

Západočeská univerzita v Plzni

Fakulta filozofická

Bakalářská práce

Piráctví v letech 1660 – 1830 a jeho zlatý věk

Ladislav Nikl

Plzeň 2015

Západočeská univerzita v Plzni

Fakulta filozofická

Katedra antropologie

Studijní program Historické vědy

Studijní obor Obecné dějiny

Bakalářská práce

Pirátsví v letech 1660 – 1830 a jeho zlatý věk

Ladislav Nikl

Vedoucí práce:

PhDr. Roman Kodet, Ph.D.

Katedra historických věd

Fakulta filozofická Západočeské univerzity v Plzni

Plzeň 2015

Prohlašuji, že jsem práci zpracoval samostatně a použil jen uvedené prameny a literatury.

Plzeň, duben 2015

.....

Poděkování

Na tomto místě bych rád upřímně poděkoval PhDr. Romanu Kodetovi, Ph.D. za ochotu a vstřícnost při vedení této bakalářské práce, stejně jako za cenné rady a podnětné komentáře, kterými přispěl k jejímu vypracování. Dále děkuji své manželce a dětem za trpělivost a podporu.

Obsah:

1	ÚVOD	1
2	VYMEZENÍ POJMŮ	4
3	PIRÁTSKÁ ORGANIZACE.....	8
4	PIRÁTSKÁ LOĎ A VÝZBROJ.....	12
5	ZPŮSOB BOJE A JEDNÁNÍ S OBĚTÍ.....	15
6	HISTORIE PIRÁTSTVÍ	18
	6.1 Rané pirátství	18
	6.2 Pirátství v novověku	19
	6.3 Zlatý věk pro piráty	20
	6.4 Pirátství a spravedlnost	21
	6.5 Období do roku 1830 a poslední piráti.....	23
7	NEJZNÁMĚJŠÍ PIRÁTŠTÍ KAPITÁNI.....	25
	7.1 Henry Morgan.....	25
	7.2 Edward „Černovous“ Teach	28
	7.3 Charles Vane	31
	7.4 Anne Boneyová, Mary Readová A „Kaliko“ Jack Rackham ..	33
	7.5 Stade Bonnete.....	35
	7.6 William Kidd	37
8	ZÁVĚR	40
9	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	42
10	RESUMÉ	44

1 ÚVOD

Námořní pirátství jako způsob obživy je stejně starý jako sama námořní doprava. Do všeobecného povědomí se ale pirátská činnost dostává až s nástupem takzvaných Karibských pirátů a to díky jejich zvýšené aktivitě, která souvisela s většími možnostmi nového světa. Nelze však omezit historii pirátství pouze na oblast Karibského moře a východního pobřeží Severní Ameriky. Tato bezesporu kriminální činnost totiž probíhala v průběhu dějin všude tam, kde se po moři přepravovalo různé zboží, tedy bez nadsázky po celém světě.

Pravdou ale zůstává, že pro drtivou většinu veřejnosti zůstávají piráti, ať už byli v průběhu dějin nazýváni jakkoliv, symbolem dobrodružného a romantického hrdiny. Vždyť kdo by neznal Černého korzára, kapitána Flinta a s ním úzce spojeného Dlouhého Johna Silvera z nesmrtelných literárních děl? A nejen v knižní podobě se piráti dočkali svého ztvárnění, ale ani filmová tvorba v tomto směru nezaostává. Troufnu si tedy říci, že dnes už legendárního Jacka Sparrowa a nebo kapitána Barbosu zná díky filmovým Pirátům z Karibiku opravdu každý. Byli ale tito námořníci opravdu takovými hrdiny, kteří bojují na nádherných lodích, hledají ztracené a ukryté poklady podle tajných map a indicií, které zkouší jejich důvtip a jejich život je jedno velké dobrodružství? Tyto a mnoho jiných otázek mne vedly k výběru tématu a zpracování této práce.

Už od dětství jsem pod vlivem příběhů o mořských vlčích snil o blyštivé vodní hladině a skučení větru v lanoví obrovských plachetnic, jejichž boky se ježí hlavními děl. O dalekých cestách a honbě za ukrytými zlatými poklady na tajemných místech po celém světě. Snad tisíckrát jsem prožil nelítostný souboj na šavle v oparu ze spáleného střelného prachu. Tedy alespoň ve svých představách a myslím, že většina dobrodružně smýšlejících chlapců a dívek na tom nebyla jinak. Dodnes je hra na piráty oblíbenou kratochvílí nejednoho dítěte. Cílem této práce však není glorifikovat piráty, tak jak tomu dochází ve veřejně známých příbězích, ale zmapovat skutečnou podstatu činnosti pirátského řemesla. Přinést jakýsi obraz skutečného života na pirátských lodích a také

seznámit čtenáře se skutečným životem a chováním pirátských kapitánů tak, jakými ve skutečnosti byli.

Celá práce je rozdělena do šesti kapitol, kdy v prvních čtyřech postupně vysvětlíme některé pojmy, týkající se pirátského života, představíme si pirátskou výzbroj a lodě, které byly k vykonávání této činnosti používány a také si popíšeme způsob boje pirátských posádek a jejich následné jednání s obětí. Další kapitola je věnována samotné historii pirátství. Pro účel této práce jsem se rozhodl věnovat se převážně oblasti Karibského moře. V případě, že bych chtěl obsáhnout kompletní historii tohoto řemesla po celém světě, proměnila by se tato práce svým rozsahem spíše v encyklopedii a ztratila by svou výpovědní hodnotu. V poslední kapitole si pak představíme některé z nejznámějších kapitánů, kteří terorizovali poctivé obchodníky na jejich cestách po moři.

Při psaní této práce jsem se musel vypořádat s nedostatkem zdrojů, které by byly vhodné k vědeckému zpracování. Jak již bylo řečeno, pirátství je již po dlouhou dobu vděčným tématem k romantickým románům a proto by se dala většina knih zařadit do kategorie krásné literatury. Lidská touha po poznání však dala vzniknout několika publikacím, které se tomuto tématu věnují, ale pro změnu díky nedostatku původních pramenů, se většina těchto knih rozchází v některých údajích. Proto jsem přistoupil k primárnímu čerpání z díla *Anguse Konstama*. Tento autor věnoval pirátství a všemu co k němu patří drtivou většinu své tvorby a je právem nazýván pirátským historikem. Pro své účely jsem z jeho tvorby vybral díla *Pirátsví: Úplné dějiny* věnované kompletnímu přehledu o pirátské historii, *Metla moří* zabývající se pirátstvím v oblasti Karibského moře, krátkou publikaci *Piráti 1660 – 1730*, ve které autor shrnul zlatý věk pirátství a při popisu života některých kapitánů jsem využil knihu *Blackbeard: America's most notorious pirate*, která byla celá věnována životu a poslednímu boji jednoho z nejznámějších pirátských kapitánů vůbec.

Dalším cenným zdrojem pro zpracování této práce se stala kniha Petera Leesona *The invisible hook: The hidden economics of pirates*, který analyzoval karibské pirátství v 18. století po ekonomické stránce. Z jeho knihy také vycházel

Adam Ondruška ve své diplomové práci nazvané *Ekonomická analýza pirátství a poznatky získané z této knihy* pak konfrontoval se somálskými piráty současnosti.

Jako další zdroj při zpracování mi pak velmi dobře posloužila kniha Charlese Johnsna *A general history of the robberies and murders of the most notorious pirates: From they first rise and settlement in the island of Providence to the present year*. U tohoto autora je zajímavé, že se stále vedou dohady o jeho skutečné existenci a některé prameny uvádějí, že se jedná o Daniela Defoe. Ať už se jedná o tvrzení založené na pravdě či nikoliv, tak tato kniha se v historii stala prvotním podkladem pro obraz pirátství a pirátů samotných, tak jak je známe dnes.

Z českých autorů, věnujících se této problematice, jsem nakonec pro své potřeby vybral dílo Václava Moravce *Nejslavnější piráti: život pod vlajkou Rytířů štěstěny* a knihu *Moře, objevy, staletí* z dílny Aleše Skřivana a Petra Křivského. Zatímco prvně jmenovaný se ve své knize věnuje životu nejslavnějších pirátů napříč historií, druhé dílo se zabývá objevováním neznámých oblastí Země a okrajově také pirátstvím v oblasti Karibiku.

V neposlední řadě nejde opomenout dílo Alexandra Exquemelina a Terryho Bravertona *Pirátské deníky*, ve kterých se autoři věnují období karibských bukanýrů a životní dráze Henryho Morgana. Tato kniha je také zajímavým zeměpisným průvodcem po Karibiku a jeho ostrovech. V průběhu zpracování celé práce jsem pak pro úplnost informací čerpal ještě z několika děl, ale ty zůstávají významově zcela zastíněny výše jmenovanými zdroji.

2 VYMEZENÍ POJMŮ

Dříve než se jakkoliv budeme moci pustit do rozebírání jednotlivých faktů o pirátství, je myslím na místě vysvětlit některé základní pojmy a názvosloví. Lze totiž říci, že není pirát jako pirát a výstižněji by to asi ani nešlo. Za dlouhou dobu existence tohoto řemesla totiž obdrželi jeho aktéři mnoho jmen, a to v závislosti na způsobu a v které době svou činnost prováděli. To však, jak si uvedeme později, nebyly jediné aspekty, které dávaly pirátům jména. Vždyť samotní námořníci, kteří se plavili pod černou vlajkou, nazývali sami sebe jako „*Rytíře štěstěny*“ a to z daleka není jediný název, který je s jejich povoláním spojován. Pro potřeby této práce však bude dostačující, když si vysvětlíme pouze některá z nich: konkrétně pojem bukanýr, flibustýr, pirát a korzár.

Než budeme pokračovat k samotnému vysvětlování pojmů, je třeba si říci, co to vlastně pirátství je. Samotný pojem pirátství, který popisuje určitý druh kriminální činnosti, však nelze definovat jedním jednoznačným výkladem. Lze tvrdit, že všechna vysvětlení týkající se tohoto pojmu zohledňují tři základní definiční aspekty. Za prvé je vcelku zřejmé, že námořní pirátství je úzce spojeno s mořem. Od samých počátků pirátství až do dnešních dnů probíhá na světových oceánech a hlavně v takzvaných mezinárodních vodách, které nespádají do jurisdikce žádného státního subjektu. Druhým aspektem, který je pro pirátství typický, je násilí nebo hrozba násilím, které je využíváno jako prostředek pro dosažení cíle. Samotné označení pro námořní lupiče, tedy slovo „*pirát*“, pochází z řeckého „*peiram*“, tedy zaútočit nebo napadnout. A konečně třetím hlediskem je samotný cíl pirátského snažení. Cílem vždy bylo získání bohatství na úkor jiné osoby, za využití jakýchkoliv prostředků a není tak činěno z nudy, nebo ze zvrácené touhy někomu ublížit. Souhrnně je tedy možné konstatovat, že se jedná o násilnou majetkovou trestnou činnost, která je vykonávána z pravidla na moři a její aktéři často jednají bez známek slitování.¹

¹ BAER, Joel, *Piráti*, Praha 2008, s. 15.

Známe-li tedy podstatu pirátství, je na místě si vysvětlit některé důležité pojmy. Jako u každé organizace působící v globálním měřítku, tak i u tak rozsáhlé činnosti jakou je námořní pirátství, se můžeme setkat s různorodým názvoslovím. O „rytířích štěstěny“ již byla řeč v úvodu této kapitoly, ale tímto vzletným a honosným názvem se označovali sami piráti. Veřejnost jim dávala jiná jména.

Jako první významný pojem, se kterým se v pirátské historii můžeme setkat, je slovo „*bukanýr*“. Tito „*pobřežní bratři*“, jak sami sebe nazývali, se začínají v oblasti Karibiku objevovat od 30. let 17. století a rekrutovali se především z řad francouzských, anglických a nizozemských mužů, kteří žili na okraji společnosti a řídili se pouze vlastními zákony. V prvopočátcích však byli bukanýři spíše zálesáky, kteří žili a zakládali ilegální osady ve španělských koloniích na Jamajce a na Haiti. Ti se totiž živili lovem divokého skotu a prasat, které pak upravovali ve speciálních pecích, nazývaných „*boucan*“, což byl výraz převzatý z jazyka zdejšího indiánského kmene Arawaků. Pro tyto lovce se vžil název „*boucaniers*“, z čehož vzniklo dnes známé slovo „*bukanýři*“. Postupem doby se tento výraz začal používat pro označení převážně anglických a francouzských lupičů, kteří fungovali jako pololegální piráti pod patronací anglické koruny. Sídliili v Port Royale a na ostrově Tortuga a odtud podnikali výpady proti španělským obchodním lodím a přístavům.²

S bukanýry jsou pak přímo spojení takzvaní „*flibustýři*“, nebo také „*filibusters*“, popřípadě „*freebooters*“. Takto totiž byli označováni výhradně francouzští bukanýři, jejichž název byl odvozen z označení malých, rychlých člunů s nízkým ponorem, které ke svým přepadům používali. Ty byly známé pod jménem „*flyboats*“.³

Mezi bukanýry lze samozřejmě nalézt nositele zvučných jmen, jenž se honosí vpravdě velkými skutky. Nejznámější je bezesporu Henry Morgan, který

² SKŘIVAN, Aleš, KŘIVSKÝ, Petr, *Moře, objevy, staletí*, Praha 1980, s. 190–193.

³ SKŘIVAN, Aleš, KŘIVSKÝ, Petr, *Moře, objevy, staletí*, Praha 1980, s. 193.

drancoval po celé oblasti španělských držav a vypracoval se až na post zástupce guvernéra Jamajky. Jeho životní dráze se budeme podrobněji věnovat později.⁴

V roce 1667 se pak španělské kolonie na západě ocitají po dlouhých bojích v troskách a Španělsko samotné se dostává do pozice podruzné mocnosti. S touto situací samozřejmě klesá i pohyb lodí po obchodních trasách v Karibiku a bukanýři tak ztrácejí na významu. Konec jejich éry posléze dal vzniknout zlatému věku pirátství, který je datován mezi léty 1697 až 1730 a probíhal snad po celém světě.⁵

Dalším, pro tuto práci důležitým pojmem, jsou „*korzáři*“ nebo také „*privatýři*“. Oba pojmy totiž označují stejný druh námořníka. Zatímco první z nich je odvozen od francouzského slova „*corsair*“, druhý je prostým anglickým „*privateer*“ neboli soukromník. Samotný překlad již dává v podstatě vysvětlení celého pojmu. Jednalo se o soukromé vlastníky dobře vyzbrojených lodí, kteří ve válečném stavu napadali obchodní lodě protivníka a to za požehnání vlády. Jednalo se tedy o legální piráty. K tomuto účelu byl pro konkrétní kapitány vydáván tak zvaný „*Kaperský list*“ nebo jinak zájmací listina. Tato povolení vydávaná vládou zaručovala jistou beztrestnost ve státě, pro který byla vydána. Mimo jiné také přinášela vládě zisk z podílu na kořisti získanou daným korzářem na jeho výpravách.⁶

Korzárství tak bylo využíváno jako prostředek námořní záškodnické války, která sloužila k oslabení ekonomiky nepřítele. Také nelze opomenout nezanedbatelný příjem do státní pokladny, plynoucí z této činnosti. Po skončení válečných konfliktů však často vznikl problém s kapitány, kteří byli držiteli

⁴ KONSTAM, Angus, *Metla moří*, Praha 2007, s. 51–53.

⁵ Tamtéž, s. 6–7.

⁶ Historie karibských pirátů v 16. – 18. století. In: Dějiny a současnost [online], [cit. 2015-03-09]. Dostupné z: <http://dejinyasoucasnost.cz/archiv/2006/9/pirati-korzari-bukanyri-/>.

Kaperských listů, ale pokračovali v přepadávání lodí i po skončení jejich platnosti a stávali se tak legitimními piráty.⁷

⁷ GRYM, Pavel, *Bukanýři pistolníci mušketýři*, Praha 1967, s. 14.

3 PIRÁTSKÁ ORGANIZACE

Stejně jako u každé organizované majetkové trestné činnosti, lze i v případě pirátství spatřovat snahu o spolčování jejích aktérů do větších celků. I zde totiž platí, že v jednotě je síla. Pro potřeby následující kapitoly proto budeme nahlížet na posádku pirátské lodi jako na koalici, popřípadě jako na zločinné společenství.

Motivace každého piráta byla vždy prostá – získat maximální možné bohatství při vynaložení minimálního úsilí. Přitom k vynaložené snaze a investicím je nutno přičíst i fyzickou a duševní sílu vkládanou do celého projektu a samozřejmě i riziko zranění popřípadě smrti. Tento vklad do uvedeného způsobu života nabytý malý a proto, aby vyvážil své investice, musel pirát najít adekvátní kořist, u které mohl mít reálné šance na dobytí. Proto se jedinému muži tato činnost nemohla rentovat. To pak bylo hlavním důvodem, proč se piráti slučovali do společenství. Ve skupině byla reálná možnost zisku mnohonásobně větší.⁸

Vytvoření takového společenství však sebou přináší problémy s její koordinací. Jak již bylo vysvětleno, piráti při svých akcích používali násilné jednání, proto je možné označit koalici vzniklou za tímto účelem za bojový podnik s kriminální činností. Odvěkou pravdou je fakt, že pro podmínky bojových uskupení je nejvýhodnější hierarchická organizace. Ta se nejvíce osvědčila v rychlém rozhodování v průběhu samotného boje ale i v průběhu nenadálých situací, jakou třeba byla nepřízeň počasí.⁹

Když pomineme nutnost přesného určení nadřazenosti a podřízenosti během boje a za mimořádných situací, bylo také potřeba určit funkční mechanismy pro udržování pořádku, rozdělování přidělů potravy, vyplácení mzdy a trestání prohřešků. Logicky se pak jednotlivé posádky rozhodly řešit tyto otázky po vzoru legálního námořnictva, tedy soustředěním moci do funkce

⁸ ONDRUŠKA, Adam, *Ekonomická analýza pirátství*, Brno 2010, s. 10.

⁹ LEESON, Peter T., *The invisible hook: The hidden economics of pirates*, Princeton 2009, s. 200–201.

kapitána, který pak dával podnět pro jmenování jednotlivých členů posádky na důstojnické posty.¹⁰

Pirátské posádky se tedy svou strukturou nelišily od vojenských, nebo obchodních lodí. Rozdílem ale byla skutečnost, že obchodní kapitán nebyl vlastníkem ani lodi a ani nákladu. Tím byl obchodník v některém z přístavů a na lodi zpravidla nebyl přítomen. V pirátské posádce byla ale situace opačná. Vlastníky lodi byli všichni členové posádky, kteří se na ní plavili, neboť šlo většinou o kořist a každý člen tak na ní měl svůj podíl. Proto i dosazování kapitána probíhalo za pomoci demokratického hlasování. Jen pro zajímavost, piráti takto jednali téměř o 50 let dříve, než vznikla první demokratická vláda v USA.¹¹

Tím, že se vypořádali s problémem koordinace, zabezpečili piráti funkčnost své skupiny. Přesto rozhodujícím faktorem pro její úspěšnost byla velikost posádky. Při střetu s nepřiměřeně silným protivníkem by totiž i skvěle fungující organizace byla odsouzena ke svému zániku. Protože pirátství probíhalo z většiny na mořské hladině, byla pro velikost posádky určující loď, tedy její rozměry a typ. Druhou skutečností, která ovlivňovala počet členů v posádce, byla schopnost kapitána zvládat vrtochy svých mužů při útoku. Vzhledem k tomu, že pirátské posádky se přímému boji snažili spíše vyhýbat a útočili tak na lodě, u kterých měli jistotu početní převahy, závisela na velikosti posádky i velikost kořisti, kterou tato posádka byla schopna získat bez vynaložení nepřiměřeného úsilí.¹²

Pokud posádka měla vyřešen svůj počet, měla-li zvoleného kapitána a dosazené důstojníky, bylo také nutné vyřešit otázku bezproblémového chodu jejího běžného života. Jak již bylo řečeno, pirátská posádka byla vlastně

¹⁰ Tamtéž, s. 27.

¹¹ Tamtéž, s. 24 a 41.

¹² ONDRUŠKA, Adam, *Ekonomická analýza pirátství*, Brno 2010, s. 25.

hierarchickou skupinou, v jejímž čele stál jako hlavní autorita kapitán. Ten měl nejen rozhodující pravomoc, ale také sloužil jako exekutivní osoba. Pokud by ale chtěl řešit každou situaci v běžném životě dejme tomu osmdesáti členné posádky, brzo by byl zahlcen. Proto nezbývalo, než pro nenaléhavé situace jmenovat svého zástupce, jímž byla z pravidla osoba „*bocmana*“ neboli loďmistra. Ten nezodpovídal pouze za správné fungování lodi po technické stránce, ale také za posádku. Druhou variantou pro zabezpečení bezproblémového fungování života na lodi bylo vydání určitého kodexu, tedy souboru pravidel, který obsahoval nejen regule chování, ale i tresty za různé prohřešky.¹³

Je paradoxem, že většina mužů se k pirátskému řemeslu dostala při útěku před zákony, které považovali za nesmyslné a omezující a při tom svůj život nechávali řídit obdobným sofistikovaným systémem pravidel a regulí, stojícím na druhé straně zákona. Jako příklad lze uvést velmi detailně zpracovaný zákoník Bartomewa Robertse, nebo historicky doloženou existenci zákoníku posádky kapitána Kidda. Kodexy přesně stanovovaly například poměr při rozdělování kořisti v závislosti na funkci, jakou daný jedinec na lodi vykonával. Také zahrnovaly tresty za prohřešky proti společnému soužití. „*Tyto zákoníky byly přehledem pestré škály trestů od vysazování na pustých místech, přes různé druhy mučení, až po protahování pod kýlem.*“¹⁴ Tak třeba v Robertsově posádce bylo za okradení druhá trestem uříznutí nosu a uší a následné vysazení na souši. Stejně tak bylo tvrdě trestáno zatajení části kořisti za účelem vlastního obohacení.¹⁵

Tyto stanovy se schvalovaly jednomyslně na základě demokratického hlasování. Pokud do posádky přibyl nový člen až po schválení kodexu, musel podepsat souhlas s jeho zněním a zavázat se k jeho dodržování. Jednotlivé

¹³ KONSTAM, Angus, *Piráti 1660–1730*, Praha 2008, s. 48–49.

¹⁴ ONDRUŠKA, Adam, *Ekonomická analýza pirátství*, Brno 2010, s. 29.

¹⁵ KONSTAM, Angus, *Piráti 1660–1730*, Praha 2008, s. 51.

zákoníky se ne vždy vyvíjeli samostatně jakožto interní záležitost posádky, pro kterou platil. Posádky lodí totiž byly v kontaktu, a pokud se pravidla osvědčila, byla využívána i ostatními, popřípadě byla doplněna a drobně upravena pro potřeby konkrétní lodi. Tak vlastně začala vznikat jakási nepsaná a všemi respektovaná ústava pirátské profese.¹⁶

¹⁶ LEESON, Peter T., *The invisible hook: The hidden economics of pirates*, Princeton 2009, s. 60.

4 PIRÁTSKÁ LOĎ A VÝZBROJ

Stejně jako každá jiná lidská činnost, tak i pirátství a úspěch či neúspěch v něm, byl založen na kvalitním vybavení a adekvátních prostředcích, kterými bylo vykonáváno. Vzhledem k tomu, že většinou byla tato činnost prováděna na moři, byla nejdůležitější součástí pirátské výbavy samozřejmě loď. Ta musela být rychlá s velkou manévrovatelností a malým ponorem, čehož bylo využíváno nejen při útoku na kořist, ale i při úniku před těžkými bitevními loděmi královského námořnictva. Nízkého ponoru bylo také využíváno při útocích na pevninu, protože v takovém případě se loď musela dostat do co možná nejmenší vzdálenosti od pobřeží. Zároveň však musela pirátská loď unést dostatečné množství výzbroje a členů posádky.¹⁷

Mezi pirátskými kapitány se stala velmi oblíbenou loď s typovým jménem „*briga*“, ale všeobecně jde říci, že využívali menší a rychlé lodě o celkovém výtlačku 30 až 50 tun. Tato plavidla pak různě upravovali, aby lépe vyhovovala jejich požadavkům. Odstraňovaly se všechny palubní přístřešky a nástavby, aby se dosáhlo lepšího tvaru lodi a takto uvolněná paluba umožňovala přesouvání děl a jiného materiálu v boji dle potřeby. Dále byly zvyšovány borty lodi, aby poskytovaly efektivnější obranu při přímé palbě. Úpravami procházely také lana a plachty, aby se zvýšila jejich celková účinnost při nabírání větru a tím bylo zabezpečeno zvýšení celkové rychlosti plavidla.¹⁸

Podobná přizpůsobivost a vynalézavost se pak projevovala i v samotné výzbroji a výstroji. Piráti při svých výpadech mimo jiné zápasili i s časem, a tak se na životy přepadených námořníků, pokud tedy nešlo o zámožné cestující, za které se dalo získat velké výkupné, nebral moc velký ohled a většinou docházelo k jejich rychlé eliminaci. K tomuto účelu byli pirátské bojovníci vybaveni tradičními krátkými šavlemi. Kvůli malému prostoru na palubě lodí a také díky

¹⁷ MATTHEWS, John, *Piráti*, Praha 2006, s. 3–4.

¹⁸ EXQUEMELIN, Alexander, BREVERTON, Terry, *Pirátské deníky*, Praha 2009, s. 84.

hrozcímu zapletení se do lanoví byly tyto zbraně dlouhé pouze kolem jednoho metru a byly opatřeny ostrou špičkou, takže se daly využít i jako rapír. Z pohledu užití se tedy jednalo o zbraň bodnou a sečnou. Šavle pak byla doplněna dýkou, která byla víceúčelovou zbraní, ale primárně se využívala jako zbraň bodná. Někteří piráti při boji muže proti muži využívali i krátkou sekeru, která byla na jedné straně opatřena ostřím a na druhé jakýmsi kladivem. S touto hroživou zbraní nejen bojovali, ale používali ji i k odsekávání uvazovacích lan při obraně před naloděním a tupou stranou rozbíjeli zamčené dveře do podpalubí a lodních skladů. Tyto tradiční zbraně pak byly doplňovány doslova vším, co bylo po ruce. Mnohdy byl v boji využit i lanový trn, který se na palubě využíval k rozvazování uzlů a rozplétání lan, ale v boji se proměnil v zákeřnou bodnou zbraň.¹⁹

Kromě takzvaných chladných zbraní piráti samozřejmě používali i ty palné. Ke střelbě na větší vzdálenost byly používány muškety, kterými se často střílelo z vyvýšených pozic na stěžních, a cílem byl většinou kormidelník. Na střelbu z kratší vzdálenosti pak byly určeny muškety, které měly upilovanou hlaveň a zkrácenou pažbu. Jako střelivo v tomto případě byly použity běžné mušketové kule v kombinaci s několika broky. Další palnou zbraní při boji z blízka byla používána tolik známá jednoranná pistole. Vzhledem k jejich nespolehlivosti ve vlhkém prostředí a díky dlouhému času přebití jich piráti u sebe nosili hned několik. Například podle dobových kreseb víme, že Edward Teach jich na speciálně upravené šerpě nosil hned šest. V neposlední řadě byl již v této době hroživou zbraní granát. Tato vrhací zbraň dostala svůj název díky podobnosti s granátovým jablkem a v pirátských podmínkách byla tvořena lahví ze skla, dřeva nebo hlíny, která byla naplněna prachem a ostrými střepinami z různých materiálů. Po zapálení hrdla se granáty vrhaly na protivníkovu palubu před naloděním a mezi členy posádek si vybíraly krvavou daň.²⁰

¹⁹ EXQUMELIN, Alexander, BREVERTON, Terry, *Pirátské deníky*, Praha 2009, s. 66 a 67.

²⁰ KONSTAM, Angus, *Metla moří*, Praha 2007, s. 82–83.

Závěrem je nutno podotknout, že výzbroj pirátské posádky byla velmi nesourodá. Bylo to dáno získáváním zbraní z přepadených lodí a také osobními úpravami. Každý námořník měl možnost si svou zbraň upravit tak, aby lépe vyhovovala jeho stylu boje. Na druhou stranu celkový stav výzbroje, která prošla mnoha souboji, byl až žalostný. Toto se později stalo pomyslným měřítkem úspěšnosti každého bojovníka. Čím byla jeho posádka úspěšnější, tím měl víc možností obnovit svůj arzenál a tím také jeho výzbroj byla v lepší kondici.²¹

²¹ EXQUEMELIN, Alexander, BREVERTON, Terry, *Pirátské deníky*, Praha 2009, s. 66.

5 ZPŮSOB BOJE A JEDNÁNÍ S OBĚTÍ

Pirátská operace začíná již vyhledáním, identifikací a odhadem síly lodi a její posádky, která je určena za potenciální oběť. Pirátské lodě se často plavily v oblasti obchodních tras, kde panoval čilý dopravní ruch. Košová hlídka byla ze svého stanoviště na vrcholu nejvyššího stěžně schopna za dobré viditelnosti zahlédnout jinou loď na vzdálenost téměř 40 kilometrů. V této chvíli bylo nutné loď správně identifikovat. Vojenským lodím se piráti ze všech sil snažili vyhnout a navíc bylo reálně možné, že taková loď by byla součástí většího konvoje, jehož zbylé lodě se pohybovaly mimo dohled. Pokud ale vyhodnotili, že se jedná o loď obchodní, započal proces jejího obsazení.²²

Navzdory románovým hrdinům skuteční piráti boj nevyhledávali. Každý bojový střet s jinou lodí způsoboval zranění členů posádky a škody na vlastním plavidle, což bylo z ekonomického hlediska pro piráty dosti nevyhovující. Kromě toho, že zranění muži snižovali bojeschopnost celé posádky v dalších akcích, poškozená loď se stávala snadným terčem a při jejích opravách byla velmi zranitelná. Navíc dělovou palbou se poškozovala kořist, což snižovalo její hodnotu.²³

Základní technikou se tak při obsazování lodě stalo zastrašování. Prostředek, kterým piráti tento akt prováděli, je všeobecně znám a pro pirátství se stal určujícím symbolem. Piráti totiž při útoku na jiné plavidlo vyvěšovali dobře známou pirátskou vlajku. Svůj název „*Jolly Roger*“ získala zkomolením francouzského názvu korzárské vlajky „*Jolie Rouge*“ (krásně červený) a je pravdou, že pirátské posádky v některých případech využívali červenou vlajku, která protivníkovi signalizovala, že nemá očekávat jakékoliv slitování. Obecně je ale spíše známá černá vlajka s lebkou a zkříženými hnáty nebo šavlemi. Při jejím vyvěšení měli kapitáni napadených lodí na výběr. Buďto se vzdá, podvolí se

²² KONSTAM, Angus, *Metla moří*, Praha 2007, s. 79.

²³ LEESON, Peter T., *The invisible hook: The hidden economics of pirates*, Princeton 2009, s. 80–90.

pirátské vůli a bude doufat v udělení milosti, nebo bude bojovat a bude čelit jisté smrti.²⁴

Během další fáze docházelo k samotnému obsazení lodi. Pokud byla černá vlajka vyvěšena v pravý okamžik, rapidně se snížilo riziko ozbrojeného střetu. Ke správnému načasování ale patřil i způsob plavby. Jakákoliv podivná změna směru plavby mohla utvrdit oběť o tom, že se skutečně jedná o hrozbu a mohla se dát na útěk. Aby piráti vzbudili dojem, že se v jejich případě jedná o obchodní loď, umisťovali na viditelná místa například koše s drůbeží. K vyvolání zdání naložené obchodní lodě za sebou zase vláčeli zátěž, která zpomalovala loď a ve správný okamžik pak byla odříznuta. Kapitáni obchodních lodí se na svých cestách zase snažili předstírat dobře ozbrojené plavidlo a tak si na trup domalovávali falešné dělové střílny a na viditelná místa umisťovali atrapy děl.²⁵

Ve chvíli, kdy se pirátské posádce podařilo za pomoci lsti, nebo díky zkušenostem a zručnosti kormidelníka dostat do blízkosti kořisti, mohl být zahájen dělový útok, popřípadě byla provedena *abordáž*²⁶. Střelbě z děl se piráti snažili spíš vyhýbat. Pokud už ale ke střelbě došlo, používali se tři druhy munice. Klasickou dělovou koulí se střílelo na větší vzdálenost a byla určena k poškození trupu lodi. Oproti tomu řetězová nebo tyčová střela se používala k poškození lanoví a plachet a tím i ke zpomalení lodi. Posledním typem byly střepinové střely. Ty byly složeny ze sekaného železa, skleněných střepů a hřebů, které si na nepřátelské posádce vybraly mnoho obětí.²⁷

Abordáž byla ale prováděna častěji a některé posádky v této disciplíně dosahovaly hotového mistrovství. Tento útok byl prováděn za pomoci zahákování se k nepřátelské lodi a následným bojem muže proti muži. Vzhledem

²⁴ KONSTAM, Angus, *Metla moří*, Praha 2007, s. 79.

²⁵ KONSTAM, Angus, *Piráti 1660–1730*, Praha 2008, s. 10.

²⁶ Abordáž = nalodění se na nepřátelské plavidlo, vniknutí na palubu nepřátelské lodi.

²⁷ KONSTAM, Angus, *Metla moří*, Praha 2007, s. 81–82.

k tomu, že na obchodních lodích z počátku 18. století sloužilo 13 až 17 námořníků, piráti díky početní převaze 5 – 10:1 snadno vítězili.²⁸

Opakem ozbrojeného souboje byla situace, kdy se posádka obchodní lodě vzdala bez boje. Ve většině případů jim piráti udělali milost a pouze zabavili náklad a všechno, co pro ně mělo cenu. Docházelo ale i k situacím, kdy tomu tak nebylo. Stávalo se, že se posádka nechtěla nechat okrást o všechny cennosti, tak je ukryvali. Dokonce někteří námořníci, ve snaze zabránit obohacení se pirátské bandy, vyhazovali cennosti do moře. V takových případech pak nastalo nelítostné mučení posádky. Kapitán Vane například jednomu z námořníků z lodi, která se vzdala, postupně odřezal všechny končetiny ve snaze zjistit, kde je ukryta lodní pokladna. Jiné pirátské posádky pak byly známé tím, že těm, kdo se jim pokusí zabránit v získání kořisti, vkládali mezi prsty na nohou zapálená dřívka a pálili je až na kost.²⁹

Tyto praktiky si však ani pirát nemohli dovolit vykonávat bezdůvodně. Zpochybnilo by to totiž symboliku vyvěšené pirátské vlajky a budoucí oběť by to mohlo přivést k rozhodnutí bojovat za každou cenu. Kapitáni pirátských posádek si tak potřebovali udržovat pověst o nelítostných praktikách, které byly provedeny na těch, kteří se jim odmítli podvolit, ale také že budou mít slitování s těmi, kteří jim nebudou stát v cestě a podvolí se jejich vůli.³⁰

²⁸ ONDRUŠKA, Adam, *Ekonomická analýza pirátství*, Brno 2010, s. 37.

²⁹ LEESON, Peter T., *The invisible hook: The hidden economics of pirates*, Princeton 2009, s. 110–114.

³⁰ KONSTAM, Angus, *Metla moří*, Praha 2007, s. 151–156.

6 HISTORIE PIRÁTSTVÍ

Jak už bylo řečeno v úvodu, pirátství je řemeslem, které provází lidstvo od chvíle, kdy se po moři začaly plavit lodě, které bylo možné o něco okrást. Budeme-li o pirátství hovořit jako o jevu, který bychom chtěli geograficky zasadit do nějaké oblasti, musíme konstatovat, že se jedná o jev globální a dlouhodobý. Pirátství tedy nelze nazvat problémem určitého období nebo lokality.

6.1 Rané pirátství

Už ve starověku lze dohledat zmínky o námořních lupičích, kteří byli souhrnně nazýváni „*peiratos*“. Jejich řady byly tvořeny například námořníky z Cecílie ve východním Středomoří (na jižním pobřeží dnešního Turecka). Jejich aktivita se dá chápat jako jistý druh revolty proti římskému impériu a jeho zákonům, ale celkově nese všechny znaky klasického pirátství, jak bylo popsáno v první kapitole. Soustředili se na přepadávání římských obchodních lodí, dále vybírali clo, konfiskovali majetek obchodníků a prodávali členy jejich posádek do otroctví. Ještě před nimi však římský obchod do značné míry komplikovali Ilyřané, kteří působili v Jaderském moři. Ale ani sami Římané nepatřili mezi nejpočetnější a tak i mezi nimi se našlo několik pirátských posádek.³¹

V období středověku dochází k rapidnímu nárůstu pirátské aktivity. Bylo to dáno nejen zvětšováním známého a obydlého prostoru, ale také nárůstem lodní dopravy. Za takzvanou polo-pirátskou aktivitu lze považovat i řádění Vikingů, kteří využívali moře jako přístupovou cestu ke svým nájezdům na pobřeží. Ve Středomoří zase hojně operovali muslimští piráti. Benátské bohaté kupce zase ohrožovali Narentinci z jižní Dalmácie a na východě zase pro změnu působili Novgorodané. Všechny tyto aktivity však do dříve jmenovaného pirátského vzorce mají ještě poněkud daleko. Moře a mořeplavbu totiž využívali

³¹ BAER, Joel, *Piráti*, Praha 2008, s. 21.

pouze jako prostředek k přiblížení se ke kořisti a dále pak jejich útoky probíhali po souši, jako kterékoliv jiné loupežné přepadení.³²

6.2 Pirátství v novověku

Novověk znamenal mnoho změn a s příchodem zámořských objevů, rozmachem kolonizace a s narůstajícím významem lodní dopravy dochází i k nástupu pravého pirátství, tak jak je pro laickou veřejnost známé dnes. V roce 1494 je ve španělském Tordesillas, na nátlak papeže Alexandra VI., podepsána smlouva jejímž předmětem bylo rozdělení světa mezi Španělsko a Portugalsko. Sféra španělského vlivu byla určena západně od 48° západní délky. Tato situace však v 16. století přestala vyhovovat Francii a od 50. let tak francouzští korzáři začali napadat španělské lodě.³³

O několik desetiletí později došlo ke změnám v politickém systému tehdejší Evropy a s blížícím se Anglo-španělským konfliktem se na francouzskou stranu přidali i privatýři sloužící anglické koruně. Využívání privatýrských lodí se tak stalo účinným nástrojem mocenské politiky. V roce 1655 nakonec Angličané získali ze španělských držav Jamajku a cíleně zde umožnili vybudování jakési základny pro bukanýry, kteří měli především za úkol bránit ostrov před znovudobytím ze strany Španělska a to za pomoci jakýchkoliv prostředků.³⁴

Pro takřikající státem podporované pirátství byly vrcholnou dekádou léta 1660 – 1690, kdy docházelo k hojnému využívání Kaperských listů. Nelze ale opomenout fakt, že mnoho korzářských kapitánů, kteří byli držiteli těchto zájmacích listin, řešili, co budou po skončení konfliktu dělat. Většina z nich se tak rozhodla své těžce nabyté zkušenosti v olupování obchodních lodí využívat i

³² ONDRUŠKA, Adam, *Ekonomická analýza pirátství*, Brno 2010, s. 10.

³³ BAER, Joel, *Piráti*, Praha 2008, s. 19.

³⁴ LEESON, Peter T., *The invisible hook: The hidden economics of pirates*, Princeton 2009, s. 8.

nadále a pokračovali již jako piráti. Toto jednání však ve státech, které vydaly privatýrskou licenci, zvedlo vlnu odporu. Například anglické právo již na počátku 17. století pirátství jasně definovalo a zakazovalo jej s tvrdými postihy. Podle tohoto zákona byl pirátem „... ten, jehož majetek, na moři nabytý, nebyl povolen uznávanou mocí.“³⁵ Problémem bylo ale stíhání viníků, protože pirátství, stejně jako jiné námořní zločiny, spadaly do jurisdikce admirality v Londýně, která jen stěží mohla postihnout i zločiny spáchané v tak vzdálené oblasti, jakou byl například Karibik. V roce 1696 ale došlo ke zlepšení situace díky novému zákonu o plavbě, který zřizoval v koloniích viceadmiraltní soudní dvory jako nástroj boje proti pirátství. Někteří pirátští kapitáni však v návaznosti na vydání nového zákona projeví svou reakční pružnost tím, že před hrozbou pravděpodobnějšího postihu v karibské oblasti přesunuli svou činnost do Indického moře, k Madagaskaru a do Rudého moře.³⁶

6.3 Zlatý věk pro piráty

Zřízení vicedmiraltních soudních dvorů však nedokázalo fenomén pirátství ihned vymístit a dokonce nedokázalo ani zamezit pirátskému řádění. Naopak, léta mezi roky 1670 – 1730 jsou označována jako zlatý věk pirátství. Rozmach tohoto řemesla nastal jako následek takzvané „*dlouhé války*“ mezi Anglií a Francií. Přístavy po jejím skončení byly totiž přeplněny námořníky s bojovými zkušenostmi, kteří se z nenadání ocitli bez zaměstnání, ke kterým přibyl hojný počet kapitánů, kteří do nedávna byli držiteli zajímacích listin a nechtěli přijít o zdroj příjmů z přepadávání obchodních lodí. K tomuto pro pirátství už tak dosti živnému podhoubí navíc dopomohl fakt, že válkou vyčerpané mocnosti trpěly akutním nedostatkem prostředků pro potírání námořního zločinu. Pro nové piráty

³⁵ BAER, Joel, *Piráti*, Praha 2008, s. 21.

³⁶ KONSTAM, Angus, *Piráti 1660–1730*, Praha 2008, s. 3–6.

se pak staly nejlukrativnějšími vody Karibiku, východní pobřeží severní Ameriky, západoafrické pobřeží a Indický oceán.³⁷

Během tohoto období pirátských dějin působili na vlnách moří právě ti věhlasní piráti, jimiž se zaplnily stránky dobrodružných románů, plátna kin a v dnešní době se stali i předlohou postav televizních seriálů. Mezi nejznámější kapitány této éry pak patřili například Edward Teach řečený „*Blackbeard*“, Bartolomew Roberts známý spíše jako „*Black Bart*“, Charles Vane nebo „*Kaliko*“ Jack Rackham. S osudy některých z těchto pirátů se blíže seznámíme později. Někteří pirátští kapitáni této doby byli schopni za dobu své působnosti, která mnohdy netrvala déle než několik měsíců, nashromáždit nemalé jmění. Například Henry Every a jeho posádka dokázali v roce 1695 zajmout a vyplenit obchodní loď, která měla na palubě náklad drahých kovů a šperků v celkové hodnotě 600 000 liber. Každý člen posádky si tak při rovném dělení kořisti přišel na jmění odpovídající přibližně čtyřicetiletému příjmu řadového člena posádky na obchodní lodi. Tyto výdělků a vidina rychlého zbohatnutí lákaly do pirátských řad velké počty zkušených námořníků a tak některé odhady uvádějí, že na pomyslném vrcholu zlaté éry pirátství v roce 1720 aktivně provozovalo své řemeslo na 2000 pirátů.³⁸

6.4 Pirátství a spravedlnost

Pirátský život si nejde představovat jako romantickou idylku na vlnách moří. Nemůžeme totiž předpokládat, že veškerá činnost pirátské posádky spočívala v čekání na příhodnou kořist s tučným nákladem, zastrašení nebo přemožení její posádky v boji a následné zbohatnutí po vyrabování lodi. Je nutno říci, že pirátský život se odehrával v dosti mizerných podmínkách, bez možnosti zakotvení v běžném přístavu ať už za účelem doplnění zásob, nebo kvůli nutným

³⁷ KONSTAM, Angus, *Metla moří*, Praha 2007, s. 6 a 7.

³⁸ LEESON, Peter T., *The invisible hook: The hidden economics of pirates*, Princeton 2009, s. 9–14.

opravám lodi a lodního vybavení. Navíc jejich život, ať už jakkoliv dobrodružný, byl provázen neustálým strachem z dopadení, které znamenalo v drtivé většině jistou smrt. Pirátství bylo totiž zákonem klasifikováno jako hrdelní zločin, který byl postihován trestem nejvyšším. Pravda, na konci 17. století byl tento trest vyhrazen pouze pro kapitány pirátských posádek, jakožto strůjce zločinného jednání, ale jak v koloniích narůstaly pravomoce viceadmirálního soudního dvora, byl tento způsob potrestání rozšířen na všechny členy posádky.³⁹

K dosažení preventivního účinku trestu, vykonaného na některém z pirátů, bývala pak jejich těla vystavena po dlouhou dobu na frekventovaných veřejných místech, kde se na jejich ostatecích podepsalo působení povětrnostních vlivů a hodujících ptáků. Touto poměrně krutou protipirátskou preventivní kampaní se úřady snažily vyvážit lákavé výdělky z pirátské činnosti a kromě zpřísnění trestů pro piráty samotné došlo k zavedení dalších postihů pro osoby, které se mimo jiné provinili aktivní nebo i pasivní spoluprácí s piráty.⁴⁰

Díky lepšímu systému a organizaci složek, které měly za úkol eliminaci pirátské hrozby a také díky tomu, že ve 20. – 30. letech 18. století měla Anglie možnost uvolnit pro tyto účely více ze svých prostředků, které byly vázány v jiných ozbrojených konfliktech, dochází k většímu tlaku na pirátské posádky a také k jejich dočasné eliminaci. Nově nasazeným námořním silám se tak úspěšně dařilo postupně chytat nechvalně proslulé piráty a předávat je do rukou spravedlnosti, která s nimi pak prováděla demonstrativní soudní procesy. Hlavně díky těmto snahám tak pirátská populace ze svého odhadovaného maxima 2000 aktivních pirátů v roce 1720 prořídla na polovinu v roce 1723 a dále klesala až na několik stovek v roce 1726.⁴¹

³⁹ KONSTAM, Angus, *Piráti 1660–1730*, Praha 2008, s. 55–58.

⁴⁰ Tamtéž, s. 58.

⁴¹ LEESON, Peter T., *The invisible hook: The hidden economics of pirates*, Princeton 2009, s. 200–201.

6.5 Období do roku 1830 a poslední piráti

Konec zlatého věku pirátství, který je datován do roku 1730, kdy byla vykonána poprava posledního tehdy známého piráta Olivera La Boucheho, však ani zdaleka neznamena konec pirátského řemesla. Už v 17. století se tento nešvar v Asii rozmohl v širokém měřítku a na začátku 19. století dosáhla tamní pirátská organizace počtu 40 000 členů. Navíc další ozbrojené konflikty, které se odehrávaly na moři, daly příležitost novým korzárům. Jednalo se hlavně o válku USA s Anglií o nezávislost v druhé polovině 18. století a o napoleonské války na začátku 19. století, kdy hlavně za americké revoluce došli korzáři velkého významu. Anglo-americké konflikty i napoleonské války definitivně skončily roku 1815, kdy bylo korzárství na svém vrcholu. I když se mnoho kapitánů se zajímavou listinou vrátili zákonnému životu, neudělali to zdaleka všichni. Mnoho jich odešlo do korzářských služeb nově vznikajících států v Jižní Americe, ale mnoho se jich rozhodlo překročit hranici k nelegálnímu životu. Na dalších patnáct let tak americké pobřeží a Karibik zasáhla nová vlna pirátské hrozby a jednalo se o největší vzestup námořní zločinnosti v 19. století.⁴²

Tito piráti posledního období si své oběti nacházeli velmi snadno. Ve válkami zruinované Evropě se totiž Spojené státy staly výhradním dovozcem všemožných surovin, takže počet lodí námořní dopravy během několika let rapidně vzrostl. V tomto období se také začínají objevovat metodičtí piráti, kteří útočili pouze na lodě převážející určitý druh zboží. Většinou se jednalo o otrokářské lodě, protože po nich byla největší poptávka. Tomuto obrovskému nárůstu pirátství se nakonec rozhodlo udělat přítrž americké a anglické námořnictvo společně. V roce 1820 tak obě země uvolnily dostatek zdrojů pro boj s piráty a jejich systematické útoky na pirátská doupata spojená s nikdy nekončícím honem na jejich plavidla nakonec slavila své úspěchy. V roce 1826 už byla tato vlna pirátství v podstatě pod kontrolou. Mezi poslední piráty, kteří působili na vlnách Atlantiku tak patřil Portugalec Benito de Soto (popraven

⁴² KONSTAM, Angus, *Metla moří*, Praha 2007, s. 164–175.

1829) a Pedro Gibert (popraven 1833). Jejich smrt tak znamenala konec pirátství v Atlantickém oceánu po dlouhých čtyřech stoletích.⁴³

⁴³ KONSTAM, Angus, *Pirátství: úplné dějiny*, Praha 2011, s. 234–240.

7 NEJZNÁMĚJŠÍ PIRÁTŠTÍ KAPITÁNI

V první kapitole při vysvětlování pojmů jsme si uvedli, že není pirát jako pirát. Není tomu jinak ani při zařezování osobností tohoto řemesla do jednotlivých kategorií. V mnoha případech totiž jednoduché definování činnosti těchto osob není tak jednoznačná. Správný pirát totiž napadl jakoukoliv loď, bez rozdílu národnosti, za účelem obohacení sebe sama. Ale například kapitán Kidd byl na počátku své kariéry privatýrem, poté lovcem pirátů a po nějaké době své působnosti se nechal přemluvit svou posádkou a stal se pirátem. Oproti tomu kapitán Hornigold byl ponejprve pirátem, který napadal pouze lodě nepřátel Anglie, aby vyvolal zdání, že se jedná o korzára a po udělení milosti guvernérem Rogersem se stal lovcem pirátů v jeho službách. Sir Francis Drake byl privatýrem ve službách Anglie v průběhu Anglo-španělského konfliktu, ale znepřátelená strana neuznávala platnost jeho zajímací listiny, takže v jejich očích to byl pouhý pirát. A konečně Henry Morgan. Ten začínal jako bukanýr na Jamajce. O něco později mu byl udělen Kaperský list a stal se privatýrem, ale v době, kdy napadl a obsadil v roce 1671 Panamu, byla již Anglie se Španělskem v mírovém stavu, takže tento čin byl ryze pirátský.⁴⁴

V následujících životopisech si odkryjeme některá fakta, týkající se života těch nejznámějších pirátských kapitánů své doby. Zároveň se tak pokusíme vyvrátit některé romantismy, které se díky literatuře a přikrášleným příběhům o těchto osobnostech navršily. Za povšimnutí také stojí fakt, že většinově trvala aktivní doba i těch nejznámějších pirátů pouze několik měsíců a také nekončila příliš slavně.

7.1 Henry Morgan

Tento Velšan, původem z farmářské rodiny, dnes patří mezi velmi známé postavy světa pod černou vlajkou vůbec a není to pouze po něm pojmenovanou značkou alkoholu. I v dobových textech má tento bukanýr přídomek

⁴⁴ KONSTAM, Angus, *Pirátsví: úplné dějiny*, Praha 2011, s. 9.

romantického hrdiny, který procestoval celou španělskou Ameriku a stal se královým oblíbencem. Morgan byl však složitější osobností, než se na první pohled může zdát. Vůdce s přirozenou autoritou, brilantní stratég a nadaný politik, který byl již za svého života anglickou veřejností chápán jako neohrožený hrdina. Pravda, v očích Španělů byl přesně pravým opakem.⁴⁵

Morgan dorazil na Jamajku po cromwelovské invazi roku 1655 a v letech 1658 až 1672 se stal asi nejobávanějším anglickým privatýrem v Karibiku. Nejprve však jako řadový člen posádky doprovázel jiného privatýrského velitele, a to Christophera Myngse. V jeho službách se osvědčil na tolik, že v roce 1662 získal velení na jedné z privatýrských lodí a stal se svým pánem. V roce 1664 se jeho loď plavila jako součást přepadové flotily a znepríjemňovala život španělským obchodníkům. Jejich útokům se nevyhnula ani města jako Villahermosa a Grenada. Na těchto výpravách si Morgan dokázal vydělat takové jmění, že si o návratu na Jamajku pořídil malou plantáž s cukrovou třtinou a rozhodl se oženit.⁴⁶

V tomto období se Morgan také blíže seznámil s guvernérem Charlesem Madyfordem, který mu roku 1668 vydal Kaperský list a nařídil mu útok na Kubu. Morgan dal dohromady flotilu deseti lodí, do kterých naložil 500 námořníků anglické a francouzské národnosti a vypravil se na svou opravdu velkou výpravu. Havana však byla velice dobře chráněná, proto Morgan zakotvil u pobřeží a vyrazil se svými muži pěšky na Puerto Principe. Španělé však byli o jejich přítomnosti informováni a tak a morganovi muže nečekala po dobytí města v podstatě žádná kořist. Francouzská část posádek byla tímto neúspěchem znechucena a rozhodla se v tažení nepokračovat a vrátit se na Jamajku. Morgan

⁴⁵ KONSTAM, Angus, *Pirátsví: úplné dějiny*, Praha 2011, s. 174.

⁴⁶ KONSTAM, Angus, *Metla moří*, Praha 2007, s. 51–52.

se zbylými muži ale pokračoval do Panamské šíje. Po úspěšném útoku na Porto Bello se pak vrátil na Jamajku s velkou kořistí.⁴⁷

Sám Morgan se po několika neúspěšných výpravách na Maracaibo a Gibraltar začal věnovat svým stále se rozrůstajícím pozemkům. Konečnou tečku za jeho farmářskou kariérou ale udělalo několik nájezdů španělských korzárů na Jamajku a následná žádost guvernéra Modyforda o pomoc s trestnou výpravou do španělských držav. Morgan pro tento účel sestavil flotilu 36 lodí s téměř 2 000 muži a rozhodl se Španělům zasadit tvrdý úder dobytím Panamy. To se mu nakonec v lednu roku 1671 podařilo, jenže Španělé byli opět varováni před jeho příjezdem a většina jich i se svým majetkem uprchla. Bukanýři se ale kořisti nechtěli vzdát tak snadno a přistoupili proto k mučení zbylého obyvatelstva města, které trvalo až do poloviny února. Nakonec město zničili a s nepořízenou odpluli.⁴⁸

Dobytím Panamy však Morgan udělal velkou chybu. Anglie a Španělsko tou dobou už nebyli ve válečném stavu a tak byl tento čin posuzován jako akt pirátství. Nový guvernér Jamajky tedy nechal Morgana roku 1672 uvěznit a odeslal jej do Londýna, kde se měl před soudem zodpovídat ze svých prohřešků. Ten zde však nebyl ani uvězněn. V Londýně totiž Morgan byl stále hrdinou a tak místo vězení se spíše jako vážený host účastnil mnoha večírků a banketů. Jeho soudní proces se připravoval tři roky, ale před tím, než mohl být odsouzen, byl králem Karlem II. povýšen do šlechtického stavu a roku 1677 ho jmenoval zástupcem guvernéra na ostrově Jamajka.⁴⁹

⁴⁷ EXQUEMELIN, Alexander, BREVERTON, Terry, *Pirátské deníky*, Praha 2009, s. 106–116.

⁴⁸ BRADLEY, Peter T., *British maritime enterprise in the new World from the late fiften to the mid. eighteen century*, Caredigion 1999, s. 176–181.

⁴⁹ MORAVEC, Václav, *Nejslavnější piráti: život pod vlajkou Rytířů štěstěny*, Praha 2011, s. 122–123.

Morgan nakonec v této funkci setrval až do roku 1682 a nikdy se už nevrátil ke svému původnímu řemeslu. Nakonec zemřel na nemoci způsobené nadměrnou konzumací alkoholu jako bohatý velkostatkář.

7.2 Edward „Černovous“ Teach

Pravděpodobně nejproslulejší a nejznámější pirátský kapitán, který kdy brázdil vody Karibiku, se své popularitě těší díky svému ztvárnění v mnoha příbězích o pirátech. Je proto až neuvěřitelné, že jeho aktivní kariéra probíhala pouze od jara roku 1717 do listopadu 1718. Černovousovo pravé jméno se dá určit jen stěží. Prameny uvádějí jména Teach, Thatch, nebo také Tache. Nejpoužívanějším jménem je ale Edward Teach. Ať už se jmenoval jakkoliv, je jisté, že se narodil v Bristolu a jako mladý námořník nastoupil do služeb královského námořnictva a vydal se do oblasti západoindických kolonií.⁵⁰

Po příjezdu do Karibiku pak v průběhu bojů o španělské dědictví (1701 – 1714) sloužil v několika korzářských skupinách působících na Jamajce a po skončení války se přemístil do New Providence, kde našel své místo v posádce pirátské lodi kapitána Hornigolda. „*Na jaře roku 1717 Teach a Hornigold vypluli z Providence ke španělské Americe a cestou zajali loď z Havany se 120 sudy mouky, také šalupu z Bermud, jejíhož kapitána Thurbara připravili o několik galonů vína a zase ho pustili, a loď z Madeiry do Jižní Karolíny, ze které uloupili kořist značné hodnoty.*“⁵¹To však byly pouze začátky jejich spolupráce. Postupem času se však u obou pirátů začaly projevovat neshody, protože Hornigold napadal pouze francouzské a španělské lodě a podporoval přijetí

⁵⁰ MALAM, John, *Piráti: velká kniha*, Praha 2009, s. 98–99.

⁵¹ JOHNSON, Charles, *A general history of the robberies and murders of the most notorious pirates: From their first rise and settlement in the island of Providence to the present year*, New York 2002, s. 45.

nabízené královské milosti. Teach měl jiné plány a jejich spor nakonec vyústil ve vzpouru, kterou Teach podpořil a zbavil tak Hornigolda kapitánského postu.⁵²

Po těchto událostech, kdy se Teach osamostatnil, působil ve vodách v okolí Bostonu a získal si pověst krvežíznivého a nelítostného piráta. V tomto období také přišel ke své přezdívce „*Blackbeard*“ čili Černovous. Ta mu byla přisouzena díky jeho divokému vzhledu, protože na svou dobu to byl opravdu urostlý muž, který svou d'ábelskou vizáž korunoval tím, že si do svého dlouhého vousu zapléтал kousky dělového doutnáku, aby působil ještě hrozivějším dojmem.⁵³

Na konci října 1717 pak Černovous operoval v okolí New Jersey a po skončení období hurikánů se na palubě lodi *Revenge* v doprovodu ukořistěné šalupy vydal k Martiniku. V těchto vodách pak dostihli loď jménem *La Concorde*, což byla masivní dvoustěžňová otrokářská loď, jejíž posádka se vzdala po pouze symbolickém odporu. Černovous si loď ponechal, rozšířil její arzenál z 16 na 45 děl, snížil záďovou a příďovou nástavbu, nechal vyztužit trup a přejmenoval ji na *Queen Anne's revenge*. Tímto stvořil jednu z nejmocnějších lodí tehdejšího Karibiku.⁵⁴

Následovala série úspěšných útoků na obchodní lodě, ale za zmínku určitě stojí květen 1718, kdy Černovous uzavřel přístup k přístavu Charles Town v Jižní Karolíně, kde vyplnil osm lodí a nakonec zajal jednoho z předních občanů města. Za jeho život pak požadoval výkupné v podobě léků. Všeobecně se totiž má za to, že jeho posádka se nakazila některou z pohlavních chorob. Po jejich obdržení se vydal do zátoky Bath Town, kde však *Queen Anne's revenge* najela na mělčinu a tak o svou loď přišel.⁵⁵

⁵² Tamtéž, s. 45–46.

⁵³ KONSTAM, Angus, *Pirátsví: úplné dějiny*, Praha 2011, s. 157.

⁵⁴ SEITZ, Don Carlos, *Under the black flag: Exploits of the most notorious pirates*, North Chelmsford 2002, s. 121–122.

⁵⁵ KONSTAM, Angus, *Metla moří*, Praha 2007, s. 89.

Černovous nakonec prodal kořist z okradených lodí a za získané peníze si na ostrově Ocracoke v Outer Banks pronajal dům a aby zaměstnal své muže, vyrážel na krátké výlety po okolí ostrova. V září roku 1718 jej v jeho poklidném útočišti navštívil další z obávaných pirátů a to nikdo jiný než Charles Vane. Když se o tom dozvěděl virginský guvernér Alexandr Spotswood, rozhodl se se silící pirátskou hrozbou něco udělat.⁵⁶

Guvernér z vlastních nákladů vypravil dvě expedice, z čehož jedna, které velel kapitán Brand, měla napadnout Černovousovu základnu po souši a druhá pod vedením poručíka Roberta Maynarda vyrazila po moři. 22. Listopadu 1718 se Maynardovi povedlo překvapit Černovouse a jeho muže na lodi *Ranger* a vypukla nejkratší, ale také nejkrvavější bitva v dějinách pirátství. „*Po našem prvním pozdravu Blackbeard proklel mě a mé muže, které nazval zbabělým štěňaty, a řekl, že nebere zajatce a ani se nevzdá*“⁵⁷Vzhledem k tomu, že Maynard velel lodím, které nebyly vyzbrojeny děly, ale měl k dispozici 57 po zuby ozbrojených mužů, rozhodl se k prudkému útoku naloděním. Uprostřed následného boje muže proti muži se setkali oba kapitáni tváří v tvář a pustili se do svého soukromého zápasu. Nejdramatičtější chvíle nastala, když Maynard v souboji zlomil svůj meč. Ve chvíli, kdy se Černovous napřahoval k poslednímu úderu, mu přispěchal na pomoc skotský námořník z jeho posádky. Ten svým širokým mečem uštědřil Černovousovi smrtelnou ránu a sřal mu hlavu.⁵⁸

Maynard tento boj tedy vyhrál a nejenže zničil Černovouse a zabavil jeho loď, ale také se podařilo zajmout zbytek pirátů, kteří zůstali v Bath Townu.

⁵⁶ KONSTAM, Angus, *Blackbeard: America's most notorious pirate*, New Jersey 2007, s. 230–236.

⁵⁷ Tamtéž, s. 45–46.

⁵⁸ SEITZ, Don Carlos, *Under the black flag: Exploits of the most notorious pirates*, North Chelmsford 2002, s. 125–126.

Maynard pak naložil kontraband z oloupených lodí a vydal se na zpáteční cestu, přičemž jako trofej zdobila čelen jeho lodi hlava kapitána Černovouse.⁵⁹

7.3 Charles Vane

Další nechvalně známou postavou pirátských dějin je Černovousův současník Charles Vane. O povaze tohoto kapitána hovoří jeho činy. Jak kapitán Johnson uvedl ve své knize: „*Je zřejmé, že Charles Vane byl krvežíznivý psychopat, který rychle proslul svou krutostí.*“⁶⁰

První zprávy o Vanově působení pochází z roku 1716, kdy se plavil jako člen posádky Henryho Jeningse a společně útočili na tábory španělských záchránců, kteří pracovali na vylovení nákladu ze ztroskotané flotily, která převážela drahé kovy a našla svůj konec v bouři u břehů Floridy v roce 1715. Původně byla jejich základnou Jamajka, ale kvůli svému jednání a povaze byli oba vyhoštěni a odebrali se na New Providence. Po nástupu guvernéra Rogerse do úřadu v roce 1718 byla na tomto ostrově zavedena tvrdá protipirátská politika. Všem kapitánům byla nabídnuta milost, kdo ji nepřijal, byl popraven. Jenings se tedy pirátské dráhy vzdal, ale Vane spolu s námořníky, kterým se kvůli jejich zatvrzelému postoji přezdívalo „*tvrdohlavci*“ unikl za dramatických okolností na palubě lodi *Ranger*. Rogers za ním obratem vyslal bývalého piráta a Blackbeardova kumpána Hornigolda, ale jeho hon nebyl úspěšný.⁶¹

Na jaře roku 1718 působil Vane v okolí obou Karolín a nedlouho po svém příjezdu do této oblasti se mu podařilo zajmout šalupu s tučnou kořistí a zařadil ji do své eskadry jak druhou loď. Posádka této šalupy však brzo po té dezertovala, což vypovídá o morálce a neshodách v celé posádce. I tak se ale kapitán Vane

⁵⁹ KONSTAM, Angus, *Pirátsví: úplné dějiny*, Praha 2011, s. 167.

⁶⁰ JOHNSON, Charles, *A general history of the robberies and murders of the most notorious pirates: From their first rise and settlement in the island of Providence to the present year*, New York 2002, s. 13–14.

⁶¹ KONSTAM, Angus, *Metla moří*, Praha 2007, s. 95–96.

stal krutou hrozbou pro námořní dopravu a tak se guvernér Jižní Karolíny rozhodl s ním jednou pro vždy souhlasit. Na jeho stíhání bylo vysláno několik lodí, které jej měli zajmout a postavit před soud, kde by se zodpovídal ze svých činů, ale Vanovi se díky jeho lstivosti podařilo uniknout. Místo něj si tedy lovci pirátů alespoň spravili chuť jiným známým pirátem působícím v téže oblasti a to StademBonetem, který pak byl v CharlesTownu popraven i se svou posádkou.⁶²

Po svém úniku se Vane rozhodl zmizet, dokud se situace neuklidní a vydal se k Severní Karolíně, kde zakotvil u ostrova Ocracoke, který tou dobou sloužil jako základna pro kapitána Blackbearda. V říjnu 1718 se pak Vane vydal na další plavbu a tentokrát nastavil kurz k New Yorku a jeho dalším působištěm se staly vody kolem Long Islandu. Po několika úspěšných útocích na proplouvající obchodní lodě se Vane i se svou kořistí vypravil zpět do Návětrného průlivu mezi Saint Dominique a Kubou.⁶³

Ve zdejších vodách však čekala Vanovu posádku delší doba bez kořisti. Konečně 23. Listopadu 1718 narazili na francouzskou loď, která se po bližším prozkoumání projevila jako dobře ozbrojená hlídka pátrající po pirátech. Její kapitán poznal Vanovu vlajku a rozhodl se ho dopadnout. „...*Vane chtěl co nejrychleji zmizet a tvrdil, že válečná loď je příliš silná, než aby s ní bojovali, ale jistý Jack Rackham, který jako proviantní důstojník na kapitánovo jednání dohlížel, měl opačný názor a prohlašoval, že i když má francouzská loď víc děl a munice, mohli by proniknout na palubu a pak by se ukázalo kdo z koho.*“⁶⁴ Toto zpochybnění kapitánské suverenity v průběhu ohrožení bylo i v pirátských posádkách považováno za nepřipustné a i když si Vane nakonec prosadil svou

⁶² KONSTAM, Angus, *Pirátsví: úplné dějiny*, Praha 2011, s. 145.

⁶³ Tamtéž, s. 146.

⁶⁴ JOHNSON, Charles, *A general history of the robberies and murders of the most notorious pirates: From their first rise and settlement in the island of Providence to the present year*, New York 2002, s. 107.

vůli a od nebezpečí francouzské lodě se jim podařilo uniknout, stála ho tato epizoda post kapitána.⁶⁵

Jakmile se *Ranger* dostal do bezpečí, vyvolal Rackham hlasování, ve kterém byl Vane označen za zbabělce a byl na kapitánském můstku nahrazen právě Rackhamem. Ten pak starého kapitána přesunul se šestnácti věrnými na ukořistěnou šalupu a ponechán svému osudu. Vana však ztráta lodí a posádky nezlomila a vyrazil k Belize, kde si založil svou základnu. Na jih od tohoto města pak obsadil další loď a pokračoval ve svých výpadech.⁶⁶

V únoru 1719 se však i k tomuto pirátovi otočila štěstěna definitivně zády a jeho loď byly poblíž Majákového útesu u Belize zničeny bouří. Přeživší trosečníci společně s těžce raněným Vanem pak čekali několik týdnů na záchranu, které se jim dostalo v podobě lodi královského námořnictva pod velením kapitána Hornfolda. Ten je, okamžitě jakmile zjistil o koho se jedná, dopravil do Port Royale a 22. března 1720 nakonec všichni stanuli před soudem. Rozsudek byl nekompromisní a Vanova kariéra pirátského byla ukončena na popravišti nad portroyalským přístavištěm.⁶⁷

7.4 Anne Boneyová, Mary Readová A „Kaliko“ Jack Rackham

Jack Rackham patří do kategorie druhořadých pirátů, kteří se ve své kariéře zmohli pouze na přepadávání menších lodí pobřežní námořní dopravy. O jeho původu je toho známo nemnoho a v podstatě do vyplutí s významnějším kapitánem Charlesem Vanem o něm nevíme zhora nic. Nevíme ani jak se dostal do New Providence, ale roku 1718 se vydal na moře jako člen Vanovi posádky. O něco později byl pak povýšen na proviantního důstojníka a stal se zástupcem

⁶⁵ KONSTAM, Angus, *Pirátsví: úplné dějiny*, Praha 2011, s. 146.

⁶⁶ Tamtéž, s. 147.

⁶⁷ KONSTAM, Angus, *Metla moří*, Praha 2007, s. 97.

kapitána. Když pak na lodi vypukl spor o kapitánovu odvahu, nahradil Rackham Vana na kapitánském postu.⁶⁸

Po převratu na lodi brázdil Rackham vody kolem Závětrných ostrovů a pak pokračoval do Jamajského průlivu mezi Jamajkou a Saint Dominique. Celá tato cesta byla provázena přepady malých lodí, ze kterých pro jeho posádku neplynul přílišný zisk. Při návratu k Závětrným ostrovům pak zajali loď, která však vezla pouze trestance na nucené práce na plantážích. Opět to nebyl žádný zisk pro posádku, tak alespoň osvobodili zajatce a přenechali jim loď jejich vězňitelů. Jejich svoboda však netrvala dlouho, neboť byli zajati britskou válečnou lodí o pouhých pár dní později. V prosinci roku 1718 vyhlásila Británie válku Španělsku, která sice netrvala dlouho, ale znovu vyvolala poptávku po korzárech. Rackham a jeho posádka se roku 1718 rozhodli přijmout nabízenou milost od guvernéra Rogerse a vrátil se na New Providence.⁶⁹

Vypadalo to, že Rackham definitivně pověsil pirátskou vlajku na hřebík. Dokonce prodal i loď, kterou získal vzpourou proti kapitánu Vanovi. V té době se ale setkal s Anne Boneyovou a také se ukázalo, že život dle zákona není pro starého piráta zrovna nejjednodušší. Rackham tak v srpnu roku 1719 ukradl šalupu jménem *William* a spolu se svou přítelkyní a její kamarádkou Mary Readovou se vydal na moře mezi Bermudami a Hispaňolou. Z počátku se jim i dařilo a dosáhli až k severnímu pobřeží Jamajky. Zde ale jejich krátká cesta dospěla ke svému konci. Při kotvení a nutných opravách byli překvapeni lodí guvernéra Jamajky. Všichni muži včetně Rackhama byli opilí z ukořistěného rumu, ale Boneyová s Readovou je nakonec dokázaly vyburcovat k činům. Po

⁶⁸ KONSTAM, Angus, *Piráti 1660–1730*, Praha 2008, s. 20.

⁶⁹ ROBERTS, Nancy, *Blackbeard and other pirates of Atlantic coast*, Winston-Salem 1993, s. 71–72.

krátké honičce byli dostiženi a posádka jamajské lodi se na *Williamu* nalodila. Paradoxně Readová s Boneyovou byly jediné, kdo se vzmohl na nějaký odpor.⁷⁰

Po zajištění byla celá posádka dopravena do Port Royale, kde na ně čekal soud. Samotný proces proběhl v roce 1720 a pro Jacka Rackhama znamenal smrt oběšením. Jeho tělo pak bylo po dlouhou dobu vystaveno v železném koši jako varování dalším námořníkům, kteří by snad chtěli nastoupit zločineckou dráhu. Ženské osazenstvo posádky bylo souzeno odděleně a během procesu se ukázalo, že jsou obě těhotné. Tato skutečnost je zachránila před oprátkou. Anne Boneyová pak zemřela roku 1721 v jamajské věznici. O dalších osudech Mary Readové po procesu není nic známo.⁷¹

7.5 Stade Bonnete

Co se týče samotného života pirátů, víme o nich často velmi málo. Není tomu tak v případě Stede Bonnetta, protože jeho případ byl natolik senzační, že během soudního procesu s tímto pirátem „gentlemanem“ bylo vydáno mnoho článků popisujících jeho kariéru. Bonneteův příběh je zvláštní tím, že se jednalo o váženého člena koloniální správy a jeho konec byl způsoben pouze přítomností ve špatný čas na špatném místě.⁷²

Bonnete, jako bývalý armádní major, byl zámožným občanem a majitelem plantáží na Barbadosu. Dal se na pirátství někdy v roce 1717 a o důvodech jeho konání se dodnes mezi historiky vedou dohady. Jedna z verzí uvádí jako příčinu neshody s manželkou, ale většina se přiklání k tomu, že se Bonnete ve svém

⁷⁰ JOHNSON, Charles, *A general history of the robberies and murders of the most notorious pirates: From their first rise and settlement in the island of Providence to the present year*, New York 2002, s. 119–120.

⁷¹ ROBERTS, Nancy, *Blackbeard and other pirates of Atlantic coast*, Winston-Salem 1993, s. 75–76.

⁷² JOHNSON, Charles, *A general history of the robberies and murders of the most notorious pirates: From their first rise and settlement in the island of Providence to the present year*, New York 2002, s. 63–67.

životě nudil a chtěl si dopřát nějaké to vzrušení. V tomto roce si Bonnete zakoupil šalupu, kterou překřtil na *Revenge*, osadil ji deseti děly a najal si posádku čtyřiceti mužů, která byla převážně složena z pirátských dobrovolníků. Takto vyzbrojen a vybaven se vydal na moře a po dobu jednoho měsíce přepadával lodě kolem Virginských mysů. Následně se vydal k New Yorku. Bonnete po celou dobu plavby projevoval nedostatek znalostí o pirátském způsobu života tím, že například zastavoval v běžných přístavech, aby zde nakoupil zásoby místo toho, aby je uloupil. Měl ale štěstí, že jeho posádka byla zřejmě jediná v celé historii pirátství, která dostávala regulární výplatu a tak jeho podivné chování bylo přehlíženo.⁷³

Na jaře roku 1718 se Bonnete vydal ke Karolínám, ale po cestě u Delaware Bay narazil na loď kapitána Blackbearda, který jej zajal a on se tak na několik měsíců stal jeho zajatcem. V červnu roku 1718 byl nakonec i se svou posádkou propuštěn a znovu vyplul ze zátoky Topsil. Okamžitě nastavil kurz do Severní Karolíny. Nově vzniklá Velká Británie totiž byla ve válce se Španělskem a on se rozhodl požádat guvernéra Edena o udělení milosti, což se také stalo.⁷⁴

Byl vyslán na cestu k Panenským ostrovům, kde měl jako privatýr s Kaperským listem napadat španělské obchodní lodě, ale Bonnete byl doslova posedlý pomstou na Blackbeardovi a tak se vydal po něm pátrat. Toho se mu však nepovedlo najít a po nějaké době své snažení vzdal.⁷⁵

Po neúspěchu v honbě za Blackbeardem se Bonnete rozhodl k návratu k pirátství. Aby zmátl úřady, přejmenoval svou loď na Royal James, sám si začal říkat kapitán Thomas a jako své působiště si opět zvolil Virginské mysy. Po několika výpadech proti obchodním lodím, které neprobíhali zrovna podle plánu, byla jeho loď natolik poškozena, že byl Bonnete donucen zakotvit kvůli

⁷³ ROBERTS, Nancy, *Blackbeard and other pirates of Atlantic coast*, Winston-Salem 1993, s. 18–22.

⁷⁴ KONSTAM, Angus, *Metla moří*, Praha 2007, s. 99.

⁷⁵ KONSTAM, Angus, *Pirátsví: úplné dějiny*, Praha 2011, s. 170–171.

opravám. Jako vhodné místo si ke své smůle vybral Cape Fear, kolem kterého v té době proplouvala flotila, kterou najal guvernér Jižní Karolíny, aby zajala Charlese Vanea. Po přestřelce, která trvala téměř pět hodin, byla *Stade Bonnete* zajat i s muži, kteří zbyli z jeho posádky. 3. října 1718 byl dopraven do Charles Townu, ale odtud se mu ještě podařilo utéct. Na jeho hlavu byla okamžitě vypsána odměna 700 liber a o dva dny později byl již definitivně zajat. Veřejnost se domnívala, že díky jeho původu k němu bude soud shovívavější, ale soudce chtěl této příležitosti využít k moralizování o společenských problémech a Bonnetea odsoudil k smrti. Rozsudek byl vykonán 30. listopadu 1718 a pirát „gentleman“ byl oběšen po boku svých třiceti námořníků.⁷⁶

7.6 William Kidd

Tento kapitán se na seznam známých pirátů dostal díky svému pohnutému osudu. Vpravil se pouze na jednu výpravu, kde získal poměrně velkou kořist, aby byl souzen a také odsouzen. Jeho proces byl jeden velký politický skandál, díky kterému se u něj objevují domněnky, že byl spíše obětí zákulisních machinací, než skutečným viníkem.⁷⁷

William Kidd jako rodák ze skotského Dundee přišel v pěti letech o oba rodiče a následně žil z příspěvků námořního podpůrného spolku. V roce 1689 se jako pětatřicetiletý námořník nechal na ostrově Ile a Vache u Hispaňoly najmout do služeb francouzské korzárské lodi *Sainte Rose*. Když pak vypukla válka s Augspurskou ligou (1688 – 1697), vyčkal na správný okamžik a při útoku na Fort Charles zradil se svými britskými kolegy svého kapitána a zajal jeho brigu se 16 děly. Poté odplul na ostrov Nevis, kde jej přivítali jako hrdinu. V noci 2. února 1690 byl ale Kidd také zrazen jedním z kompliců, Robertem Cullifordem,

⁷⁶ Tamtéž, s. 173–174.

⁷⁷ HARRIS, Graham, *Treasure and intrigue: The legacy of captain Kidd*, Toronto 2002, s. 29–50.

který mu ukořistěnou loď ukradl a Kiddovi pak trvalo téměř rok, než získal jinou loď a mohl se znovu vydat na moře.⁷⁸

Kiddovi se vedlo dobře a díky jeho stále stoupajícímu věhlasu se v roce 1695 při své cestě do Londýna setkal s bohatými obchodníky Richardem Livingstonem a Richardem Gootem. Ti mu nabídli kontrakt, jehož předmětem byl lov pirátů pro Východoindickou společnost a také napadání francouzských obchodních lodí. K tomuto účelu byl vybaven Kaperským listem, ale také 284 tunovou galerou s 30 děly, pomocnými vesly a 70 členy základní posádky.⁷⁹

Na jaře roku 1695 se tedy kapitán Kidd znovu vydává na moře, ale jeho první cesta nevede do Indického oceán, nýbrž do New Yorku, kde strávil k nelibosti své posádky tři měsíce v přístavu se svou manželkou a dcerami. Ke břehům Madagaskaru dorazil až v lednu 1697, kde zprvu chtěl útočit na pirátské lodě, ale po nešťastném střetu s lodí východoindické společnosti, která doprovázela obchodní konvoj se z Kidda stal v očích veřejnosti také psanec, který to neměl k pirátství příliš daleko. Po několika útocích na menší obchodní lodě zajala Kiddova posádka loď jménem „*Quedah merchant*“, kterou vyměnil za již notně opotřebovanou a poškozenou *Adventure galey* a přejmenoval ji na *Adventure prize*. Po těchto událostech přesvědčili zástupci Východoindické společnosti guvernéra, aby veřejně označil Kidda za piráta, čímž jej připravili o možnost udělení milosti a také o sponzorskou podporu.⁸⁰

Kapitán Kidd se rozhodl hledat útočiště v Karibiku. V roce 1700 se vydal do Bostonu ve snaze udělat obchod s guvernérem Bellamontem, ale ten jej hned po příjezdu nechal uvěznit a v řetězech poslat do Anglie. V tento moment se Kidd stal politickou loutkou. Opozice se snažila z Kidda vymámit jména jeho politických kontaktů a lidí, kteří jej podporovali. Nakonec ho dokonce donutili

⁷⁸ KONSTAM, Angus, *Pirátství: úplné dějiny*, Praha 2011, s. 222–223.

⁷⁹ ZAKS, Richard, *The pirate hunter: The true story of captain Kidd*, New York 2003, s. 19–22.

⁸⁰ KONSTAM, Angus, *Pirátství: úplné dějiny*, Praha 2011, s. 224–226.

vypovídat před parlamentem. V rozhodujícím bodě procesu však guvernér „ztratil“ kompromitující materiály a celý proces byl odložen. V květnu roku 1701 byl William Kidd odsouzen ve značně zmanipulovaném procesu za zabití svého dělostřelce, kterého zastřelil při hádce a za pirátství. Téměř okamžitě po vynesení rozsudku byl oběšen v popravčím doku ve Wappingu a jeho tělo bylo vystaveno na břehu řeky Temže.⁸¹

⁸¹ MORAVEC, Václav, *Nejslavnější piráti: život pod vlajkou Rytířů štěstěny*, Praha 2011, s. 142–145.

8 ZÁVĚR

Období mezi léty 1660 a 1830 bylo pro lodní dopravu díky rozsáhlému koloniálnímu systému velmi rušným. Docházelo k objevování a dobývání světa i k vývoji lodní dopravy jako takové, což umožňovalo zvětšovat objem obchodu na nových námořních trasách. S tím, jak narůstal počet zámožných obchodníků dopravujících své zboží z kolonií po celém světě, se rozšiřovali i řady lidí, kteří byli ochotni podstoupit všemožná rizika, aby je o jejich zboží připravili. Byli rekrutováni z běžných námořníků obchodních lodí ale i vysloužilých členů vojenského námořnictva. Těžko si lze představit, že se celý tento proces obešel bez krutostí a ztrát na životech. Za tuto poměrně dlouhou dobu bylo tedy usmrceno mnoho nevinných lidí, námořníků, obchodníků a cestujících, kteří padli za oběť pirátským hordám při přímém boji, nebo následkem věznění i krutého mučení, kterému byli často podrobeni.

A tak snahou všech mocností zúčastněných a profitujících ze zahraničního obchodu logicky bylo tuto hrozbu eliminovat a minimalizovat tak svoje finanční ztráty. Dalo by se tedy říci, že na mořích celého světa neustále probíhal souboj dobra a zla, ve kterém se střetávali s větší či menší úspěšností legální lovci pirátů po boku legitimních armád proti skryté hrozbě v podobě krvežíznivých pirátů, kteří mnohdy bojovali s nasazením všech sil, protože všeobecně známý a platný trest za pirátství bylo oběšení. V některých případech byla sice pirátům udělena milost, ale toto procento v celkovém počtu odsouzených bylo skutečně mizivé.

Přestože se může zdát, že díky velkému úsilí vynaloženému konvenčním námořnictvem především Anglie a nově vzniklého USA bylo v roce 1830 pirátství jako námořní hrozba eliminováno, opak je pravdou. Došlo sice k výrazné redukci počtu posádek zabývajících se touto činností, ale dokud bude existovat lidská touha po bohatství, bude i existovat skupina lidí, kteří jej budou chtít získat stůj co stůj. V dnešní době tak například stále působí mnoho somálských pirátů a se stejným problémem se obchodníci potýkají i v Čínském moři, přičemž malá kvantita námořníků je kompenzována modernizací jejich vybavení a s tím souvisejícím vývojem taktiky.

Jak je z předešlého textu zřejmé, v případě pirátů samotných se nejednalo o hrdiny, jak je známe z dobrodružných románů, ale většinou šlo o krvežíznivé desperáty, kteří často neměli slitování s nikým a s ničím. Byli to muži i ženy, zločinci, pro které měl lidský život cenu vyměřenou jen výší předpokládaného výkupného nebo vůbec žádnou a podle toho se také ke svým obětem chovali.

Zbývá tedy zodpovědět otázku fascinace piráty napříč generacemi. I když se historici pirátství, jako Angus Konstam nebo Richard Zacks, ze všech sil snaží vyvrátit mnoho zažitých mýtů o pirátství a neustále opakují, že piráti nechodili po prkně, nezakopávali poklady a nekreslili si o nich tajné mapy, lidé jejich tvrzení z většiny nepřijímají, popřípadě se k laické veřejnosti tyto informace vůbec nedostanou. Je to dáno nejen hlubokým zakořeněním romantické fikce, která je prezentována již od konce 17. století, kdy o svých pirátech poprvé psal Exquemelin, ale hlavně tím, co postava piráta ve srovnání s běžným životem zosobňuje. Šlo totiž o muže, kteří si svůj dobrodružný život užívali plnými doušky, brali si co chtěli a nenechali se omezovat zákony. To je samozřejmě věc, kterou kterýkoliv smrtelník nemůže ve svém mnohdy velice jednotvárném životě zažít, a přesto po tom mnohdy touží a tak volí únik do fantazie a zosobňuje se s jednotlivými „hrdiny“ a nic na tom nezmění ani fakt, že v případě pirátů se jednalo o chladnokrevné hrdlořezy, pro které byl důležitý jenom jejich vlastní profit a od jejichž jednání by se v reálném životě distancovali. Morálně by neschválili ani jejich pohnutky, ani jednání samotné. Přesto se znovu a znovu nalodí s výše zmíněnými kapitány na jejich nádherné lodě a vyplouvají vstříc nebezpečným cestám, na jejichž konci je čeká sláva a bohatství, krásné ženy a dobrý rum. Řekněme tedy, že to je nejhlavnější důvod stálé obliby pirátské fikce a proč se o skutečné historii pirátství mluví tak málo přestože by si oprávněně zasloužila pozornosti mnohem více.

9 SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

BAER, Joel, *Piráti*, Praha 2008.

BRADLEY, Peter T., *British maritime enterprise in the new World from the late fifteen to the mid. eighteen century*, Caredigion 1999.

EXQUEMELIN, Alexander, BREVERTON, Terry, *Pirátské deníky*, Praha 2009.

GRYM, Pavel, *Bukanyři pistolníci mušketýři*, Praha 1967.

HARRIS, Graham, *Treasure and intrigue: The legacy of captain Kidd*, Toronto 2002.

JOHNSON, Charles, *A general history of the robberies and murders of the most notorious pirates: From they first rise and settlement in the island of Providence to the present year*, New York 2002.

KONSTAM, Angus, *Blackbeard: America's most notorious pirate*, New Jersey 2007.

KONSTAM, Angus, *Metla moří*, Praha 2007.

KONSTAM, Angus, *Piráti 1660–1730*, Praha 2008.

KONSTAM, Angus, *Pirátsví: úplné dějiny*, Praha 2011.

LEESON, Peter T., *The invisible hook: The hidden economics of pirates*, Princeton 2009.

MALAM, John, *Piráti: velká kniha*, Praha 2009.

MATTHEWS, John, *Piráti*, Praha 2006.

MORAVEC, Václav, *Nejslavnější piráti: život pod vlajkou Rytířů štěstěny*, Praha 2011.

ONDRUŠKA, Adam, *Ekonomická analýza pirátství*, Brno 2010.

ROBERTS, Nancy, *Blackbeard and other pirates of Atlantic coast*, Winston-Salem 1993.

SEITZ, Don Carlos, *Under the black flag: Exploits of the most notorious pirates*, North Chelmsford 2002.

SKŘIVAN, Aleš, KŘIVSKÝ, Petr, *Moře, objevy, staletí*, Praha 1980.

ZAKS, Richard, *The pirate hunter: The true story of captain Kidd*, New York 2003.

Internet:

Historie karibských pirátů v 16. – 18. století. In: Dějiny a současnost [online], [cit. 2015-03-09]. Dostupné z: <http://dejinyasoucasnost.cz/archiv/2006/9/pirati-korzari-bukanyri/>.

10 RESUMÉ

This thesis is aimed at the phenomenon of maritime piracy in the period between 1660 – 1830, which is including golden ages also. In this case, the issue focuses more on the Caribbean and the world's piracy is interested marginally. Summary historical overview is completed by CVs of famous pirate captains, who were working in this ages.