranią władzy. Nie przeszkodziło to jednak temu, że jedną z pierwszych rzeczy, jaką zrobił jako świeżo upieczony kapitan, było obrabowanie dwóch holenderskich statków handlowych na Morzu Karaibskim. Według przekazów miał on jednocześnie wydobywać z opresji wszystkich więźniów i niewolników, których napotkał na zajętych pokładach.

Droga zbójnictwa i wielkoduszności doprowadziła go na wody wokół Madagaskaru. Właśnie na tej wyspie, nad jedną z zatok leżących mniej więcej pięćdziesiąt kilometrów na północ od Diego Suarez, załoga Missona miała zbudować dla siebie miasto-państwo nazwane Libertatti. Jego mieszkańcy w swym założeniu mieli tam bytować idealnym życiem każdego pirata – cali skąpani w swej prywatnej wolności. Ich bezpieczeństwa miały strzec wzniesione forty, obsadzone czterdziestoma zdobycznymi działami. Jedzenie zapewnić miały uprawy owoców, warzyw i zboża. Przekazy wspominają nawet o pirackich stoczniach, które zrodziły dwa małe okręty.

Według powtarzanej opowieści, to właśnie do tego miejsca miał

dotrzeć statek Thomasa Tew. Jego załoga miała połączyć się z obywatelami pirackiej republiki, a sam kapitan został mianowany jej głównym admirałem. Misson naturalnie pełnił funkcję przywódcy stada, zaś trzecią główną postacią tego nietypowego rządu, a zarazem miejscowym sekretarzem stanu, był człowiek nazwiskiem Caraccioli. Społeczność Libertatti miała stworzyć prywatne podstawy prawne pod swoje funkcjonowanie i system ustawodawczo-wykonawczy w ich demokratycznym „państwie”. Mieszkańcy podzielili się na dziesięcioosobowe grupy, z których każda wybierała swojego przedstawiciela do parlamentu. Ich prawa obywatelskie (jak to wśród piratów najczęściej bywało) spisano na papierze, choć większość z nich zapewne była analfabetami. Słowo pisane jest jednak najlepszym udokumentowaniem wolności osobistej i nawet ta banda przestępców zdawała sobie z tego sprawę.

Oprócz zadbania o sprawy administracyjne, piraci nadal plądrowali szlaki morskie. Misson miał m.in. zdobyć silnie uzbrojony portugalski okręt. Z kolei Tew, u Przylądka Dobrej Nadziei, zajął statek pod banderą holenderską. Przyszedł jednak dzień, w którym nad Libertatti zawisła groźba upadku. Do portu w kolonii wpłynęło kilka portugalskich jednostek z zamiarem wyrzucenia desantu na brzeg i przegonienia stamtąd piratów. Niestety, nie docenili oni wroga. Zmasowany ogień artyleryjski z dwóch nadbrzeżnych fortów i czterech pokładów okrętowych zatopił część atakującej flotylli, a resztę przegnał. Co więcej, Misson puścił się w pościg za uciekającymi statkami, zabordażował i zajął jeden z nich.

Cała ta opowieść jest jednak mało wiarygodna. O autorstwo tego mitu podejrzewa się Daniela Defoe, gdyż nigdzie indziej nie ma wzmianki o pirackim państwie kapitana Missona. Jednym z punktów spornych historii Libertatti jest również postać kapitana Tew. Problem tkwi bowiem w tym, że wspomniany pirat zginął najpewniej w roku 1695, podczas ataku na statek „Fath Mahmamadi”. Jak mógłby więc brać udział w wydarzeniach, które miały rozegrać się około roku 1700? Albo więc piracka

republika jest datowana w złym czasie, albo opowieść o niej została całkowicie wyssana z palca...

Na małej wysepce pośrodku zatoki portowej przy Wyspie Świętej Marii przez kilka lat rozgrywał się dramat czarnych mieszkańców Madagaskaru. Właśnie tam Adam Baldrige, niczym piracki lord, władał ziemią i życiem, zbijając swój majątek na handlu ludźmi. Właśnie do tych wybrzeży przybijały okręty pod czarną banderą.

Mit o Libertatti mógł zostać zainspirowany historią piratów z Wyspy Świętej Marii, leżącej odrobinę na północny wschód od Madagaskaru. Była ona chyba najlepiej rozwiniętą z istniejących tam placówek ludzi spod czarnych żagli. Ta największa piracka baza w regionie powstała w 1691 roku z inicjatywy wspomnianego eksbukaniera Adama Baldrige'a oraz człowieka interesu z Nowego Jorku, Fridericka Philipsa, który szybko zauważył rozwój piractwa na Oceanie Indyjskim i zrozumiał wzrastające potrzeby tamtego rynku. Morscy rozbójnicy mieli pieniądze z łupów, mieli dostęp do ekskluzywnych wschodnich towarów, mieli bezpieczne kryjówki dla siebie na Madagaskarze i w jego okolicach. Nie mieli jednak gdzie i na co wydawać swoich nielegalnych bogactw, jak również nie mieli gdzie kupować koniecznego zaopatrzenia. Z amerykańskiego wybrzeża zaczęło więc płynąć na Świętą Marię piwo, wino, tytoń, cukier, broń i ubrania, z powrotem natomiast transportowano do Nowego Jorku czarnych niewolników. Zresztą nie tylko tam. Innym świetnym rynkiem zbytu niewolnej siły roboczej była francuska kolonia na nieodległej wyspie Reunion.

LUDZIE Z ZAKAZANEJ WYSPY

Piracka osada handlowa na Świętej Marii mieściła się konkretnie na samym środku zatoki będącej świetnym naturalnym portem, na malutkiej wysepce zwanej „Zakazaną”. Nazwa nie była nadana jej bez powodu: Baldrige zabronił tubylcom pod karą śmierci postawić na niej choćby nogę. Ludność miejscowa mogła

się na niej znaleźć tylko w kajdanach. Dla ochrony swego interesu zbudował fort i uzbroił go w dwadzieścia dwa działa, które miały go strzec. Tak jak to odbyło się według legendy o Libertatti, na Świętą Marię faktycznie przybył w 1693 roku statek Amity, dowodzony przez kapitana Tew, lecz długo tam nie zabawił.

Innym człowiekiem, którego Friderick Philips, szara eminencja pirackiego półświatka, posłał robić interesy na Madagaskarze, był Samuel Burgess – korsarz z Nowego Jorku. Jego wyprawa zaczęła się raczej pechowo: po dotarciu na miejsce stracił swój okręt i musiał zaciągnąć się na lokalne statki pirackie. Z czasem jednak Fortuna uśmiechnęła się do niego: z łupami wrócił do Ameryki, gdzie spieniężył je i znów wyruszył na Wielką Wyspę. Opływał dookoła jej wybrzeże, handlując czym się dało z różnymi grupami tamtejszych piratów, z czarnoskórą ludnością tubylczą zwaną Malgaszami a także z Arabami. Skupował również kość słoniową i niewolników, z których trzystu zawiózł do Nowego Jorku. Burgess kilkakrotnie przepłynął Atlantyk tam i z powrotem, przewożąc kupione od piratów towary celem sprzedania ich w Ameryce.

PIRACI Z PRZYPADKU

Interesujący splot okoliczności przywiódł na Madagaskar kapitana Roberta Kidda (zwanego również Williamem Kiddem). Na początku nie był on piratem, a wręcz przeciwnie – był (a przynajmniej miał zostać) ich łowcą. Jako doświadczony wojak i żeglarz otrzymał od władz angielskich papiery kaperskie (tak zwane king's commission lub letters of marque), nominujące go na ich lokalnego reprezentanta i upoważniające do aktów zbrojnych wobec piratów. Właśnie rozbójnicy działający na Oceanie Indyjskim, w tym ci pływający z Madagaskaru, byli głównym celem Kidda. W okolicy Wielkiej Wyspy dotarł on swym trzydziestoczerodziałowym Adventure Galley w lutym 1696 roku, na czele około stu pięćdziesięcioosobowej załogi. Nie mogąc namierzyć statków pirackich, a widząc narastające niepokoje wśród swych ludzi i chcąc powetować sobie brak jakichkolwiek

zysków, kapitan Kidd przeszedł na stronę występku, grabiąc okręty mauretańskie, portugalskie i inne, które nawinęły się mu pod działa.

Nie był to odosobniony przypadek dowódcy, który zajął się rabunkiem pod wpływem własnych podkomendnych. Innym przykładem jest kapitan John Halsey, który początkowo zamierzał napadać wyłącznie na statki muzułmańskie, unikając konfrontacji z europejskimi jednostkami. Jednak załoga była temu przeciwna i wymusiła na swym dowódcy atakowanie wszystkiego i wszystkich. Już drugi ze zdobytych przez Halseya okrętów miał na maszcie wywieszoną flagę jego własnego kraju – Anglii. Ścieżki losu zawiodły zarówno Kidda, jak i Halseya na Madagaskar. Kapitan Kidd po zdobyciu dużej i bogatej (łup o wartości siedemdziesięciu pięciu tysięcy funtów) muzułmańskiej jednostki Queda Merchant poprowadził obydwie obsadzone swymi ludźmi statki na Wyspę Świętej Marii, gdzie dotarł w kwietniu 1698 roku. Tam spotkał starego znajomego – Roberta Culliforda, z którym pokłócił się, pomimo początkowej wymiany uprzejmości. Poskutkowało to przejściem pod nową komendę dziewięćdziesięciu pięciu ludzi z załogi Kidda. Ci, którzy pozostali przy swym dowódcy, we wrześniu odpłynęli z nim do Bostonu.

PODSTĘPNI I ZUCHWALI

Co do Roberta Culliforda, kariera tego pirata zaczęła się w 1690 roku od buntu na okręcie „Blessed William”, na którym, nawiasem mówiąc, pływał razem z Kiddem. W wyniku tej rebelii został prawą ręką nowego kapitana Williama Masona (nie mylić z przywódcą Libertatti). Po dwóch latach rabowania na Morzu Karaibskim piraci popłynęli na Ocean Indyjski, gdzie Culliford został aresztowany i odsiedział cztery lata w więzieniu. Następnie zbiegł, przekabacił załogę statku Josiah, aby wszczęła bunt, został przez nią mianowany kapitanem, a potem wyrzucony z okrętu! Z samotnego brzegu zabrał go inny piracki żaglowiec – Mocha, którego zresztą w niedługim czasie został dowódcą. Gdy doszło do kłótni pomiędzy nim a Kiddem, nawiązał współpracę z Dirkiem Chiversem, jak się z czasem okazało,

bardzo korzystną. Ten pamiętający Henry'ego Every'ego rozbójnik cieszył się reputacją najśmielszego spośród piratów. A w każdym razie: spośród żywych piratów. Jesienią 1696 roku zaatakował swoim Soldato cztery okręty zakotwiczone w samym środku portu w Kalkucie. Po zajęciu ich wysłał list do miejscowego gubernatora, w którym dał jasno do zrozumienia, że jeśli nie otrzyma dziesięciu tysięcy funtów okupu, to statki spali, a ich załogi wyrżnie. Postępek ten, odważny do granic bezczelności, rozjuszył gubernatora. Zamiast okupu, wysłał dziesięć okrętów wojennych, przed którymi Chivers musiał czym prędzej uciekać. Zbiegł na Świętą Marię, gdzie dwa lata później dogadał się z Cullifordem i obu kapitanom szczęście szybko dopisało. We wrześniu 1698 roku dopadli na Morzu Czerwonym okręt Great Mohhamed, tracąc wprawdzie dwudziestu ludzi, ale zdobywając łup o wartości stu trzydziestu tysięcy funtów.

Inny z pływających w akwenie kapitanów – George Booth zasłynął wśród bandyckiej braci podstępnyim zajęciem małego francuskiego statku, którego dowódca zaprosił go na obiad wraz z kilkoma towarzyszami. Piraci po wejściu na pokład przez krótki czas udawali uprzejmość, a w czasie posiłku odwdzieczyli się gospodarzowi za gościnę, chwytając za pistolety i przejmując okręt. Jakiś czas później kapryśny los odwrócił się od Booth'a, który sam padł ofiarą niecnej intrygi. On i dwudziestu jeden jego ludzi zostali zwabieni propozycjami handlowymi na wybrzeże Zanguebaru, gdzie po wejściu do domów mieszkających tam Arabów, zostali wycięci w pień.

W następstwie tych zdarzeń komendę nad załogą objął John Bowen. Jemu również szczęście początkowo nie sprzyjało i w 1700 roku stracił swój okręt na rafach w pobliżu Mauritiusu. Wraz z ocalałymi dopłynął do tej wyspy, zaś tamtejszy gubernator przez trzy miesiące opiekował się całą zgrają, zapewniając im wikt, opierunek oraz pomoc medyczną; pomógł również w zaopatrzeniu zakupionego przez nich statku. Naturalnie piraci nie pozostali mu dłużni, odwdzięczając się w

srebrze. Rok później Bowen na nowym okręcie dotarł na Madagaskar, gdzie po wschodniej stronie lądu, w miejscu zwanym Maritan, założył osiedle mieszkalne. Oprócz domów, jego ludzie postawili również dwa forty do ich obrony. W 1702 roku kapitan Bowen, dzięki podstępowi, zajął bezkrwawo okręt Speedy Return, przybyły w tamten region po czarnych niewolników, i podniósł na nim czarną banderę.

PIRACI Z MADAGASKARU

Pod koniec tego samego roku, Bowen nawiązał współpracę z kapitanem Howardem. Jego bandycka kariera zaczęła się po przełudnieniu całego majątku, jaki jemu oraz jego matce pozostawił zmarły ojciec. Na wyspie Wielki Kajman Howard wszedł w komitwę z dwudziestoma innymi degeneratami, z którymi na małym stateczku do połowu żółwi napadał na okręty pływające u wybrzeży Ameryki. Po kilku udanych akcjach zbójcka załoga przybrała na liczbie. Wśród stu osiemdziesięciu ludzi było jednak wielu załogantów zdobytych jednostek, których siłą i wbrew ich woli zmuszono do zostania piratami. Dobrze ilustruje to ewolucję, jakiej podlegała społeczność morskich rozbójników – jeszcze dwadzieścia lat temu, w epoce bukanierów, przymuszanie kogoś do zostania piratem było nie do pomyślenia. Kapitanem tej idącej z duchem czasu załogi był wówczas niejaki James, a Howard w stopniu kwatermistrza był jego prawą ręką.

Kiedy James wraz z załogą zmienili obszar działania i przepłynęli na wody afrykańskie, przywitał ich, tak jak i innych, pech. Statek piratów wszedł na rafę u wybrzeży Madagaskaru. Załoga zeszła na ląd z zamiarem dotarcia na Świętą Marię, zabierając ze sobą sprzęt i całe łupy, a porzucając na zablokowanym statku swego chorego kapitana. Po drodze, prawdopodobnie również celowo, zgubili Howarda, opuszczając go, kiedy wybrał się na polowanie. Z czasem dotarli do przysiółków lokalnych piratów. Pozostawionemu własnemu losowi Howardowi również udało się przeżyć. Po wielu wozach dotarł do zatoki Augustyna, gdzie zebrał zbrojną

grupę do zajęcia trzydziestosześciodziałowego statku Prosperous i po jego zdobyciu został obwołany kapitanem. Zaopatrzył się w zapasy na Świętej Marii i ruszył w stronę Indii, po drodze spotykając okręt Bowena. Wspólne działania obydwu kapitanów zaowocowały w marcu 1703 roku zdobyciem statku Pembroke, a w następnych miesiącach kolejnych jednostek morskich przemierzających Ocean Indyjski. Kiedy wysłużone pirackie okręty nienadawały się już do użycia, połączone załogi, liczące łącznie według różnych danych od stu sześćdziesięciu do dwustu czterdziestu ludzi, spaliły obydwa statki i razem przesiadły się na zdobyczny przyz, na którym umieszczono pięćdziesiąt cztery armaty z dwóch zniszczonych jednostek. Niedługo później, będąc koło wybrzeży Malabaru, po raz kolejny natknęli się na statek Pembroke, który znów obrabowali i po raz drugi puścili wolno, być może licząc na trzecie spotkanie...

Nieopodal miejsca zwanego przez piratów Punktem Pełnym Nadziei, gdzie swą bazę wypadową mieli ludzie Johna Halseya, ulokowana była placówka innej buńczucznej załogi, dowodzonej przez kapitana Thomasa White'a. Zanim człowiek ten został piratem, pływał na statkach handlowych. Pewnego dnia jego jednostka wpadła w ręce angielskich zbójów morskich z południowego Madagaskaru. Po udanej ucieczce z niewoli, trafił wraz z kilkoma towarzyszami (podobno był wśród nich wcześniej wspomniany John Bowen) w okolice zatoki Augustyna, w rejony należące do lokalnego władcy Malgaszy. Król tubylców okazał się bardzo gościnny i przez półtora roku opiekował się przybyszami. W późniejszym czasie White dotarł do miejsc zwanych Olumbah i Amboynavoula (jakieś sto kilometrów na południe od Świętej Marii), gdzie żyło wówczas wielu piratów. Osiedlali się tam w dużych domach obsadzonych działami, w których mieszkali po kilkanaście osób w jednym.

Kapitan White zebrał około stu osób i sformował z nich załogę pod swoją komendą, z którą wyruszył po łupy na Morze Czerwone. Tam w sprytny sposób opanował silnie uzbrojoną,

czterdziestoczczerodziałową portugalską fregatę. Wykorzystał pokój, jaki w owym czasie panował między Anglią i Portugalią: podpłynął pod jej burzę z wywieszoną brytyjską flagą, deklarując przyjazne zamiary. Trudno sobie wyobrazić, jakie miny musieli mieć zaskoczeni Portugalczycy, widząc wskakujących na ich pokład uzbrojonych po zęby piratów. Poza tą jednostką, White zajął jeszcze w tamtym czasie przynajmniej dwa okręty. Samą postać kapitana Thomasa należałoby uznać za stosunkowo litościwą, zwłaszcza na tle innych pirackich dowódców – zarówno karaibskich, jak i tych z Madagaskaru. W przeciwieństwie do takiego L'Ollonaisa czy Christophera Condenta, White nie pastwił się nad jeńcami wziętymi na zdobytych statkach, lecz uwalniał ich całych i zdrowych. Co więcej, pewnego razu w jego ręce wpadło dwoje dzieci, których łązy tak wzruszyły kapitana, że kazał swym ludziom oddać im wszystkie zabrane przedmioty.

DZIEL I RZĄDZ

Wobec lokalnej ludności piraci nie zajmowali neutralnego stanowiska, a nawet wręcz przeciwnie: dążyli do jak największego uczestniczenia w ich wewnętrznych sprawach. Legendarny kapitan Misson, zanim przybył na Madagaskar, znalazł się na innej pobliskiej wyspie zwanej Johanna, gdzie zawarł sojusz z miejscową władczynią. W zamian za pokojowe przyjęcie i udzielenie zgody na zadomowienie się jego ludzi na ziemiach królowej, piracka załoga wyruszyła do boju z wojownikami jej wroga – króla Mohilla. Dwie bitwy skończyły się spaleniem jego stolicy i całkowitą klęską. Dla przypieczętowania sojuszu z ludem Johanny, Misson pojął za żonę siostrę królowej. Nie ma większego znaczenia, czy w historii tej (jak w całej legendzie Missona) jest więcej mitów czy faktów. Znajomość dokładnego przebiegu zdarzeń nie jest w tym wypadku konieczna, by zrozumieć intencje i metody piratów.

Rozbójnicy spod czarnej bandery, podobnie jak sto pięćdziesiąt lat wcześniej hiszpańscy konkwistadorzy, wykorzystywali rdzenną ludność zasiedlaną przez siebie lądów. Aby na obcych

ziemiach móc stworzyć przyczółki nowych społeczeństw, należy dojść do ładu z ludnością już te terytoria zamieszkującą, która słusznie uważa je za swoją własność. Należy ją albo podbić, albo dogadać się z nią. Piraci, chcąc budować domy, zakładać osiedla, w spokoju dobijają do wybrzeży i leżą na plażach z daleka od polujących na nich wojskowych okrętów, musieli nauczyć się współistnieć z tubylcami Madagaskaru. Dlatego dogadywali się z nimi i żenili z ich kobietami, co oczywiście nie przeszkadzało im dalej atakować, mordować i sprzedawać w niewolę tych, których nie obejmowały pokojowe ustalenia.

Powstanie opowieści o Missonie tylko potwierdza tę regułę. Ten „szlachetny złoczyńca” miał jakoby być przeciwnikiem zniewalania czarnej ludności, co więcej: werbował ją do swej załogi. Podobnie jak rzekomo współpracujący z nim przez pewien czas kapitan Tew, który po zajęciu statku pełnego niewolników zdjął z nich kajdany i wielu wziął do siebie. Jeśli nawet jest to prawda, to byli w zdecydowanej mniejszości wobec reszty piratów, z których każdy, nie tylko Baldrige, nie miał nic przeciwko posiadaniu niewolników. Kapitan Every, pływając u wybrzeży Gwinei, polował na tamtejszą ciemnoskórą ludność i sprzedawał ją jako niewolników. Podczas wojen toczonych z czarnymi plemionami, piraci brali jeńców, którzy potem musieli dożywno im służyć. Przewaga technologiczna w postaci broni palnej niemal zawsze zapewniała im zwycięstwo w walkach z miejscowymi, utrzymując ich u władzy. Uważali się za panów i sędziów zarazem. Malgaszy z otaczających osad traktowali źle i bez cienia litości karali każdy występki śmiercią. Obawiając się poruszenia wśród tubylczej ludności, która zewsząd ich otaczała, piraci w imię zasady „rządź i dziel” wszczynali spory oraz właśnie między plemionami. Walcząc ze sobą, nie były one w stanie zjednoczyć się i usunąć piratów ze swych ziem.

Zdarzały się pojedyncze sytuacje, gdy to regionalnym władcom udało się wykorzystywać piratów do swych własnych celów. Pomijając stosunki sojusznicze Libertatti i Johanny, słynna

jest historia pirata Davida Williamsa, weterana wojen malgaskich. Człowiek ten, wzięty do niewoli przez jednego z miejscowych władców, rozpoczął karierę żołnierską w szeregach jego armii i z czasem stał się żywą legendą wśród Malgaszy z ościennych państw. Z biegiem czasu i wojen Williams przechodził z rąk do rąk, po klęsce jednego protektora, rozpoczynając służbę u drugiego. Dla zwycięzcy był częścią łupu, choć należy dodać, że wyjątkowo dobrze traktowanego i cenionego łupu. Dopiero po wielu latach napotkany okręt piracki Achena Jonesa zabrał go stamtąd.

Brutalne działania piratów doprowadzały czasem do sytuacji, w których rozsierzdzeni tubylcy postanawiali skończyć z uciążliwymi najeźdźcami. Na przykład kapitana Samuela Burgessa dosięgła zemsta jednego z obrażonych przezeń królów plemiennych. Kacyk przy pierwszej nadarzającej się okazji otrucił pirata. W podobny sposób swą karierę skończył kapitan Nathaniel North, najprawdopodobniej również zabity przez tubylców z Madagaskaru. Mityczne zbójnickie państwo Libertatti także dosięgnąć miała zagłada z ręki żyjących wokół niego Malgaszy: pod nieobecność większości z członków załóg Missona i Tew, tubylcy w jednym nocnym ataku zniszczyli osadę i pomordowali pozostałych w niej mieszkańców. Rzeczywisty odpowiednik legendarnej republiki – osada Adama Baldrige’a na Zakazanej Wyspie, położonej u wybrzeża wyspy Świętej Marii – została w 1697 roku doszczętnie zniszczona przez zbuntowaną czarnoskórą ludność. Jednakże jej fundator uciekł.

POCZĄTEK KŁOPOTÓW

Zawarcie w 1713 roku pokoju w Utrechcie, kończącego kilkunastoletnią wojnę między mocarstwami kolonialnymi, położyło definitywny kres epoce bukanierów z Antyli i Karaibów. Stało się tak na mocy jednej z klauzul traktatu, mówiącej o zaprzestaniu wykorzystywania prywatnych jednostek morskich do prowadzenia działań zbrojnych przez walczące kraje. Oznaczało to, że setki marynarzy i bukanierów, dotychczas wynajmowanych przez walczące strony, znalazło się

bez pracy. W zaistniałej sytuacji wielu z nich zajęło się piractwem, tym razem już nieograniczonym żadnymi zasadami. Przestali przywiązywać wagę do bandery, pod jaką płynęła ich ofiara, i rabowali kogo popadło, stając się wrogami całej ludzkości. Przez kilka lat część załóg miała swoją kryjówkę na New Providence, pośród wysp archipelagu Bahama. Lecz kiedy w 1718 roku dosięgła ich tam królewska sprawiedliwość Anglii w osobie gubernatora Woodesa Rogersa, duża grupa przeniosła się na Ocean Indyjski. Madagaskar zalała nowa fala piratów.

SŁODKIEJ CHWAŁY GODZINY...

Wspomniany już w drugiej części tej opowieści Christopher Condent (lub Billy One-Hand Condon, jak go również nazywano), parał się piractwem na Bahamach, nim razem z resztą swoich kamratów musiał uciekać przed Royal Navy. Po drodze na Ocean Indyjski okręt, na którym płynął, zdobył pewien statek handlowy, po czym załoga podzieliła się i udała w dwóch różnych kierunkach. Condent, który sprawował funkcję kwatermistrza, a więc drugiej osoby po kapitanie, obrany został dowódcą przez połowę ludzi i poprowadził ich na łowy w okolicy Wysp Zielonego Przylądka, gdzie zdobyli, prócz innych przysłów, również czterdziestodziałowy holenderski okręt wojenny. Ludzie Condona zrezygnowali z posiadanego dotychczas słupa i dalej płynęli na „holendrze”, nazwawszy go uprzednio „Flying Dragon”. W niedługim czasie przebywało na jego pokładzie już trzystu dwudziestu piratów. Na początku Condent grasował po Atlantyku, napadając na statki holenderskie, francuskie i portugalskie, aż wreszcie latem 1719 roku wylądował na Wyspie Świętej Marii. Tam przyłączyło się do niego trochę miejscowych piratów, niegdyś pływających pod nieżyjącym już Johnem Halsey’em. Wraz z nimi Condent wyruszył w morze i rok później u wybrzeży Bombaju zdobył siedemdziesięciodziałowy statek portugalskiego wicekróla Goa, przewożący towary warte sto pięćdziesiąt tysięcy funtów.

Załoga kapitana Christophera słynęła między innymi z jej antykatolickiego nastawienia. Jego ludzie, nawet jeśli

należeli do kościoła rzymskiego, to z pewnością nie poczuwali się do tego. Naigrywali się, dręczyli i stroili sobie kpiny z każdego księdza, jaki wpadł im w ręce podczas zdobywania statków. Jedną z szykan było traktowanie duchownych jak wierzchowców: wskakiwali im na ramiona i rozkazywali obnosić się po pokładzie. Condent był pod tym względem przeciwnieństwem Nathaniela Northa, kapitana, który rabował okręty wokół Madagaskaru kilkanaście lat wcześniej. Zarówno on, jak i jego podwładni, powierzali swoje żyjące na wyspie dzieci właśnie katolickim księżom na wychowanie.

Kapitan Jasper Seager (lepiej znany jako Edward England) po odpłynięciu z New Providence „zamienił” swojego słupa na lepszy okręt i udał się ku wybrzeżom Afryki, przechrzcivszy go uprzednio na „Royal James”. Zrazu łupił wybrzeże Gambii, po zdobyciu zaś kilku statków i ponownie „wymienieniu” okrętu na lepszy, tym razem nazwany „Victory”, ruszył na Madagaskar. Była to jego baza wypadowa, skąd wyprawiał się na Ocean Indyjski, zapuszczając się w kierunku samych Indii. Piraci operowali również z wyspy Johanna, leżącej trochę na północ, gdzie przez moment załoga Englanda miała swą bazę. Odnosił duże sukcesy, grabiąc kolejne statki i zdobywając wielkie łupy.

BÓJ „CASSANDRY”

17 sierpnia 1720 roku (podaje się również datę lipcową) ludzie Englanda stoczyli swój najcięższy bój. Dwa okręty walczące pod banderą tego kapitana dopadły u wybrzeży wyspy Johanna dwa statki handlowe: „Greenwich” i „Cassandra”. Pierwszy ze statków czmychnął czym prędzej, natomiast dowodzona przez kapitana Mackra „Cassandra” zdecydowała się podjąć walkę. Rozpoczęła się zażarta, trzygodzinna bitwa morska. England atakował zarówno pod czarnym, jak i czerwonym sztandarem, co oznaczało, że dla ofiar nie będzie litości. Siedemdziesięciu łufom pirackim, raz za razem plującym ogniem w stronę „Cassandry”, odpowiadało trzydzieści sześć dział owego okrętu. Przynajmniej dwukrotnie udało im się uniknąć zaabordażowania

swego statku i wdarcia się piratów na pokład, co przesądziłoby o wyniku starcia. Trwała niekończąca się wymiana ognia, kule ze świstem darły poszycie, żagle i takielunek; klnący i krzyczący marynarze padali na deski pokładów. Nie będąc już w stanie dłużej się bronić, załoga Mackra, na rozkaz swego kapitana, opuściła okręt, uciekając łodzią w stronę lądu. Ranni, którzy pozostali na pokładzie „Cassandry”, zostali dobici przez rozwścieczonych piratów. England krwawo okupił swoje zwycięstwo, stracił blisko stu ludzi i jeden ze statków, który był tak mocno podziurawiony i uszkodzony, że w zasadzie nie nadawał się już do niczego. Kapitan Mackra oddał się z resztą swych marynarzy w ręce zdobywców. Podobno z jego załogi poległo trzynastu ludzi, a dwudziestu czterech było rannych, co oznacza, że albo miał tak doskonałą ekipę, albo (co bardziej prawdopodobne) dane o ilości poległych piratów są zawyżone. Prawo pirackie (wspomniane już w pierwszej części naszej opowieści), w czasie pokoju, uznawało wszystkich członków załogi za równych sobie, więc to od ich decyzji zależało, kto, gdzie i w jaki sposób będzie ich prowadził. Edward England odniósł pyrrusowe zwycięstwo: zdobył po krwawym i upartym boju okręt nieprzyjaciela i łup o wartości siedemdziesięciu pięciu tysięcy funtów, jednak w efekcie swych następnych decyzji stracił własny statek. Z szacunku do męstwa przeciwnika England darował kapitanowi „Cassandry” życie i puścił go wolno. Z wściekłości o ten litościwy postępek, załoga odebrała swemu kapitanowi dowództwo.

W miejsce obalonego Edwarda Englanda piraci obrali kapitanem Johna Taylora. Szybko dagadał się z innym piratem – Olivierem La Buse (można spotkać się również z pisownią La Bouche), wraz z którym zasłynął akcją przeprowadzoną w porcie wyspy Reunion. W 1721 roku zakotwiczył w nim potężny, siedemdziesięciodwudziałowy okręt portugalski „Virgem de Cabo”. Większość jego załogi, korzystając z bezpiecznego schronienia francuskiego portu, zeszła na ląd i spędziła noc na zabawach. Nikt nie spodziewał się, że piraci okażą się tak zuchwali, by o świcie wpłynąć na dwóch okrętach do kanału

portowego i otworzyć ogień do obsadzonego tylko jedną piątą załogi okrętu. „Portugalczyk” nie bronił się długo, korzyści z zuchwałej akcji przekroczyły zaś najśmielsze oczekiwania piratów. Ładownia przytu pełna była złota i srebra w sztabach i monetach, drogocennych arcydzieł sztuki oraz diamentów, rubinów i szafirów – w sumie zdobyli towary warte osiemset siedemdziesiąt pięć tysięcy funtów. Dodatkową korzyścią było wzięcie do niewoli wicekróla Goa – Condé de Ericeira, za którego głowę wyznaczili okup. Obydwaj kapitanowie współpracowali ze sobą jeszcze przez wiele miesięcy, rozstając się dopiero we wrześniu 1722 roku. Do tego czasu część załogantów zrezygnowała z dalszego prowadzenia pirackiego procederu i założyła domy i rodziny w Zatoce Bombetoke, zwanej też Mahajanga.

Po zerwaniu z kompanem La Buse przez kilka miesięcy przebywał na Świętej Marii, po czym znów wyruszył w morze. Tym razem jednak natknął się na poważne problemy w postaci polującej na piratów eskadry angielskich okrętów pod dowództwem komandora Matthews. Uciekający pirat wpadł na rafy i utknął na dobre, jednak szczęście nie opuściło jego załogi do końca. Pościg nie dojrzał ich na rafach i popłynął w innym kierunku. Ocaleni zbudowali z desek wraku łódź, na której udało im się wrócić na Świętą Marię, gdzie La Buse zamierzał wycofać się ze zbójniczej profesji i w spokoju dożyć swej starości.

ZMIERZCH EPOKI

Działalność piratów operujących wokół Madagaskaru, zresztą podobnie jak ówczesnych im rabusiów na morzach okołoa amerykańskich, charakteryzowała się już o wiele mniejszym rozmachem, niż ich protoplastów z epoki świetności pirackiego procederu. Ich napady rabunkowe wymierzone były głównie w statki pływające po szlakach handlowych. Bardzo rzadko zdarzało im się zaatakować cel lądowy, tak jak w swoich najlepszych czasach robili to piraci z Tortugi czy Jamajki. Nie łączyli się już w silne grupy zbrojne oraz floty liczące po dziesięć i więcej statków, a na nich tysiąc czy dwa tysiące

ludzi. Pomimo sprytu i determinacji ich przywódców, nie było wśród nich liderów na miarę kapitań Lorenza de Graffa lub strategów takich jak Henry Morgan.

Powodów można doszukiwać się między innymi w różnicach zarówno pomiędzy czasem, jak i obszarem działania. Warunki osiemnastowiecznych piratów były zupełnie inne od tych, w jakich działali siedemnastowieczni bukanierzy. Po pierwsze, kolonie i państwa, których linie brzegowe rozciągały się wokół Oceanu Indyjskiego, nie były już tak słabo umocnione, jak ziemie hiszpańskie w Nowym Świecie. Po drugie, ówczesni piraci żyli raczej w ukryciu przed standardowym społeczeństwem, a nie pomiędzy nim. Nie otaczali ich normalni ludzie, jak to miało miejsce na Antylach, gdzie przez wiele lat bukanier mógł mieszkać we własnym domu w mieście takim jak Port Royal czy Petit Goâve, a jego nikczemna profesja uważana była przez jego sąsiadów za normalną a nawet potrzebną. Co za tym idzie, do zaciągu na statki pirackie nie było tylu ochotników, co choćby na Hispanioli kilkadziesiąt lat wcześniej. Poza tym na odludziach Wielkiej Wyspy nie było atrakcji w postaci tawern, domów gry i kobiet, na które można było przeznaczать zawojowane pieniądze. Epoka bukanierów na Antylach trwała przez około sześćdziesiąt lat, przez które na ich okrętach przewinęła się cała masa ludzi. Na wspomnianej Hispanioli, konkretnie jej zachodniej części, w latach osiemdziesiątych jednocześnie przebywało około trzy tysiące piratów. Była to liczba porównywalna do ilości wszystkich załóg, które przez całe trzydzieści lat aktywności pirackiej znalazły się w okolicach Madagaskaru.

Koniec rozwoju łupiestwa morskiego związanego z Wielką Wyspą przypada na wczesne lata dwudzieste XVIII wieku, po wysiedleniu piratów z Karaibów. Wówczas po Oceanie Indyjskim pływało jedenaście statków, a na nich około tysiąc pięćset ludzi kultywujących resztki tradycji dawnego Bractwa Wybrzeża. Jednakże największym problemem osiemnastowiecznych piratów było to, że ścigał ich cały świat. Mocarstwa kolonialne

wysyłały w morze okręty wojenne, których jedynym zadaniem było namierzenie i zniszczenie bandyckich jednostek. Również w pobliżu Madagaskaru trwały na nich łowy, piratów tropił na przykład wysłany przez Marynarkę Królewską komandor Matthews, operujący na tym akwenie w latach dwudziestych. W tej trudnej sytuacji nie mogli już dogadać się z władzami kolonialnymi tak, jak robili to na Antylach, gdyż nie byli tym władzom potrzebni. Nieliczni i w ciągłym zagrożeniu, nie mieli jak zorganizować się w duże oddziały i przeprowadzić wielkich akcji, takich jak ataki bukanierów na Maracaibo, Panamę czy Campeche. Nie oznacza to wszakże, że nie próbowali.

W 1692 roku Robert Culliford brał udział w ataku na indyjskie miasto Mangrol; nie był to jednak najlepszy z jego pomysłów. Wraz z siedemnastoma piratami trafił do więzienia, a reszta jego kompanów albo zginęła, albo uciekła. W 1694 (lub 1695 roku – data jest niepewna) kapitan Every spalił znajdujące się u wybrzeży obecnej Somalii miasto Mayd z tym, że nie zrobił tego dla łupów, lecz z zemsty: miejscowa ludność nie chciała z nim handlować. Natomiast Christopher Condent uderzył na portugalski fort na wybrzeżu Zanguebar, który zniszczył i splądrował doszczętnie. Wypadałoby tu nadmienić, że i w tym przypadku prawdopodobnym motywem był odwet: kapitan ten podskórnie i całkowicie nie tolerował ludzi z tego narodu. Portugalczycy uwięzili jego przyjaciół, za co ten mścił się na wszystkich, których spotkał, obcinając im uszy i nosy. Z kolei załogi kapitanów Taylora i La Buse'a wspólnie napadły na wyspy Laccadives leżące koło Indii, grabiąc i terroryzując lokalną ludność. Ci sami piraci zabawili w 1722 roku dwa miesiące na wybrzeżach południowo-afrykańskich. Tam zaatakowali, zajęli, a w końcu puścili z dymem małą holenderską kolonię – Fort Lagoa.

Tak, jak przeminął czas piratów na Karaibach, tak i na wodach Wschodniej Afryki musiał kiedyś dobiec końca. Madagaskar miał podzielić los Jamajki, Tortugi i New Providence, a pływający wokół niego rabusie, w taki czy inny sposób, przejść w stan spoczynku. Pozostawili po sobie odszukane groby i zatopione

okrety oraz nigdy nieodnalezione, pochowane bogactwa i zakopane skarby.

PIRACI NA LĄDZIE

Życie na Madagaskarze miało swoją specyfikę. Przede wszystkim, z punktu widzenia Europejczyków, nie było tam cywilizacji. Dzikie leśne ostępy w głębi lądu oraz zapomniane i rzadko odwiedzane wybrzeża oraz zatoki były doskonałą kryjówką dla piratów przed polującymi na nich żołnierzami.

By jednak życie tam było możliwe, piraci najpierw musieli przystosować się do miejscowych warunków, czyli życia w buszu i pośród ludności, mówiąc bez ogródek, prymitywnej. Były to więc warunki skrajnie odmienne od tych, w których większość z nich się urodziła. Pewną próbą rekompensaty było otaczanie się przez nich najpiękniejszymi spośród miejscowych kobiet, które brali sobie za żony po kilka na raz, tworząc własne haremy. Poligamia była wśród nich standardem. Z biegiem lat dawni rozbójnicy morscy, porzuciwszy swą ryzykowną branżę, opuszczali wspólne osady i pojedynczo, każdy ze swą rodziną (a z powodu ilości żon były one liczne), przenosili się w głąb wyspy. Tam asymilowali się z lokalnymi społecznościami i z czasem coraz bardziej upodabniali się do nich strojem, wyglądem i zachowaniem. Pośrodku lasów budowali ufortyfikowane domy, zawsze w bliskości źródeł słodkiej wody i w miejscach, gdzie w razie czego można było obronić się przed napastnikami. Ścieżki prowadzące do takich prywatnych twierdz były celowo wytyczane pomiędzy drzewami i jednocześnie pokrzyżowane z innymi drózkami, aby niczym labirynt kryły w sobie domostwo pirata. Sama siedziba była zaś dodatkowo otoczona ciernistymi krzewami. Takie środki bezpieczeństwa podyktowane były nie nadgorliwością, lecz całkiem realną groźbą pozbawienia życia. Piraci obawiali się nie tyle tubylców, lecz dawnych przyjaciół. Nierzadko dochodziło między nimi do kłótni, które kończyły się starciami prowadzonymi przez piratów wspierających się oddziałami złożonymi z własnych niewolników.

PROBLEMATYCZNA EMERYTURA

Nie każdy pirat był gotów na taki styl życia. Część z nich tęskniła za „wielkim światem”: za miastami, przepychem bogatych portów, za tawernami, burdelami i wszelkimi towarami, na które mogli trwonić „tak ciężko zarobione” przez siebie pieniądze. Ci postanawiali zaryzykować życie i wolność i wracali tam, skąd przybyli. Jedni mogli liczyć na przekupienie któregoś z gubernatorów, drudzy na oficjalną łaskę królewskiej administracji, inni zmuszeni byli żyć w strachu i ukryciu, gdyż złapani nie mieli zbyt wielkich szans na przeżycie. Niektórzy piraci, jak Every i John Taylor, płynęli na Karaiby. Every za dwadzieścia tysięcy pieces of eight (srebrna moneta wartości ośmiu realów – przypis) kupił sobie przychyłność gubernatora Bahamów. Później sprzedał część z tego, co miał, rozwiązał załogę i zamieszkał na Wyspach Brytyjskich, gdzie skończył w totalnej biedzie. Taylorowi łaski odmówił najpierw gubernator wyspy Providence (tej niedaleko Nikaragui), lecz zgodził się udzielić mu jej gubernator Portobello. Za zgodę na pobyt na terenie kolonii, załoga piracka zapłaciła okrętem i stu dwudziestoma jeden beczkami srebrnych monet. Pozostałe swe łupy Taylor roztrwonił, a resztę życia spędził na Kubie jako plantator i kupiec. Podobno przez pewien czas służył też we flocie hiszpańskiej. Robert Kidd, po powrocie do Bostonu, został wraz z załogą aresztowany i odesłany do Anglii, gdzie w 1701 roku osądzono go i stracono. Dla przestrogi jego ciało przez wiele tygodni wisiało nad Tamizą w żelaznej klatce.

Tymczasem najprawdopodobniej na Madagaskarze zakopano zwłoki Johna Halsey’a, który zmarł wskutek wysokiej gorączki. Załoga ceremonialnie i z dużym żalem pochowała swojego kapitana z jego pistoletem i kordelasem, oddając mu wszystkie należne honory. Z kolei Samuel Burgess, opływając Przylądek Dobrej Nadziei w drodze z Madagaskaru do Nowego Jorku wraz z kilkoma innymi znanymi piratami na pokładzie, wpadł w ręce floty brytyjskiej. Podczas procesu zeznawał przeciw niemu inny pirat, kapitan Culliford. Burgess znalazł się o krok od

szubienicy, uratował go tylko układ z biskupem Canterbury, który wyjednał mu królewskie ułaskawienie.

Culliford zeznawał przeciw kamratowi, ponieważ sam obawiał się o swoje życie. Naraził się bowiem Państwu Wielkich Mogołów, zatapiając jego statek „Great Mohammed”. Rozwścieczeni Mogołowie zaczęli naciskać na Anglię, która wysłała flotę za szkodzącym jej interesom piratem. Jesienią 1699 roku Royal Navy osaczyła Culliforda na wyspie Świętej Marii. Poświęcenie kapitana Dirka Chiversa, który zatopił swój statek u wejścia do kanału portowego, uniemożliwiła Marynarce Królewskiej wejście do portu, nie zmieniło to jednak wyniku starcia. Siły brytyjskie zajęły port zaś Chivers i Culliford oddali się w ręce władz, porzucając drogę występku. Przynajmniej morskiego.

Również Edwardowi Englandowi udało się przejść na piracką „emeryturę”, choć w nieco innych okolicznościach. Po tym, jak został usunięty ze stanowiska kapitana przez swych ludzi i porzucony na brzegu Mauritiusu, przedostał się na Madagaskar, gdzie dokonał żywota pośród buszu i ostatnich przyjaciół. Podobno jako żebrak, finansowany przez miejscowych łotrzyków, w spokoju spędził resztę pozostałego mu czasu.

Nie był on jedynym ze sławnych piratów, których życie i zbrodnicza kariera dobiegły końca na Wielkiej Wyspie. Również w stan spoczynku na Madagaskarze przeszedł Thomas Collins, który, po wycofaniu się z branży w 1716 roku, zamieszkał w wybudowanej przez siebie osadzie. Kilka lat wcześniej choroba i śmierć dosięgły kapitana Thomasa White’a. Jego ludzie, zanim przeszli pod komendę Johna Halsey’a, pochowali ceremonialnie swego dowódcę. Co ciekawe, zdążył on zawczasu sporządzić testament, w którym wyznaczył trzech kompanów do opieki nad swym młodym synem, owocem związku z miejscową kobietą. Piraci wypełnili co do joty wolę swego zmarłego dowódcy. Pilnowali chłopca do momentu przybycia na wyspę statku kierującego się do Anglii, którego kapitan spełnił życzenie nieżyjącego ojca i zabrał jego dziecko do Europy.

METROPOLIE PODEJMUJĄ DZIAŁANIA

Ostateczną przyczyną upadku wielkiego piractwa epoki żagli i bukanierów oraz następującej po niej tak zwanej Złotej Ery Piratów było wytępienie tego procederu przez imperia kolonialne. Nie mogły one tolerować przestępczości na swoich szlakach handlowych i kolosalnych strat finansowych, jakie ona powodowała. Prośbą i groźbą, siłą i łaską, wszystkimi możliwymi sposobami Anglia, Francja, Holandia, Hiszpania oraz Portugalia walczyły z piractwem.

W 1723 roku weszło w życie, nadane przez króla Ludwika XV, ułaskawienie dla każdego pirata, który zadeklaruje wobec reprezentującego manarchę lokalnego urzędnika wolę zaniechania dalszych działań. Dzięki temu kapitan Condent mógł wyjechać do Francji. Już wcześniej, bo w 1721 roku, dogadał się on z gubernatorem wyspy Reunion, Desforgese Boucherem. Ten, za ogromną łapówkę i pozbycie się pirackiego statku, nie dość, że udzielił jemu i jego ludziom gubernatorskiej łaski, to na dodatek oddał mu za żonę swoją córkę. Szczęśliwa para po wejściu w życie królewskiego prawa wyjechała do Francji, gdzie Condent z dużym powodzeniem zaczął trudnić się handlem i, spokojnie się starzejąc, dożył 1770 roku. Można tu wspomnieć, że koniec problemów Condenta stał się początkiem problemów jego teścia. Jego skorumpowanie i zapewnianie możliwości ucieczki kolejnym piratom ściągnęło mu na głowę królewski gniew i karę śmierci. Reunion przestał być pirackim azylem, gdzie zawsze można było dogadać się z władzami, z którego, prócz Condenta, skorzystał również John Bowen. Kiedy on i jego załoga wycofywali się z piractwa, podzielił się częścią swej bajecznej fortuny z administracją kolonii i osiadł na wyspie, gdzie wiódł spokojne życie.

Skąd taka nadzwyczajna łaska króla Francji? Po pierwsze, z rachunku ekonomicznego. Prościej i taniej jest pozbyć się wroga dobrowolnie, pozwalając zachować mu życie i pieniądze, niż gonić za nim, aby mu je odebrać. Po drugie, nie był to bynajmniej akt nadzwyczajny. W 1718 roku niemal identyczny

dokument wydała korona brytyjska, adresując go do piratów karaibskich, zwłaszcza tych z New Providence. Filozofia, która za tym stała, mówiła, że piraci przekroczyli już punkt, do którego trudnili się rozbojem dla zysku i teraz robią to, bo nie są zdolni się z tego wycofać. Danie im tej możliwości oznaczało dla nich szansę powrotu do normalności, władza zaś mogła zaoszczędzić sobie wysiłku, problemów i wydatków. Administracja Francji zapewne wiedziała, że niejeden pirat złamie warunki umowy i, pomimo otrzymania ułaskawienia, wróci do swej profesji, ale pomysłodawcy takiego prawa, patrząc w przeszłość, znali historię tych, co otrzymali łaskę i nie dość, że zaprzestali rabowania i napadów, to na dodatek przeszli na służbę królewską i sami ścigali swych dawnych kompanów.

OSTATNI PIRAT

Wskutek działań mocarstw kolonialnych czarne bandery znikły z oceanów, szlaki handlowe stały się bezpieczne zaś ostatnie bandy piratów przepadły w więzieniach i głębinach niezbadanych lądów. Lecz na Madagaskarze pozostał jeden człowiek, o którym władza nie mogła zapomnieć i który nie zrezygnował z uprawiania swego procederu. Arcypirat – kapitan Olivier la Buse.

Nie wiadomo, co odwiodło go od skorzystania z prawa łaski, które przyznawano mu dwukrotnie. Mogła być to rządza zysku, mógł być brak zaufania do władz lub przywiązanie do skarbu, który ponoć ukrył gdzieś na Wielkiej Wyspie. Jakże nie byłyby przyczyny, la Buse dalej trudnił się piractwem nawet, gdy część jego ludzi zdecydowała się skorzystać z prawa łaski. Kariera ostatniego ze sławnych piratów z Madagaskaru zakończyła się w 1730 roku, kiedy został pojmany i powieszony.

Dzisiaj, dzięki piratom, na Madagaskarze prężnie działa biznes turystyczny. Atrakcją są na przykład miejsca, gdzie na Świętej Marii piraci chowali swoich zmarłych. Przed zaledwie kilkoma laty ekipie słynnego odkrywcy i archeologa – Burry'ego

Clifforda udało się znaleźć statek kapitana Condenta, noszącego banderę z trzema trupimi czaszkami „Latającego Smoka”. Integralną częścią legendy o piratach są opowieści o bajecznych skarbach, schowanych przez tych, którym nie udało się umknąć przed sprawiedliwością.

Piraci z Madagaskaru byli jednymi z najbardziej skutecznych rabusiów w dziejach, a być może największymi z tych, którzy grasowali w epoce żagla. Z całą pewnością ukradli więcej z pokładów statków, niż ich koledzy z Karaibów i Antyli, których łupy pochodziły głównie z napadów na hiszpańskie miasta. Wszystkie załogi działające z Wielkiej Wyspy łącznie przez około trzydzieści lat swej aktywności zrabowały towary warte wówczas grubo ponad dwa miliony funtów. Dla zobrazowania tej kwoty nadmieńmy, że w tamtych czasach przeciętny marynarz zarabiał około pięćdziesięciu funtów rocznie. Wiele z tych skarbów popłynęło z piratami do portów Europy i Ameryki – tam, gdzie uciekali lub docierali po uzyskaniu ułaskawienia. Lecz byli też tacy jak Adam Baldridge, którego pieniądze miały na wieki pozostać ukryte na Zakazanej Wyspie; tacy jak Robert Kidd, którego łupy podobno do teraz zakopane są gdzieś u wschodnich wybrzeży USA.

Kapitan Olivier La Buse, idąc na szubienicę, rzucił w tłum ludzi zwitek papieru – jakoby zaszyfrowaną mapę, czy też wiadomość, której przesłanie jest aktualne do dziś. Zanim pętla zacisnęła się na szyi, a napięty szybkim ruchem sznur zerwał kręgosłup pirata, La Buse podobno powiedział do gapiów: „Znajdźcie mój skarb... jeśli zdołacie”.

Autor: Kacper Nowak

Zdjęcie: ripso_banana_prune (CC, flickr.com)

Niezwykłe miejsce na Oceanie Indyjskim

Źródło: Histmag.org

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

0 AUTORZE

Kacper Nowak – z zamiłowania historyk, z zawodu handlowiec. Uważa, że przeszłość powinno się przekazywać jako zestawienie niegdyś żywych obrazów i jak najmocniej wpływać przy tym na wyobraźnię odbiorcy, aby poprzez wizualizację historii wyryć ją w jego myślach i sercu. Autor książki pt. „Tortuga – dzieje wyspy piratów”.

BIBLIOGRAFIA

1. Boogaerde Pierre van den, Shipwrecks of Madagascar, Nowy Jork 2009;
2. Cabell Craig, Thomas Graham A., Richards Allan, Captain Kidd. The hunt for the truth, Pan & Sword Maritime, Wielka Brytania 2010;
3. Carey Thomas, The History of the pirates, Haverhill 1825;
4. Ellms Charles, The pirates own book, Applewood books, Bedford 1924;
5. Gosse Philip, The International Directory of Pirates, Buccaneers, and Other Rogues, Fireship Press, 2008;
6. Gosse Philip, The pirates' who's who, The Floating Press, 2012;
7. Johnson Charles, A General History of the Robberies and Murders of the Most Notorious Pirates, George Routledge & Sons Ltd., Londyn 2002;
8. Kuhn Gabriel, Life under the Jolly Roger. Reflections on golden age piracy, PM Press, Oakland 2010;
9. Lewis Jon E., The Mammoth Book of Pirates, Constable & Robinson Ltd, Londyn 2006;
10. Pennel C. R., Bandits at sea, New York University Press, Nowy Jork 2001;
11. Perzyński Marek, Zawód pirat, Finna, Gdańsk 2012;

12. Pirate Island – film dokumentalny programu telewizyjnego History z 2011 roku;
13. Seitz Don C., Under the black flag, Dover 2002;
14. Woodard Colin, The republic of pirates, Harcourt Books, USA 2007.