

UNIVERZA V LJUBLJANI
FILOZOFSKA FAKULTETA
FAKULTETA ZA DRUŽBENE VEDE

Borut Velikanje

Pomorsko piratstvo nekdanj in danes

Diplomsko delo

Ljubljana, 2009

UNIVERZA V LJUBLJANI
FILOZOFSKA FAKULTETA
FAKULTETA ZA DRUŽBENE VEDE

Borut Velikanje

Mentor: doc. dr. Marko Štuhec
Mentor: doc. dr. Damijan Guštin
Somentor: doc. dr. Jelenko Švetak

Pomorsko piratstvo nekdanj in danes

Diplomsko delo

Ljubljana, 2009

Morska vročica

Moram iti dol k morjem spet, k samotnemu morju in k nebu,
in vse kar prosim je ladja in zvezda, da bi po njej jo vodil,
in sunek krmila, in pesem vetra in frfotanje jader
in siva megla na gladini in trgajoča temna noč

Moram iti dol k morjem spet, k klicu bližajoče plime,
je divji in je jasen klic, ki se mu ne da odreči,
in vse kar prosim je vetroven dan z belimi oblaki,
in vodni pršec in jok galebov

Moram iti dol k morjem spet, k vagabundskemu življenju,
k galebovi in kitovi poti, kjer piha veter kot nabrušeno rezilo,
in vse kar prosim je vesela štorija od šaljivega sotrpina,
in tihi spanec in lepe sanje ko je dolga služba mimo.....

John Masefield

Diplomsko delo z naslovom
Pomorsko piratstvo nekdaj in danes,
je izdelano s soglasjem obeh fakultet
in urejeno po pravilniku matične
fakultete.

Pomorsko piratstvo nekdanj in danes

Cilj raziskave podati zgodovinski pregled tega družbenega pojava ter v sklopu tega podrobneje predstaviti vzroke za njegov nastanek, razvoj pomorskega piratstva skozi različna zgodovinska obdobja, žarišča piratske dejavnosti, oborožitev, opremo, plovila, običaje in pomembnejše pirate.

Poseben poudarek je podan tudi na predstavitvi sodobnega pomorskega piratstva, ki se dogaja pred našimi očmi ter njegovega vpliva na sodobno pomorsko trgovino ter posledično na življenja slehernega izmed nas; v sklopu tega pa predstaviti tudi možne rešitve.

Med ugotovljenimi razlogi za naraščanje oz. upadanje pomorskega piratstva lahko ugotovimo tesno povezavo z štirimi ključnimi dejavniki. To pa so tehnologija, prisotnost vojne mornarice, učinkovitost državne mornarice in obstoj enotne zakonodaje.

Ključne besede: Pirat, Bukanir, Privatir, Piratstvo na Jadranskem morju, sodobno Piratstvo

Maritime piracy in past and present

The main goal of the research is to give a historical review of this social phenomenon and in this context to introduce in more details reasons for its emergence, development of maritime piracy through different historical periods, outbreaks of pirate activities, weapons, equipment, boats, pirate costumes and the most successful pirates.

Special emphasis is given on presentation of a modern maritime piracy, which is happening before our eyes, and its influence on modern seaborne trade and consequently on the lives of every one of us. In this context are also presented possible solutions.

Among the identified reasons for the rise or the decline of maritime piracy we could find a close link with the four key factors. These are technology, the presence of the Navy, government efficiency and the existence of uniform laws.

Key words: Pirate, Buccaneer, Privateer, Piracy on Adriatic sea, Modern day piracy

- 1) UVOD
 - 1.1) Privatir, Bukanir ali Pirat ?
 - 1.2) Piratstvo in mednarodno pravo
 - 1.3) Napadalci trgovskega ladjevja
- 2) PIRATSTVO V ANTIKI
 - 2.1) Profil piratske ladje – Birema
 - 2.2) Piratstvo v grškem svetu
 - 2.4) Lovec piratov - Pompej
- 3) SREDNJEVEŠKI PIRATI
 - 3.1) Ladje srednjeveške Evrope
 - 3.2) Bizantinski pirati
 - 3.3) Severnoevropski pirati
- 4) BARBARSKI PIRATI
 - 4.1) Profil piratske ladje – Galeja
 - 4.2) Brata Barbarossa
 - 4.3) Malteški vitezi
- 5) ŠPANSKA OBALA IN MORSKI VOLKOVI
 - 5.1) Piratske ladje v času kraljice Elizabete
 - 5.2) Sir Francis Drake
 - 5.3) Sir John Hawkins
 - 5.4) Piet Hein
 - 5.5) Hugenotski pirati
- 6) BUKANIRJI (1640 – 1690)
 - 6.1) Profil piratske ladje – Sloop
 - 6.2) Sir Henry Morgan
 - 6.3) Sir Christopher Myngs
 - 6.4) Michel de Grammont
 - 6.5) Jean Bart
 - 6.6) Zavzetje Kartagene 1697
 - 6.7) Piratsko gnezdo – Tortuga in Port Royal
- 7) ZLATO ODOBDOBJE PIRATSTVA (1690 – 1725)
 - 7.1) Piratske zastave – Jolly Roger
 - 7.2) Edward Teach – " Blackbeard"
 - 7.3) Bartholomew Roberts
 - 7.4) Oborožitev piratov
 - 7.5) Piratski zakonik
 - 7.6) Lovec piratov – Woodes Rogers
 - 7.7) Piratsko gnezdo – New Providence
- 8) PIRATSTVO NA INDIJSKEM OCEANU
 - 8.1) Thomas Thew
 - 8.2) William Kidd
 - 8.3) Henry Every
 - 8.4) Kanhoji Angria
 - 8.5) Piratsko gnezdo – Madagaskar
 - 8.6) Zatiranje piratstva
- 9) DOBA PRIVATIRJEV (1740 – 1815)
 - 9.1) Francoski privatirji
 - 9.2) Ameriški privatirji
- 10) ZADNJI PIRATI (1815 – 1825)

- 10.1) Jeann Laffite
- 10.2) Piratska gnezda – Barataria, Galveston in Kuba
- 10.3) Lovec piratov – David Porter
- 11) PIRATSTVO NA DALJNEM VZHODU
- 11.1) Piratska ladja – Džunka
- 11.2) Kuo Hsing Yeh
- 11.3) Ching Yih
- 11.4) Shap'ng-Tsai
- 11.5) Piratsko gnezdo – Indonezijski arhipelag
- 12) PIRATI NA JADRANSKEM MORJU
- 12.1 Grško, Ilirsko in Rimsko obdobje
- 12.2 Hrvaško obdobje
- 12.3 Hrvaško – Ogrsko obdobje
- 12.4 Beneško obdobje (1409 – 1797)
- 12.5 Gusarji pod rusko in angleško zaščito
- 13) SODOBNO PIRATSTVO
- 13.1 Nekaj dejstev o svetovni pomorski trgovini
- 13.2 Kje je sodobno piratstvo ?
- 13.3 Naraščanje sodobnega piratstva
- 13.4 Fantomska ladja
- 13.5 Čakajoč na ekološko katastrofo
- 13.6 Statistika piratskih napadov (2003 – 2007) po IMB
- 13.7 Problem neporočanja o napadih
- 13.8 Protipiratska dejavnost
- 13.9 Privatne mornarice
- 13.10 Zakaj ne bi oborožili trgovskih ladij ?
- 14) ZAKLJUČEK
- 15) VIRI
- 15.1) Literatura
- 15.2) Internet
- 16) KAZALO SLIK , TABEL IN GRAFOV

1. UVOD

Piratstvo obstaja odkar človek pluje po morju. Ne glede na to ali so pirati napadali svoje žrtve v antičnih galejah, jadrnicah ali v modernih gliserjih so razlogi za njihovo izbiro večinoma isti.

Piratske posadke so večinoma sestavljali obupani in razočarani možje med dvajsetim in tridesetim letom starosti mnogih nacij, razredov in ras. Ena od njihovih motivacij je bila zagotovo svoboda. V restriktivni socialni hierarhiji so bili pomorščaki na dnu socialne lestvice ¹. Piratsvo je ponujalo in še ponuja možnost napredovanja po socialni lestvici navzgor prek ustvarjenega bogastva (Somalija). V nasprotju z zagotovljeno minimalno plačo in mizernimi življenjskimi pogoji v vojni ali trgovski mornarici je dobiček pripadal samim piratom.

Večinoma so mornarji postali pirati takrat, ko je bila njihova ladja zajeta ter so se sami odločili za prestop k piratski posadki. Druga običajna pot je bila, ko je mir povzročil masovno nezaposlenost med pomorščaki in so se privatirske posadke prelevile v piratske. ²

Čeprav je bila pričakovana življenska doba kratka in jih je v primeru zajetja čakala usmritev; je za mnoge obupane, revne ali samo pohlepne ljudi piratstvo ponujalo majhno možnost da premagajo sistem. ³

Privatir, bukanir ali pirat ?

Beseda pirat izhaja iz latinske besede pirata in grške πειρατής (peirates) – razbojnik ter iz besede peira (πέῖρα) - "napad, izkustvo", kar tudi pomeni "najti srečo (usodo) na morju". Beseda je istoizvorna z besedo peril – nevarnost, tveganje. V 17. in 18. stoletju se je beseda pogosto interpretirala kot "pyrate", ki pa ni v neposredni povezavi z roparskimi napadi na morju. ⁴

Pirat je oseba, ki napada oz. roba ladje ne glede na njeno nacionalnost. ⁵

Bukanir je bilo poimenovanje francoskih drvosekov in lovcev na Hispanioli (današnja Haiti in Dominikanska republika) v 17. stoletju. Termin je izpeljan iz francoske besede za raženj (boucan). Prvotni lovci so začeli prežati na mimoidoče španske ladje sredi 17. stoletja. Bukanir (buccaneer) je kasneje postal izraz, ki je označeval večinoma angleške in francoske napadalce španske obale, ki so delovali kot napol legalizirani pirati z bazami v Port Royalu in Tortugi. ⁶

Privatir je bila oseba, ki je imela pogodbo z vlado, ki mu je dovoljevala napadati sovražne ladje med vojno. Ta pogodba imenovana "Letter of Marque" oz. na začetku "Letter of Marque and Reprisal", je pomenila, da je vlada dobila delež profita v zameno za njeno vročitev (ponavadi eno petino deleža vrednosti zaplenjene ladje in tovara). Te listine so najprej na začetku podeljevali osebno monarhi, s koncem 17. stoletja pa je izdajanje prešlo na zadolžene vladne uradnike in kolonialne

¹ o razmerah v moderni trgovski mornarici glej Michael R. Rawlins, The last american sailors: A wild ride in the modern merchant marine, Lincoln, iUniverse.inc, 2003

² Angus Konstam, Pirates 1660 – 1730

³ Angus Konstam, The history of Pirates

⁴ en.wikipedia.org/wiki/piracy#etymology

⁵ Angus Konstam, The history of Pirates

⁶ Angus Konstam, The history of Pirates

guvernerje⁷. Letter of marque je prva izdala vlada Anglije, po 1707 – Velika Britanija ter po 1801 pa Združeno kraljestvo. Znani uporabniki tega pismo so bili William Kidd, Sir Francis Drake in Sir Henry Morgan . Šele kasneje pa so še izdajale Francija pod Napoleonom in ZDA, čeprav slednja naj ne bi imela pravice, saj ni podpisnica Pariške deklaracije iz leta 1856 (po koncu Krimske vojne), ki je urejala to področje.

Privatir se je v Sredozemlju imenoval slov. gusar, nem. korsar, lat. cursarius, it. corsaro, fran. corsaire, špan. corsario, gr. gursares listine pa so bile slov. gusarska listina, fran. Lettres de marque, it. Lettre di marca, špan. Patente di corso, nem. Kaperbrife.⁸

Razlika med piratom in gusarjem (privatirjem) : Gusarji se od piratov razlikujejo po tem, da so slednji plenili na lastno pest, bili obravnavani in obsojeni kot kriminalci, medtem ko so gusarji plenili za določeno državo in napadali sovražne ladje, ob zajetju pa so veljali za vojne ujetnike.

Primer: med angleško blokado Jadrana 1808 – 1813 je bil napad zasebne ladje pod angleško zastavo na francoske trgovske ladje gusarstvo. Napad iste ladje na lokalne ribiče, ropanje vasi po otokih in napadi na trgovske ladje z zastavami prijateljskih držav pa so bili piratstvo in so ga angleške oblasti sankcionirale.⁹

1.2 Piratstvo in mednarodno pravo

V mednarodnem pravu predstavlja piratstvo najzgodnejšo uveljavitev koncepta univerzalne jurisdikcije. Piratstvo predstavlja kršitev pravnega načela *jus cogens*, ki velja za vse države. Kdorkoli zagreši prestop na odprtem morju, ki ovira trgovino in ogroža varnost pomorskih komunikacij, je s strani suverenih držav smatran kot *hostis humani generis* tj. sovražnik človečnosti.

Ker se piratstvo pogosto dogaja na odprtem morju; tj. izven teritorialnih voda, predstavlja pregon piratov zapleteno pravno situacijo, vendar se zaradi univerzalne jurisdikcije ukrepi proti piratom lahko izvajajo ne glede na zastavo piratske ladje.¹⁰

Mednarodni pomorski biro (International Maritime Bureau – IMB) definira piratstvo kot dejanje vkrcanja na ladjo z namenom kraje oz. storitve kateregakoli drugega zločina z uporabo oz. možnostjo uporabe sile.¹¹

Koonvencija ZN o pomorskem pravu iz leta 1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea – UNCLOS) v svojem 101. členu pravi, da pomorsko piratstvo sestoji iz:

- a) vsako nelegalno dejanje zaplembe, ropanja izvršena z namenom zasebnih koristi posadke zasebne ladje izvršen proti:
 - a1) na odprtem morju, proti drugi ladji ali proti ljudem in njihovi lastnini na njenem krovu
 - a2) proti ladji, osebam in lastnini na kraju izven jurisdikcije držav

⁷ Angus Konstam, The history of Pirates

⁸ Meštrović Vjekoslav, Poslednji gusari na Jadranskem moru

⁹ Meštrović Vjekoslav, Poslednji gusari na Jadranskem moru

¹⁰ en.wikipedia.org/wiki/Piracy#In_international_law

¹¹ en.wikipedia.org/wiki/Piracy#In_international_law

- b) vsako dejanje prostovoljnega sodelovanja v operaciji ladje z vednostjo, da je piratska ladja¹²

1.3 Napadalci trgovskega ladjevja

Vojaška aktivnost podobna piratstvu, ki vključuje zamaskirane vojne ladje, ki pod pretvezo napadajo nasprotnikovo trgovsko ladjevje, se v angleščini imenuje Commerce raiding oz. Merchant raiding v slovenščini pa nima najbolj ustrezne sopomenke. Te ladje so se precej uspešno uporabljale med ameriško revolucijo, ameriško državljansko vojno; posebej pa so znani nemški napadi na zavezniško trgovsko ladjevje v obeh svetovnih vojnah.

To je pravzaprav pomorska strategija hitrega uničevanja oskrbe logistične podpore sovražniku (ki so ga uporabljale slabše oz. manj številčne ladje proti veliko bolj številčni floti, gre pa za preobrazbo vsake trgovske ladje v vojno ladjo.

Ker so se vojne ladje javno uporabljale, teh napadalcev ne moremo šteti niti kot privatirje še manj pa kot pirate.¹³

2) PIRATSTVO V ANTIKI

Piratstvo obstaja že od davnine. Prvi pomorski trgovski promet se je razvijal v Sredozemlju. In z njim se je razvijalo piratstvo. Likijci so bili prvi in so bazirali na obalah Male Azije, v 14. st.pr.n.št so napadali Ciper, v 13. st. pr.n.št. pa so v zavezništvu s Hetiti vdrali v Egipt.

Vzpon grške in perzijske civilizacije je narekoval potrebo po močnih mornaricah.

Pirati so se prvič srečali z nasprotnikom, ki mu niso bili kos in ki bo postal večer.

Vojne med Rimom in Kartagino na zahodu in zaton makedonske dinastije na vzhodu so povzročili politični kaos, ki je bil ugodno gojišče piratske dejavnosti. To je vodilo v nastanek celih skupnosti, ki so se ukvarjale samo s to dejavnostjo. Pomembne so bile Kilikija, Ilirija ter otoki na zahodnem Sredozemlju. Ko je Rim zavladal celotnemu Sredozemlju, so piratstvo uničili zavoljo varne plovbe in svobodnega trgovanja. Tako je ostalo ves čas rimskega imperija. Razpad le tega v 5. stol n.št in s tem delitev Sredozemlja na vzhodni bizantinski del ter zahodni arabski je, dokler Bizanc ni ustvaril lastne močne mornarice, spet pahnili vzhodni del Sredozemlja v kaos in morje je spet postalo lovišče piratov.¹⁴

¹² en.wikipedia.org/wiki/Piracy#In_international_law

¹³ en.wikipedia.org/wiki/Piracy#Commerce_raiders

¹⁴ Angus Konstam, The history of Pirates

Slika 2.1 Province v času rimljanov



15

2.1) Profil piratske ladje – birema

Birema je bila antična *galeja*. Njena značilnost sta dve vrsti veslačev na vsaki strani (od tod tudi ime) in pravokotno glavno jadro. Ponavadi je bila ladja dolga od 25 do 30 metrov. Razvili so jih Feničani, ves čas pa so jih uporabljali tudi Grki in Rimljani. To so bile v bistvu bojne ladje in so bile v vojnih mornaricah opremljene z bojno ploščadjo za pehoto in z ovnom, s katerim so lahko potopili sovražno ladjo, če so trčili vanjo. Kasneje so vojne mornarice začele uporabljati triremo, ki je imela po tri vrste veslačev na vsaki strani, ter je bila dolga 40 m, kar je pomenilo večjo udarno moč. Vendar so bile bireme hitrejše, imele so veliko večjo manevrsko sposobnost in veliko boljše so bile na odprtem morju, kar je pomenilo tudi to, da trireme niso bile sposobne spremljati konvojev na daljše razdalje. Pirati so seveda bireme priredili, naredili so še manjše in hitrejše in odstranili so ovna.¹⁶

Rimljani so svojo zasnovo birem prekopirali od birem, ki so jih uporabljali ilirski pirati na vzhodnem Jadranu in so se imenovali lembos. Nastala je slavna liburnija. To je bila birema, ki so jo Rimljani priredili kot vojno ladjo. Z njimi je Pompej zatrl piratsvo v Sredozemlju.¹⁷

¹⁵ thejournal.org/.../maps/roman-empire.gif

¹⁶ Angus Konstam, The history of Pirates

¹⁷ Meštrović Vjekoslav, Poslednji gusari na jadranskem moru

Slika 2.2 birema (rimska liburnia)



18

2.2) Piratstvo v grškem svetu

Skozi obdobje do vzpona Rimske republike, je bilo piratstvo ves čas običajen pojav v vodah vzhodnega Sredozemlja. Kreta je bila od davnine idealno piratsko zatočišče, posebej še v času, ko so minojsko civilizacijo uničili Dorci v 10. st.pr.n.št. Tako je ostalo skoraj 800 let. Njena mesta in tržnice pa so predstavljala cvetoče tržišče za zaplenjen tovor, sužnje in pretihotapljeno blago. Temu je s svojo mornarico naredil konec šele Rodos, ko je za nekaj časa uničil piratstvo na vzhodnem Sredozemlju. Severno od Krete so številni grški otoki predstavljali idealna piratska oporišča. Med njimi Lemnos, Kithnos, Mikonos in Sporadi. V 4. st.pr.n.št je bila ustanovljena Etolska zveza, ki je postala najmočnejša sila v centralni Grčiji. Zveza je vzpodbujala

¹⁸ alwaysshobbies.com/UserData/root/Products/Images/000831_0.jpg

piratstvo proti rivalskim grškim in perzijskim državam. V 3.st.pr.n.št je dominirala na celotnem Egejskem morju in pobirala denar za zaščito po obalnih naselbinah. Leta 192 pr.n.št je Rim premagal Etolsko zvezo in pirati so se preselili večinoma v Kilikijo. Na zahodnem Sredozemlju so Etruščani napadali grške ladje v 5. in 6. st.pr.n.št vendar je bilo to bolj kot piratstvo sredstvo nacionalne politike, saj so se trudili preprečiti vmešavanje Grkov v svoje trgovske monopole. Grki so imenovali Etruščane "Tirenci", kar pomeni pirate. Baze so bile locirane na Liparskih otokih na severni obali Sicilije, na Balearskih otokih in na Ligurski obali. Te pirate so uničili najprej Kartażani in kasneje še Rimljani.¹⁹

Piratstvo je bilo zelo razširjeno tudi na Jadranu, vendar sem se zaradi možnosti boljše predstavitve dogajanja na območju, ki nas zaradi svoje bližine posebej zanima, celotno dogajanje v zvezi s piratstvom, odločil predstaviti v strnjjenem poglavju.

2.3) Kilikijski pirati

Kilikija je bila največje piratsko gnezdo v antičnem svetu. To je celotno področje na južni obali Male Azije nasproti otoka Ciper. Ker je področje gorato in neprijazno za poselitev, so se njegovi naseljenci obračali proti morju v iskanju za plenom. K temu je prispevala tudi njegova strateška lega, saj je ležalo ob glavni pomorski trgovski poti iz Sirije v Italijo in Grčijo, blizu pa so bile tudi pomorske poti v Egipt in Palestino; obenem pa je njena obala skalnata in razčlenjena, kar predstavlja idealna skrivališča. Ko so bili v začetku 2. st.pr.n.št Selevkidi v zatonu, je to področje postalo rimski protektorat. Selevkidska mornarica se je umaknila, rimska sem ni zahajala, Pontski kralj, ki je dobil v upravo to področje pa se je raje povezal s pirati kot z Rimom. Piratske baze so prosperirale, ukraden tovor in sužnji pa so našli tržišče v prijateljskih mestih: Miletu, Efezu in Smirni. Proti koncu 2. st.pr.n.št se je vpliv piratov tako povečal, da so začeli direktno ogrožati rimsko moč in njegovo trgovino, podajati so se začeli tudi na zahodno Sredozemlje in neposredno ogrožati obale Italije. Leta 89.pr.n.št je pontski kralj Mitridiat zavzel protektorat, se povezal s Kilikijci, zavzel Rodos in poslal čete v severno Grčijo. Takrat so se pirati organizirali v prave flote, ki so se lahko na morju uspešno spopadle s komerkoli. S pomočjo piratov je do leta 86.pr.n.št kontroliral vse pomorske poti v Sredozemlju. Vendar pa je imel Rim premoč na kopnem. Tako je istega leta Sula zavzel Grčijo in obnovil Azijske province, vendar za obračun s pirati še ni imel dovolj močne mornarice. Leta 67.pr.n.št jih je uničil Pompej in celotno Sredozemlje je pol tisočletja uživalo prednosti varne plovbe in svobodne trgovine.²⁰

2.4) Lovec piratov - Pompej

Pred Cezarjevo prekoračitvijo Rubikona (49 pr.n.št) in zmedo državljanske vojne, je bil Pompej v Rimu politik in vojaški poveljnik. Leta 67.pr.n.št mu je bil podeljen Imperium pod pogoji novega protipiratskega zakona "lex Gabinia de piratis persequendis". S tem je dobil 6000 talentov²¹, 500 ladij, 120 000 mož in pravico do

¹⁹ Angus Konstam, The history of Pirates

²⁰ Angus Konstam, The history of Pirates

²¹ Talenti so bili merska enota. Ker so bili v tistem času v rimski republiki v obtoku večinoma srebrni kovanci imenovani Denarius, teža enega srebrnega talenta pa je približno 33 kilogramov, je torej to znašalo približno 198 000 kilogramov srebra, kar po današnji merah in trenutni vrednosti srebra na trgu znaša približno 68 milijonov in 904 000 ameriških dolarjev.

pobiranja davka in vzpostavitve lokalne milice v mestih do 80 km v notranjost dežele. Njegova naloga je bila uničiti piratstvo v Sredozemlju.

Sredozemlje je razdelil na 13 sektorjev; vsakega pod poveljstvom svojega legata, ki so imeli naloge v stilu misij " poišči in uniči ". Pompej je sam prevzel poveljstvo nad rezervnimi flotami in z njimi najprej očistil zahodno Sredozemlje. Pred sabo je gnal bežeče pirate v obroč, ki so ga sestavljali njegovi legati in jih tam v seriji pomorskih bitk uničil. Nato je blokiral celotno obalo Kilikije in pirate, ki so se skušali prebiti, uničil na morju, ostanek pa pregnal v odročno trdnjavo Korakezij, ki jo je napadel in zavzel s kopnega. Ubitih je bilo več kot 10 000 piratov, uničenih več kot 120 njihovih utvrdb skupaj z več 100 ladjami. Stranski produkt je bil ogromen plen, ki je pripadel zmagovalcem. Celotna operacija je trajala pičlih 40 dni.

Pompejeva operacija proti piratom je zanimiva zaradi izrednih pooblastil in sredstev, ki jih je dobil na voljo, da zatre piratsko aktivnost. Za vedno ostaja največja protipiratska operacija vseh časov.²²

3) SREDNJEVEŠKI PIRATI

S propadom zahodnega dela rimskega cesarstva, se je za Sredozemlje začelo tisočletje "temnega veka". Vzhodni del sredozemlja je obvladoval Bizanc in tam "temni vek" ni bil tako mračen, dokler se niso začele kopičiti težave, povezane s križarskimi vojnami. Po letu 1024, ko so Križarji v 4. križarski vojni zavzeli Konstantinopol, pa je izbruhnil kaos.

Bizanc se ni mogel več sam braniti pred vse številnejšimi nasprotniki, zato je v svojo službo poklical pirate. Ti so bili večinoma iz Italije; najbolj znani in slavni pa so bili Varjagi, ki so se v 9. in 10. stoletju na obrežju Volge pod vodstvom ustanovitelje Kijevske Rus Rurika in so bili znani trgovci, pirati in najemniški vojaki²³. Z njimi se je Bizanc boril proti širjenju vpliva Benetk in Genove. Na drugi strani so bili islamski gusarji z obal Sirije in Egipta, ki so branili svoje ladje in napadali ladje svojih religioznih nasprotnikov. Celotno Egejsko morje je vršalo od piratske aktivnosti.

Tretja sila, ki se je uveljavljala, pa so bili otomanski Turki. Le ti so v svojem širjenju v piratstvu videli uporaben dodatek svojim religioznim in teritorialnim težnjam, s tem, ko so napadali sovražnike islama in obenem ščitili otomanska ozemlja in trgovino. S padcem Konstantinopla 1453 je bil pripravljen oder za nastop religioznega konflikta, ki bo zajel celotno Sredozemlje in videl nastop barbarskih piratov.

V Severni Evropi in zahodnem Sredozemlju je vzpostavitev fevdalnega sistema prav tako najprej vodila v obdobje stabilnosti; nato pa so podobno kot v Bizancu težave nastopile s križarskimi vojnami. Evropa se je na svojih obrobjih prepirala za zemljo in naslove skupaj s Turki, Mavri in drugimi neverniki, obenem pa so se začeli fevdalni gospodje zaradi istih dobrin prepirati tudi na severu in vzpodbujati gusarstvo, zlasti v vodah Baltika in v Angleškem kanalu. V 13. st. je piratstvo postalo taka nadloga, da so se evropska trgovska pristanišča začela povezovati v obrambne zveze. Tako je v Nemčiji Hanzeatska zveza postala največja pomorska sila, ki se je uspešno borila s piratsko nadlogo v vodah severne Evrope.

V 14. in 15. stoletje ni bilo nikoli miru v spopadih med Anglijo in Francijo, kar je seveda spet vodilo v naraščanje piratstva, tokrat v Angleškem kanalu in Biskajskem zalivu. S tem, ko so se z napredkom tehnike pojavili novi tipi ladij in izboljšalo ladijsko topništvo, je bilo omogočeno, da so pirati lahko plenili dlje od domačih baz kot

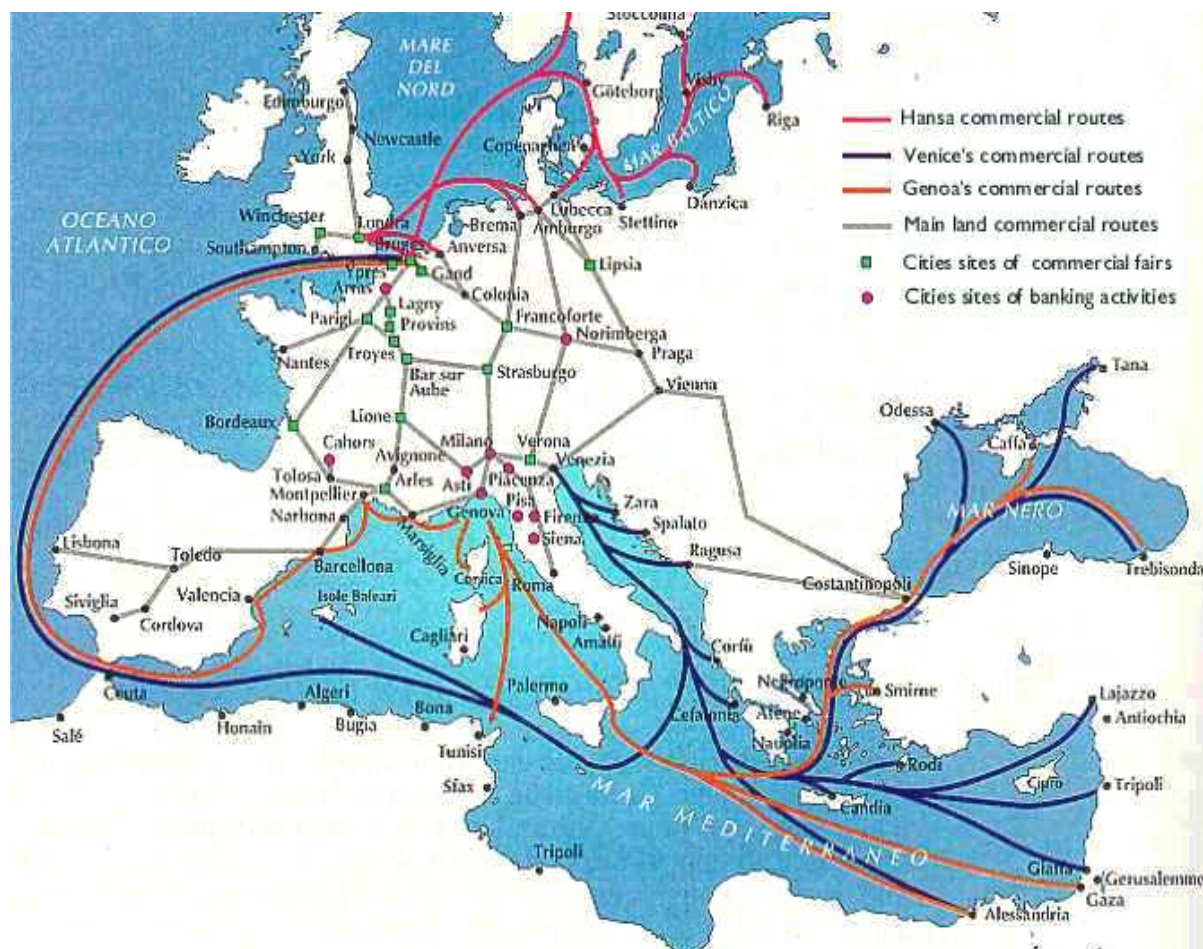
Vir: [en.wikipedia.org/wiki/Talent_\(measurement\)](https://en.wikipedia.org/wiki/Talent_(measurement))

²² Angus Konstam, The history of Pirates

²³ en.wikipedia.org/wiki/Varangian

kdajkoli prej. S tem pa so bili že ustvarjeni zametki za pojav morskih roparjev v 16. stoletju.²⁴

Slika 3.1 Pomorske trgovske poti v srednjem veku



25

3.1) Ladje srednjeveške Evrope

Za Evropo v srednjem veku so značilni trije tipi ladij. To so bile *kog*, *karavela* in *karaka*.²⁶

Kog je bila značilna za severno Evropo od sredine 13. stoletja naprej in je bila plod evolucije, ki je imela poreklo v ladjah Vikingov. Vmesna stopnja je bil *knarr*, ki je bilo poglavitno plovilo v severni Evropi od 8. pa do 13. stoletja. Evolucija je šla v smeri, da se je ladja vse bolj večala tako po velikosti kot v nagrajni, tako da so na premcu in krmi nastale nadgradnje, ki so zagotavljale dobre ploščadi za bojevanje. Te ladje je uporabljala tako Hanzeatska zveza kot tudi pirati. Uporabljale so se tako za trgovanje

²⁴ Angus Konstam, The history of Pirates

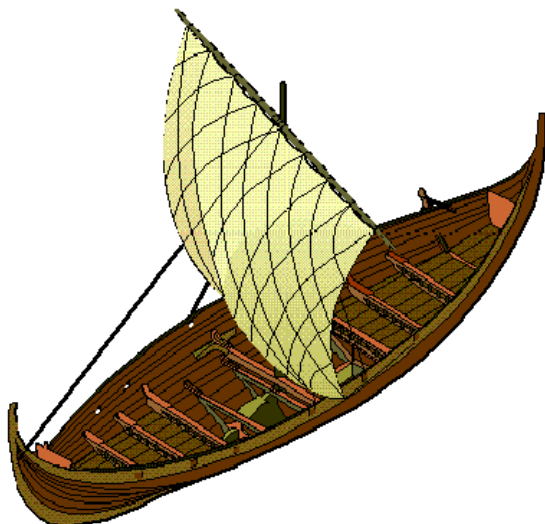
²⁵ allempires.com/empires/venice/Commercial-routes.jpg

²⁶ Angus Konstam, The history of Pirates

kot za bojevanje. Edina razlika je bila v številu posadke in v velikosti ploščadi za bojevanje.²⁷

Slika 3.2 knorr

Slika 3.3 knorr



28

29

Slika 3.4 kog

Slika 3.5 kog



30

31



V 15. stoletju se je v Sredozemlju razvila hitra, okretna jadrnica z latinskimi jadri na treh jamborih, majhnim ugrezom in majhno posadko. Bila je sredozemski ekvivalent *kogu*. Imenovala se je *karavela*. Bila je posebej značilna za Španijo in Portugalsko.

²⁷ [en.wikipedia.org/wiki/Cog_\(ship\)](https://en.wikipedia.org/wiki/Cog_(ship))

²⁸ hjarndar.no/knarr.gif

²⁹ farm1.static.flickr.com/74/230465010_0bfb9bb9e2.jpg?v=0

³⁰ britishbattles.com/100-years-war/sluis/english-cog.jpg

³¹ farm4.static.flickr.com/3167/2558986748_fbbc906b43.jpg?v=0

Ponavadi je bila dolga med 20 in 30 m in imela maso od 60 do 140 ton. Modificiran tip *karavele* imenovan *caravela redonda* je imel kvadratno prednje in glavno jadro.³²

Slika 3.6 karavela

Slika 3.7 karavela



33

34

Karaka ali *nava* (v Sredozemlju), se je razvila iz *karavele*. Bila je večja, imela je vsaj 3 jamborje in tonažo tudi do 200 ton. Postala je hrbtenica vseh evropskih trgovskih in vojnih mornaric. *Karaka* je bila narejena za ocean. Bila je dovolj velika, da je bila stabilna na visokem morju in dovolj prostorna, da je nosila oborožitev, veliko tovora in posadko.³⁵



Slika 3.8 karaka (Santa Maria Krištofa Kolumba)

Slika 3.9 karaka (Santa Maria Krištofa Kolumba)

36

37

³² en.wikipedia.org/wiki/Caravel

³³ en.wikipedia.org/wiki/Image:PotugueseCaravel.jpg

³⁴ en.wikipedia.org/wiki/Image:Caravel_Boa_Esperanca_Portugal.jpg

³⁵ en.wikipedia.org/wiki/Carrack

³⁶ bestscalemodels.com/santamaria.jpg

³⁷ en.wikipedia.org/wiki/Image:Santa-Maria.jpg

3.2) Bizantinski pirati

Bizantinski imperij je skoraj celo tisočletje od ustanovitve Konstantinopla leta 330 pa do leta 1204, ko so ga zavzeli križarji, uspešno skrbel za varnost plovbe in svojih interesov v vzhodnem Sredozemlju. Od nekdanj je v svojo mornarico novačil predvsem italijanske pomorščake. V 12. stoletju, ko se je pojavil konflikt z Benetkami in ostalimi italijanskimi državami, so ti pomorščaki postali grešni kozel za razkroj imperija. Tisti, ki so rešili glave, so se oprijeli piratstva. Egejski, Jonski otoki in Kreta so postali njihove baze. Benečani so jih sicer leta 1203 na svoji poti proti Konstantinoplu napadli, vendar brez uspeha. Otoki kot so Korfu, Zante, Itaka in Kefalonija so postali zloglasni. Benečani so jih uspeli uničiti šele konec 14. stoletja, ko so jih osvojili in priključili svojim posestim.

Ko je 1260 Mihael III. znova osvojil Konstantinopol in velik del Grčije, je po stari bizantinski navadi "deli in vladaj" najel piratske kapitane, da bi z njimi obnovil bizantinsko mornarico. Večina jih je bila Italijanov iz Benetk in Genove. To je neverjetno jezilo Benečane, ki so po uradni poti zahtevali njihovo izročitev, vendar brez uspeha. Te italijanske pirate v službi Bizanca je zatrla naraščajoča pomorska moč turške mornarice, ki je zagospodarila v vzhodnem Sredozemlju. Tudi Turki so na svoji strani uporabljali (svoje) pirate, ki so napadali bizantinske ladje in ladje italijanskih mestnih držav. In kolo zgodovine se je zavrtelo znova.³⁸

3.2) Severnoevropski pirati

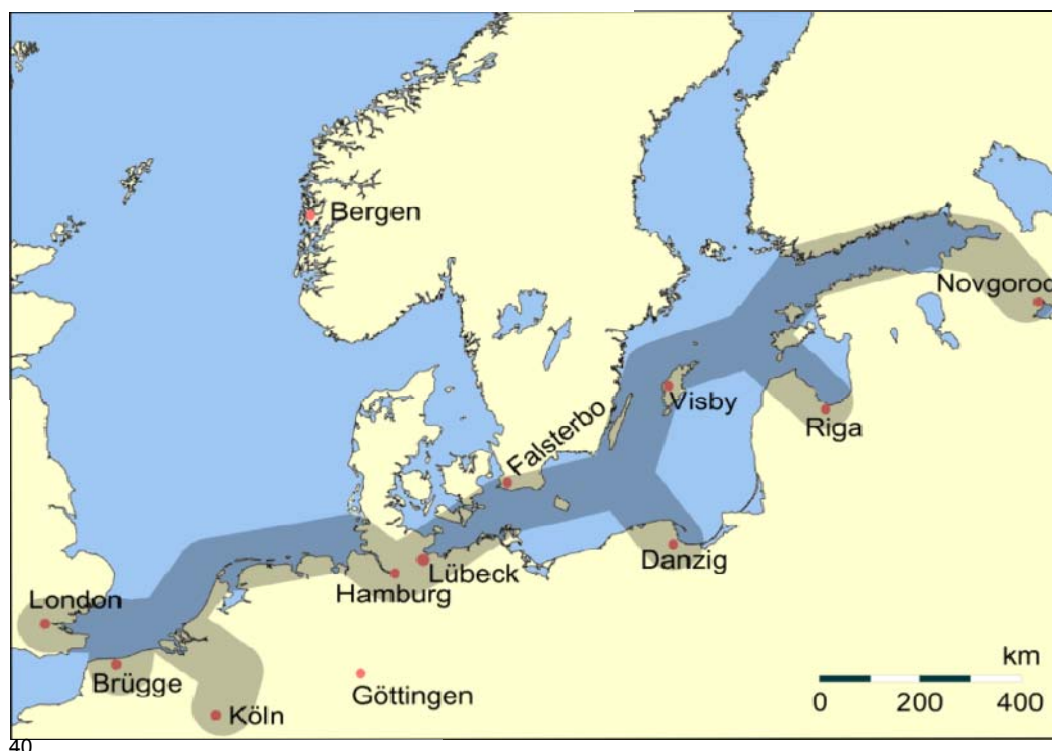
Po barbarskih vdorih je bila Evropa pahnjena v obdobje, ki je znano kot temni vek. Plenilci na morju in na kopnem so pripeljali trgovino do točke "nič". Vsaka restavracija je bila nemogoča zaradi napadov Vikingov v poznem 8. stoletju, ki so trajali naslednjih 300 let. Ko so se Vikingi končno ustalili na severu in je v 10. in 11. stoletju Evropa prevzela fevdalizem, so tu nastala prva pristanišča, kar je pomenilo ponoven zagon v trgovanju. Ker pa je le to hitro naraščalo ter se širilo proti Rusiji in Sredozemlju, je spet privedlo do naraščanja piratstva, ki je postalo del vsakdanjega življenja.

Leta 1241 so se nemška baltska mesta začela povezovati v Hanzeatsko zvezo, ki je bila v bistvu trgovski ceh, ki je nadziral pomorsko trgovino in se boril proti piratom. Zveza je trajala do leta 1669 in na svojem višku štela 97 mest. Postala je glavna sila, ki se je ukvarjala z zatiranjem piratstva v vodah severne Evrope. Tudi drugod so po njenem vzoru ustanavljali podobne zveze, vendar so bile manjše ali pa so se izrodile v pol-legalne piratske organizacije npr. angleška Cinque Ports v 14. stoletju. V vodah Angleškega kanala je bilo piratstvo pod vplivom nenehnih spopadov med Anglijo in Francijo. Angleški pomorščaki so napadali francoske in španske ladje, s tem pa povzročali povračilne napade obeh strani. Pravica do povračila, ki jo je dal monarh lastnikom ladij, ki so utrpeli škodo, je vzpodbudila to obliko nacionalnega ropanja, ki se je razvila v listine "Letter of Marque". Le te so dovoljevale privatnim ladjam, da ropajo sovražne ladje. Mir s Francijo in restavracija redu je proti koncu 15. stoletja povzročil konec piratske aktivnosti.³⁹

³⁸ Angus Konstam, The history of Pirates

³⁹ Angus Konstam, The history of Pirates

Slika 3.10 glavna pristanišča Hanzeatske zveze



4) BARBARSKI PIRATI

Od 15. stoletja dalje pa do zgodnjega 19. stoletja je veriga mestnih držav lociranih na severnoafriški obali Sredozemlja dajala dom gusarjem, ki jih poznamo kot barbarske pirate. Stoletja so ropali ladje med Atlantikom in sveto deželo. Vendar to niso bili navadni pirati, saj so bili v službi otomanskega imperija. Mesta Alžir, Tunis, Tripoli in številna manjša so bili pod oblastjo lokalnih oblastnikov (begov), ki so dolgovali svojo pozicijo turškemu sultanu. Vedeti je treba tudi, da mesta ležijo na robu Sahare, ki ne zagotavlja ugodnih pogojev za življenje, razkošje je bilo lahko dobiti samo iz morja. Zato ni presenetljivo, da so lokalni vladarji podpirali gusarje, saj so v njih videli donosen posel, poleg tega jim je pripadal določen delež njihovega dobička. Pirati so bili dobro organizirani. Vladal je svet kapitanov Taife Raisi, ki je nadziral aktivnosti in pristanišča, služil pa je tudi za zvezo med gusarji, lokalnimi oblastniki in otomanskim imperijem. Politika barbarskih držav je bila taka, da se napade omeji na nemuslimanske ladje, obenem pa se iz napadov izključi tudi ladje krščanskih držav, ki so imele pogodbe z otomanskim imperijem.

Barbarske države so bile del otomanskega imperija, zato je turška vojska pomagala pri obrambi pristanišč, gusarji pa so kombinirali piratske napade s službo v turški mornarici in se skupaj z njo bojevali v vseh pomorskih bitkah tedanjega časa ter pomagali braniti barbarske obale pred napadi krščanskih sil posebej Španije. Čeprav so se po letu 1650 zadeve umirile, so gusarji ostali vse do zgodnjega 19. stoletja, ko jih je v dveh barbarskih vojnah (prva 1801-1805, druga 1815) uničila Ameriška mornarica. Američani, ki so se zavzemali za svobodno plovbo, so raje zgradili svojo mornarico in jo z ukazom predsednika Jeffersona poslali nad pirate, kot da bi jim

⁴⁰ en.wikipedia.org/wiki/Image:Haupthandelsroute_Hanse.png

plačevali letni davek na varnost plovbe, kot so to počele vse ostale evropske velesile in je takrat znašal okrog 2 milijona takratnih ameriških dolarjev.⁴¹

Slika 4.1 obala barbarskih gusarjev

The Barbary Coast

America's first war on terror took place in the Mediterranean



42

4.1) Profil piratske ladje – galeja

V 16. stoletju se je v Sredozemlju pojavil fenomen, saj se je zdelo, da se je razvoj gradnje ladij obrnil nazaj. Renesančne galeje so bile zelo podobne antičnim, vendar so razvile vrsto posebnosti.

Tipična galeja je imela ponavadi od enega do tri jambore opremljene z latinskimi jadri in 20 – 30 vesel. Vsako veslo je upravljal 3 - 6 sužnjev ali vojnih ujetnikov, kar je v ne tako vetrovnem Sredozemlju dajalo galejam občutno manevrsko prednost pred jadronicami. Na prednjem krovu je bila baterija z 1 - 5 topov velikega kalibra, dodani pa so jim bili številni vrtiljivi topi nameščeni po vsej ladji. Če je hotela galeja streljati na sovražno ladjo je morala usmeriti svoj premec proti njej, obenem pa je tako zaščitila sama sebe, ker je postala zelo majhna tarča. Toda topovski dvoboji niso bili nikoli del piratske taktike. Njihov poglavitni namen je bil zajeti ladjo brez boja. Zato so bile na vseh ladjah zelo velike posadke dobro oboroženih gusarjev, običajna taktika pa je bila, da so se tarči približali z zadnje strani, se zavihteli nanjo čez svoj prednji krov in v boju mož na moža premagali posadko. Pomankljivost galej je bilo zelo

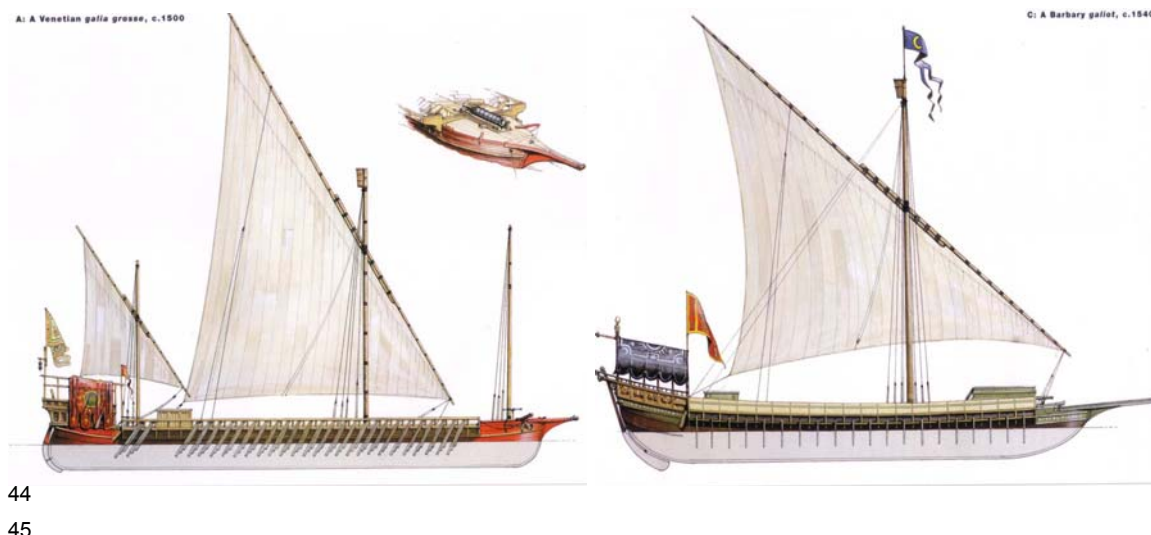
⁴¹ en.wikipedia.org/wiki/Barbary_pirates

⁴² semp.us/_images/biots/Biot220PhotoA.jpg

drago vzdrževanje. Zato je nastala manjša verzija galej znana kot galiot. Ti so bili manjši in hitrejši ter zato idealni za sredozemske pirate. Tipičen galiot je imel samo en jambor in 6 -12 vesel. Vsako veslo sta upravljala ponavadi po dva veslača, ki sta bila tokrat pirata in ne sužnja, saj je bil na teh manjših ladjah pomeben vsakdo, ki je lahko sodeloval pri napadu na sovražno ladjo.⁴³

Slika 4.2 galeja (levo)

Slika 4.3 galiot (desno)



4.2) Brata Barbarossa

Brata Barbarossa – Aruj in Hizir sta bila rojena okoli 1470 na grškem otoku Lesbos. Lesbos je bil takrat gusarsko oporišče pod vladavino otomanskega imperija. Drugače pa je bilo to cvetoče mednarodno pristanišče, kjer so se kulture in religije svobodno mešale. Aruj je najprej služil na gusarski ladji z otoka Lesbos, ki je napadala ladje v Egejskem morju. Njegovo ladjo so zajeli rodoški vitezi in je služil kot suženj na galeji, dokler ni egiptovski emir plačal njegove osvoboditve. V Aleksandriji je nato skupaj s svojim bratom opremil gusarske galeje, ki jih je financiral prej omenjeni emir. Ker sta se pri svojem početju izkazala; jima je okrog 1505 tuniški sultan dovolil, da sta bazirala v njegovem pristanišču Djerba. Nesporazum s tuniškim sultanom leta 1511 je povzročil, da sta se brata spet selila, tokrat v Djidelli pri Alžiru, kjer je alžirski sultan iskal pomoč pri obrambi svojih ozemelj pred Španci. Ko je 1512 Aruj v nekem napadu na špansko utvrdo na obali Severne Afrike izgubil roko, sta brata vzela Špance za svoje smrtne sovražnike in piratske napade sta veliko kombinirala z amfibijskimi napadi in ropanjem španskim obalnih pristanišč. Ker je bil sultan do Špancev premalo odločen, je to povzročilo ljudsko vstajo. Aruj je to izkoristil in leta 1516 vdrl z gusarji v Alžir, umoril sultana in si prisvojil sultanat, vendar so Španci ohranili mostišči v Alžirskem zalivu in Oranu. Aruj je umrl v operacijah okrog Orana leta 1518.

⁴³ Angus Konstam, Renaissance War Galley 1470 – 1590

⁴⁴ Angus Konstam, Renaissance War Galley 1470 – 1590

⁴⁵ Angus Konstam, Renaissance War Galley 1470 – 1590

Hizir je nadaljeval z upiranjem Špancem okrog Alžira, povezal se je z otomanskim imperijem in uradno postal alžirski sultan. Sedaj je z otomanskimi četami in ladjevjem branil svoje ozemlje. Tako je leta 1535 osvojil Tunizijo, ki so jo medtem zavzeli Španci, 1538 pa je s svojim ladjevjem v bitki pri Prevezi Turkom zagotovil kontrolo nad vzhodnim Sredozemljem. Umrl je 1547 v Konstantinoplu.⁴⁶

4.3) Malteški vitezi

Ko so Otomani 1522 zavzeli Rodos, se je star križarski red ivanovcev preselil na Malto, ki jim jo je 1530 uradno podelil habsburški cesar Karel V. Habsburški (ki je upal da bodo igrali vlogo predstraže zahodnega Sredozemlja; obenem pa so imeli tudi oblast v Tripoliju, dokler ga niso leta 1551 zavzeli Otomani) in jih danes poznamo kot malteške viteze. V bistvu so bili to krščanski gusarji, ki so iz svoje otoške trdnjave napadali muslimanske ladje. Imeli so malo floto vojnih galej in so sodelovali kot del pomorskih sil krščanskega zavezništva v pomorskih operacijah proti Turkom. Ko niso bili udeleženi v teh večjih operacijah, so križarili ob Barbarski obali in napadali obalna naselja in muslimanske ladje, če pa ni bilo drugih tarč na obzorju, pa so plenili tudi židovske in krščanske ladje, kar je najbolj motilo Benečane, ki so bili v miru z otomaskim imperijem do 1571. Smisel njihovih napadov je bil predvsem v plenjenju. Ves plen je bil prepeljan na Malto in varno spravljen v skrinjah viteškega reda. V pedesetih letih 16. stoletja so njihovi napadi resno ogrožali pomorsko trgovino otomanskega imperija. Posledično so jih Turki leta 1551 pregnali iz Tripolija in hkrati poskušali zavzeti tudi samo Malto, vendar brez uspeha. Krščanska podpora malteškim vitezom pa je uplahnila zaradi njihovih napadov na beneške ladje, obenem pa so se znašli v zagati, ker so bila potrebna sredstva za utrditev otoka. Posledično je Veliki poglavar in njegov svet zavrnil papežev ukaz o ustavitvi napadov na beneške ladje in tako prestopil mejo med gusarstvom in piratstvom. V desetletju pred 1565 so se malteški napadi na vzhodnem Sredozemlju okrepili. Ker so bili v bistvu izobčeni, so bili sedaj popolnoma neodvisni, saj so delovali samo za svoj račun. Pod vodstvom sposobnih pomorščakov, kot je bil brat Romegas je bila to dobitna kombinacija. Dovolj pa so jih imeli tudi Turki. Leta 1565 jih je turška mornarica oblegala polne 4 mesece, vendar so otoške obrambe pod vodstvom Velikega poglavarja La Vallette zdržale. Red je nadaljeval s svojim delovanjem kot pol legalni gusarji skozi celotno 17. stoletje, vendar je njegova moč počasi usihala in čeprav je red zadržal Malto do 1798, je po 1650 prenehal biti zloglasno пристanišče krščanskih gusarjev.⁴⁷

5) ŠPANSKA OBALA IN MORSKI VOLKOVI

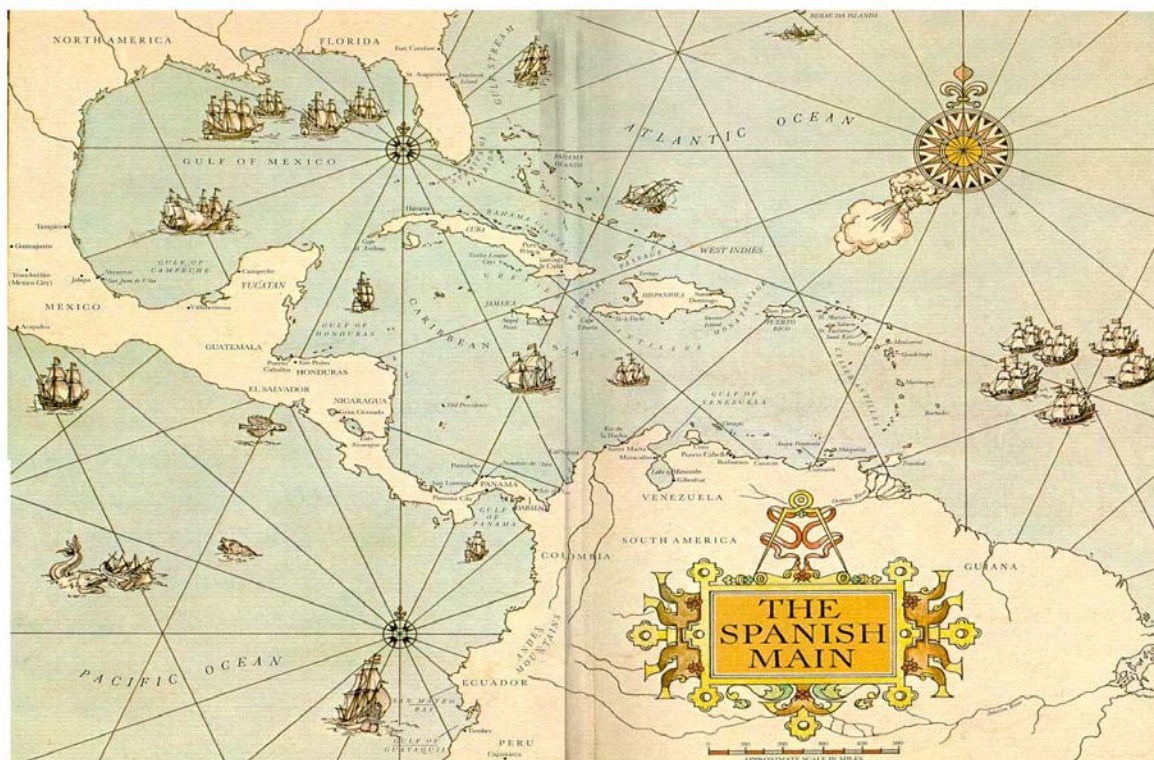
Ko je Krištof Kolumb 1492 odkril Bahame, je podal Španijo na pot kolonialne ekspanzije, ki se je zaključila z njeno oblastjo nad celotno celino Južne Amerike in karibskega bazena. Ko so španski konkvistadorji opravili z domorodci, je bila odprta pot odkrivanju in izkoriščanju novo odkritih dežel ter pošiljanju teh bogastev nazaj v Španijo. S pogodbo v Tordesillasu je papež skupaj s Španci in Portugalci razdelil Novi svet na dva dela z mejo sredi Atlantika. Tako je Španija prevzela monopol nad zahodnim delom (torej nad celotnimi Karibi in Pacifikom), Portugalska pa nad Indijskim oceanom (torej Afriko in Azijo z otoki). Od tod tudi izraza Vzhodna in Zahodna Indija.

⁴⁶ en.wikipedia.org/wiki/Barbarossa_(Ottoman_admiral)

⁴⁷ en.wikipedia.org/wiki/Knights_Hospitaller

Do konca 16. stoletja se je karibski bazen razvil v " veliko laguno " znano kot Španska obala, kjer se je španski posel z izkoriščanjem regije celo stoletje nadaljeval skoraj nemoteno. Vendar pa niso mogli preprečiti francoskih, holandskih in angleških naselbin vzdolž atlantske obale Severne Amerike.⁴⁸

Slika 5.1 Španska obala



49

Karibske vode so nadzorovali izključno Španci do zgodnjega 17. stoletja, ko so si druge evropske sile zagotovile številna mostišča med otoki Zahodne Indije. Te naselbine so bile pod stalnim španskim udarom, vendar so se do sredine 17. stoletja uspele okrepiti in se obraniti napadov. Kasneje so postale dom piratov, ki so prežali na španske ladje in privedle do konca španskega monopola v regiji.

Izraz Španska obala so skovali Angleži in Francozi in je označeval španske posesti in otoke v Karibih in v Mehikem zalivu. Španci so celotno območje razdelili na tri manjša: Nova Španija, ki je zajemala Mehiko, Tierra Firme ali Celina, ki je zajemala Venezuelo, Kolumbijo in Panamo in pa kraljevo namestništvo Peru, ki je obsegal celotno pacifiško obalo Južne Amerike in Ekvador. Celoten teritorij je temeljil na številnih utrjenih pristaniščih, ki so služila kot varna sidrišča za španske zakladne flote, obenem pa so bile same zakladnice španskega imperija in zato predmet napada evropskih vsiljivcev.

Glavna španska pristanišča v regiji so bila Havana na Kubi, Kartagena v današnji Kolumbiji, Vera Cruz v Mehiki in Panama na Pacifiški obali. Sekundarna pristanišča kot Porto Bello, Santo Domingo, Caracas in Campeche so služila kot lokalni administrativni in trgovski centri in so bili vsi tarče napadov piratov v 16. in 17. stoletju.

⁴⁸ Angus Konstam, The history of Pirates

⁴⁹ blindkat.hegewisch.net/pirates/spmain2.jpg

Ker ni zmozel obdržati monopola nad trgovino, je španski Novi svet počasi zatonil v 17. in 18. stoletju.⁵⁰

Slika 5.2 glavna pristanišča na Španski obali



51

⁵⁰ Angus Konstam, The history of Pirates

Več kot dve stoletji so španske galeje dovažale naseljence v Novi svet in se vračale naložene z njegovimi zakladi. Te galeje so pirati pojmovali kot največji plen. Vendar so vseskozi plule v večjih flotah oz. konvojih ter dovažale v Španijo srebro, ki ga je kralj potreboval za vodenje svojega imperija. Vse skupaj je bilo za tedanje čase gromozanski organizacijski in birokratski zalogaj.

Vsako leto od 1530 do 1735 je flota izplula iz Sevilje proti Španski obali. Ko je tja prispela, se je razdelila v tri skupine:

- skupina Tierra Firme je plula v Porto Bello po srebro iz Potosija v Peruju, ki je bil na mulah prenešen čez Panamsko ožino, nato pa je odplula v Kartageno po zlato iz Ekvadorja, smaragde iz Kolumbije in bisere iz Venezuele.
- skupina Nova Španija je odplula v Vera Cruz po srebro iz mehiških rudnikov in luksuzno blago, ki je prišlo čez Tihi ocean z manilsko galejo, večinoma svilo, porcelan in začimbe.
- majhna skupina Honduras je odplula v Trujillo po indigo in začimbe iz Centralne Amerike.⁵²

Vse tri skupine so se dobile v Havani na Kubi in se v velikem konvoju napotile nazaj proti Španiji.

Slika 5.3 poti flote zakladov



53

⁵¹ isd12.org/bhe/Archives/Activities/Pirates/images/Map.gif

⁵² Rene Chartrand, The Spanish Main 1492 – 1800

Dodatne flote so prevažale dobrine v pristanišča, kjer so jih prevzela flotine galeje, tako je južnomorska flota prevažala perujsko srebro v Panamo, manilska galeja pa orientalsko blago s Filipinov v Akapulko v Mehiki. Ko so dosegli ta pristanišča, so bili zakladi naloženi na mule in prenešeni čez kopno v Porto Bello in Vera Cruz.⁵⁴

Namen vsiljivcev je bil ovirati Špance in hkrati zaslužiti; najboljši način za to pa je bil prestreči in zapleniti del flote, saj so bili posamezni deli sistema bolj ranljivi, posebej, ko so ladje sidrale v pristanišču ali pa ko so blago z mulami prenašali čez kopno proti pristaniščem. Zakladi španske obale in neprestani prepiri med velesilami so po letu 1550 začeli privabljati druge evropske vsiljivce, Nizozemce in Francoze, pravo pustošenje pa je nastalo v dveh dešletjih po 1570, ko je angleška kraljica Elizabeta I. zaradi neprestanih težav s Španijo začela izdajati gusarske listine in finančno podpirati njihove podvige. Imena kot so Drake, Hawkins in druga, so zaslovela. Vendar so ti moške svoje roparske pohode izvajali v angleškem narodnem interesu, status narodnih herojev pa so dobili leta 1588, ko so obranili Anglijo pred špansko armado. Za Špance niso bili nič drugega kot navadni pirati.⁵⁵

⁵³ Rene Chartrand, *The Spanish Main 1492 – 1800*

⁵⁴ Rene Chartrand, *The Spanish Main 1492 – 1800*

⁵⁵ Angus Konstam, *Elizabethan Sea Dogs 1560 – 1605*

5.1) Piratske ladje v času kraljice Elizabete

Galeja je bila varianta karake in so jo razvili Španci za potrebe svoje flote zakladov. Tipična galeja je bila ladja z nosilnostjo med 300 in 500 tonami čeprav so lahko spodrinile tudi 1200 ton. Večje galeje niso bile del flote, temveč so sestavljale špansko armado in ni so bile nikoli uporabljene proti angleškim gusarjem. Bile so zelo močno oborožene in imele močno posadko, vendar so zaradi nekaterih slabih rešitev, konkretno velikih dvokolesnih topovskih podstavkov streljale veliko počasneje. Poleg tega so njihovi topovi i imeli krajši doseg kot angleške ladje. V resnem topovskem dvoboju na velike razdalje niso imele možnosti. Poleg tega so bile velike in počasne, vendar so to znale nadomestiti z svojo taktiko vožnje v konvojih.⁵⁶

Slika 5.4 španska galeja



57

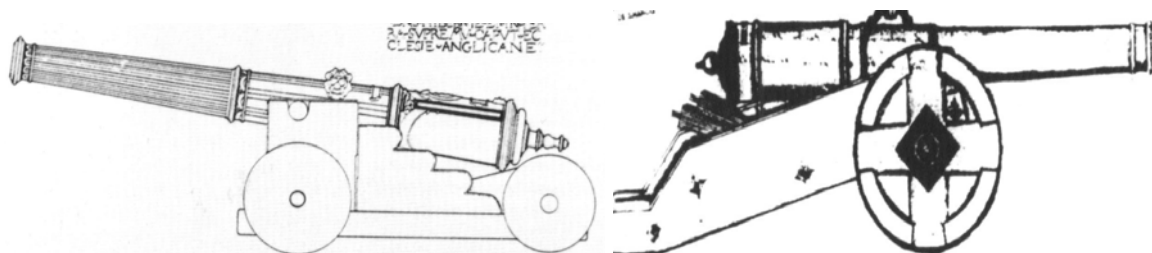
Angleži so pri izdelavi ladij imeli svoje računice. Angleška mornarica, se je v tistem času za popolnjevanje v času vojne zanašala na svoje gusarske posadke in njihove ladje. Ti pa so svoje ladje uporabljali za ropanje in ne za prevažanje zakladov. Po tipu so bile to karake. Morale so bile hitre, okretne, dobro oborožene, imeti so morale nizko nadgradjo, kar jih je obenem naredilo za manjše tarče in obenem povečalo njihovo stabilnost na visokem morju. Daljnometni topovi so bili nameščeni na nizkih štirikolesnih podstavkih, ki so v rokah uigrane posadke zagotovili veliko ognjeno moč. Če je posadka še znala držati sovražno ladjo na večji oddaljenosti, je bila to formula za uspeh.⁵⁸

⁵⁶ Angus Konstam, Spanish Galleon 1539 – 1690

⁵⁷ Angus Konstam, Spanish Galleon 1539 – 1690

⁵⁸ Angus Konstam, Elizabethan Sea Dogs 1560 – 1605

Slika 5.5 angleški mornariški top (levo) in španski (desno)



59

60

Slika 5.6 Drakova ladja Golden Hind



Na sliki je uradna replika Drakovega Golden Hinda, ki je privezana v Londonu. Golden Hind je bila tipična angleška ladja tistega časa. Imel je 75 čevljev dolžine, 20 širine (23m x 6m) in je spodrinil 120 ton. Nosil pa je 18 topov in 75 mož, kar je za tako majhno plovilo velika ognjena moč.

61

5.2) Sir Francis Drake

Francis Drake je bil rojen v Plymouthu v Angliji leta 1540. V letih 1566 in 67 je skupaj s Hawkinsom ropal ob španski obali, dokler se nista ujela v past v pristanišču San

⁵⁹ Angus Konstam, Elizabethan Sea Dogs 1560 – 1605

⁶⁰ Angus Konstam, Elizabethan Sea Dogs 1560 – 1605

⁶¹ allatsea.cx/images/ships/Golden%20Hind.jpg

Juan de Ulua in sta komaj rešila celo kožo. Kljub katastrofi je Hawkinsova ekspedicija pokazala potencial Španske obale, zato je ponovil ekspedicijo leta 1570 in še dvakrat v sledečih letih. Leta 1572 je zavzel Nobre de Dios, nato pa je skušal napasti letni konvoj mul čez Panamsko ožino. To mu je uspelo naslednje leto in z bogatim plenom otovorjeni Drake se je vrnil v domovino. Ker pa sta bila takrat Anglija in Španija tehnično v miru je bilo to navadno piratstvo, vendar je kraljica zavrnila obsodbo Drakovih aktivnosti. Leta 1577 je kraljica tajno sponzorirala novo ekspedicijo petih ladij z Golden Hindom kot poveljniško ladjo. Drakov skvadron je plul navzdol ob afriški obali, dokler ga pri rtu Horn

Slika 5.7 Francis Drake



62

ni zajel vihar, potopil nekaj ladij in prisilil ostale, da so se vrnile domov, sam pa je z Golden Hindom prečkal Atlantik in oropal pristanišče Valparaiso v Čilu. Marca 1579 je zajel špansko zakladno ladjo Cacafuego s tovorom zlata in srebra. To je bil največji posamični plen, ki je kdajkoli padel v roke piratom. V domovino se je vrnil septembra 1580. To potovanje mu je prineslo slavo, bogastvo in kraljičino obćudovanje, leta 1581 mu je podelila viteški naslov. Pet let kasneje je vodil uradno ekspedicijo 25 ladij na Špansko obalo in povzročil pravo opustošenje s tem, da je oropal pristanišča Santo Domingo na Hispanioli, Kartageno v Venezueli in St. Augustine na Floridi. Kljub temu pa ekspedicija ni prinesla velikega finančnega profita. Leta 1588 je Drake aktivno sodeloval pri zmagi nad špansko armado in postal narodni junak. Leta 1595 je spet poskušal srečo, tokrat na čelu 27 ladij, ki je skušala zavzeti Panamo, vendar tokrat brez uspeha. Leta 1596 ga je na morju ugonobila griža.⁶³

⁶² upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/bc/Sirfrancisdrake.jpg

⁶³ en.wikipedia.org/wiki/Francis_Drake

5.3) Sir John Hawkins

Hawkins je bil občudovanja vredna figura. Kombiniral je trgovino, bojevanje in piratstvo z nacionalno obrambo. V različnih časih je bil trgovec s sužnji, gusar, mornariški uslužbenec in narodni heroj.

Rojen je bil 1532 v Plymouthu. Njegov oče je bil trgovec, neprestano na poti med Anglijo, Afriko in Brazilijo. Kar je mladi Hawkins na začetku šestdesetih let spoznal, je bilo to, da je bila vsa trgovina s španskimi ozemlji pod njenim izključnim monopolom, vendar se je dalo uradne kanale obiti in s to ilegalno trgovino na veliko zaslužiti. Leta 1562 je krepko zaslužil z ilegalno prodajo afriških sužnjev v majhnih naselbinah Hispaniole, dovolj varno stran od prestolnice Santo Domingo; obenem je spoznal tudi, da piratstvo lahko poveča dobiček, saj je sužnje dobil tako, da je zajel dve portugalski ladji na obali zahodne Afrike! Podoben podvig je ponovil med 1564 in 1565 s 400 sužnji, ki jih je prodal v majhnem pristanišču Rio de la Hacha in spet krepko zaslužil. Španci so bili ogorčeni in so pritiskali na kraljico, da prepreči nadaljne podobne podvige. Kraljica je uradno sicer ugodila Špancem, v tajnosti pa še naprej podpirala Hawkinsa. Leta 1568 je sledila katastrofa, ko je spet poskušal v Rio de la Hacha prodati ukradene sužnje. Ker so se mu lokalni uradniki postavili po robu, je oropal mesto in zajel talce, nato pa ga je vihar prisilil v pristanišče San Juan de Ulua poleg Vera Cruza. Za njim je v pristanišče vplula tudi flota zakladov in ogorčeni

Slika 5.8 John Hawkins



64

Španci so napadli Hawkinsa. Rešila sta se samo Hawkins in njegov nečak Drake s svojima ladjama, vendar so bile vse ostale ladje, posadke in plen izgubljeni. To je končalo njegove gusarske podvige. Leta 1577 je postal zakladnik mornarice in začel z reorganizacijo, ki je kasneje privedla do poraza Armade. Leta 1588 je dobil viteški naslov in postal glavni administrator mornarice. V spopadu z Armado je poveljeval

⁶⁴ en.wikipedia.org/wiki/Image:John_Hawkins.JPG

svojemu skvadronu. Leta 1590 je pričakal vračajočo špansko Floto zakladov pred Azori, vendar mu ni uspelo, nato pa se je 1595 pridružil Draku pri njegovi zadnji ekspediciji na Špansko obalo. Umrl je v San Juanu v Portoriku.⁶⁵

5.4) Piet Hein

Piet Pieterszoon Hein je bil nizozemski pomorski častnik in narodni heroj v osemdesetletni vojni med Združenimi provincami in Španijo. Rojen je bil leta 1577 v Delfshafnu (sedaj del Rotterdama) kot sin kapitana in postal mornar še kot najstnik. V starosti dvajsetih let so ga zajeli Španci ter je tako med 1598 in 1602 služil kot suženj na galeji, nato pa bil udeležen v zamenjavi ujetnikov. Leta 1603 so ga pri obali Kube znova ujeli Španci ter ga držali v ujetništvu do 1607.

Slika 5.9 Piet Hein



66

Leta 1608 se je pridružil holandski vzhodnoindijski družbi in odšel v Azijo; od koder se je vrnil pet let pozneje s činom kapitana ter se z družino ustalil v Rotterdamu. Leta 1623 je postal vice admiral novo ustanovljene holandske zahodnoindijske družbe, kamor se je naslednjega leta tudi sam odpravil. Leta 1628 mu je uspel veliki met, ko je pred obalo Kube s spretno taktiko zajel brez boja 16 ladij španske Flote zakladov. Plen je zajemal 11,509,524 guldnov v zlatu in srebru ter ostale drage surovine kot sta indigo in škrlat. Denar je zadoščal za financiranje vojske Združenih provinc v prihodnjih osmih mesecih ter prinesel delničarjem tega leta 50 odstotne dividende. Leta 1630 je vrnil v domovino, kjer so ga sprejeli kot narodnega heroja. Posebej zanimiv je njegov komentar ko je z balkona mestne hiše opazoval vzdikajočo

⁶⁵ Angus Konstam, Elizabethan Sea Dogs 1560 – 1605

⁶⁶ en.wikipedia.org/wiki/Image:Heyn.jpg

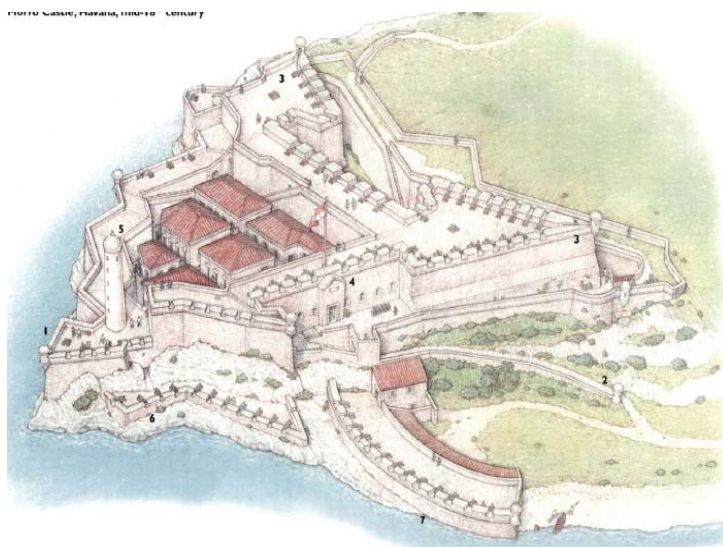
množico : " Sedaj me častijo, ko sem zajel bogastvo brez vsake nevarnosti, ko pa sem v prejšnjih letih tvegaj svoje življenje v boju mož na moža, pa se jim niti sanjalo ni, da obstajam ".

Hein je bil prvi in zadnji, ki mu je kdajkoli uspelo zajeti tako velik del španske Flote zakladov. Umrl je naslednjega leta pred obalo Oostenda kot poveljnik holandske flote v boju z habsburškimi privatirji.⁶⁷

5.5) Hugenotski pirati

Leta 1523, ko sta bili Francija in Španija v vojni, je francoski gusarski kapitan pred obalo Španije Jean Fleury prestregel tri ladje, ki so se vračale domov iz Novega sveta. Ob pregledu je ugotovil, da so polne zlata, smaragdov, biserjev, azteških spominkov. Očitno so španske kolonije prisvajale več bogastva, kot so si rivali v Evropi lahko zamišljali. Francoska krona je zavrnila špansko dominacijo v Novem svetu, ki je nastala s pogodbo v Tordedillasu in začela z izdajanjem gusarskih listin, pri katerih si je seveda zagotovila svoj delež profitov od plena. Ti gusarji oz. privatirji so začeli s pospešenimi napadi na Španske ladje v Evropskih vodah in v samem Novem Svetu. Ladje zakladov so bile poglavitna tarča, saj so takrat še plule same in brez zaščite. To so Španci kmalu uspeli za vedno preprečiti s svojo taktiko plovbe v velikih konvojih. Tako so Francoskim gusarjem preostali le napadi na španska пристanišča v Novem svetu, ki takrat še niso bila posebej utrjena in so predstavljala lahek plen. Med leti 1540 in 1550 so začeli gusarji napadati v večjih sestavih, tako sta jo skupili Havana in Cartagena. Mir med Španijo in Francijo leta 1544 ni uspel preprečiti teh napadov, ki sta se zavaljo njih spet znašli vojni leta 1552. Leta 1553 jo je skupilo пристanišče Santiago na Kubi, leta 1555 spet Havana. Španski vladar je bil prisiljen močno utrditi vsa pristanišča na Španski obali.

Slika 5.10 trdnjava Morro, Havana, Kuba



68

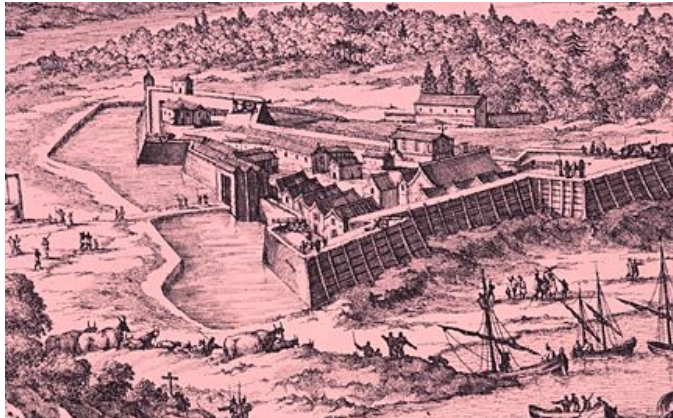
Nadaljni francoski napadi so bili odloženi zaradi verske vojne v Franciji, toda v 60ih letih so Hugenoti nadaljevali z napadi. Francoski admiral Gaspard de Coligny

⁶⁷ en.wikipedia.org/wiki/Piet_Pieterszoon_Hein

⁶⁸ Rene Chartrand, The Spanish Main 1492 – 1800

je financiral izgradnjo naselbine Fort Caroline na Floridi leta 1564, poleg današnje St. Augustine. Ti ljudje niso bili nikakršni kolonisti in de Coligny je sam rekel o njih da, so bili to "pustolovski gospodje, lahkomiselni vojaki in nezadovoljni trgovci, vsi željni novosti in razgreti s sanjami o bogastvu".

Slika 5.11 Fort Caroline na Floridi



69

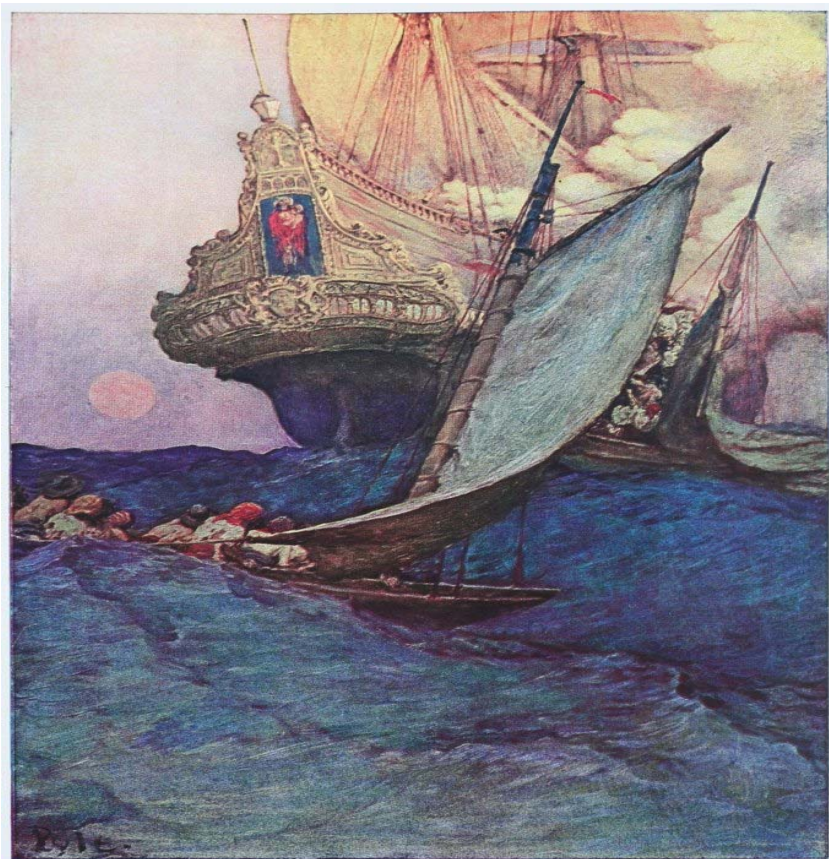
Španska krona je leta 1565 poslala Pedra de Menendeza, ki je po vrsti pripetljajev in naključij zavzel Fort Augustine in dal ubiti vse protestantske Francoze, ki so jih ujeli, skupaj z njihovim vodjo Jeanom de Ribaultom. De Menendez pa je za nagrado postal guverner Havane.

6) BUKANIRJI (1640 – 1690)

Okoli leta 1620 so francoski naseljenci, ki so jih Španci pregnali iz njihovih naselbin, začeli napadati španske ladje obalne plovbe med Hispaniolo in Kubo. Prvotni bukanirji so bili žilavi mejaši, ki so se ukvarjali z lovom na divjad, njihovo ime "buccaneer" je izvedenka arawaške besede "buccan", ki označuje raženj. Španci so se večkrat poskušali znebiti teh naselbin in vse več bukanirjev je zaradi napadov lov zamenjalo z piratstvom. Nastalo je utrjeno oporišče na otoku Tortuga SV od Hispaniole. Tortuga je igrala vlogo zatočišča za begunce vseh narodov in številke so hitro naraščale. Okoli 1640 so bili bukanirji bolj kot lovci že pomorščaki. Taktika teh zgodnjih bukanirjev je bila enostavna. Uporabljali so majhne jadrnice ali čolne na vesla in se ponavadi pod okriljem noči približali krmi španske ladje in skušali zavzeti njen krov, še preden so napadeni lahko sprožili alarm. Medtem ko so ostrostrelci onemogočili krmarja in častnike, so ostali zagostili krmilo, da so tako ladji preprečili pobeg, nato pa splezali čez boka plovila. Bili so zloglasni po okrutnosti in mučenju, če so se napadeni branili, ta strah pa je bil ponavadi dovolj, da so se jim Španci predali brez boja in se jim tako ni nič zgodilo.

⁶⁹ georgiainfo.galileo.usg.edu/ftcaroline.jpg

Slika 6.1 taktika bukanirjev



71

Ko so leta 1655 Angleži pregnali Špance z Jamajke, so se mnogi preselili v Port Royal.

Bukanirji z Jamajke znani kot "Bratovščina z obal" so bili večinoma Angleži in njihovi napadi na Špance so imeli veliko podporo v zaporednih guvernerjih na Jamajki. Tako so v 60-ih letih tisoči prežali na španske ladje in obalna mesta. Število bukanirjev je bilo zadostno, da je omogočalo napade na utrjena obalna mesta. To so bili napadi v slogu današnjih komandosov; z uporabo presenečenja in veliko ognjeno močjo z napadom s kopenske strani. Ker so bili bukanirji prej večinoma lovci in gozdarji so bili mojstri pri uporabi mušket in hladnega orožja, v kopenskih bitkah s špansko vojsko kot npr. pred Panamo 1671 nista imeli pehota in konjenica nobenih možnosti. Število prvotnih bukanirjev je naraslo z pritokom ubežnih sužnjev, služabnikov in

⁷¹ commons.wikimedia.org/wiki/Image:Pyle_pirates_approaching_ship.jpg

pustolovcev. Celo za tedanje pojme so bili sposobni izredne krutosti, vendar je strah pred njo zmanjševal odpor in s tem nasilje nad zajetimi.

Z mirovno pogodbo v Madridu je med Španijo in Anglijo zavladal mir in Anglija je zahtevala od bukanirjev, da prenehajo z svojimi plenilskimi napadi. Medtem ko so se nekateri preusmerili v plantažništvo, se jih je večina odločila za piratstvo iz novih oporišč na Bahamih.

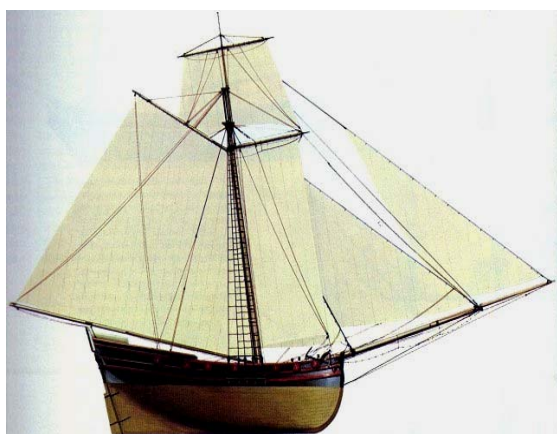
6.1) Profil piratske ladje – slup

V dobi bukanirjev in kasneje v zlati dobi piratstva so pirati v ameriških in karibskih vodah za svoje potrebe priredili običajne trgovske ladje. Ko je bila ladja enkrat zajeta, so jo prodali, uničili ali priredili za svoje potrebe, določeni tipi ladij so bili bolj priljubljeni od drugih. Idealna ladja je morala biti dovolj hitra za zasledovanje ranljivih nasprotnikov ali za beg pred močnejšimi; zato so bila zaželjena manjša in lažja plovila kot slupi, brigantine ali škunerji. Občasno so posamezni pirati rajši izbrali večje in bolj oborožene ladje. Idealno je bilo, da so bile dovolj prostorne, da so prevažale plen in zaloge, poleg tega je moral biti prostor za posadko, ki je bila veliko večja kot na trgovskih ladjah. Idealna ladja je poleg tega morala imeti tudi dovolj močno oborožitev.

Slupi so bili poglavitni delovni konji 17. in 18. stoletja, kar se manjših plovil tiče. Bili so majhna, enojamborna plovila z veliko izbiro jader, zaradi česar so bili hitri in zelo okretni, poleg tega so imeli majhen ugrez. Tipični slup okoli leta 1700 je lahko prevažal do 75 mož in 14 majhnih topov. V 18. stoletju se je ta izraz raztegnil na manjša plovila z do tremi jambori, ladjedelci z Jamajke in Bermude pa so postali znani po svoji varianti slupa, ki je bila posebej cenjena zaradi svoje hitrosti in vzdržljivosti na morju. Bil je ljubljeneц bukanirjev. Tradicionalno je bil zgrajen iz rdeče cedrovine in je bil dovolj močan, da je lahko prevažal dodatno oborožitev. Varianta slupa je bil kuter.

Slika 6.2 slup

Slika 6.3 slup



72

73



⁷² farm1.static.flickr.com/117/264479252_49dc401cf9.jpg

⁷³ pirateshold.buccaneersoft.com/images/ships/sloop.jpg

Slika 6.4 kuter



74

Škuner je bil ameriška varianta slupa in je skozi 18. stoletje postajal vse bolj priljubljen. Bil je dokaj hiter, saj je ob pravem vetru lahko dosegal hitrosti tudi do 12 vozlov (22 km/h) in je imel majhen ugrez, kar je bilo priročno za skrivanje v plitvinah na Bahamih in obali Karoline, poglavitna pomankljivost pa je bila pomankanje prostora za tovor, kar je omejevalo tako njegov domet križarjenja, kot tudi količino plena. Tipičen škuner je spodrinil do 100 ton in je lahko prevažal do 75 mož in 8 majhnih topov.

Slika 6.5 škuner

Slika 6.6 škuner

⁷⁴ thedctraveler.com/wp-content/uploads/2008/03/all-ship-sultana-on-the-potomac.jpg



75

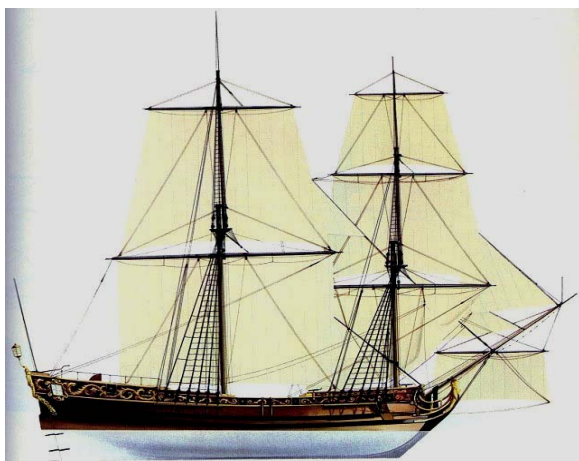
76



Brigantina je bila običajna za obalno trgovanje v ameriških vodah in njena dva jamborja sta ji dovoljevala dobro izrabljanje različnih vetrovnih pogojev. Tipična brigantina je bila dolga okoli 80 čevljev (24.4 m) in je spodrinila do 150 ton. Lahko je prevažala do 100 mož in 12 majhnih topov. Varianta brigantine je bil snow.

Slika 6.7 brigantina

Slika 6.8 brigantina



77

78



⁷⁵ pirateshold.buccaneersoft.com/images/ships/schooner.jpg

⁷⁶ k53.pbase.com/u42/rtwo/upload/27544170.Schooner.jpg

⁷⁷ pirateshold.buccaneersoft.com/images/ships/brigantine.jpg

⁷⁸ charliemacdougall.com/st.%20Lawrence.jpg

6.2) Sir Henry Morgan

Morgan je mogoče najbolj znan bukanir, zahvaljujoč avtorju Alexandru Exquemelinu, ki je opisal njegove napade in tudi sam sodeloval v njih. Bil je navdihujoč vodja in mojstrski politik. Uspela zasedba Paname je bil največji podvig, ki so ga izvedli bukanirji. Pravzaprav je bil bolj znan po svojih napadih na obalna mesta kot na ladje. Rojen je bil v waleški kmečki družini, nato je delal na Barbadosu kot služabnik, ko so Angleži osvojili Jamajko 1655, se je preseli tja in postal častnik v lokalni milici leta 1662. Istega leta je dobil tudi gusarsko listino. Leta 1644 se je na čelu majhnega gusarskega skvadrona odpravil na epsko križarjene po centralni Ameriki, ki je trajalo cele dve leti. V tem času je z bukanirji oropal tri mesta, nato pa se vrnil na Jamajko investiral v prvo od kar nekaj plantaž, se poročil in postal dober prijatelj z guvernerjem Tomasom Modyfordom.

Slika 6.9 Henry Morgan



79

Čeprav je bil v letu 1667 med Anglijo in Španijo v veljavi pakt o nenapadanju, je Modyford trdil, da se Španci pripravljajo na invazijo in tako Morganu izdal ukaz, da

⁷⁹ en.wikipedia.org/wiki/Image:Morgan, Henry.jpg

zbere skupaj angleške gusarje in priskrbi informacije o španskih namerah. Listina, ki jo je Morganu izdal Modyford, je tudi le temu dovoljevala, da je zajel španske ladje, ne pa tudi, da lahko uporabi angleške ladje za neposredni napad na španska mesta. Zviti Morgan je seveda vedel, zakaj taka omejitev: če so bukanirji zajeli špansko ladjo na morju, je polovični delež pripadal angleški vladi, ker pa Morganova listina ni omenjala kopenskih operacij, so si on in njegovi možje lahko razdelili ves plen. Napadi na mesta so bili torej nelegalno piratstvo.

Morgan je zbral 10 ladij s 500 možmi in se odpravil na južno obalo Kube, kjer se je združil s francoskimi bukanirji s Tortuge. Skupaj so se nato izkracali in napadli Puerto Principe, ki je bilo takrat hitro razvijajoče se mesto 30 milj (48 km) v notranjosti. Nato so se odločili še za napad na Porto Bello, čeprav so ga branile tri masivne trdnjave.

Slika 6.10 Porto Bello



80

81

Spet so se zasidrili nekaj milj stran, se prepeljali s čolni na kopno ter napadli presenečen ter slabo opremljen garnizon. Sredi avgusta so se pirati vrnili na Jamajko z 250 000 pesosi plena. V Port Royalu so pirati denar zapravili v pijanem veseljačenju, Morgan pa je denar vložil v posest in čeprav je s svojimi napadi prekršil vse, kar se je prekršiti dalo, tako mir s Španijo kot člene v listini, ki mu je jo izdal

⁸⁰ upload.wikimedia.org/wikipedia/en/thumb/4/4f/Portobelo_Ruins_and_bay.jpg/800px-

⁸¹ Španske utrdbe okrog Portobella so na seznamu UNESCOve svetovne dediščine

Modyford, je marca 1669 admiralitetno sodišče legalno odobrilo njegova dejanja. Oktobra 1668 je skupaj z francoskimi bukanirji pripravil napad na Kartageno, za kar mu je Modyford celo dodeli bojno ladjo HMS Oxford, ki je skupaj z 200 člani posadke in možnostmi za osvojitve Kartagene zletela v zrak v veseljačenju, ki ga je Morgan priredil na njenem krovu, vendar je Morgan čudežno preživel. Namesto njih so napadli Maracaibo in Gibraltar ob jezeru Maracaibo v Venezueli, ob odhodu pa še zaplenili vse tri španske ladje, ki so bile poslone, da se jih prestreže. Maja 1669 so se vrnili v Port Royal s 30.000 pesosi plena. Posadke so svoj delež plena spet zapravile v tavernah, Morgan pa je spet kupoval zemljo. Medtem ko je Morgan ropal po Venezueli, je Anglija sklenila prijateljske odnose s Španijo, zato je Modyford, čeprav nerad razglasil 14. junja 1669 mir s Španijo, vendar so mu manjši španski povračilni napadi kmalu dali izgovor. Avgusta 1670 je dobil Morgan neomejena pooblastila za obrambo Jamajke. Decembra 1670 je 2000 angleških in francoskih bukanirjev na 33 ladjah odplulo proti Panami, ki je bila takrat najbogatejše mesto na Karibih, ki jo je branilo 1200 mož pehote in 400 konjenikov. Sredi januarja 1671 so jo tudi zavzeli, vendar so prebivalci večino bogastva mesta pred tem uspešno prepeljali v Ekvador. Mesto je zaradi jeze bukanirjev doživelo popolno upostošenje. Španci so nato današnjo Panamo zgradili 10 km stran od prvotne naselbine. Ker pa je s pogodbo v Madridu julija 1670 Španija priznala angleške posesti na Karibih in sta se obe naciji strinjali, da bosta prepovedali piratstvo, je guverner Modyford prekoračil svoja pooblastila s tem, da je Morgana imenoval za poveljnika flote in mu dal pooblastila za napad na Panamo. Zato je na Jamajko prišel nov guverner Sir Thomas Lynch, ki je ob prihodu avgusta 1671 aretiriral Modyforda, ki je naslednji dve leti preživel v ječi londonskega Towra. Tudi Morgana so aretirali in poslali v Anglijo, vendar ga niso nikoli poslali v ječo in je kmalu pridobil vplivna politična poznanstva. Leta 1674 je Morgan dobil plemiški naslov in je na Jamajki kot guverner zamenjal Lyncha. Ironično je, da se je skupaj z njim vrnil tudi Modyford, tokrat v vlogi vrhovnega sodnika. Guverner je ostal do 1682, umrl pa 1688 neizmerno bogat in lastnik večih plantaž. Njegova zgodovinska dediščina kot najuspešnejšega bukanirja in njegova dejanja so veliko pripomogla k ohranitvi angleških interesov na Karibih.

6.3) Sir Christopher Myngs

Myngs je bil rojen v Norfolku v vzhodni Angliji leta 1625. Vojni mornarici se je pridružil malo pred angleško državljansko vojno. Bil je na strani Parlamenta in se naglo vzpenjal po lestvici. Januarja 1656 je kot kapitan frigate HMS Marston Moor s 44 topovi prispel v Port Royal. Jamajko so zavzeli Angleži leto poprej in Myngs je videl najboljšo možnost obrambe v ofenzivi na Špansko Obalo. Maja 1656 je napadel Santa Marta v Venezueli, kjer se je na lastne oči prepričal o vrednosti bukanirjev; zato je le te vključil v svoje strateške načrte, ko je januarja 1657 prevzel poveljstvo nad celotnim mornariškim skvadronom na Jamajki in nad bukanirskimi ladjami. Oktobra 1658 je Myngsov skvadron napadel Tolu na obali Venezuele in še enkrat Santa Marta, ki so jo popolnoma uničili. Sledili so napadi na Cumano, Pouerto Caballos in Coro prav tako na obali Venezuele (današnja Los Caballos in Santa Ana de Coro), kjer so zajeli veliko pošiljko srebra, ki je pripadala španski kroni. Celoten plen je presegel četrtr milijona angleških funtov in presegel vsa pričakovanja, Myngs pa je plen raje razdelil z možmi, kot da bi dal delež guvernerju in angleški zakladnici, kot je bilo ukazano. Pri svojem povratku v Port Royal so ga zato aretirali in poslali v Anglijo, vendar je bil v domovini zaradi zmede, ki

je obkrožala povratak kralja Karla II na oblast, njegov primer opuščen in 1662 se je vrnil na Jamajko kot poveljnik HMS Centurion.

Slika 6.11 Christopher Myngs



82

Čeprav sta bili takrat Anglija in Španija medsebojno v miru, so oblasti z Jamajke nadaljevale z vznemirjanjem španskih posesti. Oktobra 1662 je Myngs skupaj z bukanirji napadel Santiago, ki je bil takrat drugo največje mesto na Kubi, nato pa nadaljeval z napadi ob Mehiki obali. Februarja 1663 je skupaj s 1500 angleškimi, francoskimi in holandskimi bukanirji zavzel San Francisco v zalivu Campeche ter pobral 150 000 pesosov plena ter zaplenil 14 španskih ladij. Španska vlada je ostro

⁸² piratesinfo.com/images/piratesinfo/illustrations/portroyal/Myngs.jpg

protestirala in Karl II je prepovedal nadaljne napade. Leta 1665 se je vrnil v Anglijo, kjer je dobil čin viceadmirala. Udeležil se je druge Holandske vojne (1665 – 1667), kjer je zaradi zaslug v štiridnevni bitki (11 – 14 junij 1666) dobil plemiški naslov. V drugi bitki med 4. in 5. avgustom, pa ga je raztrgala topovska krogla. Umrl je kot odlikovan mornariški častnik in narodni heroj, pomemben pa je zaradi svojih akcij pri obrambi Jamajke in s svojim vplivom na Henryja Morgana, katerega zaščitnik je bil.

6.4) Michel de Grammont

Poreklo de Grammonta je skrivnostno. Baje je bil rojen v Parizu in služil pri mornarici. Kakorkoli že, sredi 70ih let je prišel na Karibe in poveljeval francoskemu gusarskemu plovilu. Ker je nezakonito zajel holandsko ladjo, je prišel navzkriž z oblastmi in se ni mogel vrniti v Francijo, zato je ostal v St. Dominigu na današnjem Haitiju, ki je bila poleg Tortuge druga naselbina francoskih bukanirjev na Karibih. Junija 1678 je s šestimi ladjami in 700 možmi oplenil Maracaibo, ki ga je desetletje pred tem že zavzel Morgan, vendar se področje še ni opomoglo po njegovem napadu, zato se je na konjih odpravil v notranjost in oropal Trujillo na otoku Hispaniola, kjer je dobil precej plena. Maja 1680 je napadel pristanišče La Guaira na obali Venezuele, ki je služilo Caracasu, glavnemu mestu regije. Pristanišče je sicer zavzel, vendar se ni mogel dolgo upirati 2000 Špancam, ki so prispeli na pomoč iz Caracasa. Leta 1683 je združil moči s holandskim bukanirjem Leronom de Graffom in zavzel Vera Cruz, ki je bilo poleg Kartagene najbogatejše mesto na Španski obali. Dve leti kasneje sta spet združila sile in zavzela Campeche na obali Mehike in ga držala cele tri mesece. Leta 1686 je operiral na jukatanskem polotoku in načroval napade na španske posesti na Floridi, vendar se je na poti tja v viharju njegova ladja ločila od preostale flote in izgubila na morju.

6.5) Jean Bart

Jean Bart se je rodil leta 1651 v Dunkirku v revni ribiški družini. Ko je leta 1672 izbruhnila vojna med Ludvikom XIV in Združenimi provincami, je vstopil v francosko službo kot eden izmed dunkirških privatirjev. S svojimi uspehi se je najprej odlikoval v Sredozemlju in dobil leta 1679 čin poročnika francoske mornarice, nato pa je zelo hitro napredoval najprej v čin kapitana in kasneje admirala. V svoji karieri je zajel 386 ladij, sem pa niso prištete tiste ki jih je potopil ali zažgal v boju. Svoje največje uspehe je dosegel med devetletno vojno (1688 – 1697); posebej legendarne so njegove prigode, ko je leta 1689 pobegnil iz britanskega ujetništva, leta 1691, ko je prebil blokado Dunkirka in pustošil med trgovskim ladjevjem na nasprotnikovi strani Kanala, 29 junija 1694, ko je pri holandskem otoku Texel s svojo eskadro iz holandskih rok rešil konvoj 120 ladij natovorjenih z žitom in tako rešil Francijo pred lakoto, kar mu je prineslo status narodnega junaka, sprejem pri kralju Ludviku XIV. in plemiški naslov; in iz bitke pri Dogger Banku 17. junija 1696, ko je s svojo eskadro porazil holandsko ter opustošil konvoj, ki ga je spremljala. Mir v Ryswicku je pomenil konec njegove aktivne kariere. Umrl je naravne smrti leta 1702 v Dunkirku.

Slika 6.12 Jean Bart



83

Jean Bart je zaradi svojega porekla, uspehov in pojave legendarna oseba v Franciji, o kateri se spletajo številne legende in anekdote.

V Dunkirku v njegovo čast stoji spomenik, po njem pa se redno poimenujejo ladje francoske vojne mornarice.

6.6) Zavzetje Kartagene 1697

Med vojno z Augsburško ligo (1688 – 97) se je Francija bojevala z Anglijo, Francijo in Nizozemsko. Francoski kolonisti na Karibih so bili v veliko pomoč pri napadih na sovražne kolonije in Jean du Casse, francoski guverner St. Dominika je izdal številne gusarske listine v svojem uradu v Petit Goavu. Ko se je vojna bližala koncu, so francoski strategji iskali priložnost za še zadnji dobičkonosen napad na kako špansko mesto. Izbrana je bila Kartagena, ki je takrat slovela kot najbogatejše mesto na Španski obali in je s svojimi mogočnimi utrdбами do takrat uspešno odganjala bukanirje. Celotno podjetje je organizirala vlada skupaj z investitorji in najetimi bukanirji. Marca 1697 je v St. Dominique prispela eskadra 10 bojnih ladij pod poveljstvom admirala barona Jeana de Pointisa. Bukanirji so prispevali nadaljnjih sedem ladij, medtem ko je guverner Du Casse poveljeval lastni eskadri pod sponzorstvom kolonije. Celotna ekspedicija je štela čez 30 ladij in 6500 mož. Francoska flota je pred mesto prispela 13. aprila in začela napad na njene utrdbe, venar se je mesto vdalo šele 6. maja. Francoska vojska je vstopila v mesto in se z njegovimi predstavniki na dokaj civiliziran način dogovorila o plenu, ki ga bo odnesla iz mesta in, ki naj bi znašal samo polovico vseh vrednosti v mestu. Celoten postopek pa je strogo nadzoroval baron de Pointis, vendar pa je pri delitvi plena ostal bukanirjem in du Cassu le delček plena za katerega so mislili, da jim pripada. Ko je francoska eskadra 29. maja odplula proti Franciji, so bukanirji vzeli stvari v svoje roke in iz prebivalstva, ki jim je bilo prepuščeno na milost in nemilost izsilili vse, kar so mogli.

⁸³ en.wikipedia.org/wiki/Image:Janbart.jpg

Slika 6.13 zavzetje Kartagene



84

Nato so se odpravili proti St. Dominiqu, vendar so jih med potjo prestregli Angleži, zajeli večino francoskih ladij in večino plena iz Kartagene. Baron du Pointis se je uspešno vrnil v Francijo z ogromnim bogastvom za francoskega kralja in investitorje, delež pa je pripadel tudi njemu samemu. Operacija je bila ena zadnjih, ki so jih izvedli bukanirji na Karibih, mnogi so prenehali z dejavnostjo ali pa se usmerili v legalno gusarstvo, medtem ko so povečini Angleži nadaljevali z vsem skupaj, tokrat kot pirati.

6.7) Piratsko gnezdo – Tortuga in Port Royal

Otok Tortuga leži ob SZ obali otoka Hispaniole (vzhodni del je danes Haiti, zahodni pa Dominikanska republika) svoje ime pa je dobil po svoji želvi obliki, kar ime tudi pomeni. Na začetku je služil kot zatočišče francoskim lovcem, ki so se poskušali izogniti Špancem. Ko pa so se le ti začeli ukvarjati s piratstvom kot dodatnim virom zaslužka, se je okrog leta 1620 izoblikovala majhna naselbina. Španske kazenske ekspedicije so jih poizkušale v 30ih letih pregnati; vendar brez uspeha in tako je francoska vlada imenovala prvega guvernerja Jeana la Vasseurja, ki je zgradil trdnjavo, ki je varovala pristanišče.

Ker se je otok še naprej uspešno upiral španskim napadom, je to privabljal vedno večje število bukanirjev, ki so lahko branili otok bolje od francoske mornarice, obenem pa so guvernerji na otoku lahko vodili povsem neodvisno politiko. Španci so kolonijo naposled uspeli uničiti leta 1654, vendar so se kmalu umaknili, kolonijo pa so brž obnovili Angleži in jo takoj uporabili za bukanirske napade, od njih pa so jo leta 1659 spet prevzeli Francozi. Sredi 70ih let jo je kot glavno bukanirsko oporišče počasi nadomestil Petit Gloave v Francoski koloniji St. Dominique na Hispanioli (današnja Dominikanska republika); predvsem, ker je lahko zagotovil boljše tržišče za prodajo plena, vendar je ostala v uporabi do zgodnjega 18. stoletja.

⁸⁴ beej.us/pirates/pirate_view.php?file=pyle_intown.jpg

Slika 6.14 otok Tortuga



85

Ko so Angleži leta 1655 zavzeli Jamajko, so na njeni južni strani našli lahko branljivo naravno пристanišče. Hitro je nastalo utrjeno pristanišče in dobilo ime Port Royal, Angleški guverner, ki se je bal španskega napada, pa je privabil angleške bukanirje, ki so takrat domovali na Tortugi. Pristanišče je imelo dobro lego za napade na Špansko obalo, poleg tega pa je zagotavljalo veliko tržišče za naropan plen, guvernerji sami pa so aktivno spodbujali napade na Špance kot sredstvo aktivne obrambe. Bukanirstvo je doseglo svoj vrh v 60ih letih, ko so njihovi dobički naredili Port Royal za "Sodomo Novega Sveta". Prebivalstvo je takrat štelo okrog 6000 ljudi, ki so bili večinoma pirati, zločinci, prostitutke, vojaki, mornarji, vladni uradniki in poslovneži. To je bilo enako število prebivalstva kot v Bostonu, ki je bilo takrat največje mesto v celotnem Novem svetu, s to razliko, da je bilo v Port Royalu več barov, bordelov, tržnic, skladišč in bogastva kot kjerkoli v Ameriki. Ko so se bukanirji sprevrgli v pirate in začeli napadati tudi angleške ladje, so bile oblasti na Jamajki prisiljene zaščititi poslovne interese, zato so bili ujeti pirati na podlagi protipiratskega zakona iz 1681 obsojeni in usmrčeni, kar je sredi 80ih učinkovito odgnalo pirate proti Bahamom in Karolini in Port Royal je postalo navadno trgovsko pristanišče. Junija 1692 ga je prizadel velikanski potres, kateremu je sledil popotresni val, kar je povzročilo, da se je večina tedanjega mesta potopila v morje, umrlo pa je več kot ena tretjina njega prebivalstva. Mnogi so katastrofo videli kot božjo sodbo za sprevrženi in uporniški Port Royal.

⁸⁵ therogersinhaiti.files.wordpress.com/2007/11/tortuga17thcentury.jpg

Slika 6.15 Port Royal na Jamajki



86

7) ZLATO ODOBJE PIRATSTVA (1690 – 1725)

Zlato obdobje piratstva v primerjavi z drugimi obdobji, sploh ni bilo tako zlato. Za zlatega so ga neupravičeno naredili pisci, kot sta bila Robert Louis Stevenson in Daniel Defoe, slikarji kot Howard Pyle in številni hollywoodski piratski filmi.

Slika 7.1 trikotna trgovina



87

88

⁸⁶ Angus Konstam, The history of Pirates

⁸⁷ upload.wikimedia.org/wikipedia/en/0/01/Triangle_trade_euro.png

V nasprotju s prejšnjimi obdobji, ko so bila tarča bogata obalna mesta in ladje polne zlata in srebra, so sedaj pirati prežali na običajni trgovski promet v kolonialnih Amerikah. To pa so bile ladje, ki so sodelovale v ti. trikotni trgovini in so iz zahodne Afrike prevažale sužnje na plantaže v Karibih, nato pa so se vrnile v Evropo naložene z rumom in sladkorjem.⁷⁰

Nanj so vplivali predvsem štirje vzroki:

- 1) Konec obdobja bukanirjev, kar je prisililo bivše bukanirje, da tarče za svoje dobičkonosne napade iščejo drugje. Začeli so napadati tudi angleške ladje, kar je povzročalo veliko gospodarsko škodo in ogrožalo že tako slabo varnost plovbe. Zato so postali zelo neprijubljenejši pri oblasteh na Jamajki, kar jih je prisililo, da si svoja oporišča in lovišča poiščejo drugje ; s tem je mišljena predvsem Severnoameriška obala ter obala zahodne Afrike.
- 2) Nova vojna med Anglijo, Španijo, Holandijo na eni in Francijo na drugi strani, (vojna Velikega Zavezništva imenova tudi vojna Augsburške lige med 1688 in 1697 , ki ji je sledila vojna, je povzročila, da so mnogi bivši angleški in holandski bukanirji iskali gusarske listine pri lokalnih francoskih guvernerjih.
- 3) Ko je bila enkrat ta vojna leta 1714 končana, je mir med tisoči pomorščakov povzročil veliko brezposelnost in slabše plače, za bivše privatirje pa izgubo posla. Med tremi možnostmi : brezposelnostjo, v mirnem času slabo plačano službo na trgovskih ladjah in piratstvu so mnogi izbrali zadnje.
- 4) V vseh ameriških kolonijah in na Karibih je bilo kronično pomankanje močne oblasti in vse skupaj je bolj spominjalo na anarhične razmere, to pa je šlo na roko piratom tako zaradi same geografije kot tudi zaradi tega, ker je ilegalna trgovina z lokalnim mestnim prebivalstvom prinašala velike dobičke, poleg tega pa nevtralizirala negativne učinke nerednega ladijskega prometa in naraščajočih cen ladijskih prevozov. Sledi: ilegalno piratsko blago je bilo cenejše in je zagotavljalo potrebščine, ki so jih v nemirnih časih kolonije nujno potrebovale. Zato so pirati dolgo časa imeli podporo pri lokalnih oblasteh. To ja trajalo vse do točke, ko je trgovski ladijski prevoz in pretovor narasel do te mere, da so se njegove cene znižale in da je z rednimi pošiljkami dostavljaj kolonijam vse potrebno.⁷¹

7.1) Piratske zastave – Jolly Roger

V precejšnji anarhiji, ki je vladala v tistem času v kolonijah v Novem svetu in ki je ogrožala že tako velike vsakdanje nevarnosti, ki prežijo na pomorščake, so bila za vsako posadko ladje srečanja z drugimi plovili precejšnje varnostno tveganje in najboljše ravnanje posadke je bilo, da je obravnavalo vsako ladjo, v času vojne in v piratskih vodah kot sovražno plovilo, ki se ji je treba izogniti kakor hitro morejo. To za nekatera območja velja še danes, le da sedaj vlogo opazovalca vsaj na začetku opravlja radar.

Zavajanje sovražnika je bila vsakodnevna praksa. Na piratskih, bukanirskih, trgovskih in celo vojnih ladjah so plapolale zastave različnih narodov, pač po potrebi, če se je

⁸⁸ Prevod besedila na zgornji sliki : Iz Evrope so v Afriko pošiljali tekstil, rum in manufakturne izdelke, iz Afrike v Ameriko so potovali sužnji, iz Amerike v Evropo pa sladkor, tobak in bombaž

⁷⁰ en.wikipedia.org/wiki/Triangular_trade

⁷¹ Angus Konstam, Pirates 1660 – 1730

hotela ladja izogniti napadu v sovražnih vodah ali pred napadom preslepiti sovražnika, dokler ni bilo prepozno, da bi lahko pobegnil.

Na bukanirskih ladjah so poleg zastav matične države velikokrat plapolale še rdeče zastave, ki so jih posamezni kapitani priredili po svojem okusu, imele pa so namen zastrašiti sovražnika. Te zastave so vsi imenovali Jolly Roger, izraz pa je izhajal iz francoske fraze jolle rouge (slo. precej rdeče).

Prve črne piratske zastave so se pojavile okrog leta 1700, ohranile pa so isto ime. Njihov namen je bil predvsem zastrašiti žrtve, da bi se predale brez boja. To je ne samo prihranilo življenja piratov, ampak je tudi pomenilo, da so lahko ladjo zaplenili nepoškodovano, kar je bil mnogo bolj dragocen plen, kot od topovsega ognja razdejano plovilo. Če je piratska zastava nosila simbol, po katerem je bilo mogoče prepoznati posameznega kapitana, je bilo z njegovim slovesom lažje zastraševati žrtve. Ponavadi so za simbole uporabljali slike z nagrobnih kamnov, cerkvene rezbarije in celo trgovska znamenja: mrtvaške glave, okostnjake, peščene ure in sablje. Vsa pa so pomenila le eno: vsakršen odpor se bo končal z smrtjo.⁷²

⁷² Angus Konstam, Pirates 1660 – 1730

Slika 7.2 piratske zastave



73

Tradicija teh zastav se je ohranila tudi danes. Ne samo zato, ker jo skoraj vsak pomorski navdušenec lahko kupi v bližnji trgovini in jih zato pogosto lahko vidimo na jadrnicah v poletni sezoni, temveč tudi zato, ker so v 20. stoletju postale zaščitni znak podmorničarjev.

V času pred prvo svetovno vojno so mnoge mornarice podmorničarje v svojih vrstah prezirale, saj se jim je zdelo tako prikrito bojevanje nepošteno, zato je prevladovalo prepričanje, da je treba vsakega ujetega podmorničarja obravnavati, kot pirata in obesiti. Ker pa so se v vojni le ti s svojo trdoživostjo, iznajdljivostjo in uspehi izkazali, so vzeli piratsko zastavo za svoj zaščitni znak in skozi vse 20. stoletje do danes jo

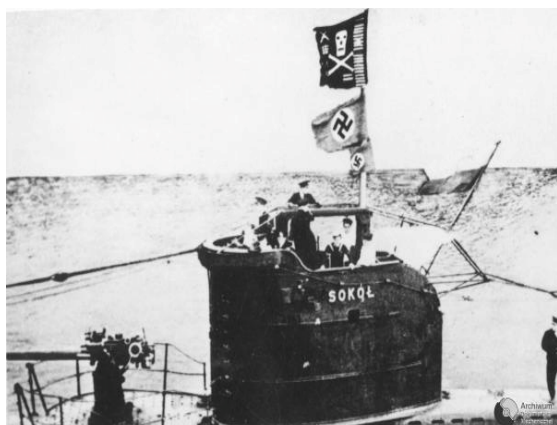
⁷³ Angus Konstam, Pirates 1660 – 1730

lahko vidimo plapolati na vsaki podmornici, ki se po uspešno opravljeni nalogi vrača v matično pristanišče.⁷⁴

Poljska podmornica ORP Sokol (levo), ki se med 2. svetovno vojno vrača z uspešno opravljenih nalog, kar simbolizira jolly roger, nacistična svastika pa simbolizira potopljeno nemško ladjo. Desno je prikazano dežuranje na nizozemski podmornici Zeeleeuw oktobra 2001 nekje pred obalo Anglije na skupnih vajah z britansko mornarico. Jolly Roger je tokrat izobešen tudi z namenom izzivanja britanske fregate v bližini.

Slika 7.3 jolly roger na Poljski podmornici Sokol (levo)

Slika 7.4 jolly roger na nizozemski podmornici Zeeleeuw (desno)



75

76

Jolly Roger je tudi simbol lovskih eskadrilj v ameriškem mornariškem letalstvu. Začelo se je januarja 1943, ko je lobanjo in kosti dobila za svoj znak mornariška lovna eskadrilja VF-17, ki je bila opremljena z mornariškimi lovci F4U "Corsair", ali po naše gusar. Med vojno je postala najuspešnejša eskadrilja v vsem vojnem letalstvu in "dom" najuspešnejših letalskih asov. Ime "jolly rogers" so nato nosile še eskadrilje VF-5B, VF-61, VF-84, VF-103 ter trenutno VFA-103.⁷⁷

Slika 7.5 jolly roger kot simbol VF – 17 na Pacifiku (levo)

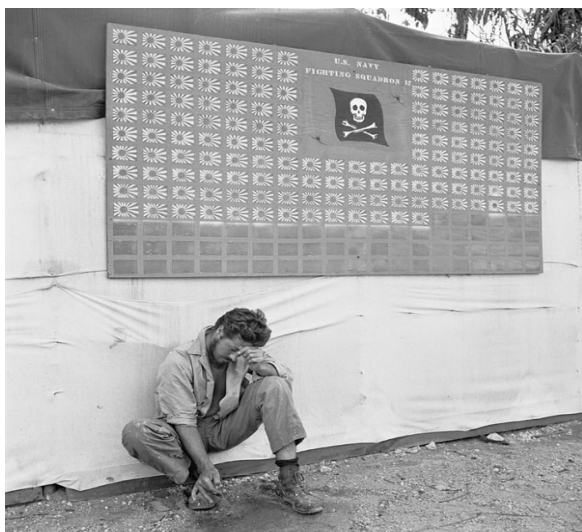
Slika 7.6 jolly roger kot simbol VFA – 103 nad Irakom (desno)

⁷⁴ answers.com/topic/jolly-roger

⁷⁵ answers.com/topic/orp-sokol-1-jpg-1

⁷⁶ dutchsubmarines.com/pictures/images/zeeleeuw2/boat_zeeleeuw2_jolly_roger_1oct_5oct_2001.jpg

⁷⁷ answers.com/topic/jolly-roger



78

79

7.2) Edward Teach – "Blackbeard"

Veliko piratov je povzročilo veliko večje razdejanje, zaplenilo bogatejši tovor ali več ladij, vendar noben pirat v sedanosti ni bolj znan kot prav "Črnobradi". Svojo slavo dolguje predvsem svoji demonski figuri. S tlečimi vžigalnimi vrvicami pod klobukom, s svojo spleteno brado ter dvema pasovoma s po tremi pištolami, je vsekakor vzbujal grozo. "Blackbeard" je bil drugače vzdevek Edwarda Teacha, pomorščaka iz Bristola v Angliji.

Najprej je služil na krovu britanske privatirske ladje, ki je bazirala na Jamajki, ko pa je z mirom 1714 postal brezposeln, se je odpravil v New Providence na Bahamih ter se pridružil piratski posadki kapitana Benjamina Hornigolda.

Ob koncu leta 1717 je dobil poveljstvo nad lastnim slupom in kmalu zajel francosko ladjo s sužnji, jo oborožil s 40 topovi in preimenoval v "Queen Annes Revenge". Na začetku je še baziral v Providencu, vendar se je s prihodom guvernerja Rogersa preselil na obalo Severne Karoline in si ustvaril gnezdo na otoku Ocracoke blizu naselbine Bath Towne, ki je priskrbela tržišče za naropano blago, podkupnina lokalnemu guvernerju pa je poskrbela, da je imel v svojem oporišču mir pred zasledovalci. Kmalu je Teach križaril po Mehiškem zalivu ter zajel nekaj ladij, pri povratku pa se je odločil za blokado pristanišča Charleston v Južni Karolini, zajel 8 ladij ter ugrabil nekaj pomembnih meščanov, za katere je zahteval odkupnino. Na povratku je izgubil "Queen Anne's Revenge", ki je nasedla na peščenih sipinah, ukradeno blago in ladje pa prodal v Bath Townu.

⁷⁸ answers.com/topic/vf17-member-jpg-1

⁷⁹ vfa103.navy.mil/_wp_generated/wpfec513da_0f.jpg

Slika 7.7 Edward Teach - Blackbeard



80

Nad njegovim početjem je nastalo javno ogorčenje in obenem strah, da bosta obe Karolini postali naslednje piratsko oporišče, zato je guverner Virginie najel dva slupa s posadko Kraljeve vojne mornarice pod poveljstvom poročnika Maynarda. Prišlo je krvavega spopada, v katerem je Blackbeard z naskokom skušal zavzeti Maynardov slup, vendar so bili pirati naposled premagani. Blackbeard pa je v spopadu padel, njegova glava pa je bila obešena na premcu zmagovitega slupa. Preživeli ujeti pirati so bili obsojeni in marca 1719 obešeni v Williamsburgu v Virginii.⁸¹

7.3) Bartholomew Roberts

Roberts je bil verjetno najuspešnejši pirat vseh časov. V trideset mesečnem obdobju je zajel več kot 400 ladij in strašil po vodah ameriških kolonij, Karibov in zahodnoafriške obale. Rojen kot John Roberts v južnem Walesu je bil ladijski častnik na ladji, ki je prevažala sužnje, ko jo je junija 1719 zajel pirat Howell Davis. Kasneje je bil Davis ubit v zasedi portugalske milice na Principu, Portugalskem otoku ob obali Gvineje, Roberts pa je posadka izvolila za novega kapitana.

Odpravil se je v Brazilijo, kjer je napadel portugalski konvoj in zajel več ladij, vendar ga je večji del posadke zapustil. S preostalo posadko se je v slupu "Fortune" odpravil proti severu, sproti pa zajemal posamezne ladje. Ladje in tovor je zgodnjega 1720 leta prodal v Novi Angliji in se odpravil na roparski pohod v ribolovne vode Nove Fundlandije in pri tem zajel več kot 170 plovil. Ves plen je zamenjal za francosko ladjo, jo opremil z 28 topovi in jo poimenoval "Royal Fortune".

⁸⁰ i208.photobucket.com/albums/bb31/aleksij2007/omat_kuvat/Blackbeard.jpg

⁸¹ Angus Konstam, *Pirates 1660 – 1730*

Slika 7.8 Bartholomew Roberts



82

Z njo se je odpravil navzdol ob ameriški obali proti Karibom, kamor je priplul junija 1720, spotoma pa zajel 15 plovil. Ker mu je vreme preprečilo potovanje v zahodno Afriko, se je odpravil na šestmesečno ropanje po Leewardskih otokih, pri tem je zajel preko sto plovil in napadel St. Kitts in Martinique. Ena od zajetih ladij je bila tudi bojna ladja z 52 topovi martiniškega guvernerja. Roberts, ki je bil še razjarjen zaradi neuspelega napada na Martinique, je pobil francosko posadko na krovu, ladjo pa priredil za piratske potrebe ter jo preimenoval v "Royal Fortune". Aprila 1721 je prečkal Atlantik in na obali zahodne Afrike zajel več ladij s sužnji, vključujoč "Onslow", kamor je prenesel svoje poveljstvo in jo preimenoval spet v "Royal Fortune". Ob podobnem napadu je podobna ladja zgorela skupaj s sužnji, ker njen lastnik ni hotel plačati odkupnine. Mrtvaški ples se je končal 10. februarja 1722, ko je britanska bojna ladja HMS "Swallow" prestregla Roberta pri rtu Lopez v današnjem Gabonu. V topovskem spopadu, ki je sledil, je bil Roberts ubit, posadke štirih ladij, kolikor je štela piratska flota, pa zajete skupaj s plenom zlata vrednega okoli 14000 tedanjih angleških funtov. V največjem sojenju piratom v celotni dobi v trdnjavi Cape Coast na obali Zahodne Afrike, je bilo 54 obešenih, 37 obsojenih na dolgotrajne zaporne kazni, 70 afriških piratov pa prodanih v suženjstvo. Roberts je poleg svojih sposobnosti zanimiv tudi zaradi tega, ker je bil po mnogih lastnostih povsem drugačen od tedanjih piratskih kapitanov. V nasprotju z mnogimi pirati je bil visok, simpatičen, izobražen, prikladno oblečen in ni trpel alkohola pri posadki.⁸³

⁸² Angus Konstam, Pirates 1660 – 1730

⁸³ Angus Konstam, Pirates 1660 – 1730

7.4) Oborožitev piratov

Pirati so najraje zajeli svoje žrtve brez boja, saj je bilo ponavadi dovolj navadno zastraševanje. Majhne posadke slabo oboroženih trgovskih ladij so se raje predale, kot, da bi tvegale smrt, ki je običajno sledila, če je bila obramba neuspešna.

Ko je bila žrtev enkrat v dosegu topov, je piratska ladja ponavadi dvignila "Jolly Roger" in izsilila vdajo s strelom čez krmo trgovske ladje. Vsaka obramba je lahko povzročila pokol. Žrtvi je bilo nato ukazano, da spusti v vodo svoje čolne in prepelje svojo posadko na krov piratske ladje. Če se je piratska ladja morala boriti s svojo žrtvijo, je bila najljubša metoda juriš na njen krov, kar je zmanjšalo možnosti, da bi s topovskim ognjem poškodovali žrtev. V boju mož na moža so bili pirati ponavadi številčnejši in mnogo bolje oboroženi. Ko se je piratska ladja približala žrtvi, so pirati vrgli prijemalne kljuge in potegnili ladji skupaj. Ko so se enkrat zavihteli na krov, je nastal strašen boj mož na moža.⁸⁴

Med standardno oborožitev piratov, ki se, to moramo reči – od 16. pa do 2. polovice 19. stoletja ni veliko spremenila, lahko štejemo:

mornariška sablja ali cutlass je bila priljubljeno mornarjevo orožje. Bila je enostavna za uporabo, dovolj robustna, da je lahko rezala skozi debelo platno, les in vrvi, obenem pa dovolj kratka in priročna, da se je lahko uporabljala v zaprtem (npr. v podpalubju) oz. omejenem prostoru.⁸⁵

Slika 7.9 tipična mornariška sablja od 16. do do konca 18. stoletja



86

⁸⁴ Angus Konstam, Pirates 1660 – 1730

⁸⁵ blindkat.hegewisch.net/pirates/weapons.html

⁸⁶ blindkat.hegewisch.net/pirates/weapons.html

Slika 7.10 malce okrašena verzija mornariške sablje od 17. do druge polovice 19. stoletja



87

mornariška bojna sekira, je bila v bistvu navadna sekira z dolgim ročajem, ki se je uporabljala na ladjah. V dolžino je merila med 60 in 90 cm, težka pa je bila okrog 1 kg. V boju so jo uporabljali za sekanje vrvi, razbijanje vrat, bila pa je tudi dokaj uporabno orožje, vendar ne toliko kot sablja. Na ameriški obali jo je do ameriške revolucije (do okoli 1760) zamenjal tomahawk, ki je bil manjši in bolj priročen, ter je bil zelo uporaben tudi za metanje.⁸⁸

Slika 7.11 mornariška bojna sekira (levo)

Slika 7.12 tomahawk (desno)



89

90

Mornariška bojna sekira v letih okrog 1700 (levo) in Tomahawk (desno)
Bodala so bila naslednje priročno orožje. Uporabljala so se večinoma med mečevanjem kot pomožno orožje, ki je lahko človeka rešilo iz nerodne situacije. Obstajala pa so tudi bodala, ki so bila namenjena posebej za prestrezanje in so imela posebej izdelan ščitnik, ki je lahko zlomil nasprotnikovo rezilo.⁹¹

⁸⁷ blindkat.hegewisch.net/pirates/weapons.html

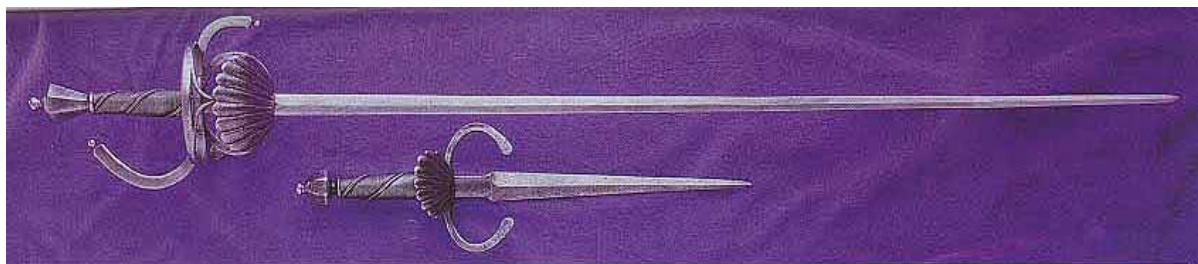
⁸⁸ blindkat.hegewisch.net/pirates/weapons.html

⁸⁹ blindkat.hegewisch.net/pirates/weapons.html

⁹⁰ blindkat.hegewisch.net/pirates/weapons.html

⁹¹ blindkat.hegewisch.net/pirates/weapons.html

Slika 7.13 Rapir z bodalom za prestrezanje



92

Slika 7.14 Poinard. Tako bodalo so ponavadi nosili premožnejši ljudje in plemiči



93

Slika 7.15 Mornariško bodalo



94

Pištole so bile najljubše piratsko orožje. Posebej so prišle prav v trenutku, ko se je bilo treba povzpeti na sovražno ladjo. Takrat sta se obe posadki najprej obstreljevali z ognjenim orožjem, ko pa so pirati enkrat prišli na krov, pa se je boj nadaljeval z vsem, kar je bilo pri roki. Ponavadi so pirati najprej na posadko izstrelili dve ali več salv iz pištol in tromblonov. Vsak mož je imel pri sebi več pištol (vsaj dve, včasih tudi do šest), ki so bile na kremen in so se polnile spredaj. Običajno so bile kalibra 45. Obstajalo je več vrst in tipov pištol, ki so bile med pomorščaki različno priljubljene. Posebej je bila priljubljena francoska konjeniška

⁹² blindkat.hegewisch.net/pirates/weapons.html

⁹³ blindkat.hegewisch.net/pirates/weapons.html

⁹⁴ blindkat.hegewisch.net/pirates/weapons.html

pištola, ker je bila kratka in priročna, ter si jo je lahko pirat zlahka zataknil za pas, ko se je zavihtel na nasprotnikovo plovilo. Obstajale pa so tudi večstrelne različice, ponavadi iz do štirih cevi, sprožale pa so se lahko vsaka cev posamič ali pa vse skupaj.⁹⁵

Slika 7.16 Britanska mornariška pištola iz 18. stoletja



96

Slika 7.17 Pištola Kentucky



97

Pištola Kentucky. Izdelovali so jo nemški orožarji, ki so se naselili v Pennsylvaniji in je bila verjetno najbolj razširjena med vsemi v Ameriki. Tudi zato, ker so jo uporabljali skozi celotno 18. in 19. stoletje, dokler niso v času ameriške državljanske vojne stopili v modo revolverji. Bila je krajša od britanske mornariške pištole in zato bolj priljubljena.⁹⁸

⁹⁵ blindkat.hegewisch.net/pirates/weapons.html

⁹⁶ blindkat.hegewisch.net/pirates/weapons.html

⁹⁷ blindkat.hegewisch.net/pirates/weapons.html

⁹⁸ blindkat.hegewisch.net/pirates/weapons.html

Slika 7.18 Francoska konjeniška pištola



99

Francoska konjeniška pištola. Bila je najlepša, najlažja, najkrajša, imela največji kaliber (.65) in najbolj željena med pirati. Uporabljala se je skozi celotno 18. in 19. stoletje.

Slika 7.19 Angleški enostrelni pištoli iz 17. stoletja



100

Slika 7.20 Španska enostrelna pištola; konec 16. in začetek 17. stoletja



101

⁹⁹ blindkat.hegewisch.net/pirates/frenchfav.jpg

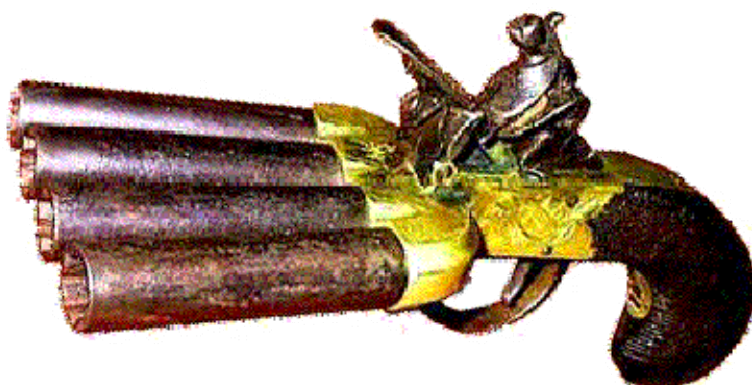
¹⁰⁰ blindkat.hegewisch.net/pirates/weapons.html

Slika 7.21 Kentuckyjska pištola z več cevmi



102

Slika 7.22 Volley gun



103

Volley gun oz. po naše nekako plutonska pištola. Medtem ko so večcevne pištole lahko streljale posamič, je ta pištola izstrelila vse strele naenkrat. Tromblon je bil zelo priljubljeno samoobrambno orožje tistega časa. Nastal je sprva za samoobrambo kočijažev, vendar je v civilni sferi in pri mornarici hitro doživel široko uporabo. V bistvu je bila to enostrelna šibrovka in se je z njim streljalo z boka. Bil je majhen, saj je meril med 14 in 30 inč (36 in 76cm) v primerjavi s 60 inč (152 cm) običajne muškete. Imel pa je velik kaliber ponavadi okrog 1.5 inče (3.8 cm). V uporabi je bil vse od okoli leta 1530 pa do okoli leta 1840. Njegov namen je bil, da je na majhni razdalji z veliko količino izstrelkov pokril veliko površino. Ponavadi je pokril površino širine do 10 čevljev (3m) na razdalji do 40 čevljev (12 m). Uporabljali so ga predvsem v prvih trenutkih naskoka, bilo pa je verjetno najsmrtonosnejše med vsemi naštetimi orožji. ¹⁰⁴

¹⁰¹ blindkat.hegewisch.net/pirates/weapons.html

¹⁰² blindkat.hegewisch.net/pirates/weapons.html

¹⁰³ blindkat.hegewisch.net/pirates/weapons.html

¹⁰⁴ blindkat.hegewisch.net/pirates/weapons.html

Slika 7.23 Tromblon iz obdobja okoli leta 1700



105

Slika 7.24 Tromblon iz obdobja okoli leta 1700 na nosilcu



106

Mušketi so se uporabljale predvsem v napadih na utrdbe, spopadih pehote ter trenutkih, ko se je piratska ladja že precej približala nasprotni ladji in se je pripravljala na naskok. Bukanirji so bili z njimi verjetno najboljši strelci na svetu in so v njihovih rokah znale biti uničujoče orožje. Kasneje se je njihova uporaba malce omejila, ker ni bilo tako velikih piratskih operacij in ker niso bile uporabne pri boju mož na moža.¹⁰⁷

¹⁰⁵ blindkat.hegewisch.net/pirates/weapons.html

¹⁰⁶ blindkat.hegewisch.net/pirates/weapons.html

¹⁰⁷ blindkat.hegewisch.net/pirates/weapons.html

Slika 7.25 Angleška mušketa kalibra .54 sredi iz leta 1660



108

Slika 7.26 Francoska mušketa kalibra .65 iz obdobja okrog leta 1700



109

Slika 7.27 Angleška mornariška mušketa kalibra .75, ki je bila v uporabi od okoli 1720 naprej



110

Slika 7.28 Francoska "trgovska" mušketa na začetku 18. stoletja. Bila je civilno orožje, ki se ga je dalo dobiti v vsaki trgovini. Verjetno je bila zato zelo razširjena v tedanji Ameriki.



111

¹⁰⁸ blindkat.hegewisch.net/pirates/weapons.html

¹⁰⁹ blindkat.hegewisch.net/pirates/weapons.html

¹¹⁰ blindkat.hegewisch.net/pirates/weapons.html

¹¹¹ blindkat.hegewisch.net/pirates/weapons.html

Slika 7.29 Španska mušketa kalibra .70 iz začetka 18. stoletja.



112

Topovi so se na ladjah pojavili s koncem 16. stoletja, čeprav so bile različne metalne naprave za izstreljevanje pušic in katapult del ladijske oborožitve od kar pomni zgodovina. Na ladjah so topove namestili na dvo ali štirikolesne podstavke, da so postali gibljivi, elevacija pa je spreminjala s premikanjem zagozde – skozi čas sta se povečala predvsem število topov, saj so sedaj evropske bojne ladje imele tudi do 100 topov na treh krovih in njihov domet je znašal okrog 2000 metrov. Kaliber se je ocenjeval po teži krogle, ki je bila tehtana v funtih (1 funt = 0.454 kg). Obstajali so štirje poglavitni kalibri 2 funtni (0,9 kg), 6 funtni (2.7 kg), 24 funtni (10.9 kg) in 32 funtni (14.5 kg).¹¹³

Ti topovi so lahko uporabljali štiri različne polnitve in sicer :

a) krogelno, ki jo je sestavljala ulita železna krogla, namenjena pa je bila prediranju ladijskega trupa, uničevanju topov in podiranju jamborov

b) razporni oz. verižni izstrelek sta bili dve uliti železni krogli, ki sta bili med sabo povezani z verigo ali železnim drogom. Med letom sta se razprli in klatili okrog sebe ter tako povečali verjetnost, da bosta uničili oz. presekali kak bistven element na nasprotnikovi ladji npr. krmilo, jambor ali kaj podobnega.

c) razpršni - ta izstrelek je top spremenil v veliko protipehotno šibrenico. Zaradi lažjega polnjenja so večje število svinčenih ali železnih krogel zalili v pločevino ali povezali skupaj v nekakšen grozd. Škatla se je zaradi udarca pri strelu razbila in krogle so se razletele in pokrile širšo površino.

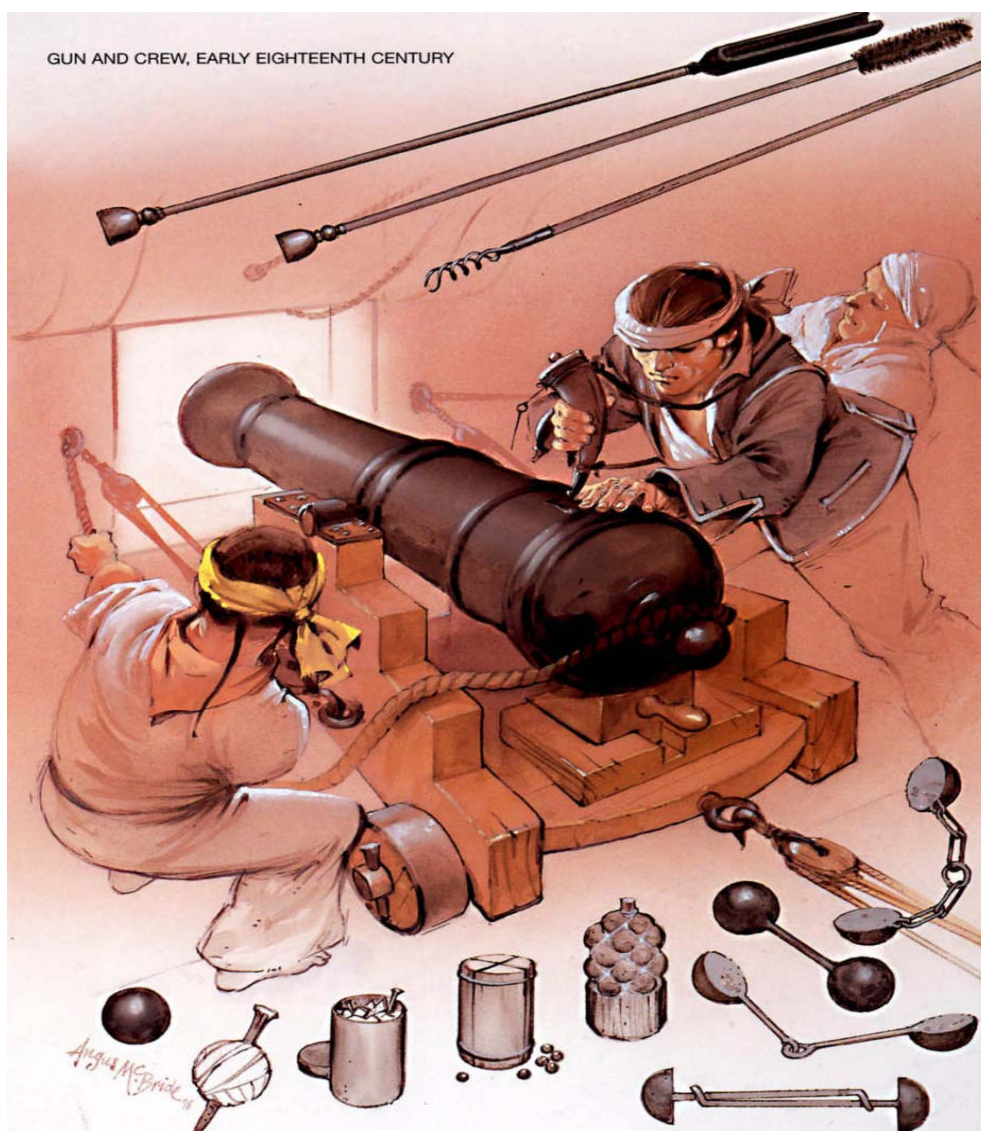
d) eksplozivni - to je bila votla železna krogla, napolnjena s smodnikom in opremljena z vžigalnim stenjem. To vlogo je kasneje prevzel šrapnel, ki je bil napolnjen z manjšimi krogli. Časovni vžigalnik je polnitev aktiviral nad glavami nasprotnikovih mož.¹¹⁴

¹¹² blindkat.hegewisch.net/pirates/weapons.html

¹¹³ blindkat.hegewisch.net/pirates/weapons.html

¹¹⁴ blindkat.hegewisch.net/pirates/weapons.html

Slika 7.30 ladijski top in njegove polnitve



115

Slika 7.31 Granata



117

Granata se je znašla v množični uporabi okoli leta 1700. To so bile majhne votle krogle narejene iz železa, stekla ali lesa, težke okoli 2 unči (60 gramov) in napolnjene s smodnikom. Imele so vžigalno vrstico, ki so jo zanetili pred metom. Njena eksplozija je lahko naredila veliko škodo in demoralizirala posadko trgovske ladje.¹¹⁶

¹¹⁵ Angus Konstam, Pirates 1660 – 1730

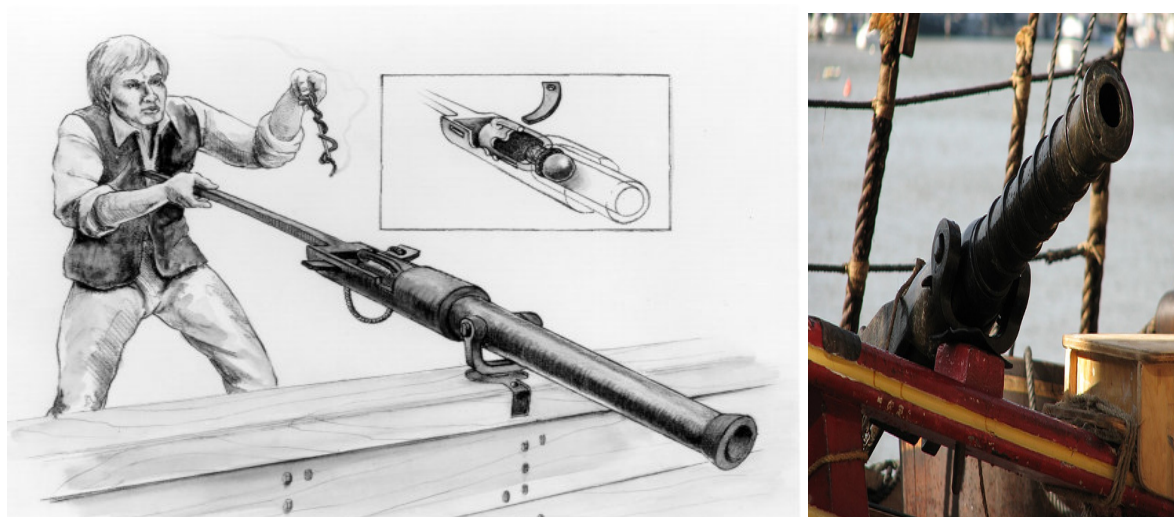
¹¹⁶ blindkat.hegewisch.net/pirates/weapons.html

¹¹⁷ freewebs.com/rook51788/bomb.jpg

Obstajali so tudi vrtljivi topiči. Le ti so bili nameščeni na bokih ladje, uporabljali pa so se za odbijanje naskokov. Ker so bili nameščeni na vilicah, so lahko streljali v katerokoli smer, za polnjenje pa jih je bilo mogoče postaviti s cevjo navzgor. ¹¹⁸

Slika 7.32 vrtljivi topič

Slika 7.33 vrtljivi topič



119

120

7.5) Piratski zakonik

Ko govorimo o piratih, imamo verjetno zmerom v mislih sliko o anarhični tolpi, kjer vlada brezvladje. V resnici so bile to zelo demokratične združbe. Kapitana in častnike je volila posadka. Zakoniki so se sproti usklajevali, ponavadi z menjavo kapitana; namen pa je bil preprečiti prepire, kar je lahko na taki ladji usodno. Členi so zadevali predvsem delitev plena (ponavadi je polovica pripadla kapitanu in častnikom ter polovica posadki, privatirji oz. gusarji so imeli še to nesrečo, da so morali pomeben delež dati vladi oz. sponzorjem), drugi členi so zadevali ženskarenje, pitje, kockanje in bojevanje. ¹²¹

Posadka Bartholomewa Robertsa je npr. imela takega:

- 1) Vsak član posadke ima enak glas pri urejanju tekočih zadev. Pripada mu enak delež hrane in pijače, ki se je zaseže, ki jo lahko razen v izrednih razmerah uporablja po mili volji.
- 2) Vsakemu pripada pravičen delež pri delitvi plena, toda če ogoljufa ostale za četudi samo dolar v denarju, draguljih ali srebrnini, se ga bo pustilo na samotnem otoku. Če bo kdorkoli oropal drugega, se mu bo odrezalo nos in ušesa ter se ga bo pustilo na obali, kjer je gotovo, da bo naletel na težave.
- 3) Kakršnekoli igre na srečo za denar so prepovedane.
- 4) Luči in sveče se bodo pogasile na ladji ob osmi uri zvečer.

¹¹⁸ blindkat.hegewisch.net/pirates/weapons.html

¹¹⁹ tcmuseum.org/images/photos/1037974480.jpg

¹²⁰ farm1.static.flickr.com/61/198712692_248dc90d15.jpg

¹²¹ Angus Konstam, The history of Pirates

- 5) Vsakdo mora imeti svoje orožje zmeraj čisto, pri roki in pripravljeno.
- 6) Dečkom ali ženskam je vstop na ladjo prepovedan. Če bodo kogarkoli zalotili pri zlorabi drugega spola ali tihotapljenju osebe drugega spola na ladjo pod preobleko, ga čaka smrtna kazen.
- 7) Kogarkoli, ki bo zapustil ladjo ali svoje mesto v času bitke, čaka smrtna kazen
- 8) Nihče se ne sme stepsti z drugim na krovu ladje. Vsak spor se bo uredil na obali z dvobojevanjem pod nadzorstvom krmarja.
- 9) Nihče ne sme zapustiti posadke in prenehati s takim načinom življenja, dokler nima deleža, ki znaša 1000 £. Vsakomur, ki postane invalid, pripada 800 španskih osmic (španskih srebrnih kovancev za osem realov, ki so bil takrat uradno plačilno sredstvo v vsem Novem svetu, poleg njih so bili še dubloni, ki pa so bili zlati in so bili vredni 128 realov ali 16 srebrnih osmic) za izgubo udov pa sorazmerno manj. Ta člen pogodbe je zaradi svojega socialnega vidika posebej zanimiv, saj so v vojni in trgovski mornarici poškodovane mornarje postavili na kopno, kjer so bili prepuščeni beračenju in stradanju; pirati pa so v nasprotju z njimi poskrbeli za svoje tovariše. Ta " socialni člen" v zakoniku je bil revolucionaren za tiste čase.

Slika 7.34 vrednotenje odškodnine za primer invalidnosti



122

- 10) Kapitan in poveljnik krova dobita vsak po dva normalna deleža plena, Poveljniki topničarjev in vzdrževalci enega in pol, ostali ladijski častniki pa po enega in četrt.
- 11) Glasbeniki imajo pravico počitka samo ob sobotah.¹²³

7.6) Lovec piratov – Woodes Rogers

¹²² piratesinfo.com/.../PirateLimbDiagram.jpg

¹²³ Angus Konstam, Pirates 1660 – 1730

Rogers je bil rojen v Poolu, na angleški južni obali. Njegov oče, ki je bil trgovec in ladjar, je družino preselil v пристanišče Bristol, kjer se je Woodes kasneje poročil s hčerko mornariškega častnika. Woodes je prevzel očetovo mesto v poslu. Del ladjarskega posla so sestavljale tudi privatirske ladje, ki so prežale na francoske ladje v vodah Angleškega kanala in v Karibih. Ko pa jih je bilo vse težje ujeti, je Rogers, navdihnjen z zgodbami o bukanirjih, predlagal križarjenje ob pacifiški obali Južne Amerike. Družina se je povezala s sponzorji in opremila dve 300 tonski gusarski ladji. Obe ladji sta objadrili rt Horn v januarju 1709, zaplenili nekaj ladij, napadli mesto Guayaquil v Ekvadorju, ljudi pa zadržali kot talce, dokler jih niso odkupili, nato pa napadli dve manilski galeji in se oktobra 1711 vrnili v Bristol in tako obenem obkrožili svet. Rogers je s tem potovanjem postal slaven, obenem pa neizmerno bogat, vendar je po vrnitvi sprejel nekaj slabih poslovnih odločitev ter zato bankrotiral. Od leta 1713 je bil kapitan ladje, ki je prevažala sužnje med Afriko in Indonezijo.

Leta 1717 je angleška vlada pritiskala na bahamske zemljiške lastnike, da so imenovali Rogersa za guvernerja otoka. Vsi so vedeli, da so Bahami gnezdo brezpravja ter da bo vzpostavitev kakršnekoli legalne oblasti zelo nevaren podvig. Vendar so celotno podjetje razen mornariškega spremstva, ki je odplulo kmalu po prihodu v New Providence financirali sam Rogers in njegovi sponzorji. Rogers je kot novi guverner prispel na Bahame v avgustu 1718 v spremstvu treh majhnih bojnih ladij angleške mornarice in čeprav so ob prihodu pričakovali najhujše, so najbolj zloglasni pirati že zapustili otok. Nekateri so to storili v naslednjih nekaj dneh, veliko (okrog 600), pa se jih je v zameno za amnestijo odločilo prenehati s piratstvom. Ti so sedaj z ustanovitvijo milice in protipiratske eskadre pod poveljstvom bivših piratskih kapitanov, kot sta bila Benjamin Hornigold in Henry Jennings pomagali braniti otok pred napadi Špancev in piratov. Čeprav so se nekateri vrnili na stara pota, takoj ko je mornariška eskadra odplula, sta množična usmrtevi tistih, ki so prekršili amnestijo leta 1718 in odbiti španski napad, naslednega leta pomagali združiti kolonijo. Leta 1721 se je Rogers zaradi pomankanja podpore, ki bi morala prihajati iz Anglije vrnil v London, kjer so ga zaradi njegovih prejšnjih dolgov zaprli. Nato pa je bilo njegovi pritožbi ugodeno, hkrati pa mu je bil plačan znesek, ki je njemu in njegovi družini omogočil, da se je vrnila v New Providence, kjer je leta 1732 umrl.

Rogersa poleg vseh njegovih dosežkov najbolj cenijo, ker mu je uspelo, čeprav je bil prepuščen sam sebi, zatreti piratstvo na Bahamih in tako pripomoči h koncu zlatega obdobja piratstva.¹²⁴

7.7) Piratsko gnezdo – New Providence

New Providence je bilo tisto pravo piratsko oporišče samo nekaj kratkih let od konca vojne za špansko nasledstvo 1714 pa do konca leta 1718, ko je prispel novi guverner Woodes Rogers. Pirati so ga sicer uporabljali od približno 1680 naprej, ko so bili pregnani iz Port Royala, vendar je njihovo oporišče leta 1684 uničila španska kazenska ekspedicija, nato so se okrog leta 1698 tja preselili angleški

¹²⁴ Angus Konstam, The history of Pirates

Slika 7.35 Bahamsko otočje
Slika 7.36 New Providence



125

bukanirji z Tortuge. Pirati so ga občasno uporabljali za tržišče navkljub pogostim španskim napadom in do leta 1704 je naselbina Nassau skoraj povsem opustela. Otok je imel za pirate, kar nekaj dobrih lastnosti. Njegovo пристanišče je bilo dovolj globoko in veliko samo za manjše ladje, povečini slupe in brigantine, vendar preplitvo za bojne ladje. Otok je bil majhen z visokimi vzpetinami, iz katerih se je dalo odlično nadzorovati vse pristope k otoku, imel je je dobro preskrbo s hrano in vodo, poleg tega je bil blizu trgovskim potem. Ugodni vetrovi, so omogočali hiter dostop do piratskih lovišč. Na svojem višku je nudil zavetišče prek 500 piratom naenkrat, uporabljali pa so ga vsi tedaj najbolj zloglasni piratski kapitani kot Benjamin Hornigold, Charles Vane, Jack Rackham, Edward Teach "Blackbeard" in Samuel Bellamy. Pirati so privabili trgovce in naselbina Nassau je postala cvetoče tržišče naropanega blaga, sužnjev in žganih pijač. To je spet privabilo ladjedelničarje, ki so piratom popravljali ali prirejali ladje ter orožarje, ki so skrbeli za njihovo oborožitev. Otoška ekonomija je prosperirala na vsakem koraku, dokler niso novice o piratskem oporišču dosegle Londona. S prihodom guvernerja Rogersa in vzpostavitvijo oblasti je otok spet postal bahamsko zakotje. Danes celoten otok s svojimi muzeji in cvetočim turizmom diha z nekdanjo piratsko zgodovino,¹²⁶

8) PIRATSTVO NA INDIJSKEM OCEANU

Potem ko se je portugalski pomorščak Vasco da Gama v poznem 15. stoletju vrnil iz Indije, je bila odprta nova morska pot med Indijo in Evropo. Posledično so Evropejci razširili svoje interesne sfere tudi na Indijski ocean, kar je pomenilo, da je arabski monopol puščavskih karavan dobil tekmece v hitrejših in cenejših pomorskih trgovskih poteh.

¹²⁵ worldatlas.com

¹²⁶ Angus Konstam, The history of Pirates

Skozi 16. in v začetku 17. stoletja so na teh poteh prevladovali Portugalci, toda od srede 17. stoletja so se pojavile tudi angleške in holandske ladje. Iz Evrope so pripeljale v manufakturah izdelano obleko in dobrine ter dragocene kovine v zameno za začimbe, svilo in porcelan. Trgovse družbe so cvetele, tako da se je v Indiji ustanovila angleška Vzhodnoindijska družba, njeni holandski rivali pa na Daljnem vzhodu v Indoneziji, medtem ko so Portugalci izgubili svoj monopol ter so odslej igrali manjšo vlogo.

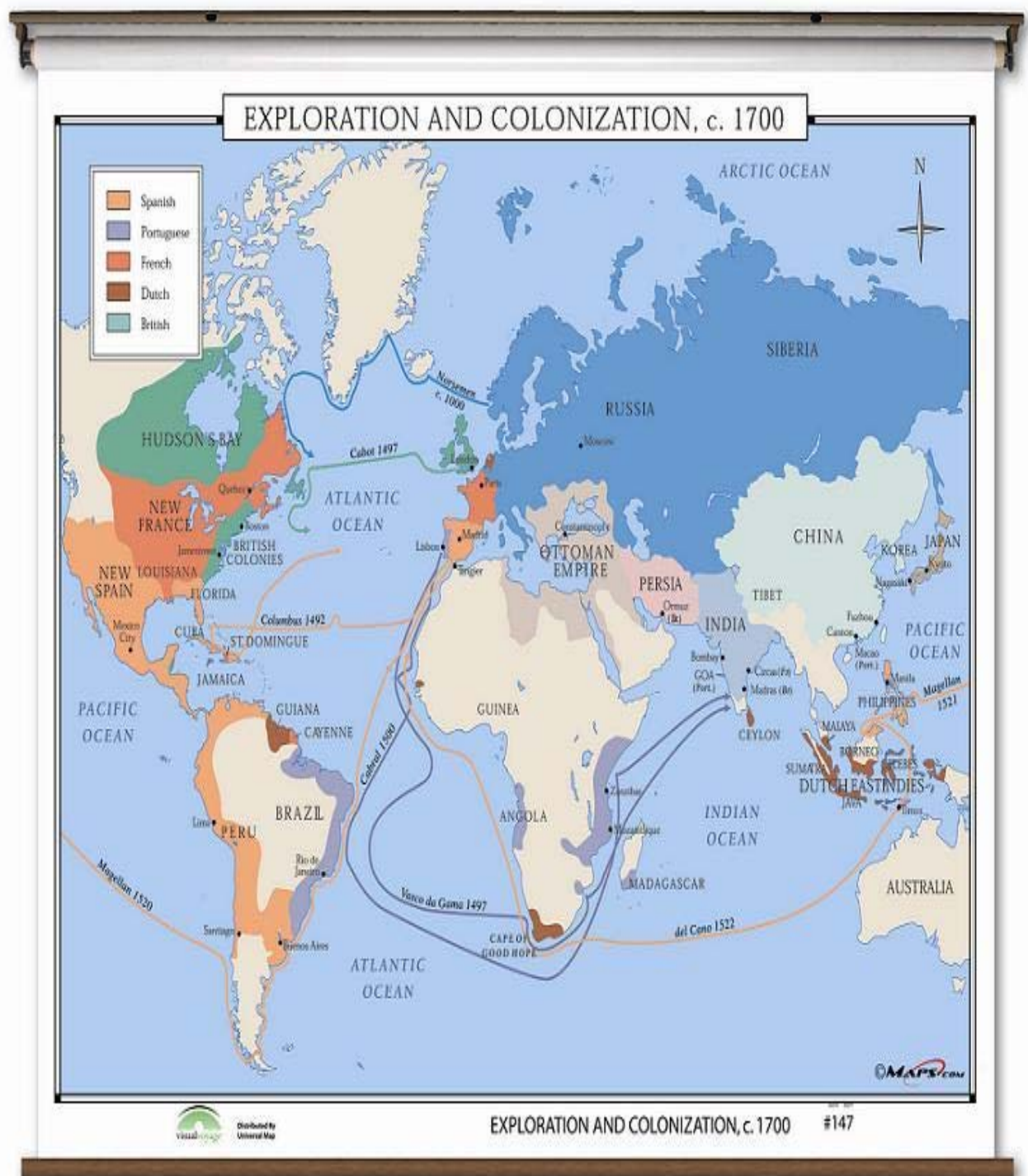
Konec dobe bukanirjev je privedel do tega, da so se pirati ozrli proti novim loviščem. Eno od njih je bila obala zahodne Afrike, kjer je bila trgovina s sužnji takrat na vrhuncu. Do 1690 je bila portugalska prevlada ob obali sužnjev prekinjena, kar je privedlo do priliva angleških in francoskih trgovcev s sužnji. Pirati so tukaj postali kljub stalnim mornariškim patruljam in utrjenim postajam za zbiranje sužnjev vse večja nevarnost. Samo še vprašanje časa je bilo, kdaj bodo pirati obšli Rt dobrega upanja in prišli v Indijski ocean.

Vendar piratstvo v teh vodah ni bil nov pojav. Davno preden so prišli Evropejci, so bili pirati navzoči na zahodni obali Indije ter ob obali Arabije in Perzije. Imperij Indijskega mogula je neprestano patroljiral vode zahodnega Indijskega oceana s težko oboroženimi bojnimi ladjami in bojnimi galejami, isto pa so ob svojih obalah počeli tudi Arabci. Vendar so se vsi ti ukrepi izkazali za neučinkovite. Prihod evropskih in ameriških piratov pa je stvar samo še poslabšal. Okrog leta 1690 so imperij velikega mogula pretresali notranji prepiri in vojne, zato je postala njegova kontrola nad pomorskimi potmi vse slabša. Čeprav je indijska ter arabska pomorska trgovina še naprej prosperirala, se je možnost, da bi ladje zaščitili; znatno zmanjšala. Prvi pirati, ki so objadrali Rt dobrega upanja so seveda znali take razmere dodobra izkoristiti. V naslednjih dveh desetletjih so bili oni gospodarji Indijskega oceana. Velik otok Madagaskar je postal idealno piratsko oporišče, ker je bil dobro lociran in je zato omogočal prestrezanje tako lokalnega pomorskega prometa kot tudi bogato naloženih trgovskih ladij evropskih Vzhodnoindijskih družb. Ti roparski napadi so povzročili neizmerno ogorčenje v Londonu in Amsterdamu, kar je privedlo do vzpostavitve pomorskih konvojev in okrepljenih mornariških patrulj.

Do leta 1720 je bila piratska grožnja v Indijskem oceanu odstranjena, vendar jo je nadomestila še hujša nadloga. Politična nestabilnost v Indiji je povzročila, da so se lokalni obalni zemljiški gospodje začeli ukvarjati s piratstvom. Celotno prvo polovico 18. stoletja so pirati na zahodnoindijski obali ropali lokalni pomorski promet ter napadali ladje Vzhodnoindijske družbe. Šele ko je sama angleška Vzhodnoindijska družba pripravila pravo invazijo na ta lokalna zemljiška posestva, je bila piratska nadloga odstranjena z Indijskega oceana.¹²⁷

¹²⁷ Angus Konstam, The history of Pirates

Slika 8.1 Evropska kolonizacija sveta okrog leta 1700



8.1) Thomas Thew

Tew se je rodil v Newportu na Rhode Islandu v bogati in ugledni družini. Leta 1690 se je preselil na Bermude in postal privatir. Anglija je bila takrat v vojni s Francijo in prežanje na francoske ladje, ki so bile namenjene v Kanado, je takrat prinašalo velike dobičke. Pridružil se je konzorciju, s pomočjo katerega je lahko kupil slup "Amity" in od lokalnega guvernerja dobil gusarsko listino, ki mu je dovoljevala napade na francoska plovila in francoske postaje za zbiranje sužnjev na afriški obali. Leta 1691 se je skupaj s še enim privatirjem odpravil proti zahodnoafriški obali, vendar je ladji ločil vihar, Thew pa je svoji posadki predlagal, da postanejo pirati. Posadka se je strinjala in "Amity" je objadrala Rt dobrega upanja ter vstopila v Indijski ocean. Thew se je odpravil v Rdeče morje, kjer je v ožini Bab al-Mandab zajel bogato arabsko trgovsko ladjo. Plen je bil impresiven: nanesele so okrog 3000 £ na moža, poleg tega pa je Thew tudi prihranil znaten del za svoje sponzorje na Bermudih. Kakorkoli že, aprila 1694 se je Tew vrnil v Newport na Rhode Islandu, izplačal posadko in prodal Amity.

Med svojim tamkajšnjim bivanjem je naletel na Benamina Fletcherja, ki je bil angleški guverner New Yorka. Po nekaj mesecih, se je Thew odločil, da se še enkrat vrne na Indijski ocean, Fletcher pa je priskrbel gusarske listine in verjetno tudi finančno podporo. Thew je odplul novembra 1694 skupaj s še dvema privatirjema iz Nove Aglije. Nato so naslednjih nekaj let neodvisno križarili po Indijskem oceanu. Do 1696 je postal tako zloglasen, da je kralj William III izdal tiralico za njim. Vendar Tewove aktivnosti v tistem času niso tako poznane. Sredi leta 1695 je spet zaplul v Rdeče morje in napadel arabsko plovilo, vendar ga je pri tem smrtno ranila topovska krogla, njegovo posadko pa so zajeli. Njena nadaljna usoda ni znana.

Slika 8.2 zastava Thomasa Thewa



Thew je bil eden tistih tipičnih romantičnih piratov: drzen, uspešen in zmožen preslepiti vislice, zato je služil kot zgled mnogim drugim, ki so mu sledili.¹³⁰

8.2) William Kidd

Kapitan Kidd je bolj poznan po svoji usodi, kot po uspehih. V spominu je ostal po najbolj odmevnem piratskem procesu in političnem škandalu v angleški zgodovini. Rojen je bil nekje na Škotskem in je skoraj zagotovo preživel 20 let kot pomorščak. Prvič se njegovo ime pojavi v zgodovini leta 1689, ko je kot privatir deloval na Karibih. Nato je odpotoval v New York, kjer se je poročil, leta 1695 pa odpotoval v Anglijo v upanju, da pridobi donosnejše privatirske pogodbe. V Londonu je naletel na Richarda Earla Belomontskega, novega guvernerja New Yorka in Massachusettsa. Belomont je nagovoril Kidda v pollegalno privatirstvo, kjer bo Kidd kapitan novo zgrajene gusarske ladje, njegove akcije pa bodo prinesle velike dobičke Bellamontu in ostalim sponzorjem, večinoma visokim vladnim politikom iz najožjega kroga okrog angleškega kralja Williama III.

Kupljena je bila 300 tonska "Adventure Galley", ki je bila oborožena s 34 topovi. Gusarske listine je podpisal kralj William III, ki so dovoljevale Kiddu napade na pirate in Francoze v Indijskem oceanu.

Kidd je odplul iz New Yorka v maju 1696 in se aprila 1697 ustavil na Madagaskarju, kjer se je hitro odločil, da bo postal pirat, kot pa da bo spoštoval člene dokaj restriktivno napisane pogodbe. Avgusta je napadel ladjo Vzhodnoindijske družbe v Rdečem morju, vendar so ga uspeli odbiti, nato se je zapletel v še en neuspešen spopad s portugalskimi bojnimi ladjami in se nato umaknil na Laccadivske otoke zaradi popravil. Novembra se je spet vrnil na morje in bil spet nauspešen pri napadu na še eno ladjo Vzhodnoindijske družbe, zaradi tega se je zapletel v prepir s topničarjem Williamom Moorom, ki se je končal s topničarjevo smrtjo. Januarja 1698 je Kidd zajel ladjo Vzhodnoindijske družbe Queddah Merchant z donosnim tovorom. Zaradi teh napadov je Vzhodnoindijska družba urgirala pri kralju, da izda za njim tiralico, kar je tudi pomenilo, da je bila pomilostitev od sedaj naprej nemogoča. Kidd je "Adventure Galley", ki je bila že v precej slabem stanju zamenjal z Queddah Merchant, ki jo je preimenoval v "Adventure Prize" in se z njo vrnil v Boston, kjer je skušal z guvernerjem urediti pomilostitev. Namesto tega ga je Bellomont dal aretirati in priversti v London na sojenje. Na začetku leta 1700 so Kidda vrgli v londonski zapor. Nastal je velik političen škandal, saj je opozicija hotela, da navede imena svojih političnih podpornikov in na procesu priča proti njim, vendar so podporniki "izgubili" vse dokumente, ki bi jih lahko politično obremenili. Da bi se izognili nadaljnjim ponižanjem, so Kiddu v naglem procesu sodili zaradi umora Williama Moora ter ga obesili 23. maja 1701 na usmrtilvenem doku v Londonu. Njegovo truplo je nato viselo v železni kletki na ustju reke Temze, kot svarilo prihodnjim piratom.¹³¹

8.3) Henry Every

Everyjevo zgodnje življenje ostaja zavito v temo, verjetno je okoli 1690 bil kapitan na ladji za prevoz sužnjev, vendar brez uradne licence za to početje. Takrat je namreč vsa trgovina s sužnji v Angliji bila pod monopolom Kraljeve afriške družbe, vendar so se vedno našli vsiljivci, ki so kršili zakone in si s tem nagrabili neizmerne dobičke. Kakorkoli že, okrog leta 1694 je bil Every prvi častnik na privatirski ladji, ki je imela

¹³⁰ Angus Konstam, The history of Pirates

¹³¹ David Cordingly, Under the black flag : the romance and reality of life among the pirates

španske gusarske listine za napade na ladje francoske kolonije Martinique v Zahodni Indiji. Ko je bil kapitan nekoč pijan, je Every izvedel upor na ladji in postal njen kapitan. Pirati so prečkali Atlantik, objadrali Rt dobrega upanja ter se znašli v Indijskem oceanu, kjer so zajeli nekaj ladij in se vrnili domov.

Slika 8.3 zastava Henryja Everyja



132

Leta 1695 se je Every znašel v Rdečem morju, kjer se je srečal z mnogimi drugimi pirati. Skupaj z njimi je ustanovil zavezništvo, tako da je nastala dovolj močna eskadra, da je lahko prestrezala ladje dobro oborožene Indijske flote zakladov, ki so plule med Indijo in Bližnjim Vzhodom. Ponavadi so iz Indije peljale svilo in začimbe ter se vračale z zlatom, srebrom in dragulji. Every je postavil floti zasedo, ko se je vračala iz Arabije ter zajel dve ladji te flote, za kateri pa se je izkazalo da sta bili poglavitni ladji te flote in sta imeli 600 000 takratnih £ (kar znaša danes približno 105 mio \$), kar je verjetno največji piratski plen v zgodovini. Vsakemu piratu je pripadlo približno 1000 takratnih funtov (kar znaša danes približno 176 000 \$). Piratske flota se je razpustila in Every je odplul nazaj proti Karibom.

Na Bahamih mu je tamkajšnji guverner ponudil zaščito v zameno za podkupnino in Every je prodal ladjo, izplačal posadko, nato pa se je odpravil vsak po svoje. Mnogi so se vrnili v Anglijo, kjer so jih nekaj ujeli in obesili. Every je odplul proti Irski, kjer se je za njim izgubila vsaka sled.

Every ostaja zanimiv zaradi svojih uspehov in zaradi dejstva, ker je bil verjetno eden zelo redkih, ki je lahko v miru užival dobrobiti svojega plena.¹³³

8.4) Kanhoji Angria

Kanhoji Angria je bil afriški musliman, ki si je pridobil kontrolo nad velikim delom zahodnoindijske obale južno od Bombaya (današnji Mumbai od 1996). Iz obalnih utrdb in majhnih obalnih otokov je pošiljal velike flote na roparske napade na obalni ladijski promet in če je bilo le mogoče na ladje Vzhodnoindijske družbe. Angrijevo fevdalno gospostvo je privabljal pustolovce tako iz Evrope, kot iz Indije in okoli leta 1720 je bila regija oporišče stotinam dobro oboroženih piratskih ladij, katerih kapitani so tvorili zavezništvo z družino Angria.

Kanhoji Angria je vzpostavil baze po otokih okrog Bombaya (ki je bil sedež Vzhodnoindijske družbe) in leta nadlegoval indijske in britanske ladje, ki so uporabljale to пристanišče. Naslednji korak je bil, da je od njih začel izsiljevati denar

¹³² blindkat.hegewisch.net/pirates/jolirouge.html

¹³³ Angus Konstam, The history of Pirates

oz. davek na zaščito, katerega so bili prisiljeni plačevati celo kapitani ladij Vzhodnoindijske družbe, če so hoteli imeti varen dostop do pristanišča. Aktivnosti Angrie in njegovih piratov so pomenile veliko sramoto za Britance; zato so se leta 1716 odločili za napad na Angrijeva piratska oporišča po otokih okrog Bombaya, vendar so jih pirati odbili ter celo blokirali celotno pistanišče, dokler jim ni guverner Vzhodnoindijske družbe plačal odkupnine. Naslednji napadi so bili odbiti v letih 1717 in 1721 in šele kasneje se je izkazalo, da je bilo veliko tamkajšnjih britanskih mornariških poveljnikov podkupljenih. Ko je Angria leta 1729 umrl, je njegovo piratsko kraljestvo veljalo za nedotakljivo. Nasledila sta ga oba sinova Sumbhaji in Mannaji, vendar je prevladal prvi, ki je nadaljeval z očetovim početjem. Leta 1736 je zajel ladjo Vzhodnoindijske družbe "Dervy", ki je bila polno naložena z zlatom. Po njegovi smrti 1743, ga je nasledil polbrat Toolaji Angrija, ki je še okrepil napade na ladje Vzhodnoindijske družbe, ki so sedaj plule v konvojih pod zaščito bojnih ladij, vendar jim to ni dosti pomagalo, saj so pirati bojne ladje pregnali ali zajeli, nakar jim je trgovski konvoj ostal prepuščen na milost in nemilost. Za Britance je postala situacija tako brezupna, da so se okoli leta 1750 povezali z indijsko Konfederacijo Maratha in začeli z uničujočimi napadi na piratska otoška oporišča, ki so padala drug za drugim, dokler niso februarja 1756 napadli glavno piratsko trdnjavo Vijayadurg: ujeli Toolaja, uničili celotno piratsko floto, zajeto bogastvo pa prepeljali v Bombay.

Angrijska piratska dinastija je bila verjetno veliko uspešnejša kot bukanirji v 17. stoletju, poleg tega ji je uspelo ohraniti svoje kraljestvo nedotaknjeno več kot pol stoletja. V tem času so učinkovito poniževali britansko Vzhodnoindijsko družbo in zavirali širjenje britanske kontrole na indijski podcelini, zato ima v Indiji še status narodnih junakov.¹³⁴

8.5) Piratsko gnezdo – Madagaskar

Ta ogromen otok 250 milj (402 km) od vzhodne afriške obale, je bil idealen za piratske napade na bogat trgovski promet v Indijskem oceanu. Zagotavljal je prva zaščitena sidrišča v Indijskem oceanu za ladje namenjene proti Indiji, ki so obkrožile Rt dobrega upanja in so se na otoku oskrbele z vodo. To pa je pomenilo tudi bogat ulov za pirate, poleg tega je bil blizu Rdečega morja, kjer je tekel bogat trgovski promet med Arabijo in Indijo. Za piratsko bazo je služil skozi celotno zlato obdobje piratstva (1690 – 1725), saj je velikost otoka in obilica skritih sidrišč povzročila, da so se morski roparji počutili dokaj varne. Otok meri več kot 300 milj (483 km) v širino in prek 1000 milj (1609 km) v dolžino. Domorodska populacija je bila majhna in raztresena tako, da ni predstavljala nobene grožnje za pirate, poleg tega je bilo vode in divjačine v izobilju.

Znana piratska sidrišča so bila na vzhodni obali otoka v zalivih Ranter (danes bai d'Antongil) in St. Augustine ter na otočku St. Mary. Poleg tega so bila priljubljena še bolj zakotna sidrišča na Reunionu, Mauritiusu in Komorih. Posebej priljubljen je bil otoček St. Mary, ki ga je bilo lahko braniti ter je v začetku 18. stoletja dajal zatočišče 17 piratskim ladjam in 1500 piratom.

Do leta 1705 so se pirati tako namnožili, da je angleški parlament razpravljal o možnostih, kako omejiti pretečo nevarnost. Organizirana je bila plovba ladij v konvojih in bojne eskadre so bile zmeraj na patrulji v vodah okrog glavnih piratskih oporišč,

¹³⁴ Angus Konstam, The history of Pirates

kar je počasi vplivalo na zmanjšanje piratske aktivnosti v regiji. Nekateri so se odločili za kmetovanje, ostali pa so se pridružili Angrijini dinastiji.¹³⁵

8.6) Zatiranje piratstva

Na začetku zlatega obdobja piratstva (1690 -1725) so mnogi guvernerji na ameriški Atlantski obali in na Karibih tolerirali pirate, saj so le ti s tem, ko so prinašali zaplenjeno blago na njihove trge, poskrbeli za premostitev pomanjkanja, ki je takrat zaradi vojne za špansko nasledstvo (1701 – 1714) vladalo v kolonijah in posledično za dobrodošel dodatni vir dohodka.

Kar je spremenilo njihovo mnenje in odnos do piratov, je bil mir, ki je zavladal leta 1714 in ki je pomenil konec dotedanjih skoraj nepretrganih spopadov. Ta mir je odprl evropska in ameriška tržišča in za trikrat v 15 letih povečal pomorsko trgovino. Privatirji, ki so takrat ostali brez dela in se začeli ukvarjati s piratstvom, so s svojimi napadi začeli zavirati ekonomski razvoj ameriških kolonij in zmanjševati dobičke evropskim trgovcem in investitorjem.

Na obeh straneh Atlantika je naraslo protipiratsko razpoloženje, ki je dobilo svoj odraz v protipiratski zakonodaji, novi guvernerji po kolonijah, kot sta bila Woodes Rogers na Bahamih in Alexander Spotswood v Virginiji, pa so privedli do vzpostavitve protipiratskih mornariških patrolj in do trde roke proti piratom, če so le ti padli v njihove roke. Mnoge od teh mornariških patrolj so financirale, opremile in popolnile kolonije same, vendar so svetovne pomorske sile, ki so imele interese na tem območju (to pa so bile Anglija, Francija, Španija, Holandija) s svojimi mornaricami tudi veliko prispevale k zatrtju te nadloge. V spopadih s temi patroljami je podleglo veliko znanih piratov ter njihovih posadk kot npr. Blackbeard, Bartholomew Roberts, Stede Bonnet in drugi.

Poleg vse pogostejših mornariških patrolj na visokih morjih in v ogroženih obalnih področjih je k preprečevanju piratstva veliko prispevala tudi vzpostavitev sistema konvojev po zgledu španskih flot zakladov, zaradi česar je postalo piratstvo težavnejše ter bolj nevarno.

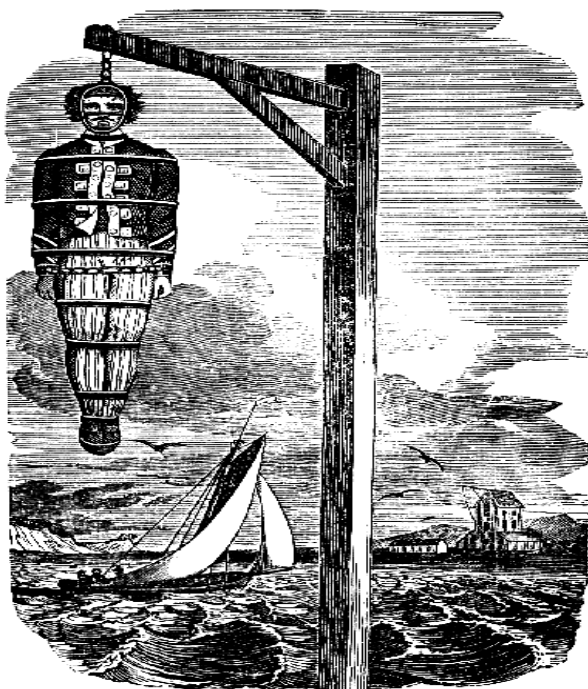
Večina piratov v tistem času je vedela, da se njihova sreča ne bo vlekla v nedogled. Skoraj vsak pirat tedanjega časa je - z redko izjemo posameznikov, kot je bil Henry Every – dočakal smrt v boju ali na vislicah. Piratsko življenje je bilo grdo, kruto in kratko. S poudarjanjem skoraj gotovega krutega konca pa je oblast dobila učinkovito psihološko orožje, ki ji je pomagalo pri odvrčanju pomorščakov od te dejavnosti.

Sodni procesi in usmrtitve so bili dobro dokumentirani in so privabljali široko pozornost javnosti. Usmrtitve piratov so bile množične in javne. Piratske posadke so obesili, nato pa njihova trupla premazali s katranom in jih vklenili v železne kletke ter pustili viseti, dokler niso povsem zgnili (kar je včasih trajalo tudi do dve leti) na vhodih v pristanišča, kot so bila London, Charleston ali Port Royal , da so bila jasno na ogled in v svarilo mimoidočim ladjam in mornarjem.¹³⁶

¹³⁵ Angus Konstam, The history of Pirates

¹³⁶ Angus Konstam, Pirates 1660 – 1730

Slika 8.4 kletka z obešenim truplom pirata na vhodu v pristanišče



137

9) DOBA PRIVATIRJEV (1740 – 1815)

Skozi stoletja so bili privatirji (po naše gusarji) v bistvu samo legalizirani pirati. Pa še to samo pri tisti strani, ki jim je izdala Letter of Marque (po naše gusarske listine). Z njimi je privatirski kapitan dobil pooblastilo, ki mu je dovoljevalo, da pleni nasprotnikove ladje, v zameno pa so se dobički razdelili med lastnike, posadko in vlado. To je bil sistem, ki je bil pogodu vsakomur, razen seveda za državo, katere ladje so postale tarče napadov.

Velika doba privatirjev se je začela z vojno za avstrijsko nasledstvo (1740 – 1748) med Španijo in Francijo. Stotine kolonialnih gusarskih kapitanov je dobilo gusarske listine, njihovo poglavitno lovišče pa so postali Karibi, čeprav so se kdaj odpravili tudi na Atlantik.

Trgovske ladje so v tistem času prevažale iz kolonij v Evropo sladkor, bombaž in drug tekstil, začimbe ter rum. Iz Afrike so v Ameriko prihajali sužnji. Iz Evrope pa vino, gin, orodje, orožje in druge dobrine, ki so jih izdelali v manufakturah. Ker je bila ta pomorska trgovina velika ter razvejana, je to zagotovilo bogat ulov za privatirje. Leta 1775 se je začela ameriška revolucija in Združene države Amerike, ki so bile takrat brez mornarice, so v privatirjih videle dobrodošlo sredstvo za udare na Britance. Majhne privatirske ladje so se z lahkoto izogibale močnim in okornim britanskim flotam in povzročale opustošenje med Britansko trgovsko mornarico, to pa je bil tudi sila dobičkonosen vir zaslužka, saj so v tistem času ameriški privatirji zajeli

¹³⁷ Angus Konstam, Pirates 1660 – 1730

več kot 3000 britanskih ladij in njihovih tovorov. Seveda taka privatirska mornarica ni predstavljala nobene resne nevarnosti pomorski moči Britanije, je pa otežila oskrbo kopenskih sil in skupaj s trenutno premočjo francoske flote zapečatila usodo Britancev v ameriških kolonijah. Vojna je pokazala, da lahko množično privatirstvo zagotovi ZDA učinkovito floto, ki bo uničevala trgovsko mornarico, hkrati pa vladi zagotovila zdrav vir prihodkov, zato so privatirstvo podpirali tudi v naslednji vojni z Britanci med leti 1812 in 1815. Tokrat so ameriški privatirji pustošili med britanskim trgovskim ladjevjem po vsem Atlantiku, Evropi, Pacifiku in Indijskem oceanu. Podobno so v času Napoleonovih vojn počeli Britanci, Rusi, Siciljanci in drugi proti Franciji v Sredozemlju in na Jadranu. Ko sta Britanija in Španija leta 1809 sklenili mir, so se britanski privatirji v Evropi pritoževali, da je francoski pomorski trgovski promet tako upostošen, da se ne da nikjer več zajeti nobene ladje in niso bili daleč od resnice. Francozi so svoje privatirje skozi vsa stoletja zelo uspešno uporabljali v vseh vojnah proti Britancem in izgube njihove trgovske mornarice so se dvigale v tisoče in tisoče ladij. Povsod je nastal pravi metež enih proti drugim in v tistih časih je bilo zelo tvegano biti kapitan trgovske ladje. Medtem, ko so na drugi strani tisti kapitani, ki so se pridružili privatirjem, lahko ustvarili prava bogastva. Vzpon neodvisnih gibanj v Latinski Ameriki v drugem desetletju 19. stoletja je privedel do tega, da so uporniške vlade v Mehiki in Južni Ameriki izdale na stotine gusarskih listin, ki so pooblaščale privatirje za napade na španske ladje. Po koncu Napoleonovih vojn in z mirom med Britanijo ter ZDA so bili Karibi polni brezposelnih privatirjev. Medtem ko je večina Evropskih in Ameriških privatirjev tokrat ubogala ukaze in prenehala s svojo dejavnostjo, pa temu ni bilo tako z latinsko ameriški, ki so začeli z napadi na nešpanske ladje. Dotedanji sovražniki, so se združili v boju proti temu novemu valu piratstva. V začetku 20ih let 19. stoletja sta mornarici Britanije ter ZDA očistili morja teh piratov in tako končali stoletja piratstva, bukanirstva in privatirstva v vodah Amerik.¹³⁸

9.1) Francoski privatirji

V neprestanih Britanskih vojnah s Francozi in Španci skozi vso 18. stoletje se je britanska mornarica bojevala z njunima mornaricama in konstantno zmagovala. Vzdrževanje tesne blokade sovražnikove obale in uničenje njenega pomorskega trgovanja, se je izkazalo za zmagovito strategijo, ki je do okoli leta 1800 naposled pripeljala do britanske prevlade nad svetovnimi oceani. Njeni nasprotniki, za katere se je vsaka vojna končala s še eno pomorsko katastrofo, so bili prisiljeni, da se raje kot na bojne akcije velikih flot usmerijo na napade na britansko pomorsko mornarico, zato je privatirstvo postalo priljubljena francoska rešitev v njihov pogostih vojnah z Britanci. Kombinacija francoskih naselbin v Karibih z ranljivostjo britanske pomorske trgovine na tistem območju, pa ga je naredilo za posebej privlačno opcijo. Francoski otoki Mali Antili ter oporišče Louisburg v Kanadi so se izkazali za popolne privatirske baze v vojni za avstrijsko nasledstvo (1740 – 1748). Francoski privatirji so iz svojih oporišč na Karibih ter v Kanadi prežali na britanske ladje in število gusarskih listin, ki sta jih izdali francoski in španski kroni se je povzpelo v stotine. V sedemletni vojni (1756 – 1763) so napadi francoskih privatirjev postali tako nevarni, da so vplivali na britansko strategijo, ki je med drugim vključevala tudi uničenje privatirskih oporišč Louisburg, Martinique, Guadeloupe in Dominiko. Francija je podpirala Američane v njihovi revoluciji proti Britancem in francoski privatirji, so lepo

¹³⁸ Angus Konstam, *Privateers & Pirates 1730 – 1830*

služili z napadi na kraljevo mornarico. Britanske izgube so samo zaradi napadov francoskih in španskih privatirjev v času vojne za ameriško neodvisnost znašale 5 % njene celotne trgovske mornarice.

V Evropi je bilo tako francosko privatirsko oporišče že stoletja Dunkirk. V času vojne za ameriško neodvisnost je bil dom več kot šestdesetim francoskim privatirjem s francoskimi ali ameriškimi gusarskimi listinami. Dunkirški privatirji so bili odgovorni za zajetje stotin britanskih ladij v vodah Angleškega Kanala in Irskega morja.

Ko se je leta 1796 začela francoska revolucija in nato Napoleonove vojne, so bila njihova pristanišča spet pod britansko blokado, njihova mornarica v zelo slabem stanju. Ker so tokrat Britanci ohranjali tudi močno mornariško prisotnost v Karibih so francoski privatirji svoje priložnosti začeli iskati drugje. Najboljše so se jim pokazale v Indijskem oceanu in britansko trgovsko ladjevje je še bolj trpelo – samo v prvih šestih letih Napoleonovih vojn so izgube zaradi francoskih privatirjev presegle 2000 ladij, zajeli pa so tudi več sto nevtralnih ameriških ladij in spodbudili Ameriko v vodenje nekakšne "vojne", ki je naposled odgnala napadalce.¹³⁹

9.2) Ameriški privatirji

Z izbruhom vojne za ameriško neodvisnost leta 1775 so ameriški Kongres ter posamezne kolonije pričele s pooblaščenjem privatirjev. V osemletni vojni je množica ameriških privatirjev zajela čez 3000 britanskih trgovskih ladij. Te uspehe so ponovili v naslednji vojni z Britanci (1812 – 1815), ko so se posebej za ta namen zgrajene privatirske ladje z dolgim dosegom pokazale posebno učinkovite.

V nasprotju s posadkami vojnih in trgovskih ladij, niso posadke privatirskih prejemale nobene plače ali penzije, kar je pomenilo, da je bil njihov edini vir dohodka delež dobička, ki so ga prejeli, ko so prodali svoj plen. Kljub temu so se lahko pridobila neizmerna bogastva. Privatirska ladja "Rattlesnake" iz Salema je zajela ladje in tovor v vrednosti milijona dolarjev v enem samem križarjenju. Pristanišča, kot so bila Salem, Boston in Baltimore, so obogatela na račun privatirskih flot, prav tako francoske utrdbe in kolonije. Britanci so počasi uvedli sistem konvojev kot sredstvo zaščite, vendar so še zmeraj tisoči britanskih ladij pluli brez vsakršne zaščite. Čeprav so bile njihove posadke oborožene, so prevladale večja hitrost in gibljivost, težja topovska oborožitev in veliko večja posaka privatirskih ladij. Ladijske izgube so bile eden od razlogov, zakaj je britanska volja po nadaljevanju vojne po porazu njene vojske pri Yorktownu leta 1781 uplahnila.

Vojna leta 1812 je bila v precejšnji meri mornariški spopad in je pomenila razmah za privatirsko industrijo. Lastniki ladij so bili željni ponovitve uspehov ameriške revolucije. Tako je bilo v prvih dveh mesecih na morju že prvih 150 privatirskih ladij in uspehi so bili precejšnji. Ameriški lastniki so pričeli z izgradnjo specializiranih plovil, oblikovanih in opremljenih posebej za potrebe privatirjev. Te ladje so bile zmožne sprejeti na svoj krov posadko 150 mož ter dovolj močno oborožitev, da so se lahko v primeru nuje kosale z britanskimi fregatami. V bistvu so bili to težki škunerji.

Baltimore je bilo glavno privatirsko pristanišče na Atlantski obali, njegovi škunerji pa znani po svoji hitrosti in enostavnem upravljanju.

Eden od izdelkov baltimorske ladjedelnice je bil 350 tonski privatir "America", ki je bil oborožen z 20 topovi in je nosil posadko 120ih mož; v času vojne je ladja zajela 40 britanskih ladij in samo lastnikom prinesla 600 000 \$ čistega dobička.

¹³⁹ Angus Konstam, *Privateers & Pirates 1730 – 1830*

Najuspešnejši je bil bostonski brig "Yankee", katerega 40 zajetih ladij je prineslo lastnikom 3 mio \$ čistega dobička.

Leta 1814 je več kot 500 privatirskih ladij operiralo iz ameriških pristanišč. Ko se je Francija tega leta predala, se je Britanija osredotočila na Ameriko. Vzpostavila je pomorsko blokado, ki je povzročila prenehanje tako ameriške pomorske trgovine kot tudi privatirstva. Izgube zaradi privatirstva so vodila lastnike ladij na obeh straneh Atlantika do zahtev po koncu vojne, ki je bila nato razglašena leta 1815.

Med vojno je bilo zajetih več kot 1300 britanskih ladij in precej ameriških, vendar število ni znano.¹⁴⁰

Evropske sile so se odrekle privatirstvu v Pariški deklaraciji leta 1856, druge države vključno z ZDA pa v Haaških konvencijah (1899 – 1907).¹⁴¹

10) ZADNJI PIRATI (1815 – 1825)

Čeprav piratstvo nikoli ni bilo povsem iztrebljeno, ga po zlati dobi razen občasnih posameznih incidentov v ameriških in karibskih vodah ni bilo več že skoraj celo stoletje. Nato pa so se tisoči privatirjev po koncu Napoleonovih vojn ter ameriško-britanske leta 1815 znašli brez dela. Mnogi so postali pirati in so operirali iz odročnih pristanišč v krajih, kot sta bila Kuba in Porto Riko.

Čeprav so bili številni med njimi kot npr. Jean Laffitte Američani, jih je bila velika večina kot npr. "Don" Pedro Gibert in Benito de Soto iz špansko govorečih predelov Karibov in Južne Amerike. Zanje je bil katalizator dolg niz vojn med Španijo in njenimi bivšimi kolonijami v Novem svetu. Te latinskoameriške osvobodilne vojne so izbruhnile leta 1808, ko so Španijo okupirale Napoleonove čete in popolnoma upostošile Iberski polotok. Do leta 1826 so postale Mehika, Peru in Čile neodvisne države, centralna Amerika je ustanovila svojo državo in uporniki Simona Bolivarja so osvobodili Ekvador, Kolumbijo ter Venezuelo. Kuba je ostala v španskih rokah, vendar so na njej potekali gverilski spopadi. Vse te nastajajoče države so najele privatirje, da so se na njihovi strani borili proti Špancem. To pa je pomenilo, da so do leta 1820 stotine privatirjev delovale na Karibih in velika večina ni svojih napadov omejevala samo na španske ladje.

Po drugi strani pa se je za morja po koncu Napoleonovih vojn menilo, da so spet varna za trgovino. Povpraševanje po surovinah, ki ga je spodbudila evropska industrijska revolucija ter hitro razvijajoča se industrija v ZDA je pomenilo za ladjarje skokovito povprašanje po njihovem prevozu. Posledično so bile karibske ter ameriške vode zapolnjene z veliko večjim številom plovil, kot so mu bile priča kdajkoli prej.

Mnogi pirati so bili majhni tatovi, ki so bili pripravljeni napadati ladje, ki so v smislu plena prevažale nič ali zelo malo. Ponavadi so kradli lastnino posadke, obleko, hrano in opremo na ladji. Velik problem pa je bil, ker so ti pirati zelo pogosto umorili posadke, kar naj bi preprečilo, da bi jih kasneje kdorkoli slučajno prepoznal. V primerjavi s prejšnjimi obdobji, ko so pirati zajemali bogate tovore in praviloma niso storili posadki nič žalega, je bil to precej drugačen pojav.

V tem času so Združene države hitro rasle kot industrijska sila in ameriški trgovski promet je bil posebej ranljiv. Med 1815 in 1820 so bile napadene ter oropane stotine ameriških plovil, kar je poleg velike izgube človeških življenj povzročilo tudi velik skok cen ladijskih zavarovanj. Zgodbe o nepredstavljenih grozovitostih in umorih na morju so postale vsakdanjost.

¹⁴⁰ Angus Konstam, *Privateers & Pirates 1730 – 1830*

¹⁴¹ en.wikipedia.org/wiki/Piracy#Privateers

Od leta 1820 naprej sta ameriška in britanska mornarica veliko vložili v zatrtje piratstva na Karibih. Številne mornariške patrulje ter sistematično uničevanje piratskih oporišč je postopoma privedlo situacijo pod kontrolo. Do sredine dvajsetih let je nevarnost razširjenega piratstva minila, vendar so se posamezni posebej okrutni piratski napadi vlekli še v trideseta leta.¹⁴²

10.1) Jean Laffite

Kot pri mnogih piratih je tudi Laffitovo zgodnje življenje zavito v skrivnost. Rojen je bil okrog leta 1780 v južnofrancoskem mestu Bayonne. Okoli leta 1809 sta z bratom Pierrom živela v New Orleansu, kjer sta vodila kovačnico, ki je služila za krinko, pod katero se je skrivalo tihotapljenje sužnjev in ukradenih stvari.

Od leta 1810 naprej je bil Jean Laffite vodja skupine piratov, privatirjev ter tihotapcev, ki so bazirali v zalivu Barataria južno od New Orleansa. Naslednjih nekaj let so Lafftovi pirati v Mehiškem zalivu napadali španske ladje, ki so prevažale tovor in sužnje, Laffite pa je ta posel nadziral ter koval velike dobičke. V Louisiani je bila namreč trgovina s sužnji prepovedana, zato so lastniki plantaž obiskovali tajne avkcije blizu Baratarie, kjer so se sužnji in ukradeni tovari preprodajali naprej trgovcem iz bližnjega mesta. Za posel je vedelo preveč ljudi, zato je novembra 1812 louisianski guverner aretiral brata Laffite zaradi obtožb o piratstvu in nelegalni trgovini. Iz zapora so ju rešili New orleanski najboljši odvetniki in brata sta pobegnila ter nadaljevala z dobičkonosnim poslom, vendar sta sedaj svoje posle prenesla globoko v močvirja Lausiane. Guverner je izdal tiralico vredno 500 \$ za Jeanovo glavo, ta pa se je odzval z reklamno akcijo, v kateri je ponujal 5000 \$ za guvernerjevo glavo.

Leta 1812 se je začela vojna med ZDA in Britanijo. Ameriška invazija na Kanado je bila uspešno odbita in Britanci so blokirali celotno ameriško obalo. V New Orleansu so Britanci hoteli ponoviti svoje uspehe, ker bi napad močno ogrozil tedaj bliskovito naraščajočo trgovino na reki Mississippi.

Tako so Britanci septembra 1814 ponudili Laffitu pomilostitev ter denarno nagrado za pomoč pri napadu na New Orleans, Laffite, ki se je verjetno bal za svoje dobičkonosno tržišče v New Orleansu pa je raje o njihovi nameri obvestil Američane. Za nagrado so njegovo oporišče v zalivu Barataria obiskale ameriške bojne ladje, ki so zaplenile večino njegove piratske flote; vendar se je Laffitova sreča obrnila v decembru, ko se je zdel britanski napad neizbežen in je general Andrew Jackson, ki je prispel v mesto ter prevzel poveljstvo nad branilci, postavil celotno zvezno državo pod vojaško kontrolo. Laffitu in njegovim piratom je ponudil premirje v zameno za njihovo pomoč pri obrambi New Orleansa (tvorili so posadke ameriškega topništva). V začetku januarja 1815 so se Britanci izkrkali vzhodno od mesta ter bili v bitki za New Orleans 8. januarja krvavo poraženi.

Laffitovi pirati so bili nagrajeni z uradno pomilostitvijo, ki jo je podpisal predsednik Madison. Čeprav so se mnogi njuni pirati odločili za konec kariere, sta se brata Laffite odločila nadaljevati. Ker pa je vojska preveč zastražila vode okrog New Orleansa, sta se odpravila proti Texasu, ki je bilo tedaj obmejno področje med ZDA ter špansko Mehiko, na katerem je vladalo brezzakonje.

Jean je nadaljeval s piratskimi napadi ter si do leta 1817 zgradil v Galvestonu dokaj varno pristanišče, ki je hitro postalo zbirališče kriminalcev. V roku enega leta je postalo matično oporišče za 20 piratskih škunerjev in cvetoče tržišče za preprodajo

¹⁴² Angus Konstam, *Privateers & Pirates 1730 – 1830*

sužnjev in ukradenega blaga. V naslednjih letih je Laffite naredil napako s tem, ko je napadel več Ameriških ladij, kar je povzročilo javno ogorčenje ter formiranje kazenske ekspedicije, ki je leta 1821 bombardirala ter do tal porušila Galveston. Vendar je celoten potek ekspedicije precej zavrt v skrivnost. Laffite naj bi se izognil prijetju; njegovo smrt pa prav tako ovija tančica skrivnosti. Domneva se, da je umrl v Mehiki, čeprav nekateri dokazi kažejo na to, da je živel v ZDA pod izmišljenim imenom.^{143, 144}

10.2) Piratska gnezda – Barataria, Galveston in Kuba

Pirati so za svoje potrebe potrebovali posebna oporišča, ki so morala zadovoljiti več zahtev. Biti so morala v zelo odročnih krajih, čimdlje stran od oblasti, obenem pa pa so za preprodajo svojega plena potrebovali zanesljiva tržišča, to pa je pomenilo velika mesta, po možnosti v pokrajinah, ki so podpirale suženjsko ekonomijo. Sužnji so bili namreč običajen del plena, čeprav se je izvažanje suženjske delovne sile v mnoge ameriške države štelo za nezakonito.

Vsem tem pogosto izključujočim zahtevam pa je ustrezala samo peščica področij. Najbolj zloglasno oporišče med vsemi je bilo v zalivu Barataria južno od New Orleansa, ki je bil baza Jeana Lafitte. Zaliv Barataria je bil majhen zalivček zahodno od delte Mississippija, ki je bil povezan z reko prek omrežja majhnih rečic, kanalov in stoječih vod. Pirati so kot bazo uporabljali otoček Grande Tere, v veliko pomoč pa so jim bili lokalni Indijanci plemena Kajun, ki je zagotavljalo vodiče po zalivih in z aligatorji poseljenimi lagunami, ki so zagotavljale varnost pred napadom s kopnega.

Slika 10.1 zaliv Barataria



145

¹⁴³ Angus Konstam, Privateers & Pirates 1730 – 1830

¹⁴⁴ en.wikipedia.org/wiki/Jean_Lafitte

¹⁴⁵ en.wikipedia.org/wiki/Image:National_Atlas_Louisiana_east_detailed.gif

Iste vodne poti so zagotavljale lahek dostop do New Orleansa in njegovega tržišča za naropano blago. Sužnje so prodajali lokalnim lastnikom plantaž na skritih lokacijah, med tem ko so informantje posvarili Laffita, če je pretila nevarnost napada. Alarmni sistem je odpovedal, ko sta dve bojni ladji po naključju odkrili oporišče. Čeprav so se pirati varno umaknili, njihova baza ni bila več varna.¹⁴⁶

Laffite se je nato preselili v Galveston v Teksasu, ki je postal za nekaj let novo varno piratsko oporišče. Teksas je bil takrat mejno območje. Na njem ni obstajala nobena oblast. Niti španska oz. mehiška niti ameriška oz. tekasaških upornikov. Medtem ko so se štiri vpletene strani prepirale med sabo, komu bo ozemlje pripadlo, se je piratstvo bohotilo ob odročnih tekasaških obalah. Obstajala so tudi druga oporišča, kot npr. zaliv Matagorda ter izliv reke Sabine, vendar je do leta 1817 majhno mesto Galveston prevladalo kot glavno piratsko oporišče v Mehikem zalivu. Ker je mesto ležalo na celini, je postalo cvetoče svetovljansko tržišče za pirate, obmejne prebivalce in mehiške trgovce. Ko je ameriška mornarica naredila leta 1821 temu konec, je bila tekasaška obala še naprej zatočišče piratov, vendar je zaradi rednih mornariških patrulj regija zanje postala precej nevarna.¹⁴⁷

Po letu 1820 je središče piratske aktivnosti postala severna obala Kube. Španski kolonialni uradniki so zaradi podkupnin, ki so jih prejeli, v primeru piratskih napadov zatisnili obe očesi. Korupcija je bila vsekakor zelo močno orodje. Ameriški konzuli so pošiljali domov alarmantna poročila o sodelovanju španskih kolonialnih županov pristanišč Matanzas in Caibarien kot tudi guvernerja severne province Pinar del Rio s pirati. Vsa ta področja so

Slika 10.2 Kuba



148

ležala blizu zelo prometne pomorske poti proti Floridski ožini. Američani so se problema piratov, ki so bazirali na Kubi, lotili na dveh frontah. Najprej je bila tu stalna

¹⁴⁶ Angus Konstam, *Privateers & Pirates 1730 – 1830*

¹⁴⁷ Angus Konstam, *Privateers & Pirates 1730 – 1830*

¹⁴⁸ worldatlas.com

prisotnost vojne mornarice, katere patrulje so bile neprestano ob kubanski obali; na diplomatski fronti, pa so si stalno prizadevali da španske kolonialne oblasti naredijo konec lokalnim uradnikom ter oblastnikom, ki so dajali zavetje piratom. Ko je naenkrat postalo morje za pirate na Kubi "prevroče", so začeli napadati plantaže v notranjosti otoka in postali problem španske vojske. Ta je naposled z nimi tudi obračunala.¹⁴⁹

10.3) Lovec piratov – David Porter

Val piratstva v letih 1815 – 1820 je naredil veliko škodo pomorskemu prometu na Atlantiku, v Mehiškem zalivu ter v Karibih. Ker je bila škoda vse večja, so zavarovalnice povišale premije ladijskih zavarovanj, ki so celo presegle tiste iz vojne 1812 – 15. Izgube so bile vse številnejše, zato so začeli ameriški ladjarji ter ameriška javnost zahtevati zakojšnje ukrepanje in izkoreninjenje te težave. Čeprav je šest ameriških vojnih ladij neprestano patruljiralo po Karibih, je bilo vse skupaj videti precej nemočno in pomilovanja vredno.

Naposled je predsednik Monroe ukazal ustanoviti protipiratsko eskadro pod poveljstvom komodorja Davida Porterja. Porter, ki je služil na vojnih ladjah ameriške vojne mornarice vse od leta 1798 in se boril tako proti barbarskih piratom kot proti Britancem, je bil takrat pojmovan kot narodni heroj ter je takrat opravljal službo v Washingtonu kot član Kolegija pomorske komisije, dokler ga niso še enkrat poklicali, da naj se bori proti piratom.

Slika 10.3 David Porter



150

Porter, ki je imel takrat 42 let, je bil na hitro povišan v čin komodorja ter poslan v Key West na skrajnem južnem koncu Floride, kjer je dobil poveljstvo nad " floto moskitov ", kot se je enota imenovala zahvaljujoč svojim majhnim, hitrim ladjam z majhnim ugrezom. Bilo je 16 ladij : mornariški brigi, na hitro opremljeni baltimorski škunerji,

¹⁴⁹ Angus Konstam, *Privateers & Pirates 1730 – 1830*

¹⁵⁰ en.wikipedia.org/wiki/Image:David_Porter.jpg

zgodnji parnik in celo trgovska ladja, ki je služila za vabo, v sebi pa je imela skrite topove. Key West pa so si izbrali za bazo zato, ker je bila točno sredi območja, kjer so delovali pirati.

Porter je imel ukaze, da naredi konec piratstvu ter trgovini s sužnji, zaščiti trgovino ter državljane ZDA, ter prevaža denar, če bo to potrebno. Flota je bila pripravljena na začetku leta 1823 in je kmalu očistila Karibe, Bahame in Mehiški zaliv. Uničevali so piratske baze v Portoriku, v Mehiki, na Kubi in na obali Floride, zajemali njihove ladje in posadke (nekaj sto piratov) in delovali kot varujoče spremstvo za ameriške. Spet so zagotovili varno pomorsko trgovino in piratstvo je razen posamičnih primerov od leta 1825 naprej v ameriških in karibskih vodah praktično prenehalo obstajati.¹⁵¹

11) PIRATSTVO NA DALJNEM VZHODU

Pirati v vodah Južnokitajskega morja so zabeleženi že pred nastankom dinastije Su leta 589. Konec dinastije Han leta 220 je povzročil, da je Kitajska razpadla na veliko majhnih držav, na morju pa je zavladalo brezvladje, saj ni več obstajala neka močna osrednja oblast, ki bi vse držala na vajetih. To pa so seveda izkoristili lokalni vladarji, ki so nadzorovali dele kitajske obale in trgovali, kjer se je pokazala možnost ter ropali pomorski promet svojih sosedov.

Nato je bila z dinastijo Su centralna oblast spet vzpostavljena pa spet izgubljena v stoletjih med zatonom dinastije Su in nastopom dinastije Ming. Centralna oblast je bila velikokrat popolnoma nezmožna nadzorovati obalne vode prostranega kitajskega cesarstva.

Pomorska trgovina je tako skozi 13. kot tudi 14. stoletje cvetela in kitajski trgovci so vzpostavili trgovske stike daleč v Indijski ocean. Vendar pa so šele v 15. stoletju vladarji dinastije Ming bili zmožni ponovno prevzeti nadzor nad kitajskimi vodami ter pregnati pirate. Ta nadzor je večinoma temeljil na strategiji sponzoriranja lokalnih vladarjev, ki so imeli nalogo, da se ukvarjajo s problemom boja proti piratom. Ni potrebno posebej reči, da je bilo to povsem neprimerno in neučinkovito, saj je zelo težko pripraviti tatu, da bo lovil druge tatove.

V 16. stoletju so popotniki iz Evrope dosegli Daljni vzhod. Tako so nastale trgovske poti med Kitajsko, Japonsko, Filipini ter Evropo. Piratska aktivnost je bila zabeležena v kitajskih vodah ter južneje v indonezijskem arhipelagu. Medtem ko japonski pirati niso nikoli predstavljali posebno resne grožnje ter so že v istem stoletju popolnoma izginili, so ob obali Južnokitajskega morja nastali pravi rivalski kitajski piratski imperiji, južneje v Indoneziji pa je prevladovalo piratstvo na plemenski osnovi.

Do začetka 18. stoletja je ponovna vzpostavitev dinastije Cing začasno prekinila razprostranjeno piratstvo v kitajskih vodah.

V 18. stoletju se je piratstvo nato razširilo v Vietnam, kjer so ga prav tako povzročile nestabilne politične razmere, saj so ga v medsebojnih bojih uporabljali lokalni oblastniki.

Do konca 18. stoletja pa se je spet razširilo v južnokitajskem morju, najprej pod vietnamsko dinastijo Son, nato pa pod kitajsko piratsko dinastijo Ching Yiha, ki je vodil največjo piratsko konfederacijo v zgodovini. Kot ponavadi na Kitajskem, so nato piratstvu naredile konec cesarske politične spletke, ki so piratstvo vzele pod legitimen trgovsko političen okvir.

¹⁵¹ Angus Konstam, *Privateers & Pirates 1730 – 1830*

Slika 11.1 daljni vzhod



152

Dokončno pa so ga do leta 1850 s serijo kazenskih ekspedcij v južnokitajskem morju ter indonezijskem arhipelagu izkoreninile evropske kolonialne sile, ki so prevzele odgovornost nad zagotavljanjem varnosti na regionalnih trgovskih poteh.¹⁵³

11.1) Piratska ladja – džunka

Kitajska džunka je bila univerzalno pomorsko plovilo na Daljnem vzhodu. Do prihoda Evropejcev v poznem 16. stoletju se je izoblikovala v jasno izoblikovan tip ladje. Ime "junk" izhaja iz javanske besede Jong, kar pomeni ladja.

Skozi stoletja je bilo poglavitno plovilo kitajskega in JV azijskega pomorskega prometa. Pod dinastijo Ming, so kitajske trgovske flote potovale z njimi do Afrike in Japonske. Vidimo jih lahko še danes, saj so običajen pojav na Daljnem vzhodu, od džunk, ki so se uporabljale skozi stoletja, se razlikujejo samo po tem, da so prirejene uporabi ladijskih motorjev.

¹⁵² worldatlas.com

¹⁵³ Angus Konstam, The history of Pirates

Slika 11.2 džunka
Slika 11.3 džunka



154



155

Večino piratskih džunk so za piratske potrebe predelali iz zajetih trgovskih džunk. Oborožene so bile tako s topovi, kot s krožnimi topiči, vendar je bil tudi tukaj poglavitni namen piratov, da zajamejo plovilo brez boja.

Večje piratske džunke so merile čez 100 čevljev v dolžino (30.5 m) in 20 čevljev (6.1 m) v širino, čeprav je bila večina plovil manjših. Večje džunke so imele tri jambore, medtem ko so manjše imele po dva. Te manjše so bile ponavadi dolge okrog 45 čevljev (13.7 m). Piratske džunke so se upravljale kot družinska podjetja, kar so ponavadi tudi bila. Kapitan in nekaj članov posadke so imeli ponavadi na krovu tudi svoje družine in medtem, ko je kapitanu pripadala krmna kabina, so preostali živeli v glavnem prostoru ladje, ki se je uporabljal tudi za prevoz tovora. Ta prostor za tovor je bil ponavadi dokaj velik.

Čeprav so Evropejci džunke opisovali kot primitivna plovila, so bile idealne za vode Južnokitajskega morja. Imele so dobro domišljeno jadrovje, dobro so se obnesle na morju, ob dobrem kapitanu pa so znale biti dokaj hitre.

Piratske posadke na njih so štele od nekaj ducatov do skoraj 200 mož v večjih džunkah. Te večje so bile v veliki premoči glede na trgovske džunke, ki so jih ponavadi napadali, velikokrat pa se z nimi niso mogle meriti tudi posadke vojnih ladij kitajskega cesarstva.¹⁵⁶

11.2) Kuo Hsing Yeh

Kou Hsing Yeh je bil rojen leta 1624 verjetno v Nagasakiju na Japonskem. Njegova mati je bila Japonka, oče Cheng Chih Lung pa uspešen kitajski trgovec iz province Fukien v JV Kitajski. Okoli leta 1620 je bil njegov oče lastnik večje flote vojnih in trgovskih džunk z matičnim pristaniščem v Hsiamenu v provinci Fukien. Njegova flota je trgovala z Evropejci, katerih prisotnost v Kitajskih vodah je takrat vse bolj naraščala. Politični vakum mu je omogočil razširitev moči, tako da so okrog leta 1630 njegove ladje nadzorovale večino obale province Fukien ter sosednjega otoka Tajvana. Bil je največji oblastnik na tistem področju ter tako vzdrževal skrbno čuvan

¹⁵⁴ hobbyworldinc.com/714212.jpg

¹⁵⁵ en.wikipedia.org/wiki/Image:-HK_CityHall_Seaview_51217_5.png

¹⁵⁶ Angus Konstam, The history of Pirates

pomorski trgovski monopol. Njegove vojne džunke niso služile samo varovanju njegove pomorske trgovine, temveč so kot piratske tudi napadale pomorski promet med ustjem reke Jangce ter otokom Hainan. Drugi pomorski trgovci so morali njegovim kapitanom plačevati denar za zaščito ali pa se soočiti z izgubo ladje in tovara.

Do leta 1641 je njegov položaj postal tako močan, da ga je kitajski mingovski vladar v Nankingu imenoval na položaj "admirala za zatiranje piratstva", skupaj z ne tako majhno plačo. Vladar je upal, da bo tako lahko uporabil pirata kot zaveznika, če ga bo potreboval. Ko so invazijske mandžurske sile zavzele Nanking leta 1644, je ta povabil mingovskega vladarja, da se s svojim dvorom nastani v Foochowu, v provinci Fukien. Vladarja je izrabljaj kot politično figuro za svoje potrebe. Dve leti kasneje se je tako dogovoril z mandžursko dinastijo in ji predal oblast v provinci. Zelo verjetno je tudi dal mingovskega vladarja ubiti. Nato je odpotoval na mandžurski dvor v Beijing, kjer pa so ga za njegovo pomoč nagradili z aretacijo in kasneje usmrtili.

Kou Hsing Yeh je prevzel očetov domači imperij. Ker pa je bila provinca Fukien okupirana z mandžurskimi silami, se je z očetovo floto umaknil na Tajvan. Medtem ko so imele mandžurske sile popolno prevlado na kopnem, so pirati ohranili pomorsko premoč v formoški ožini, ter tako bili praktično nedotakljivi. Zaradi smrti očeta je Kou Hsing Yeh videl svojega poveljnika sovražnika v mandžurski dinastiji ter od takrat naprej igral povezovalno vlogo za vse preostale pristaše mingovske dinastije.

Njegove džunke so napadale mandžurski pomorski promet ter učinkovito blokirale ustje reke Jangce ter s tem odrezale Nanking od celotne evropejske ter kitajske pomorske trgovine. Leta 1650 je zavzel domači Hsiamen ter ga uporabil kot oporišče za napade na mandžurske sile, ki so jih uporniki v enem letu pregnali iz celotne province.

Od takrat naprej je bilo njegovo pomorsko oporišče varno, sam pa je nadaljeval očetove posle. Tako so njegove piratske flote imele popolno prevlado v regiji, njegove trgovske džunke pa so potovale vse do Japonske. Šibkejša mandžurska mornarica je povsem zapustila Južnokitajsko morje in desetletja je Kou Hsing Yeh imel popolno kontrolo nad obalnimi vodami od reke Jangce do Mekongove delte. Kot pri njegovem očetu je njegov padec povzročilo ubadanje s politiko. Proti koncu petdesetih let se je pridružil mingovski dinastiji, ki je hotela pregnati mandžursko dinastijo iz Nankinga. Leta 1659 je tako poslal svojo floto po reki Jangce navzgor, da bi se udeležila napada, vendar so njegove ladje ujeli v past ter uničili. S tem, ko je bila mingovska moč uničena, so mandžurske sile udarile proti jugu in prisilile Kou Hsing Yeha, da si ponovno poišče zatočišče na Tajvanu.

Tu se je boril proti naraščanju evropejske prisotnosti v sedaj svoji provinci in leta 1661 pregnal Nizozemce z otoka. Tako je si je spet pridobil trgovski monopol, njegove trgovske ter piratske flote pa so dominirale v regiji vse do njegove smrti leta 1683.

Danes je Kou Hsing Yeh narodni heroj na Tajvanu, zanimivo pa je, da ga cenijo tako kot hrabrega branilca mingovske kulture in civilizacije kot tudi piratskega vladarja.¹⁵⁷

11.3) Ching Yih

Ching Yih je bil rojen kot sin kitajskega pirata leta 1765 verjetno nekje v Vietnamu, kjer so njegov oče in njegovi pirati sodelovali v vietnamski državljanski vojni, vendar je imel sin drugačne načrte. Leta 1801 je bil Ching Yin poveljnik flote piratskih džunk.

¹⁵⁷ Angus Konstam, The history of Pirates

Z njimi je zapustil Vietnam ter se odpravil proti provinci Kitajski Kwantung, kjer je prevzel nadzor nad vsemi piratskimi flotami, ki so nadzirale kitajsko obalo. V štirih letih je te flote povezal v veliko piratsko konfederacijo, ki jo je nato razelil na šest flot, katerih vsako je bilo mogoče ločiti po svoji barvi (črna, bela, rdeča, modra, zelena in rumena). Vsaka flota je imela svoje področje delovanja (kar je onemogočalo medsebojne spopade) ter dobila svoje matično pristanišče. Nad to konfederacijo je ohranjal ohlapen nadzor, sam pa neposredno poveljeval rdeči floti, ki je bazirala blizu Kantona. Na začetku je konfederacijo sestavljalo 200 piratskih džunk, vendar so številke postopoma rasle. Tako je leta 1807 že poveljeval 600 džunkam in okrog 30 000 možem, medtem ko je celotna organizacija štela čez 150 000 ljudi, kar je bila največja piratska konfederacija v zgodovini.

V prvem desetletju 19. stoletja je kitajski cesar na vsak način poskušal narediti konec piratstvu v regiji, vendar so bili mornariški napadi večinoma neuspešni; rezultati posledične cesarjeve amnestije pa so bili pravo razočaranje. En od glavnih razlogov za neuspeh je bila moč piratov ter njihova številčnost: če je bilo določeno območje ogroženo, so brž prihiteli na pomoč ostale flote in skupaj odbile napadalce. Denar za zaščito so pobirali v celotnem bazenu Južnokitajskega morja, ki so ga pirati v celoti nadzorovali ter napadali in pobirali denar od vseh plovil, ki so jih srečali. Izjeme so bile ponavadi samo evropejske trgovske ladje, ker je Ching Yih spoznal, da v primeru kazenske ekspedicije proti njemu z britansko kraljevo mornarico ne bi tako lahko opravil.

Piratski vladar je umrl na vrhu svoje moči leta 1807, poveljstvo nad rdečo floto pa je prevzela njegova žena Cheng Yih Sao, Ching Yihov biseksualni prijatelj Chang Pao pa je postal njen prvi častnik. Cheng Yih Sao je postala neustrašen piratski vodja. Njena flota je popolnoma nadzorovala pristopa h Kantonu in evropejskim enklavam. V treh letih je bila izvoljena tudi za predsednico piratske konfederacije. V nasprotju s svojim možem se Cheng Yih Sao ni ustrašila Evropejcev in je zato napadala tudi njihove ladje. Proti njej je bilo poslanih kar nekaj kitajskih kazenskih ekspedicij, vendar jih je porazila drugo za drugo.

Medtem ko cesarju ni uspelo z vojaškimi sredstvi, mu je uspelo z političnimi, saj je ponudil pomilostitev vsem piratom, ki prenehajo s svojo dejavnostjo. Tako se je zveza do leta 1810 že skoraj popolnoma razkrojila, ker so mnogi v legalnosti videli dobiček, saj so se za bivše piratske lastnike plovil odprla dobičkonosna imperialna tržišča.

Cheng Yih Sao je videla grozeči konec, zato je sprejela pomilostitev, vendar je ostala na čelu največje tihotapske dejavnosti še v pozna štirideseta leta 19. stoletja. Chang Pao je množično predal rdečo floto in prejel pooblastilo kot lovec na pirate. V naslednjem desetletju je prekrižaril Južnokitajsko morje podolgem in počez ter uničil vse sledi o nekdanjem ogromnem piratskem imperiju, ki sta ga ustvarila njegova nekdanja ljubimca.¹⁵⁸

11.4) Shap'ng-Tsai

Razprtije zaradi trgovine z opijem so v letih 1839 - 42 privedle do spopadov med Kitajsko in Britanijo, ki jih danes poznamo kot prva opijska vojna in katere rezultat je bil popoln poraz Kitajcev; njihov cesar pa je bil prisiljen v podpis ponižujoče pogodbe z Evropejci. Kitajska je prepustila Hong Kong Britaniji ter evropski trgovini odprla pet

¹⁵⁸ Angus Konstam, The history of Pirates

pristanišč (Kanton, Amoy, Foochow, Ningpo in Šanghaj) skupaj s celotnima provincama Kanton in Kwantung.

Trgovina z opijem je bila velik posel, saj je bilo samo leta 1843 prek 40 000 zabojev opija poslano iz Kitajske v Britanijo. Vojna je popolnoma uničila kitajsko cesarsko mornarico ob obali Južnokitajskega morja, britanska vojna mornarica pa se je ukvarjala samo s ščitenjem interesov Evropejcev. Zaradi vsega tega se je mnogo Kitajcev začelo ukvarjati s piratstvom in regiji je grozila nova piratska grožnja. Shap-'ng-Tsai je baziral v kraju Tin Pak v provinci Kwantung 175 milj (285 km) zahodno od britanskega pristanišča Hong Kong in postal znan kot piratski vodja kmalu po vojni.

Do konca štiridesetih let je Shap-'ng-Tsaijeva flota štela prek 70 plovil ter pobirala denar za zaščito kitajskim trgovcem od Hong Konga do Haiponga v Vietnamu. Prav tako pa so napadali tudi britanske ter ameriške ladje z njihovimi tovari opija. To je resno ogrozilo tako varnost plovbe za ves ladijski promet z britanskimi pristanišči na Kitajskem kot tudi trgovske povezave vseh ostalih kolonialnih sil, ki so imele na Kitajskem prav tako svoja pristanišča.

Poveljnik britanske eskadre na Daljnem vzhodu se je strinjal z uradniki Vzhodnoindijske družbe, da je tem piratskim napadom treba narediti konec. Tako je mornariška eskadra parnikov septembra 1849 napadla piratski oporišči v Tin Paku in zalivu Bias, vendar so se pirati zahvaljujoč svojim vohunom v Hong Kongu že umaknili. Mornariška eskadra je nato sledila Shap-'ng-Tsaijevi floti v zaliv Tong King (Tonkin) v Vietnamu in oktobra odkrila njihovo novo leglo v delti reke Tong King (Hongha) severno od pristanišča Haipong v Vietnamu. Eskadra je najprej zaprla ustje reke, nato pa s topovskim ognjem napadla piratske džunke. Uničili ali zajeli so 58 piratskih plovil, umrlo pa naj bi čez 1800 piratov.

Shap-'ng-Tsaiju je skupaj s peščico piratov v šestih majhnih džunkah uspelo pobegniti po reki navzgor. Kmalu zatem je sprejel cesarjevo pomilostitev in položaj v kitajski mornarici, kar je bila tipična kitajska metoda za zatiranje piratstva.

Od leta 1849 naprej so Britanci iz svojega oporišča v Hong Kongu pa vse do umika leta 1997, ko je Hong Kong spet pripadel Kitajski, ohranjali stalno prisotnost vojne mornarice v Južnokitajskem morju.¹⁵⁹

11.5) Piratsko gnezdo – Indonezijski arhipelag

Otoki jugovzhodne Azije so bili od nekdaj piratski raj. Skozi celotno 18. in 19. stoletje je razen enklav pod nadzorom Evropejcev bila celotna regija razdeljena v sestavljanko majhnih plemenskih območij. Centralizirano oblast vladarjev z Jave in Malaje je prekinil prihod Holandcev, regija pa je ostala politično razdeljena do poznega 19. stoletja.

Značilnost teh plemen so bili neprestani medsebojni spopadi ter hitro menjavanje zavezništev, kar je pomenilo, da ni nikoli ena sila nadzorovala celotnega arhipelaga in njegovih pomorskih poti. Piratstvo pa je služilo tem plemenom kot eno od sredstev njihove uradne politike.

Naraščajoča prisotnost Evropejcev, večinoma prek ustanovitve Holandskih trgovskih postojank, je bila tujek v tej že tako nestabilni regionalni sestavljanki ozemelj, plemen, zavezništev in spletk. Ker Evropejci niso upoštevali lokalnih zavezništev, so si hitro priskrbeli sovražnike, njihove ladje pa so postale priljubljene tarče piratskih napadov.

¹⁵⁹ Angus Konstam, The history of Pirates

Slika 11.4 Indonezijski arhipelag



160

Najbolj ranljive so bile ladje na plovbi med Evropo in Kitajsko, saj so morale skozi ozko Malajsko ožino med Malajo in Sumatro, ki je bila žarišče piratske aktivnosti (in je še danes). Od tam so morale zapluti skozi Južnokitajsko morje, kjer so bile izpostavljene na milost in nemilost številnim piratskim oporiščem na obalah Bornea, Malaje in Filipinov.

Med vsemi piratskimi skupinami v Indonezijskem arhipelagu so bili najbolj zloglasni Ilanuni in Balanini na Filipinih, ki so napadali španski pomorski promet okrog Manile ter občasne mimoidoče holandske ter britanske ladje; njihov namen pa je bil zajemanje sužnjev, ki so jih nato prodajali na Sumatri in na Javi. Druge zloglasne skupine so bili še Bugiji na Sulawesiju, Atjehi in Riauji na Sumatri, ki so se specializirali za nadlegovanje ladij v malajski in sundski ožini, ter Dyaki na Borneu. Leta 1819 je bila ustanovljena britanska kolonija Singapur, ki je bila idealno umeščena, da je lahko nadzorovala vode Malajske ožine. Leta 1836 je v pristanišču bazirala kombinirana eskadra britanske vojne mornarice ter Vzhodnoindijske družbe z nalogo, da uniči pirate ob ožini. Po tej uspešni operaciji so Britanci začeli s kazenskimi ekspedicijami proti Dyakom na Borneu ter piratom na Malaji ter uničili njihova oporišča. Do leta 1860 so z Ilanuni in Balanini obračunale britanske ter španske mornariške kazenske ekspedicije. Čeprav piratstva nikoli niso povsem

izkoreninili, je bil Indonezijski arhipelag od takrat naprej smatran kot varen za plovbo. Potomci indonezijskih piratov so se spet vrnil v piratstvo v poznem 20. stoletju, toda to je že snov drugega poglavja.¹⁶¹

12) PIRATI NA JADRANSKEM MORJU

Slika 12.1 dalmatinska obala



162

12.1 Grško, Ilirsko in Rimsko obdobje

Pomorske zveze med Jadranskim morjem in Sredozemljem so obstajale že od davnine (1500 – 700 pr.n. št). Tak primer je jantarna pot v poznem neolitiku, ki je vodila preko Jadrana (Ljubljansko barje – Postojna – Trst – Kvarnerski otoki – Hvar – Otrantska vrata) vse do Peloponeza. Pomorski promet po tej poti se je opravljal z ladjami na vesla, ki se niso preveč oddaljevale od obale, bile pa so predmet napadov tistih, ki jim ta trgovina ni bila po godu (npr. Feničanov).

V prvi polovici 7 stol. pr. n. št. so Grki (Korint) osvojili Krk ter začeli z ustanavljanjem grških kolonij na Jadranskem morju (Epidamnus in Apolonija leta 627 pr. n. št.). Razširila se je trgovina z Iliri, ki so obvladovali vzhodno jadransko obalo že od okrog leta 2000 pr. n. št. Za časa vladavine sirakuškega tirana Dionizija starejšega (410 – 367 pr. n. št.) je močna sirakuška flota prodrla v Jadransko morje ter zavzela poleg mnogih drugih mest tudi Vis leta 397 pr. n. št. , ki je bil vse odtlej pomembno grško pomorsko oporišče ter Hvar leta 384 pr. n. št.

¹⁶¹ Angus Konstam, The history of Pirates

¹⁶² worldatlas.com

Slika 12.2 antične pomorske trgovske poti v Sredozemlju



 *Greek and Phoenician Colonies and Trade. The Western Mediterranean was first colonized by Phoenicians and Greeks who together controlled trade throughout the region.*

163

Tedaj je postalo jasno, da se majhna ilirska plovila ne morejo kosati z večjimi in bolje oboroženimi grškimi, so pa bila zaradi zaradi manjšega ugreza, konstrukcije ter večje hitrosti zelo primerna za gusarjenje, ki se je razvilo na južnem delu Jadrana in v Otrantski ožini. Iliri so postali sčasoma v gradnji hitrih in okretnih ladij za gusarske namene tako dobri, da je nastal znan tip ladje liburnija, ki so ga kasneje za svojo vojno mornarico prevzeli Rimljani.

Ardijejci (kralj Agron in kasneje njegova vdova Tevta), so združili več ilirskih plemen ter s svojimi gusarskimi odredi postali gospodarji celotnega Jadrana. Zaradi tega sta se znatno otežila trgovina in promet na celotnem Jadranu, zaradi česar so začele na uradni Rim deževati pritožbe njihovih trgovcev in zaveznikov. Uradni Rim pa je imel s celotnim področjem širšo računico, saj je hotel zavzeti celoten Balkanski polotok, kjer so ga zlasti privlačila njegova velika rudna bogastva, zato pa je najprej potreboval močno mornarico, ki jo je pospešeno gradil.

Ko so Rimljani leta 167 pr.n. št. pri Pidni premagali makedonskega kralja Perzeja, so postali gospodarji vsega kopna in morja na Balkanu. No skoraj vsega. Na področju severno od reke Neretve sta bili še vedno močni ilirski plemeni Ardijejci in Delmati, ki so se še zmeraj preživljali z gusarstvom. Leta 135 pr.n.št. so jih Rimljani napadli ter premagali. Zaradi bojazni, da bodo sčasoma spet obnovili gusarjenje, so jih preselili v notranjost polotoka.

Iliri so spet začeli z gusarskimi akcijami po letu 49 pr.n.št. ko sta si na Jadranu nasproti stali mornarici Cezarja in Pompeja. Konec ilirskega gusarjenja je napočil leta

¹⁶³ wps.ablongman.com/wps/media/objects/262/268312/art/figures/KISH_04_77.gif

12, ko je rimski cesar Avgust zadušil ilirski upor. Tedaj je za nekaj naslednjih stoletij na Jadranu zavladal mir.¹⁶⁴

12.2 Hrvaško obdobje

Na področje vzhodnega Jadrana (Dalmacija) so v VII. stoletju prišli najprej Avari, za njimi pa Hrvati, ki so porazili Avare ter ustanovili lastno državo. Novi naseljenci so izkoristili rimsko ter ilirsko pomorsko znanje ter njihovo znanje o gradnji ladij ter kmalu začeli graditi lastne ladje ter sodelovati v prometu na Jadranu. Začeli pa so se ukvarjati tudi z gusarstvom, kar je znatno zmanjšalo varnost plovbe v Dalmaciji. To je posebej motilo Benečane, ki so imeli svoja mesta ter bogat pomorski trgovski promet z vzhodno jadransko obalo.

Tako je s Hrvati skušal obračunati že beneški dož Pietro Tradonico (836 – 864), vendar ga je njihova mornarica porazila in je bil z njihovim knezom Mislavom leta 839 prisiljen skleniti mir. Enako pa je moral storiti tudi z neretvanskim knezom Družakom, vendar je le ta kljub podpisanemu miru nadaljeval z gusarskimi napadi na beneške ladje, zato so Benečani pripravili nov vojni pohod. Beneška vojna mornarica, ki jo je vodil dož osebno ter neretvanska pod vodstvom Ljudevita sta se spopadli leta 840 nekje pri srednjedalmatinskih otokih. Benečani so bili v tej pomorski bitki spet poraženi, kar je imelo za posledico, da so zdaj morala njihova mesta na vzhodni jadranski obali plačevati poseben letni davek za varno plovbo, saj so imeli Hrvati popoln nadzor nad vzhodnim Jadranom.

Po letu 840 so v Jadransko morje začeli vpadati Saraceni. Tako so napadli in oropali Ancono, Bari in Budvo, ki so bili pod beneško posestjo. Hrvaško so pustili na miru, saj so se bali njihove mornarice.

Hrvaški knez Domagoj je leta 869. pomagal cesarju Ludviku III. pri osvojitvi Barija in pregonu Saracenov, vendar je medtem združena bizantinsko - beneška eskadra napadla ter pokorila Neretvance ter oropala nekatere hrvaške kraje. Domagoj se je maščeval s krutimi in neprestanimi gusarskimi napadi, ki so narasli do te mere, da je moral leta 874. pri njemu posredovati papež Ivan VIII. Vendar brez uspeha.

Domagojevo politiko je nadaljeval njegov naslednik Zdeslav (877 – 79). Benečani so bili prisiljeni skleniti z njim mir ter se obvezati na plačevanje letnega davka za varno plovbo.

Medtem ko se je hrvaški knez Branimir držal sklenjenega mirovnega dogovora, so Neretljani še naprej gusarili in napadali beneške ladje. Dož Pietro I. Candiano se je s floto odpravil nadnje ter se neuspešno spopadel z njimi leta 887. pri Makarski. V tej bitki je tudi izgubil življenje. Neretljani so gusarili do konca beneških dinastičnih obračunov, nato pa z njimi sklenili dogovor podoben tistemu z Zdeslavom.

Gusarjenje je posledično prenehalo do konca 10. stoletja, ko so s smrtjo hrvaškega kralja Držislava v njihovem kraljestvu nastale notranje zdrahe med njegovimi sinovi, kar je izkoristil dož Pietro II. Orseolo, ki je ne samo prekinil s plačevanjem letnega davka, temveč tudi napadel in premagal Neretljane leta 998. ter postal dalmatinski vojvoda s tem, da je njihovo ozemlje priključil Benetkam. Datum njegove zmage Festa della Sensa ali po naše združitveni dan je postal najstarejši beneški praznik.¹⁶⁵

¹⁶⁴ Meštrović Vjekoslav, Poslednji gusari na jadranskem moru

¹⁶⁵ Meštrović Vjekoslav, Poslednji gusari na jadranskem moru

12.3 Hrvaško – ogrsko obdobje

Na začetku 12. stoletja se je začel dolgotrajen boj med Benečani ter hrvaško – ogrskimi vladarji . Tako so leta 1116 Benečani spet zavzeli dalmatinska mesta in jih nato spet izgubili. Nekatera obalna mesta so se uprla Benečanom. Tak primer je Zadar, ki je s svojo gusarsko floto uspešno nadzoroval Zadarski in Srednji kanal ter leta 1190 pri rtu Mikina premagal Benečane. Ker je bil pomen Zadra zaradi trgovine z Orientom ogrožen, so ga Benečani hoteli na vsak način imeti v svojih rokah kot glavno пристanišče. Tako je dož Enrico Dandolo izkoristil IV. križarski pohod ter s pomočjo francoskih križarjev leta 1202 zavzel Zadar, vendar se je njegova gusarska flota prej uspešno premaknila v druga dalmatinska mesta.

Zadar je po zmagi Ludovika Anžuvince pripadel hrvaško – ogrskim kraljem z mirom leta 1358. Benečani so se z njim odrekli vzhodni jadranski obali od polovice Kvarnerja do Drača, beneški dož pa naslovu dalmatinskega vojvode. Ni treba posebej omeniti, da so Ludoviku pri njegovi zmagi ves čas znatno pomagali hrvaški gusarji, prav tako pa so oni sedaj izvrševali nadzor nad pridobljenim ozemljem, saj je izgradnja vojne mornarice, ki bi se lahko kosala z Benečani, Anžvincem predstavljala velik materialni strošek ter zahtevala veliko časa, zato so dolžnost prevzeli hrvaški gusarji, ki so se že do tedaj uspešno kosali z Benečani. To nalogo so opravljala s svojimi gusarskimi flotami mesta Zadar, Trogir in Split.

Posebno poglavje predstavlja Omiš s svojimi gusarji, saj so bili to bivši Neretljani. Na področju, ki so ga nadzorovali, so napadali vse po vrsti; od križarjev, ki so pluli proti Palestini, beneških ladij ter ladij hrvaških mest, posebej Splita. Njegova gusarska dejavnost je prenehala šele po letu 1409, ko so Benečani kupili Zadar in Dalmacijo od Ladislava Neapeljskega ter se tako utrdili v Dalmaciji. Takrat se je prostovoljno predal tudi Omiš.¹⁶⁶

12.4 Beneško obdobje (1409 – 1797)

Ko so se Benečani končno utrdili na vzhodni obali Jadrana ter je bila njihova moč v vzponu, se je na Sredozemlju pojavila nova pomorska sila. To je bila Turčija, ki se je pod vodstvom Sulejmana Veličastnega (1494 – 1566) naglo krepila. To pa velja tudi za njeno mornarico pod vodstvom obeh bratov Barbarossa. Gusarji so bili sestavni del turške vojne mornarice. Za njene potrebe so opravljali izvidniške naloge, poleg tega pa so tudi prestrezali in plenili trgovske ladje in obalna mesta.

Tako so naprimer leta 1540 zavzeli Herceg Novi, ki je ostal v njihovih rokah vse do leta 1687, ko so ga naposled zavzeli Benečani.

Potem ko je Klis leta 1537 padel v turške roke, so se v severni del Jadrana, točneje v Senj, preselili Uskoki, katerih število je hitro naraščalo in so bili neusmiljeni borci proti Turkom. Senjski Uskoki so se ob pomoči domačinov hitro prilagodili novim razmeram ter začeli z desantnimi akcijami vpadati na turško ozemlje.

Benečani so te akcije odobraval do leta 1540, ko so s Turki sklenili mir ter začeli prevažati tovor tudi za njihove potrebe. Takrat so Senjski Uskoki začeli napadati beneške ladje ter pleniti tovor. Benečani so začeli preganjati njihove ladje; leta 1557 pa so celo blokirali Senj. V času ciprske vojne (1570 – 73) so spremenili svoje stališče, nato pa so se spet obrnili proti Senjskim Uskokom.

Taka dvolična politika je ogorčila Senjske Uskoke. Posledica je bil zagrizen boj proti Benečanom, ki je trajal polnih 80 let. Bil je zanimiv ter redek pojav, da se lahko

¹⁶⁶ Meštrović Vjekoslav, Poslednji gusari na Jadranskom moru

skupina 400 do 1000 gusarjev – Senjskih Uskokov uspešno kosa z eno najmočnejših sil v Sredozemlju.

Benečani so za boj proti njim ustanovili poseben odred, vendar to ni zmanjšalo gusarske dejavnosti med Istro in Kotorjem.

Leta 1596 so skupaj z Spličani zavzeli Klis, ki je bil takrat v turških rokah, vendar so ga kmalu znova izgubili, ker so Turki pričeli z obleganjem, Benečani pa branilcem niso priskočili na pomoč. Preživeli branilci Klisa in njegovi prebivalci so se nato umaknili v Senj, Benečanom pa so se za njihovo pomoč krvavo maščevali s še ostrejšimi napadi na njihove ladje po celotnem Jadranskem morju. Beneške številne vojne pomorske operacije, da bi končno zatrli gusarsko dejavnost, so bile zaman.

Slika 12.3 bracera



167

Senjski Uskoki so uporabljali majhne hitre ladje imenovane bracera s 6 – 8 vesli (slika zgoraj)

Tudi diplomacija je v tistem času, kar se problema senjskih Uskokov tiče, bila zelo dejavna. Papeški nuncij v Pragi je podpiral beneške zahteve po likvidaciji Senjskih Uskokov ter v beneškem imenu posredoval na avstrijskem dvoru, ki je naposled poslal leta 1601 v Senj svojega komisarja Josipa Rabata, ki je začel s preganjanjem in razseljevanjem Senjskih Uskokov, vendar so ga ti kmalu ubili.

Gusarjenje je bilo še vedno v polnem teku tudi v naslednjih letih, vendar so beneške pomorske operacije začele pošteno motiti tudi avstrijski dvor, kar je po beneškem napadu na Novi Vinodolski končno leta 1615 pripeljalo do vojne. Vojna se je končala z mirom v Parizu leta 1617; posledica pa je bil prihod nemške posadke v Senj ter izselitev Senjskih Uskokov.¹⁶⁸

¹⁶⁷ www2.arnes.si/~kppomm/slike/bracera.jpg

¹⁶⁸ Meštrović Vjekoslav, Poslednji gusari na jadranskem moru

12.5 Gusarji pod rusko in angleško zaščito

Leta 1792 je z odločitvijo francoske zakonodajne skupščine izbruhnila petletna vojna med Francijo in Avstrijo ter njenimi zavezniki (Prusija, Španija, Portugalska, Anglija, Neapelj in Sardinija). Avstrijci so uspešno premagovali Francoze, vse dokler ni leta 1796 poveljstvo nad francosko vojsko v Italiji prevzel 27 letni general Napoleon Bonaparte, ki je v manj kot letu dni prisilil avstrijskega kralja Franca I. Habsburškega, da je v Gossu pri Leobnu leta 1797 podpisal mirovno pogodbo. S to pogodbo so Istra, Dalmacija, Kvarner ter Boka Kotorska pripadle Avstriji.

Za uresničitev tega mirovnega dogovora pa je moral Napoleon uničiti / ukiniti Beneško republiko. To je tudi storil tako, da ji je napovedal vojno; povod pa je bil pokol francoskih državljanov v Veroni. V Benetkah je zaradi tega nastala prava panika, saj se niso mogli kosati z Napoleonovo vojsko. Patriciji (plemiči) so se odrekli oblasti in izbrana je bila demokratična vlada. V mesto je prišlo 4000 francoskih vojakov, kar je pomenilo dejanski konec beneške republike. Pravno se je to zgodilo s podpisom pogodbe v Campoformiju, ki je vključevala točke leobenskih dogovorov med Francijo ter Avstrijo.

Avstrija je nato zaradi poraza pri Slavkovu ter posledičnim mirom v Bratislavi leta 1805 morala vse jadranske pokrajine do Budve prepustiti Franciji. Dalmacija je bila takrat priključena Napoleonovi Milanski kraljevini. Začasno vojno in civilno oblast je na začetku opravljal general Molitor, dokler ga v vojaških zadevah ni zamenjal general Avguste Marmont, v civilnih pa generalni providur Vincenzo Dandolo. Sedež celotne oblasti je bil v Zadru.

Napoleon je hotel okrepiti svoje pozicije na Jadranu, temu pa so se več kot uspešno zoperstavljale Rusija in Anglija s pomorskimi silami ter Avstrija s svojimi tajnimi operacijami na obalnem področju. Orožje v boju ene in druge strani je bila blokada – tako pomorska kot kopenska. Za Dalmacijo, ki so jo zavzeli Francozi, je bila mnogo težja pomorska blokada, ki so jo izvajale ruske in angleške ladje.

Najučinkovitejše orodje pomorske blokade, to pa je predvsem za preskrbo obalnih mest ter posledično francoskih posadk, pa so seveda bile akcije gusarskih ladij.

Z gusarstvom pa se je zaradi vse večjega splošnega pomanjkanja, ki ga je povzročala blokada, razbohotilo tihotapstvo.

Za obalno in otoško prebivalstvo je vse skupaj pomenilo pravo katastrofo. Ne samo, da so bili zaradi interesov velesil ujeti v navzkrižni ogenj, zaradi vojnih razmer je trpelo celotno gospodarstvo. Ohromljen je bil celoten pomorski promet, ki je posledično pomenil pomanjkanje in odrezanost od sveta. Veliko nadlogo je predstavljala tudi gusarska kontribucija. Gusarska kontribucija je pomenila, da so bila obalna naselja prepuščena njihovi milosti in nemilosti; to pa je pomenilo hrano, ženske in včasih tudi navadno ropanje. Zaradi tega se je pospešeno organiziralo orožništvo in narodne straže, ki so bile dokaj uspešne pri odvrčanju te nevarnosti, razen seveda, če jih ni doletela smola, da je bilo njihovo pristanišče dovolj globoko, da je lahko vanj zaplula večja ladja z 10 in več topovi in številno posadko, kar pa je že pomenilo resen problem, saj so lahko topovi naselje zravnali z zemljo. Zato so začeli prebivalci predstavljati svoja naselja za obalne vzetine, kjer jih je bilo težje opaziti oz. sploh ugotoviti obstoj naselbine, poleg tega pa jih niso mogli ogrožati topovi, same gusarske posadke pa niso predstavljale takega problema, saj jim je šlo predvsem za dobiček in niso bile pripravljene tvegati.

Gusarji so večinoma uporabljali manjše dobro oborožene ladje, s katerimi so lahko vstopali tudi v manjša pristanišča po otokih. Večinoma so bili to brigi, golete, trabakuli, peligi, bracere, leuti in gajete.

To so bile večinoma zajete ladje dalmatinskih lastnikov, ki so jih takrat obravnavali kot sovražnike oz. so bili s sovražnikovega ozemlja, saj je bila Dalmacija pod francosko oblastjo.

Na teh ladjah so posadko večinoma sestavljali domačini (Hrvati) vendar ne povsem, saj so tako Rusi kot Angleži radi dodajali posadkam gusarskih ladij po nekaj svojih mornarjev in kakega častnika z namenom da vodijo, nadzirajo in disciplinirajo njeno gusarsko posadko. Obstajale pa so tudi tuje gusarske ladje (španske, italijanske, avstrijske in siciljsanske), na katerih je bila posadka mednarodna.¹⁶⁹

Slika 12.4 goleta (levo)

Slika 12.5 trabakul (desno)



170

171



Tudi Francozi so odgovorili z gusarskimi in protigusarskimi akcijami. To so navsezadnje bili prisiljeni storiti, če so hoteli, da obalna mesta sploh preživijo. Dodatna težava je bila, da Francija na Jadranu sploh ni imela večjih vojnih ladij, število manjših pa je bilo omejeno. Nekatera plovila, npr. bojna ladja " Rivoli " so se gradila na italijanski obali Jadranskega morja vendar so bila uničena v pomorskih zasedah takoj po izplutju. Treba je reči, da je bila prometna situacija tudi v dalmatinskem zaledju zelo slaba, pomorska blokada pa tako učinkovita, da je bil včasih promet ladij v posameznih pristaniščih v celotnem mesecu tolikšen, kot bi bil v normalnih okoliščinah v nekaj urah. Število francoskih gusarskih ladij je bilo znatno manjše, saj so se domačini raje pridružili Rusom in Angležem, kjer so bili dobički večji, pomembno vlogo je imel tudi sekundarni razlog, to pa je avstrijski vpliv in močna cerkvena propaganda, ki Francozov ni marala. V resnici so imeli Francozi že velike probleme s popolnitvijo posadk za svoje vojne, gusarske in trgovske ladje. Ni treba

¹⁶⁹ Meštrović Vjekoslav, Poslednji gusari na jadranskom moru

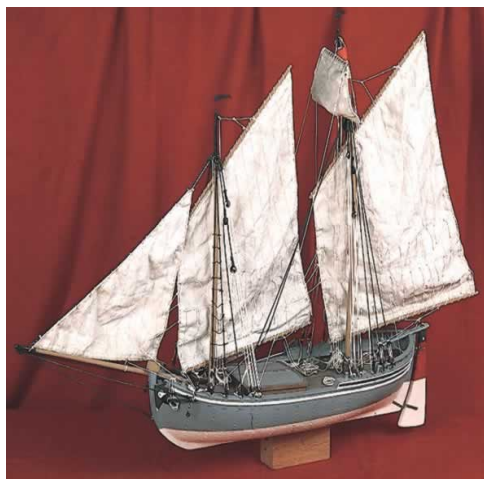
¹⁷⁰ venditamodellismo.it/vendita_online/images/745z.jpg

¹⁷¹ modelshipworld.com/userupload/321/pa278237.jpg.jpg

posebej poudariti, da so njihove gusarske akcije že tako mizerno situacijo za obalno in otoško prebivalstvo samo še poslabšale.

Slika 12.6 pelig (levo)

Slika 12.7 gajeta (desno)



172

173

pelig



gajeta

Vojne ladje carske Rusije so operirale proti Francozom pod poveljstvom viceadmirala Dimitrija Nikolajeviča Senjavina do miru v Tilzitu 7.julija 1807. oz do časa, ko je za mir izvedel ruski admiral. Na začetku so bazirali na Krfu, nato pa so za svoje oporišče izbrali Boko Kotorsko. Rusko eskadro je sestavljalo 26 vojnih ladij, ki so poleg posadke imele tudi 6000 mož mornariške pehote. Bila je to strah vzbujajoča eskadra z desetimi linijskimi ladjami z oborožitvijo med 90 in 64 topovovi, ostale ladje so bile fregate (standardna oborožitev 44 topov) in korvete (32 topov).

Ruse so zamenjali Angleži, ki so se dotedaj samo občasno zahajali v Jadransko morje in ostali na Jadranu vse do leta 1815, ko je celotno oblast nad Dalmacijo uradno prevzela Habsburška monarhija (francoska vladavina se je namreč končala v decembru 1813). Gusarji so sedaj stopili v angleško službo. Edine razlike v gusarjenju pa so bile te, da je bilo številčnejše , z večjimi uspehi ter v tem, da so imele gusarske ladje zelo močno podporo angleških vojnih ladij, kar je precej zmanjšalo tveganje.

Angleži so si za svojo bazo izbrali Vis, ki je tako postal mednarodni center gusarjev in tihotapcev; njegovo prebivalstvo pa je naenkrat z 10 000 naraslo na 14 000.

Postavljen pa je bil tudi angleški guverner otoka (Sir Georg Duncan Robertson), zgrajene pa so bile tudi 4 trdnjave za branjenje pristanišča. V njem so stalno bazirale poleg gusarskih tudi angleške vojne ladje. Vse skupaj je bilo zelo praktično, saj se je ves zajeti tovor stekal na en kraj, kjer se je ocenil, prodal, posadke pa so dobile svoj delež. Napoleonu seveda vse skupaj ni bilo pogodu, vendar je bila 13. marca 1811 francoska eskadra (4 fregate, 2 korvete, 1 šebek in 1 goleta) pod poveljstvom kapitana Bernarda Dubordueua v bitki z angleško (4 fregate) pod poveljstvom komodorja Williama Hostea med Visom in Paklenimi otoki poražena.¹⁷⁴

¹⁷² arnes.si/~kppomm/slike/pelig.jpg

¹⁷³ mbss.org/portal/images/stories/razno/flakusa-1_xv.jpg

¹⁷⁴ Meštrović Vjekoslav, Poslednji gusari na jadranskom moru

13) MODERNO PIRATSTVO

Naj bo legenda ali resničnost, potovanja Marka Pola pred sedmimi stoletji so dala Zahodu novo predstavo o deželah in ljudeh na vzhodu in vzpostavila trgovino s svetom, ki se je zdel neznansko tuj in oddaljen. Sedaj po sedmih stoletjih smo vsi odvisni od morja bolj kot kdajkoli, pa tega sploh ne vemo. Sodobna pomorska trgovina je skrita. Pristanišča so se umaknila v visoko učinkovite logistične centre za pretovor; skrite za bodečo žico in varnostnimi kontrolami, ladje so postale računalniško vodeni velikani z minimalno posadko, ki hitro pretovorijo tovor in spet izplujejo na odprto morje. Največja plovila lahko tovorijo naenkrat tudi po 11000 kontejnerjev.¹⁷⁵

13.1 Nekaj dejstev o svetovni pomorski trgovini

1) Pomorski transport je dostopen, učinkovit in še vedno narašča¹⁷⁶

Svetovna pomorska trgovina je iz okrog 800 milijonov ton pretovora v letu 1955¹⁷⁷ prekoračila 7.4 milijarde pretovorjenih ton leta 2006¹⁷⁸.

Letno se v povprečju na kilometer poti pretovori 25 000 milijard ton tovora po morju v primerjavi z 7 000 milijardami ton po železnici in 3 000 milijardami ton po cesti.¹⁷⁹

Tabela 13.1 naraščanje mednarodne pomorske trgovine je od leta 1970 (v milijonih ton) pa do danes

Year	Tanker cargo	Dry cargo	Main bulks ^a	Total (all cargoes)
1970	1 442	1 124	448	2 566
1980	1 871	1 833	796	3 704
1990	1 755	2 253	968	4 008
2000	2 163	3 821	1 288	5 983
2006 ^b	2 674	4 742	1 828	7 416

Source: Estimated by UNCTAD secretariat on the basis of annex II and data supplied by specialized sources.

^a Iron ore, grain, coal, bauxite/alumina and phosphate.

^b Estimates.

180

181

¹⁷⁵ Vinko Grgič, pomorščakov kruh

¹⁷⁶ IMO, International shipping – carrier of world trade

¹⁷⁷ people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch3en/conc3en/seabornetrade

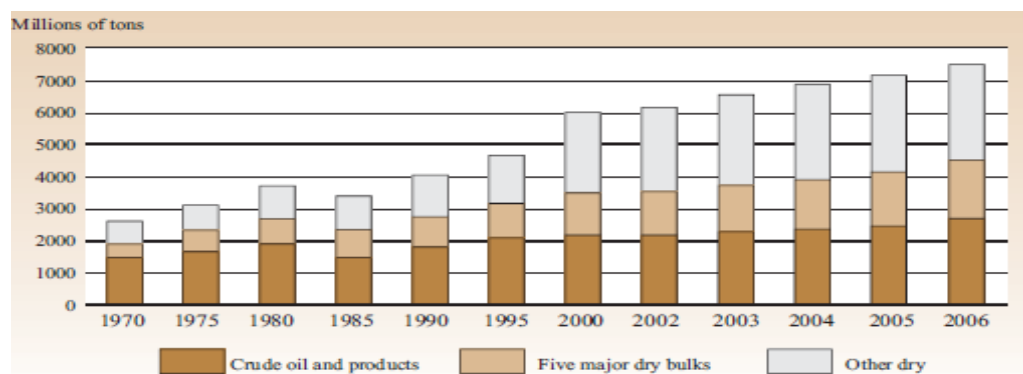
¹⁷⁸ IMO, International shipping – carrier of world trade

¹⁷⁹ people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch3en/conc3en/seabornetrade

¹⁸⁰ UNCTAD secretariat, review of maritime transport 2007

¹⁸¹ prevod: leto, tankerski tovor, suhi tovor, glavni razsuti tovari in skupaj vsi tovari

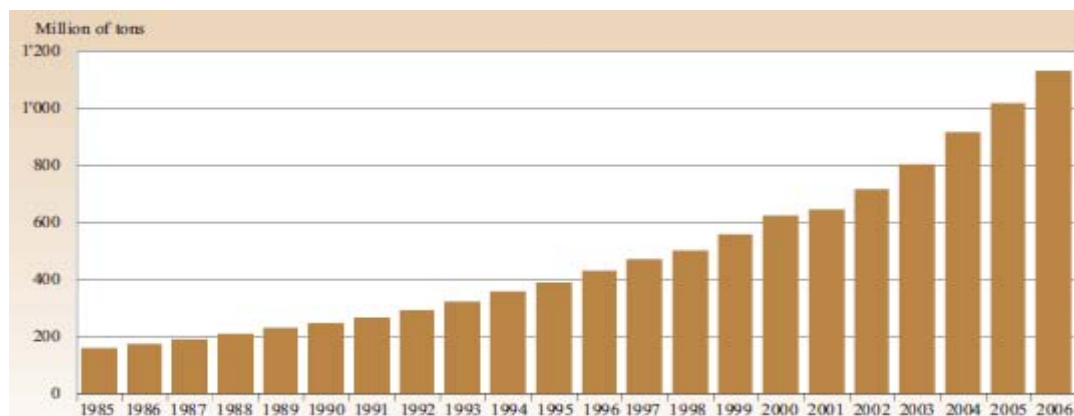
Graf 13.1 naraščanje mednarodne pomorske trgovine je od leta 1970 (v milijonih ton) pa do danes



182

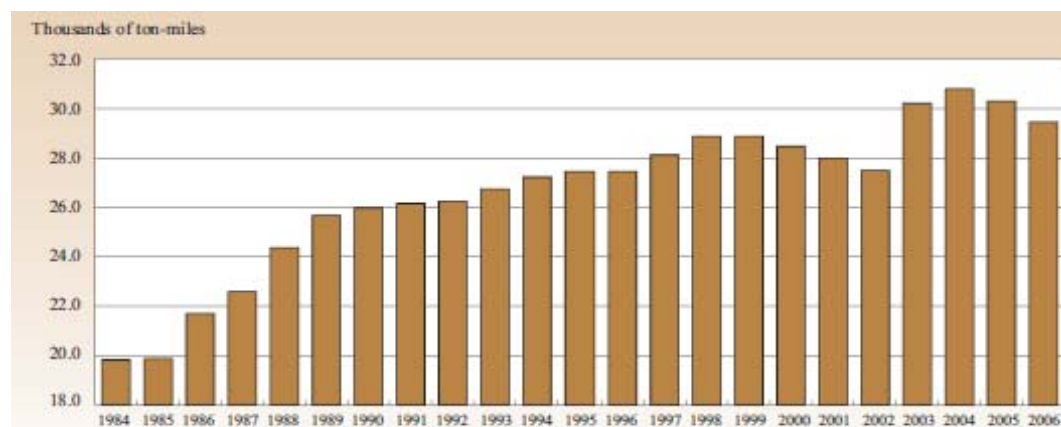
183

Graf 13.2 Rast kontejnerskega pretovora (v milijonih ton) 1985 – 2006



184

Graf 13.3 Učinkovitost pretovora (v tisočih ton na prevoženo miljo) 1984 – 2006



185

¹⁸² UNCTAD secretariat, review of maritime transport 2007

¹⁸³ prevod: surova nafta in njeni izdelki, pet glavnih razsutih tovar, ostali tovar

¹⁸⁴ UNCTAD secretariat, review of maritime transport 2007

¹⁸⁵ UNCTAD secretariat, review of maritime transport 2007

Tabela 13.2 Svetovni trg z nafto in zemeljskim plinom (uvozniki in izvozniki) 2006

Percentage	
Major oil producers	
OPEC	41.9
OECD	23.7
Non-OPEC and Non-OECD	34.4
Major oil exporters	
Western Asia	38.6
Africa	15.6
Economies in transition	13.6
Europe	11.0
North America	10.9
Asia	7.8
Major oil importers	
North America	28.8
Europe	25.7
Japan	9.9
China	7.4
Other Asia-Pacific	21.2
Major natural gas producers	
United States and Russian Federation	39.7
Asia Pacific	21.8
West Asia	19.4
Economies in transition	16.4
Canada and Mexico	13.3
Africa	10.4
Europe	10.3
Latin America	8.3
Major natural gas exporters	
Qatar	14.9
Indonesia	14.0
Malaysia	13.3
Algeria	11.7
Australia	8.5
Nigeria	8.3
Trinidad and Tobago	7.7
Oman	5.5
Brunei	4.5
Major natural gas importers	
Asia	64.0
Europe	25.0
North America	8.3

Percentage	
Major refinery capacities	
OECD	53.4
Europe and economies in transition	27.8
United States	20.3
Canada and Mexico	4.4
Western Asia	8.5
China	8.2
Latin America	7.1
Japan	5.4
Africa	3.2

186

187

¹⁸⁶ UNCTAD secretariat, review of maritime transport 2007

¹⁸⁷ prevod: glavni proizvajalci nafte, glavni izvozniki nafte, glavni uvozniki nafte; glavni proizvajalci naravnega plina, glavni izvozniki naravnega plina, glavni uvozniki naravnega plina; glavne kapacitete rafinerij

Tabela 13.3 svetovni trg z razsutim tovorom (uvozniki in izvozniki) 2006 :

Percentages	
Crude steel producers	
Europe	36.6
China	33.9
Western Asia	12.4
India	9.4
Republic of Korea	3.9
Economies in transition	9.6
Japan	3.5
Republic of Korea	3.9
Africa	1.5
Latin America	3.6
Australia and New Zealand	0.7
Crude steel consumers	
Asia	54.1
China	32.0
EU (27)	16.6
NAFTA	13.9
Economies in transition	4.3
Western Asia	3.3
Latin America	2.5
Africa	1.9
Iron ore exporters	
Australia	37.7
Brazil	34.2
India	13.8
South Africa	3.9
Canada	3.1
Sweden	2.6
Mauritania	1.7
Peru	0.9
Iron ore importers	
China	45.6
Japan	18.9
Europe	18.8
Coal exporters (thermal and coking)	
Australia	32.3
Indonesia	22.0
South Africa	9.0
China	8.0
Colombia	8.0
Russian Federation	7.4
Canada and United States	6.0
Coal importers (thermal and coking)	
Europe and Japan	54.6
Republic of Korea	10.7
Taiwan Province of China	9.1
India	6.2
United States	4.2
Israel	1.8
China	1.3
Thailand	1.3
Chile	0.6
Grain exporters (excluding soybeans)	
Canada and United States	48.2
Argentina	9.4
Australia	9.5
Europe	8.8
China	3.3
Grain Importers	
Asia	33.3
Africa	21.7
Latin America	21.7
Western Asia	14.5
Europe	5.1

188

189

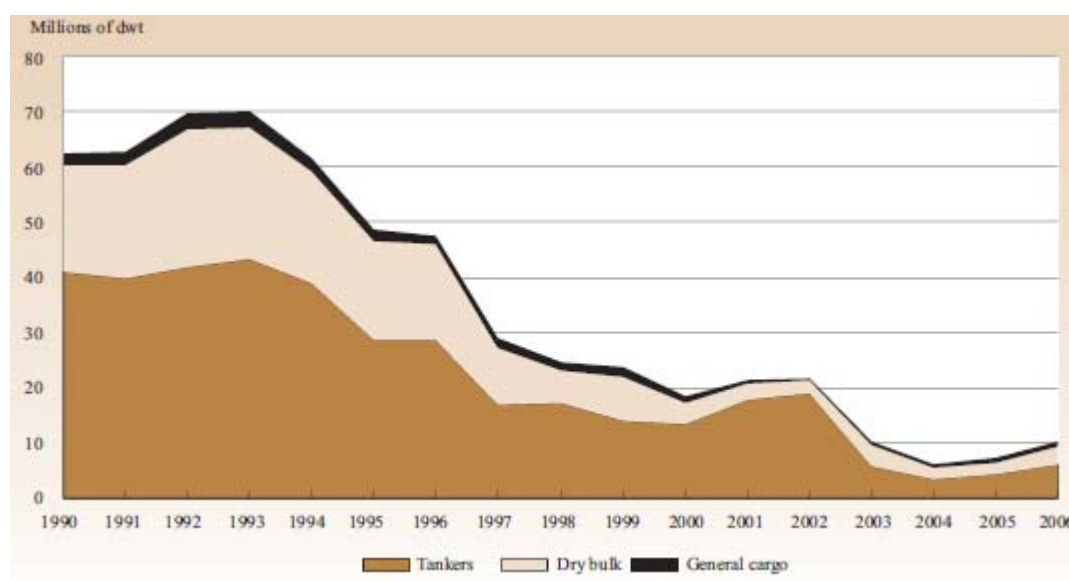
¹⁸⁸ UNCTAD secretariat, review of maritime transport 2007

¹⁸⁹ prevod: proizvajalci železa, potrošniki železa; izvozniki železove rude, uvozniki železove rude; izvozniki premoga, uvozniki premoga; izvozniki pšenice, uvozniki pšenice

Svetovna pomorska trgovina torej še vedno narašča in to v povprečju nekaj 100 milijonov ton na letni ravni. Nafta potuje prek oceanov iz zahodne Azije in Afrike v severno Ameriko in Evropo, naravni plin iz Katarja in Indonezije prek morij in oceanov na Kitajsko, Japonsko in v Evropo. Železova ruda potuje prek oceanov iz Avstralije in Brazilije v Evropo in Azijo, ter iz evropskih železarn spet v Azijo, premog iz Avstralije in Indonezije v Evropo, Korejo in na Japonsko; žito iz Kanade in Združenih držav Amerike v Azijo, Afriko in latinsko Ameriko ter kontejnerji iz Azije v Evropo in severno Ameriko.

Letni dobiček ladjarjev (velja poudariti da gre za dobiček in ne prihodke – ti se ocenjujejo na 6 trilijonov ameriških dolarjev ¹⁹⁰) znaša letno v povprečju okrog 500 milijard ameriških dolarjev kar predstavlja okrog 5 procentov vse svetovne ekonomije. ¹⁹¹

Graf 13.4 Presežne kapacitete pomorskega pretovora (v milijonih ton) 1990 – 2006



192

193

2) Pomorski transport je poceni.

Medtem ko so se maloprodajne cene v ZDA v obdobju zadnjih 50 let dvignile v povprečju za 700 odstotkov so cene pretovora v vsem tem času narasle le za 70 odstotkov. ¹⁹⁴

¹⁹⁰ UNCTAD secretariat, review of maritime transport 2007

¹⁹¹ IMO, International shipping – carrier of world trade

¹⁹² UNCTAD secretariat, review of maritime transport 2007

¹⁹³ prevod: tankerji, razsuti tovar, generalni tovar

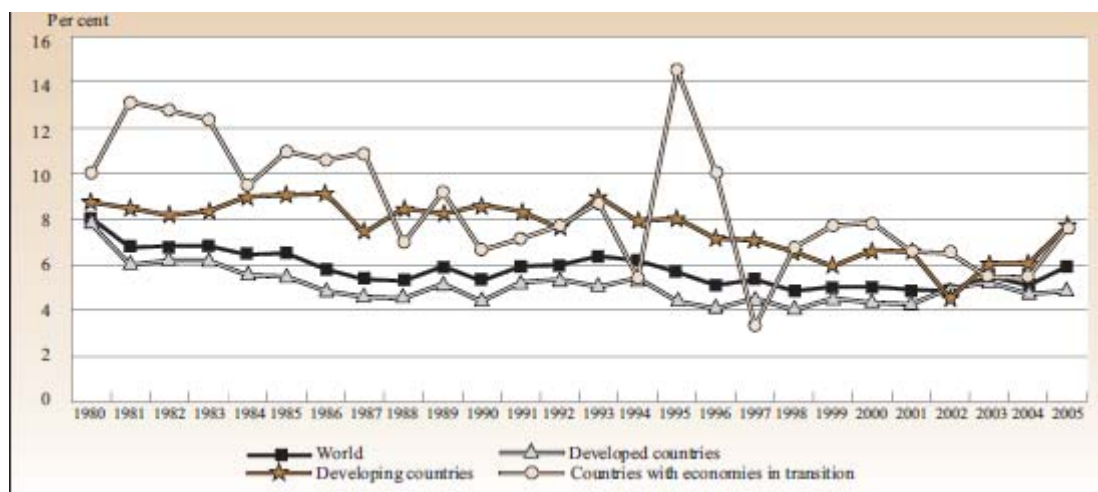
¹⁹⁴ IMO, International shipping – carrier of world trade

Tabela 13.4 Povprečni stroški čezoceanskega pretovora

dobrina	merska enota	maloprodajna cena v USD	Stroški pretovora v USD
bencin	1 liter	1.58	0.01
železova ruda	1 tona	/	10
TV sprejemnik	1 enota	700	10
DVD predvajalnik	1 enota	200	1.5
sesalec	1 enota	150	1
whiski	1 steklenica	50	0.15
kava	1 kg	15	0.15
piškoti	1 paket	3	0.05
pivo	1 pločevinka	1	0.01
kontejner	20 ton		letalska vozovnica za eno osebo na isti relaciji

195

Graf 13.5 Stroški pretovora (v odstotkih) kot delež vrednosti izvoženih produktov 1980– 2005:



196

197

13.2 Kje je sodobno piratstvo ?

Žarišča sodobnega piratstva¹⁹⁸ :

- 1) Malajska ožina. Pomorska ožina med Malezijo in indonezijskim otokom Sumatro. To je 805 km dolga pomorska avtocesta med Evropo in Azijo (gospodarstva Indije, Kitajske, Japonske, Južne Koreje in Tajvana), ki jo vsako leto uporablja 60 000 ladij. Okrog 300 trgovskih ladij v vsakem trenutku

¹⁹⁵ IMO, International shipping – carrier of world trade

¹⁹⁶ UNCTAD sekretariat, review of maritime transport 2007

¹⁹⁷ prevod: svet, razvijajoče se države, razvite države, države v tranziciji

¹⁹⁸ cargolaw.com/presentations_pirates.html#where_piracy

pluje skozi. Promet skozi znaša 500 milijard dolarjev blagovne menjave – dve tretjini svetovnega tovara in polovica svetovne nafte.

- 2) Nigerija
- 3) Somalija
- 4) Brazilija
- 5) Filipini
- 6) Arabski polotok
- 7) Bangladeš z zloglasnim pristaniščem Chittagong
- 8) Indija
- 9) Venezuela in Kolumbija

Slika 13.1 strateške pomorske poti v Aziji in Indijskem oceanu



199

¹⁹⁹ tamilnation.org/images/intframe/indian_ocean/indian_ocean_sea_lanes.gif

13.3 Naraščanje sodobnega piratstva

Če najprej povzamemo in rečemo, da so bili za upad piratstva v prejšnji obdobjih zaslužni predvsem naslednji vzroki :

- 1) Tehnologija. Naraščajoča velikost in hitrost trgovskih ladij v 18. in 19. stoletju je postavila pirate v slabši položaj.
- 2) Povečana prisotnost vojne mornarice. V 19. in 20. stoletju se je močno povečala mednarodna prisotnost vojnih mornaric vzdolž pomorskih avtocest; posebej zaradi zagotavljanja kolonialnih interesov.
- 3) Naraščujoča državna administracija. V 19. in 20. stoletju so kolonije na vseh otokih in ozemljih zagotovile učinkovito državno upravo, ki ji je bilo še posebej do tega, da zaščiti svoje trgovske interese in s tem svojo trgovsko ladjevje.
- 4) Enotna zakonodaja. Pomorsko piratstvo je bilo povsod obravnavano kot resno mednarodno kaznivo dejanje, ki ga ne bo tolerirala nobena država, ki je odločena zaščititi svoje trgovsko ladjevje.²⁰⁰

Po koncu hladne vojne je število piratskih napadov poskočilo za 400 odstotkov. Piratski napadi stanejo svetovno trgovino vsako leto od 16 do 25 milijard ameriških dolarjev.

To pa zato, ker so se isti štirje faktorji spremenili v svoje nasprotje in piratstvo je spet začelo naraščati:

- 1) Tehnologija. Avtomatizacija na trgovskih ladjah je povzročila, da je število posadke s 44 po 2. svetovni vojni padlo na vsega 17 po koncu hladne vojne; naraščanje cen goriva je povzročilo zmanjšanje hitrosti z 22 vozlov ali več na bolj ekonomičnih 13 do 18 vozlov. Pirati so na drugi strani dobili v roke mobilne telefone, prenosne sisteme za satelitsko navigacijo, ročne radijske postaje, nepotopljive čolne iz steklenih vlaken ter poceni japonske izvenkrmne motorje. Vse to pa pomeni, da je ladjo lažje zavzeti in obvladovati.
- 2) Zmanjšana prisotnost vojnih mornaric. S koncem hladne vojne so se vojne mornarice zmanjšale. Vojaško patroliranje po oceanih je takorekoč izginilo in trgovske ladje so prepuščene takorekoč same sebi.
- 3) Slabša državna administracija. Odločitve bivših kolonij, da prekinejo vezi s svojimi matičnimi domovinami ter njihova finančna nesposobnost, da bi si privoščila vlaganja v sodobno vojno mornarico.
- 4) Pomanjkanje enotne zakonodaje. Prepričanje da je pomorsko piratstvo resen mednarodni zločin je v nekaterih državah in lobijih v pomorski industriji izginilo. Večina vse svetovne pomorske trgovske flote pluje pod tako imenovanimi "zastavami ugodnosti" kot so Panama, Honduras in Liberija. Preprosto ni politične volje, da bi se piratstvo zatrl.²⁰¹

Revščina je glavni vzrok naraščanja piratskin napadov v jugovzhodni Aziji, Indiji, Bangladešu, južni Ameriki, Karibih in ob afriški obali. Pirati napadajo priložnostne tarče, ladje na sidranju ali pri pretovarjanju v pristanišču. Pirati so lokalni fantje iz obalnih vasi.

Naraščanje piratstva v Malajski ožini in v Južnokitajskemu morju je sovpadlo z azijsko ekonomsko krizo v poznih devetdesetih letih in posledično devalvacijo lokalnih valut. V mnogih delih sveta je lačnim lokalcem postalo očitno, da je

²⁰⁰ cargolaw.com/presentations_pirates.html#fall_rise

²⁰¹ cargolaw.com/presentations_pirates.html#rise

napadanje ladij bolj donosno kot ribištvo ali gojenje riža; ropanje nezaščitene ladje pa je lažje od ropanja banke. Ropajo, da preživijo. Če napadejo ribiško ladjo, ukradejo riž, moko, cigarte, ribiške kavlje; če napadejo trgovsko ladjo ukradejo sef, kamere, ure oz. vse, kar lahko odnesejo. Izplen zadošča za pokritje stroškov goriva in za preživetje.²⁰²

13.4 Fantomska ladja

Precej bolj nevarne pa so ugrabitve trgovskih ladij s strani mednarodnih kriminalnih organizacij. Le te se največkrat dogajajo v jugovzhodni Aziji.

Štiri ohlapno povezane mednarodne kriminalne združbe nadzorujejo vsaka svoje območje. Singapurski sindikat ima nadzor nad južnim delom Južnokitajskega morja in nad Malajsko ožino, Bangkoški obvladuje Andamansko morje, ki meji na Tajsko, Burmo in Malezijo, Triade v Hong Kongu obladujejo severni del Južnokitajskega morja, Jakarta pa morje Jave ter dele Južnokitajskega morja do Bornea. Kriminalni sindikati imajo svoje podružnice v Vietnamu, Maleziji, na Sumatri, v Kambodži, na Filipinih, v Burmi in Kitajski.

Ladjo ugrabijo predvsem zaradi njenega tovara. Kriminalni sindikati iščejo dobrine z visoko dodano vrednostjo, kot so rafinirano palmovo olje, kerozin in dizel, kavčuk, železo, baker in aluminijevi koncentracije. Vse te dobrine se zelo lahko proda na črnem trgu in so obenem težko sledljive organom pregona. Sindikati pošljejo svoje tolpe na morje, da ladjo ugrabijo, ker pa gre za tvegan posel z visokimi dobički, v katerem velja da " mrtvi ne govorijo " to pomeni da tolpa posadko trgovske ladje ali na mestu pobije, ali žive vrže v morje ali se je čudežno usmili in jo v rešilnem čolnu prepusti na milost in nemilost. Ko ladjo enkrat ugrabijo; prodajo originalni tovor, nato pa uporabijo ladjo za tihotaplenje droge, ilegalnih imigrantov ali goljufije s tovorom. Pri goljufijah s tovorom sindikati iščejo ladjarja, ki se mu mudi dostaviti tovor; ukradena ladja naloži njegov tovor in potem izgine – odpluje v drugo pristanišče pod drugim imenom, kjer ta tovor nato proda na črnem trgu. Tovorjenje imigrantov v ZDA, v Evropo in Avstralijo je naslednja donosna dejavnost, za katero se uporabljajo fantomske ladje, saj je enako donosno kot tihotaplenje droge hkrati pa precej varneje, saj so kazni precej nižje. Mnogi ilegalni imigranti plačajo kriminalnemu sindikatu v Hongkongu do 35 000 ameriških dolarjev za prevoz. Če ladjo zajamejo, ni za kriminalne sindikate nobenega tveganja saj se za prevoz plačuje vnaprej. Če ladja prispe na željeno destinacijo, je profit še toliko večji, saj imigrante kupijo ali dobijo v najem podjetja z azijskim latništvom kot suženjsko delovno silo. Vsak mesec odide iz Hong Konga ali katerega od drugih središč 10 ladij s svojim tovorom ta pa je sestavljen iz po 200 moških, žensk in otrok.²⁰³

13.5 Čakajoč na ekološko katastrofo

Koliko škode lahko naredi ena ladja? Ko sta 6. decembra 1917 v pristanišču Halifax na obali Nove Škotske trčili francoska ladja Mont Blanc, ki je prevažala strelivo za oskrbo zahodne fronte in tovarna ladja Imo, je trk povzročil vžig smodnika na Mont Blancu. Eksplozija, ki je sledila, je povzročila 1900 mrtvih in 9000 ranjenih v omenjenem pristaniškem mestu; ves severni del mesta; področje veliko 121 hektarjev pa je bilo zravnano z zemljo. Med drugo svetovno vojno sta na privezu v mornariškem pristanišču v zalivu San Francisco eksplodirali dve tovorni ladji za

²⁰² John Burnett, Dangerous waters: modern piracy and terror on the high seas

²⁰³ John Burnett, Dangerous waters: modern piracy and terror on the high seas

prevoz municije. Umrlo je več kot 300 članov posadke in pristaniških delavcev, seizmograf univerze Kalifornija pa je zaznal eksplozijo kot manjši potres enak 5000 tonam dinamita, kar je enako moči atomske bombe, ki je bila vržena na Hirošimo.²⁰⁴ Verjetno ni nikomur znano, da so 16. januarja 1999 pirati napadli supertanker (VLCC) M/T Chaumont na poti skozi Filipov kanal, ki je najožji del Malajske ožine. Kot po čudežu je ladja z milijoni galon surove nafte plula 70 minut brez nikogar na poveljniškem mostu ne da bi prišlo do katastrofe. Če bi Chaumont prevažala utekočinjen plin in bi prišlo do trčenja, bi nastala katastrofa apokaliptičnih razsežnosti enaka eksploziji 100 000 ton TNT.²⁰⁵

In tu se pojavlja resnična nevarnost. Če bi se pirati povezali s teroristi npr. z militantno skupino Abu Sayaf na Filipinih, ki ima dobre zveze z Al Kaido ali Jamaah Islamiah v Maleziji, potem obstaja velika nevarnost, da prej ali slej pride do eksplozije v pristaniškem mestu kot so Singapur, Boston oz. navsezadnje katerem koli drugem z apokaliptičnimi posledicami.

Druga nevarnost je seveda, da pride do eksplozije v katerih od pomorskih ožin – Malajska (pol ducata VLCC gre vsak dan skozi), Sunda in Lombok vzdolž južnega roba Južnokitajskega morja. V tem primeru bi bila več let zaprta celotna pomorska pot med Evropo in Azijo, kar bi resno zamajalo svetovno ekonomijo. Posebej bi to prizadelo gospodarstvu Južne Koreje in Japonske ter tudi ostalih " Azijskih Tigrov "; ladje pa bi morale ubirati neprimerno daljšo pot okoli Avstralije.²⁰⁶

13.6 Statistika in značilnosti piratskih napadov (2003 – 2007 in 1991 – 2003) po IMB

* Prijavljeni napadi - izvleček

Tabela 13.5 Lokacije napadov

Lokacija	2003	2004	2005	2006	2007
Indonezija	121	94	79	50	43
Malajska ožina	28	38	12	11	7
Malezija	5	9	3	10	9
Vietnam	15	4	10	3	5
Bangladeš	58	17	21	47	15
Indija	27	15	15	5	11
Nigerija	39	28	16	12	42
Adenski zaliv / Rdeče morje	18	8	10	10	13
Somalija	3	2	35	10	31
Skupaj letno	445	329	276	239	263

²⁰⁷

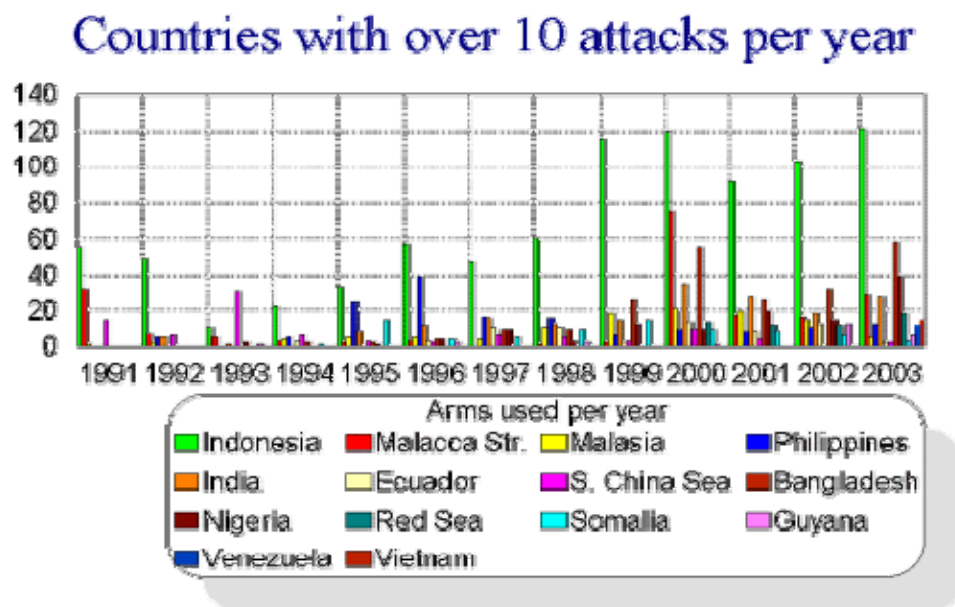
²⁰⁴ The Virtual Information Center, Primer: Piracy in Asia

²⁰⁵ cargolaw.com/presentations_pirates.html#environment_disaster

²⁰⁶ John Burnett, Dangerous waters: modern piracy and terror on the high seas

²⁰⁷ ICC International Maritime Bureau, Piracy and armed Robbery against ships

Graf 13.6 države z več kot desetimi napadi piratov letno



208

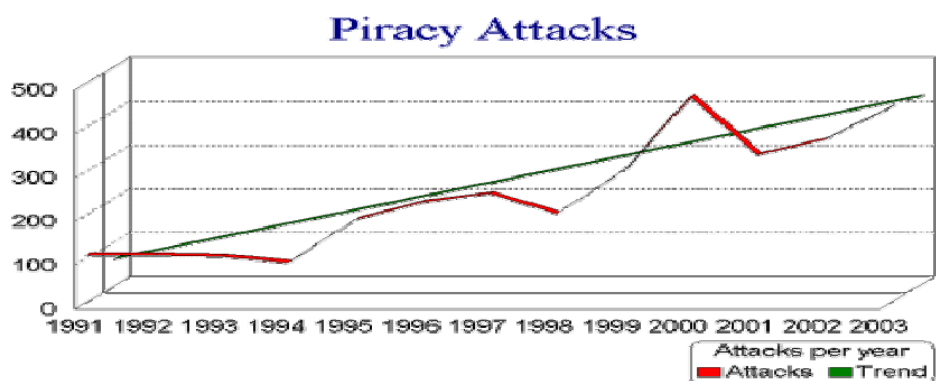
209

Tabela 13.6 Število napadov

Leto	2003	2004	2005	2006	2007
Število napadov	445	329	276	239	263

210

Graf 13.7 naraščanje piratskih napadov



211

212

²⁰⁸ secure-marine.com/history

²⁰⁹ prevod: države z več kot desetimi napadi na leto

²¹⁰ ICC International Maritime Bureau, Piracy and armed Robbery against ships

²¹¹ secure-marine.com/history

²¹² prevod: piratski napadi. Napadi na leto: napadi, trend

Tabela 13.7 Nevarnejša pristanišča in sidrišča

Država	Lokacija	1.1.2007 – 31.12.2007
	Adenski zaliv / Rdeče morje	13
Bangladeš	Chittagong	15
Nigeria	Lagos	25
Tanzanija	Dar es Salaam	11

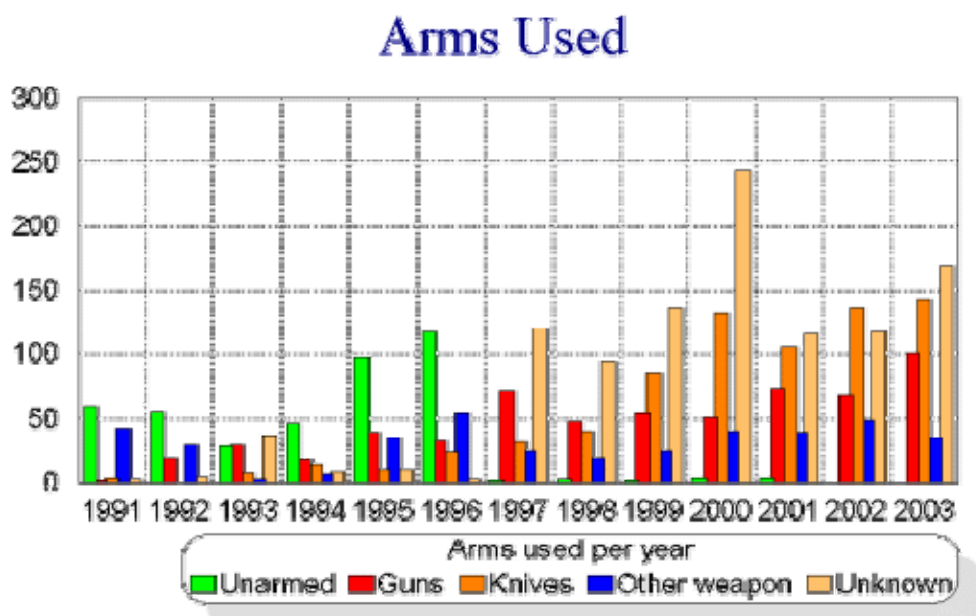
213

Tabela 13.8 Oborožitev piratov med napadi

Oborožitev	2003	2004	2005	2006	2007
Strelno	100	89	80	53	72
Hladno	143	95	80	76	67
Ni znano	168	130	103	100	110
Drugo	34	15	13	10	14
Skupaj letno	445	329	276	239	263

214

Graf 13.8 Oborožitev piratov med napadi



215

216

²¹³ ICC International Maritime Bureau, Piracy and armed Robbery against ships

²¹⁴ ICC International Maritime Bureau, Piracy and armed Robbery against ships

²¹⁵ secure-marine.com/history

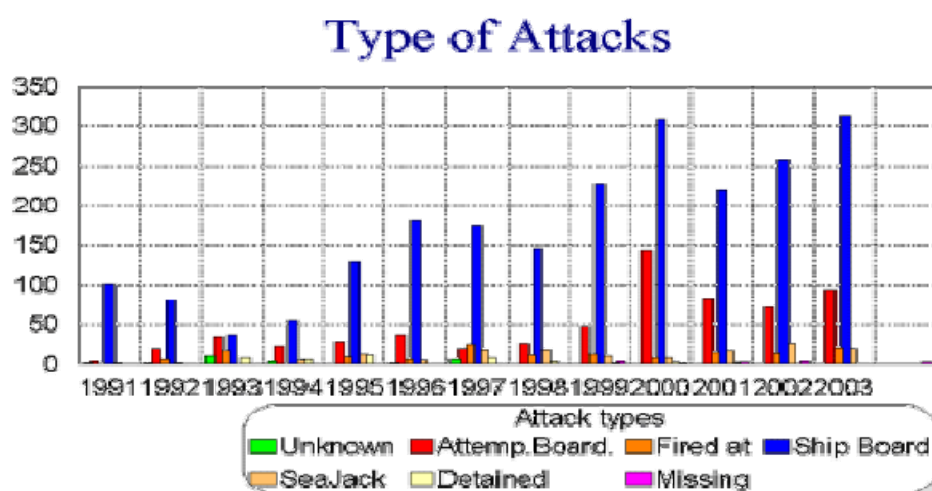
²¹⁶ prevod: uporabljeno orožje; neoborožen, strelno, noži, drugo, neznano

Tabela 13.9 Tipi napadov

	2003	2004	2005	2006	2007
Poskus	93	77	52	56	62
Obstreljevanje	20	13	19	7	14
Ugrabitev	19	11	23	14	18
Izginotje	2	-	-	-	-
Zasedba ladje	311	228	182	162	169
Skupaj letno	445	329	276	239	263

217

Graf 13.9 Tipi napadov



218

219

Tabela 13.10 Tipi nasilja nad posadko

Tipi nasilja	2003	2004	2005	2006	2007
Zajem talcev	359	148	440	188	292
Ugrabitev	/	86	13	77	63
Grožnje posadki	65	34	14	17	6
Napad na posadko	40	12	6	2	29
Posadka poškodovana	88	59	24	15	35
Posadka ubita	21	32	-	15	5
Pogrešani	71	30	12	3	3
Skupaj	644	401	509	317	433

220

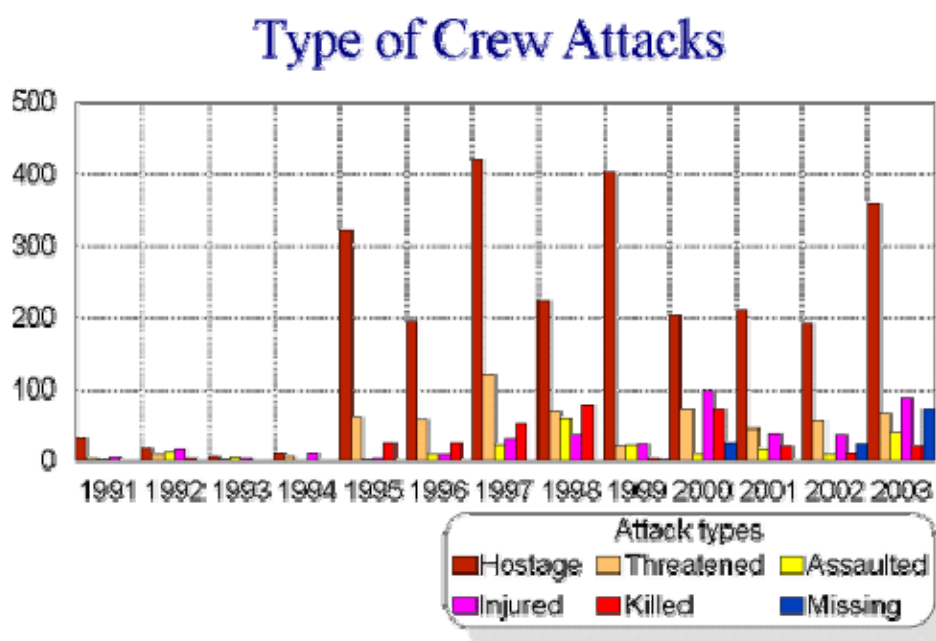
²¹⁷ ICC International Maritime Bureau, Piracy and armed Robbery against ships

²¹⁸ secure-marine.com/history

²¹⁹ prevod: tipi napadov: neznan, poskus naskoka, obstreljevanje ladje, naskok na ladjo, ugrabitev ladje, zadržanje ladje, pogrešana ladja

²²⁰ ICC International Maritime Bureau, Piracy and armed Robbery against ships

Graf 13.10 Tipi nasilja nad posadko



221

222

Tabela 13.11 Tip napadenih plovil

Tip plovila	2003	2004	2005	2006	2007
Ladja za razsuti tovor	114	73	81	57	32
Ladja za prevoz kontejnerjev	56	48	30	49	53
Ladja za mešani tovor	73	38	46	30	46
Kemični tanker	49	56	43	35	52
Tanker za surovo nafto	42	17	22	9	25
Tanker za utekočinjeni plin	14	13	5	4	5
Ribiška ladja	28	18	7	18	16
Vlačilec	19	24	13	9	7
Jahta	15	11	7	10	8
Skupaj	445	329	276	239	263

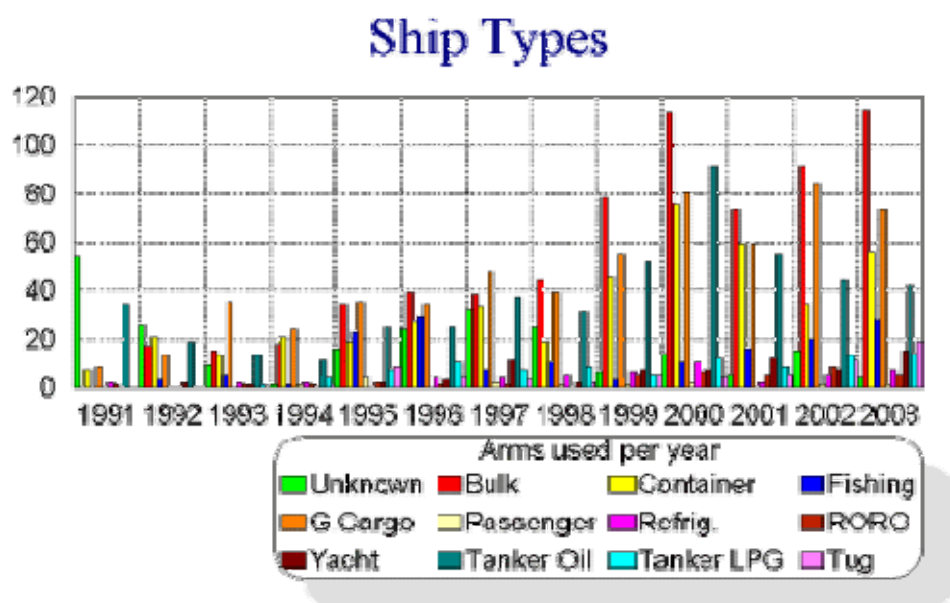
223

²²¹ secure-marine.com/history

²²² prevod: tipi napadov na posadko ladje: talci, grožnje, napadeni, poškodovani, ubiti, pogrešani

²²³ ICC International Maritime Bureau, Piracy and armed Robbery against ships

Graf 13.11 Tip napadenih plovil



224

225

Tabela 13.12 Zastave pod katerimi so plule napadene ladje

Zastava	2003	2004	2005	2006	2007
Antigua	11	9	8	10	13
Bahami	17	8	9	5	7
Bangladeš	18	6		1	1
Ciper	24	14	13	5	10
Danska	12	2	1	1	3
Grčija	10	5	1	1	1
Hong Kong	29	6	12	10	7
Indija	17	9	10	7	6
Indonezija	8	12	6	6	3
Liberia	27	34	18	24	28
Malezija	27	17	13	11	5
Malta	17	13	11	14	6
Maršalovi otoki	6	6	9	7	16
Norveška	11	7	3	3	8
Panama	62	64	50	42	42
Singapur	41	31	24	20	23
Velika Britanija	6	7	4	3	3
ZDA	6	1	7	6	1
Skupaj	445	329	276	239	263

226

²²⁴ secure-marine.com/history

²²⁵ prevod: tipi napadenih ladij; neznan, raztresen tovor, kontejnerska, ribiška, generalni tovari, potniška, hladilniška, trajekt, jahta, naftni tanker, plinski tanker, vlačilec

Tabela 13.13 Države v katerih se nahaja lastništvo napadenih ladij (januar – december 2007)

Država	Število ladij
Hrvaška	2
Ciper	4
Danska	5
Nemčija	43
Grčija	24
Gvajana	5
Hong kong	12
Indija	9
Japonska	11
Norveška	7
Singapur	42
Združeni Arabski Emirati	16
Velika Britanija	7
Skupaj	263

227

13.7 Problem neporočanja o napadih

V resnici zgornje številke predstavljajo le vrh ledene gore. Uradno se prijavi le med 10 in 30 odstotkov napadov. Lastniki ladij namreč zelo neradi prijavijo piratske napade.

In to iz več razlogov:

- 1) Popolnoma jim je jasno, da organi pregona ne bodo rešili kaznivega dejanja in našli krivcev. Še več, pogosto je upravičen strah, da so v piratske dejavnosti vpletene pristaniške oblasti, carina, policija in obalna straža.
- 2) Negativna publiciteta, ki lahko kaj kmalu vodi v izgubo naročil
- 3) Strah pred naraščanjem zavarovalniških premij²²⁸

Z operativnimi stroški ladje med 10 000 in 50 000 ameriških dolarjev na dan prebiti teden dni ali več v pristanišču, medtem, ko se neizurjena lokalna policija ukvarja s primerom, stane ladjarja veliko več kot pa sam piratski napad. Ladjarji tako; razen če ni ugrabitve ladje ali resnih poškodb posadke, piratske napade praviloma raje pometejo pod preprogo, kot pa da bi jih prijavili oblastem.

Ker se med 70 in 90 odstotkov napadov ne prijavlja, lahko tako govorimo o tisočih neprijavljenih napadov vsako leto.²²⁹

13.8 Protipiratska dejavnost

Leta 1994 je bila sprejeta konvencija OZN o zakonih na morju, ki je uvedla koncept " hitrega pregona ", katerega bistvo predstavlja dovoljenje, da lahko mornariške enote

²²⁶ ICC International Maritime Bureau, Piracy and armed Robbery against ships

²²⁷ ICC International Maritime Bureau, Piracy and armed Robbery against ships

²²⁸ cargolaw.com/presentations_pirates.html#underreporting

²²⁹ John Burnett, Dangerous waters: modern piracy and terror on the high seas

preganjajo pirate tudi v teritorialne vode drugih držav, jih tam zajamejo in jih potem doma (od koder je vojaško plovilo) dajo pred sodišče vse pod eno legalno jurisdikcijo. To je sicer dobra ideja, kjer pa manjka ključna spremenljivka; to pa so vojaške ladje.²³⁰

Zaenkrat namreč še ni zadostne politične volje večine držav, da bi uvrstile problem piratstva med prioritete ter prispevale za ta namen ladje svojih vojnih mornaric. Izjeme so Filipini in Malezija, ki povečujejo število plovil, ki patrolirajo v njihovih teritorialnih vodah in so primarno namenjena preganjanju piratov. Izjema je tudi Japonska, ki je življensko odvisna od pomorske avtoceste skozi Malajsko ožino, ter si prizadeva s svojo vojno mornarico prevzeti patroliranje v Malajski ožini in Južnokitajskem morju oz. celo zagotoviti mornariško spremstvo svojih ladij; vendar se temu na vse kripnje upirajo njene sosedice, saj še niso pozabili, kaj šele odpustili Japoncem njihove zasedbe iz polpretekle zgodovine.²³¹

Izjema so tudi Izraelci in Rusi, ki zadevam strežejo po svojem znanem preprostem in učinkovitem receptu " po zakonih Divjega zahoda ", vendar več o tem v naslednjih poglavjih.²³²

Tu so še Američani, ki zaenkrat nimajo kdovekakšnih načrtov in gospodarskih ambicij na Daljnem vzhodu. Iz teh razlogov nikakor nočejo prevzeti patroliranje v Malajski ožini in bi seveda radi, da bi se prizadele države za to dogovorile z Japonsko; so pa Američani veliko bolj občutljivi na dogajanja na Bližnjem vzhodu in na afriški obali Indijskega oceana. Ko so pirati ob obali Somalije v novembru 2005 neuspešno napadli in raketirali ameriško turistično križarko Seaburne Spirit, so hitro prevzeli iniciativo ter tako pri IMB že maja 2006 dosegli ustanovitev centra za boj proti piratom v Mombasi v Keniji (Kenija na vzhodu meji na Somalijo) ter prevzeli tako financiranje kot tudi patroliranje v problematičnih vodah ter ustanovili posebne interventne ekipe za boj proti piratom.²³³

Vendar se stvari premikajo, počasi, a vendarle. Ob naraščanju števila napadov se povečuje tudi število mornariških patrolij na odprtem morju in krajša odzivni čas ob nenavadnih dogodkih. Francozi so tako 11. aprila 2008 s svojo protiteroristično enoto GIGN rešili talce na luksuzni turistični jadrnici Le Ponant; ki so jo zajeli somalski pirati ter zahtevali odkupnino, ujete pirate pa postavili pred sodišče v Parizu.²³⁴ Nemška vojna ladja Emden je 23. aprila 2008 nemudoma posredovala in preprečila napad piratov ob obali Somalije na japonski tanker Takayama.²³⁵

Trenutno vse ostaja pri spremljanju piratske aktivnosti, ki ga v okviru Mednarodne trgovinske zbornice izvaja v Londonu stacionirani International Maritime Bureau (skrajšano IMB). Ta je leta 1992 v Kuala Lumpurju v Maleziji ustanovil poseben center za spremljanje piratstva (Piracy Reporting Center).²³⁶

Naloge tega centra so:

- 1) Spremljanje piratske aktivnosti - to je vodenje statistike o piratskih napadih
- 2) Ozaveščanje in obveščanje o žariščih piratske aktivnosti,
- 3) Preiskava piratskih napadov

²³⁰ cargolaw.com/presentations_pirates.html#anti_piracy

²³¹ cargolaw.com/presentations_pirates.html#anti_piracy

²³² John Burnett, Dangerous waters: modern piracy and terror on the high seas

²³³ news.bbc.co.uk, Anti – piracy centre opens in Kenya

²³⁴ thelede.blogs.nytimes.com, Pirate whack-a-mole on the high seas

²³⁵ edition.cnn.com, German warship helped fend off pirate attack

²³⁶ icc-ccs.org

- 4) Sodelovanje z vladami držav v programih in ukrepih, ki bi omejili in zatrli piratsko aktivnost.²³⁷

13.9 Privatne mornarice

Kar se je slej ko prej moralo zgoditi, ker tako ni več šlo naprej, se je naposled tudi zgodilo. Zavarovalnica Lloyd, pri kateri je zavarovana velika večina ladij in tovara, je na nekaterih območjih razglasila vojno cono kot npr. Irak ter tako zaradi povečevanja stroškov zaradi piratskih napadov zvišala zavarovalne premije.

Ker poslovni problemi narekujejo poslovne rešitve, so se nekateri ladjarji na povišanje zavarovalnih premij odzvali s tem, da so se po pomoč obrnili na privatna varnostna podjetja, ki bi varovala njihove ladje na posebej tveganih območjih seveda v zameno za nižje zavarovalne premije.

Ta privatna podjetja kot so npr. Background Asia Risk Solutions, Argus International Security Services, Maritime & Underwater Security consultants, vsem znani zloglasni Blackwater in ostala. V sklopu svojih storitev, ki spadajo v poglavja zaščitne varnostne storitve (Protective Security Services) in logistične podporne storitve (Logistic Support Services) za svoje stranke zelo učinkovito varujejo plovne objekte, ki so posebej ranljivi in imajo posebno vrednost. Tako varujejo tankerje (naftne, plinske, kemične), turistične križarke, naftne ploščadi, polagalce kablov, raziskovalne in seizmične ladje ter ladje za prevoz kontejnerjev. Cena spremstva ponavadi znaša med 50 in 100 000 ameriških dolarjev za ladjo. Varovanje poteka predvsem na treh zloglasnih območjih: Malajska ožina, obala Somalije in obala zahodne Afrike.²³⁸

Zadeva pa je precej podobna varovanju, ki ga poznamo iz domačih logov : sestoji se iz skupine na ladji, ki je opremljena z lahkim pehotnim orožjem in osebno zaščitno opremo. Ta skupina dežura in je vsak trenutek pripravljena odgovoriti na napad; ter skupine, ki opravlja "obhodno službo"; to je, da spremlja ladjo v motornih čolnih oz. kroži okrog nje ves čas trajanja naloge (tako med plovbo kot v pristanišču) ter pazi na vsa plovila, ki se približujejo.

Slika 13.2 privatne mornarice (slika levo dežuranje na ladji)

Slika 13.3 privatne mornarice (slika desno obhodna služba)

239



240

De
jstv
o



je, da so taka spremstva precej učinkovita. Tudi pirati bi radi lahek plen in ne bodo tvegali spopada z do zob oboroženimi komandosi na hitrih motornih čolnih,

²³⁷ icc-ccs.org

²³⁸ worldnetdaily.com, Private navies combat malacca strait pirates

²³⁹ piracysuppression.com/armedescorts

²⁴⁰ piracysuppression.com/armedescorts

zato dostikrat zadošča že sama navzočnost tega osebja. Če pa bi se spopad že zgodil, bi verjetno sodil v skupino tistih, ki se ne prijavljajo. Kot že rečeno na odprtem morju velja zakon močnejšega, poleg tega ladjarji nikakor ne bodo tvegali negativne publicitete, nekatere obalne države npr. Malezija pa so odkrito alergične na tako osebje, saj jim grize nacionalni ponos, ker po najboljših močeh ne morejo zagotoviti varnosti v svojih vodah.²⁴¹

Te skupine v zasebnih varnostnih podjetjih sestavljajo bivši pripadniki ameriških in britanskih posebnih vojaških in policijskih enot. Ponavadi so to možje v zgodnjih ali srednjih tridesetih, z desetletjem ali več službe v uniformi za sabo, ter velika večina z bojnimi izkušnjami. Dnevna plača takega pripadnika varnostnega osebja se začne pri 400 ameriških dolarjih.²⁴²

Seveda bi marsikdo označil podjetja in njihove pripadnike kot "umazane plačance" toda dejstvo je, da je Malajska ožina dolga 805 kilometrov, da ima Somalija 3025 kilometrov obale ter Nigerija 853 kilometrov, ki ima poleg tega še delto reke Niger, v kateri ležijo naftne ploščadi, če vzamemo samo povšino kot merilo. Dejstvo je tudi, da je Somalija že skoraj dve desetletji v razsulu, brez kakršnekoli delujoče centralne oblasti, da je Nigerija blizu razsula, kar navsezadnje velja za vso zahodno Afriko ter da imajo Malezijci na drugi strani Malajske ožine (na Sumatri) revne Indonezije, katerih država je po razsulu in revščini zelo blizu omenjenima dvema.

Problem, ki se vleče na teh območjih že stoletja je dejstvo, da so ta območja že stoletja predmet izkoriščanja bogatih velesil, ki so iz njih črpala naravna bogastva in suženjsko delovno silo. Tu sta vedno vladala razsulo in revščina, kjer se z ribištvom ni dalo preživeti, zato je bilo od pamtiveka prisotno tudi piratsvo.

Države ne bodo rešile tudi sekundarnega problema, to pa je kontrola obale. Razdalje so tako ogromne, da pomeni nekaj deset novih patrolnih čolnov pri tisočih kilometrov obale kapljo v morje. Tudi nekaj vojnih ladij velesil ne bo dosti zaleglo, če bodo obalne države sploh pripravljene pojesti malo svojega ponosa in jim dovolile prisotnost v svojih vodah.

Pri vsem hrupu okrog pristojnosti in omejitev se napadi na ladje povečujejo, pomorščaki vse bolj tvegajo svoja življenja, ladjarjem in zavarovalnicam vse bolj naraščajo stroški in stranke niso najbolj navdušene nad dejstvom, da so pač njihov tovor, vreden milijone dolarjev "nekakšni pirati, za katere prvič slišijo" odvedli kdo ve kam.²⁴³

Ob vsem skupaj je delo teh privatnih podjetij precej podobno varovanju denarja in drugih vrednostnih pošilk, ki se opravlja kjerkoli po svetu.

13.10 Zakaj ne bi oborožili trgovskih ladij ?

Zakaj torej ne bi oborožili trgovskih ladij in odbili pirate preden pridejo na krov ?

Tukaj so prakse precej različne.

Na eni strani so Izraelci in Rusi, ki že od nekdaj ne dovolijo, da bi se kdorkoli poigraval z njimi, ter se ravna po zakonih "divjega zahoda", ki resnici na ljubo res veljajo na odprtem morju. Vse izraelske in ruske posadke na svojih ladjah so oborožene z lahko pehotno oborožitvijo, ki jo praviloma ne prijavljajo pristaniškim oblastem. Ko je sredi osemdesetih let prejšnjega stoletja pred obalo Nigerije oborožena tolpa piratov napadla sovjetsko ladjo Slutsk, so Rusi odgovorili z ognjem in morje je naplavaljo prerešetana trupla piratov še nekaj naslednjih dni. Ker se take

²⁴¹ John Burnett, Dangerous waters: modern piracy and terror on the high seas

²⁴² piracysuppression.com

²⁴³ John Burnett, Dangerous waters: modern piracy and terror on the high seas

stvari hitro širijo, imajo oboji na morju zahvaljujoč svojemu pristopu blažen mir. Med leti 2003 – 2007 ni bila napadena nobena izraelska ladja in le ena ruska v primerjavi z npr. 44 prijavljenimi napadi na ladje Združenih držav in Velike Britanije.²⁴⁴

Večina ostalih držav na čelu z Veliko Britanijo zaenkrat ubira nasproten pristop, ki pelje v skrajnosti kot je zakonska prepoved vsakršne oborožitve na trgovskih ladjah. Strah, ki stoji za temi ukrepi sloni na predpostavki, da bi uporaba orožja s strani posadke vodila v povečanja nasilja in povračilnim ukrepom proti članom posadk zajetih ladij. Naslednji razlog je, da v primeru da posadka pri samoobrambi ustrela " napačnega pirata " lahko nastanejo hudi mednarodni politični, vojaški in jurisdikcijski problemi, ki bi jih le težko rešili.²⁴⁵

Zato se te države zatekajo k nenasilni obrambi pred pirati. Te sestoji iz ukrepov posadke in iz tehnoloških ukrepov.

Ukrepi posadke so npr. :

- da se namesto denarja v ladijskem sefu, ki je namenjen plačevanju izdatkov v pristaniščih le to nadomesti z brezgotovinskim načinom plačevanja
- 24 urna poostrena dežurstva na ladji
- uporaba dodatne osvetlitve in reflektorjev
- uporaba človeških lutk, ki naj bi pirate prepričala o povečanem številu članov posadke
- uporaba gasilnih cevi²⁴⁶

Tehnološki ukrepi se usmerjajo predvsem v dve rešitvi:

- 1) ShipLoc System. To je v bistvo stalno GPS spremljanje ladje. Temelji na skritem računalniku nekje na ladji, ki neprestano spremlja njen položaj. Če kdorkoli prekorači mrežo iz optičnih steklenih vlaken okrog ladje, se avtomatično sproži alarm ter obvesti tako člane posadke, ladjarja kot oblasti na kopnem. V bistvu precej podobna zadeva, ki je že dalj časa poznamo tudi na kopnem in se uporablja za spremljanje službenih vozil in ukradenih vozil.²⁴⁷
- 2) Secure ship je 10 000 voltna električna ograja okrog ladje, pogosto opremljena s sistemom zvočnikov, ki odajajo zvok nadzvočnega letala letečega na višini 45 metrov. To ustvari okrog ladje neubojno pregrado, ki se jo le stežka prebije.²⁴⁸
- 3) LRAD (long range acoustic device) je akustična naprava za razganjanje demonstracij. Tehta 20 kilogramov in do razdalje 300 metrov ustvari piskajoč zvok (podoben napravi za zaznavanje požara) z močjo 146 decibelov, kar je več kot prenese človeški sluh (med 120 in 140) decibeli. Naprava je bila sprva namenjena ameriškim vojnim ladjam za odganjanje plovil, ki bi se približevala brez opozorila, nato pa se je njena uporaba razmahnila na preprečevanje demonstracij (tako je bila uporabljena leta 2004 med protesti v New Yorku in 2007 v Tbilisiju). Začeli pa so jo uporabljati tudi kot neubojno orožje za preprečevanje piratskih napadov na trgovske ladje. Tako so jo uporabili novembra 2005 ob napadu somalijskih piratov na turistično križarko Seabourn Spirit vendar okoliščine njene dejanske učinkovitosti ob omenjenem

²⁴⁴ John Burnett, Dangerous waters: modern piracy and terror on the high seas

²⁴⁵ cargolaw.com/presentations_pirates.html#no_guns

²⁴⁶ cargolaw.com/presentations_pirates.html#no_guns

²⁴⁷ shiploc.com

²⁴⁸ secure-marine.com

napadu piratov niso povsem razjasnjene. Uporabljena je bila tudi 28 novembra 2008 ob napadu somalijskih piratov na kemični tanker MV Biscaglia kjer so neoboroženi varnostniki v skoraj enournem spopadu poleg ostalih nebojnih metod večkrat uporabili LRAD vendar jim ni uspelo preprečiti zajetja ladje. Omenjeni incident je povzročil, da je zavarovalnica Lloyd postavila učinkovitost in uporabnost nameščanja naprav LRAD na plovila pod velik vprašaj.²⁴⁹

Slika 13.4 Secure ship

Slika 13.5 Secure ship



250

251

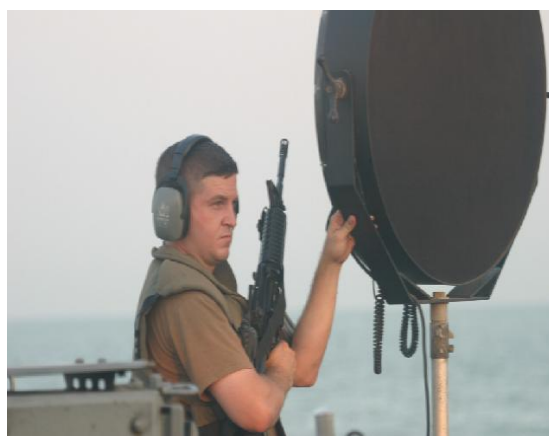
Slika 13.6 LRAD

Slika 13.7 LRAD



252

253



²⁴⁹ en.wikipedia.org/wiki/Long_range_acoustic_device

²⁵⁰ secure-marine.com

²⁵¹ secure-marine.com

²⁵² en.wikipedia.org/wiki/File:LRAD.JPG

²⁵³ en.wikipedia.org/wiki/File:LRAD-US-Navy.jpg

14) ZAKLJUČEK

Moderno videnje pirata ugaja potlačeni želji širše javnosti, ki ga prikazuje in želi videti kot upornika vsem omejitvam, ki jih postavlja družba.

Delček mozaika, ki predstavljajo razlago se skriva v eksotičnih področjih, kjer so in še operirajo pirati; torej tople tropske vode ter koralni grebeni in peščeni, s palmami poraščeni otoki karibov, zahodne obale Afrike in Indijskega oceana.

Naslednji delček se skriva v romantiki samega morja. Mitična potovanja Odiseja, Kolumba, Magellana, kapitana Cooka ter pomorske zgodbe današnjih morjeplovcev so in še fascinirajo generacije bralcev.

Tretji delček razlage se skriva v anarhični naravi samega piratstva; saj je velika večina ljudi obsojena na enolično dnevno rutino v svojih službah in družinah. Zato jim piratsko življenje ponuja odsev tistega, kar si sami želijo; pobeg pred vsakršno oblastjo in obveznostmi. Pirati naj bi po njihovem na ladji zapustili deževen in meglen vsakdan ter odpluli proti sončnemu obzorju. Vsi se jih predstavljamo kako ležijo na peščenih plažah s steklenico ruma in v objemu simpatičnega dekleta ter z vitkim črnim škunerjem zasidranim ob obali, pripravljenim, da jih popelje proti odaljenim in eksotičnim otokom.

Prav tako je delček razlage v tem da so bili največji heroji v literaturi in zgodovini nasploh pokvarjeni karakterji. Seveda so videti kot okrutni, ukazovalni, alkoholični, brezvestni nasilneži; vendar jih prav to dela privlačne posebej pri ženski populaciji. In v resnici so bili narodni heroji, ki jih častijo še dandanes; samo preletimo imena: Drake, Hawkins, Morgan, in Myngs so Anglijo obvarovali pred španci, Hein Združene province prav tako pred španci, francozi ne bodo nikoli nehali častiti Jeana Barta in njegove vloge kot "rešitelja nacije" pred angleško nadvlado, prav tako ne bodo američani nikoli pozabili Laffita in njegove pomoči pri obrambi New Orleansa; pa čeprav so bili omenjeni bolj privatirji kot pirati. Prav tako bodo resnični pirati kot sta bila Teach in Roberts z svojo pojavo in okrutnostjo ter seveda Every, ki je s celotnim bogastvom izginil neznanokam vedno burili človeško domišljijo.

Resnični svet piratov je bil in ostaja krut, trd in nasilen. Pirati so bili mladi ljudje v zgodnjih dvajsetih. Velika večina je bila bivših pomorščakov; z zelo majhno primesjo aristokratov in izobražencev. Piratski kapitani so bili večinoma izprijeni in sadistični nasilneži, katerih kariera je redkogdaj trajala več od dveh ali treh let. Obstajala je veliko večja verjetnost da se bodo utopili v viharju ali končali na vislicah, kot pa da bi uživali do konca svojih dni v bogastvu, ki so ga naropali. Ljudje, ki so preživeli nekaj časa med pirati so bili zgroženi nad njihovim jezikom, pijančevanju in okrutnostjo.

Vendar pa pomorsko piratsvo ni stvar preteklosti saj se odvija tudi danes pred očmi svetovne javnosti. Piratstvo je reden pojav na območjih kot so Malajska ožina, Južnokitajsko morje, Adenski zaliv, obala Somalije, obala zahodne Afrike, Karibi in Brazilija. Pirat je čisto navaden ropar, ki svoje zločine zagreši na morju namesto na kopnem in to velja tako za somalskega pirata, ki vihti svoj AK-47, kot je veljalo za Bartholomewa Roberta z njegovimi pozlačenimi pištolami. Na grobo lahko rečemo da je piratsvo narašča in upada, se pojavlja in izginja v skladu z naslednjimi štirimi spremenljivkami; to pa so tehnologija, prisotnost vojne mornarice, državna administracija in enotna zakonodaja.

Čeprav so se taktika in metode spremenili, zločini ostajajo enaki, kot so bili; na morju pa bo vedno veljal zakon močnejšega.

Mogoče še rešitev; takojšnja? Brez dvoma privatne varnostne firme s svojimi do zob oboroženimi možmi na krovu.

15) VIRI

15.1) Literatura

- 1) Fernan Braudel, 1988 Materialna civilizacija, ekonomija in kapitalizem: XV-XVIII stoletje I - II, Ljubljana, Studia Humanitatis
- 2) John Burnett, 2003 Dangerous waters: modern piracy and terror on the high seas, New York, Plume a member of Penguin Group (USA) Inc.
- 3) Rene Chartrand, 2006, The Spanish Main 1492 – 1800, Oxford, Osprey Publishing
- 4) David Cordingly, 1996, Under the black flag : the romance and reality of life among the pirates, New York, Random House
- 5) Ciril Derganc, 2004, na morja široki cesti: potopisni spomini pomorščaka, Maribor, Kapital
- 6) Alexander O. Exquemelin, 2000 The buccaneers of America, New York, Dover Publications Inc.
- 7) Vinko Grgič, 2007, pomorščakov kruh, Celje, Mohorjeva družba
- 8) ICC International Maritime Bureau, 2008 Piracy and armed Robbery against ships – annual report, London, ICC International Maritime Bureau
- 9) IMO, 2006, International shipping – carrier of world trade, London, Maritime International Secretariat Services
- 10) Paul Johnstone, piracy: a twenty first century problem on the rise, Navy league of Australia
- 11) Angus Konstam, 2003, The Pirate ship 1660 – 1730, Oxford, Osprey Publishing
- 12) Angus Konstam, 1998, Pirates 1660 – 1730, Oxford, Osprey Publishing,
- 13) Angus Konstam, 2000 Elizabethan Sea Dogs 1560 – 1605, Oxford, Osprey Publishing,
- 14) Angus Konstam, 2002 Renaissance War Galley 1470 – 1590, Oxford, Osprey Publishing,
- 15) Angus Konstam, 2000 Buccaneers, Oxford, Osprey Publishing,
- 16) Angus Konstam, 2001 Privateers & Pirates 1730 – 1830, Oxford, Osprey Publishing
- 17) Angus Konstam, 2004 Spanish Galleon 1539 – 1690, Oxford, Osprey Publishing
- 18) Angus Konstam, 2002, The history of Pirates, Guilford, The Lyons Press
- 19) Brian Lavery, 2004, Ship: 5,000 years of maritime adventure, London, Dorling Kindersley Limited
- 20) Meštrović Vjekoslav, 1983 Poslednji gusari na jadranskom moru., Zagreb, Nakladni zavod matice Hrvatske
- 21) Donald Puchala, 2006, Of pirates and terrorists: what experience and history teach, asian studies
- 22) Michael R. Rawlins, 2003, The last american sailors: A wild ride in the modern merchant marine, Lincoln, iUniverse.inc
- 23) Ulčar Miroslav, 1995, Enciklopedija orožja: orožje skozi sedem tisočletij, Ljubljana, Defensor
- 24) The Virtual Information Center, 2003, Primer: Piracy in Asia, The Virtual Information Center
- 25) UNCTAD secretariat, 2007, review of maritime transport 2007, New York and Geneva, United Nations

15.2) Internet

- 1) Piracy. Dostopno prek <http://www.en.wikipedia.org/wiki/Piracy>
- 2) Piracy etymology. Dostopno prek <http://www.en.wikipedia.org/wiki/Piracy#Etymology>
- 3) Piracy ancient origins. Dostopno prek http://www.en.wikipedia.org/wiki/Piracy#Ancient_origins
- 4) Piracy middle ages to 19th century. Dostopno prek http://www.en.wikipedia.org/wiki/Piracy#Middle_Ages_to_19th_Century
- 5) Piracy modern age. Dostopno prek http://www.en.wikipedia.org/wiki/Piracy#Modern_age
- 6) Piracy privateers. Dostopno prek <http://www.en.wikipedia.org/wiki/Piracy#Privateers>
- 7) Piracy commerce raiders. Dostopno prek http://www.en.wikipedia.org/wiki/Piracy#Commerce_raiders
- 8) Piracy in international law. Dostopno prek http://www.en.wikipedia.org/wiki/Piracy#In_international_law
- 9) Buccaneer. Dostopno prek <http://www.en.wikipedia.org/wiki/Buccaneer>
- 10) Piracy in the strait of Malacca. Dostopno prek http://www.en.wikipedia.org/wiki/Piracy_in_the_Strait_of_Malacca
- 11) Piracy in the Caribbean. Dostopno prek http://www.en.wikipedia.org/wiki/Piracy_in_the_Caribbean
- 12) Spanish treasure fleet. Dostopno prek http://www.en.wikipedia.org/wiki/Spanish_treasure_fleet
- 13) Manila galleon. Dostopno prek http://www.en.wikipedia.org/wiki/Manila_galleon
- 14) Barbary pirate. Dostopno prek http://www.en.wikipedia.org/wiki/Barbary_pirate
- 15) Geography of Nigeria. Dostopno prek http://www.en.wikipedia.org/wiki/Geography_of_Nigeria
- 16) Geography of Somalia. Dostopno prek http://www.en.wikipedia.org/wiki/Geography_of_Somalia
- 17) Pirates of the Caribbean. Dostopno prek <http://www.blindkat.hegewisch.net/pirates/pirates.html>
- 18) ICC- Commercial Crime Services. Dostopno prek <http://www.icc-ccs.org>
- 19) Pirate articles. Dostopno prek <http://www.cindyvallar.com/piratearticles.html>
- 20) Modern piracy resources. Dostopno prek <http://www.cindyvallar.com/modernresources.html>
- 21) Anti piracy center opens in Kenya. Dostopno prek <http://www.news.bbc.co.uk>, Anti – piracy centre opens in Kenya (5 maj 2006)
- 22) Anti piracy drive in Malacca Straits. Dostopno prek <http://www.news.bbc.co.uk>, Anti – piracy Drive in Malacca Straits (20 julij 2004)
- 23) Modern high seas piracy presentaion. Dostopno prek http://www.cargolaw.com/presentations_pirates.html (november 2005)
- 24) Elegant, Simon in Kuala Sepetang.2004. Dire Straits. Dostopno prek <http://www.time.com>, Dire Straits (29 november 2004)
- 25) German warship helped fend off pirate attack. Dostopno prek <http://www.edition.cnn.com>, German warship helped fend off pirate attack (23 april 2008)

- 26) Goodman Al. 2008. Pirates 'demand money' for seized spanish crew. Dostopno prek <http://www.edition.cnn.com>, Pirates 'demand money' for seized spanish crew (21 april 2008)
- 27) Kent, Jonathan. 2005. Murders by pirates 'in the rise'. Dostopno prek <http://www.news.bbc.co.uk>, Murders by pirates 'on the rise' (7 februar 2005)
- 28) Koo, Eric. 2004. Terror on the high seas: part 1 – Southeast Asia's modern-day pirates. Dostopno prek <http://www.atimes.com>, Terror on the high seas: part 1 – Southeast Asia's modern-day pirates (19 oktober 2004)
- 29) Koo, Eric. 2004. Terror on the high seas: part 2 – Tides of terror lap Southeast asia. Dostopno prek <http://www.atimes.com>, Terror on the high seas: part 2 – Tides of terror lap Southeast asia (20 oktober 2004)
- 30) Koo, Eric. 2004. Terror on the high seas: part 3 – Strategies for maritime security. Dostopno prek <http://www.atimes.com>, Terror on the high seas: part 3 – Strategies for maritime security (21 oktober 2004)
- 31) Malone, Robert. 2006. Dangerous Waters. Dostopno prek <http://www.forbes.com>, Dangerous waters (25 julij 2006)
- 32) Pentland, William. 2008. Sea piracy's bloody growth. Dostopno prek <http://www.forbes.com>, Sea piracy's bloody growth (10 junij 2008)
- 33) King, Tim. 2008. What about real bloodthirsty pirates? Dostopno prek <http://www.salem-news.com>, What about real bloodthirsty pirates? (15 januar 2008)
- 34) Munns, W. David. 2004. Rise in Murders, Kidnappings at Sea Makes Piracy a Top Naval Priority Worldwide. Dostopno prek <http://www.navyleague.org>, Rise in Murders, Kidnappings at Sea Makes Piracy a Top Naval Priority Worldwide (oktober 2004)
- 35) Nizza, Mike. 2008. Pirate whack-a-mole on the high seas. Dostopno prek <http://www.thelede.blogs.nytimes.com>, Pirate whack-a-mole on the high seas (15 april 2008)
- 36) Nizza, Mike. 2008. Spain next to deal with somali pirates. Dostopno prek <http://www.thelede.blogs.nytimes.com>, Spain next to deal with somali pirates, (21 april 2008)
- 37) Nizza, Mike. 2008. Dutch navy joins pirate fight. Dostopno prek <http://www.thelede.blogs.nytimes.com>, Dutch navy joins pirate fight (2 april 2008)
- 38) The piracy threat to japan. Dostopno prek <http://www.yaleglobal.yale.edu>, The piracy threat to japan (17 marec 2005)
- 39) Pirates demand hefty ransom. Dostopno prek <http://www.theaustralian.news.com.au>, Pirates demand hefty ransom (3 junij 2008)
- 40) Private navies combat malacca strait pirates. Dostopno prek <http://www.worldnetdaily.com>, Private navies combat malacca strait pirates (31 julij 2005)
- 41) Sea fever. Dostopno prek <http://www.theotherpages.org/poems>
- 42) Raffaele, Paul. 2007. The pirate hunters. Dostopno prek <http://www.smithsonianmag.com>, The pirate hunters (avgust 2007)
- 43) Ship seized by pirates carrying 33 russian tanks. Dostopno prek <http://www.foxnews.com>, ship seized by pirates carrying 33 russian tanks (26 september 2008)
- 44) Spilman, Richard. 2008. The folden age of piracy or Long John Silver in a tank. Dostopno prek <http://www.huffingtonpost.com>, the folden age of piracy

- or Long John Silver in a tank (2 oktober 2008)
- 45) Breijo, Andres. 2008. Navies faced with tricky rules in bid to punish pirates. Dostopno prek <http://www.lloydslist.com>, navies faced with tricky rules in bid to punish pirates (7 oktober 2008)
 - 46) Johnstone, Paul. 2005. Piracy: a twenty first century problem on the rise. Dostopno prek <http://www.navyleag.customer.netspace.net.au>, piracy: a twenty first century problem on the rise (7 februar 2005)
 - 47) ICS International chamber of shipping and ISF International shipping federation home page. Dostopno prek <http://www.marisec.org>
 - 48) The maritime security consultant. Dostopno prek <http://www.secure-marine.com>
 - 49) Cargo security international. Dostopno prek <http://www.cargosecurityinternational.com>
 - 50) Pirates hold – pirate history and beyond. Dostopno prek <http://www.pirateshold.buccaneersoft.com>
 - 51) Pirates hold:pirates. Dostopno prek <http://www.pirateshold.buccaneersoft.com/pirates>
 - 52) Pirates hold – pirate ships. Dostopno prek http://www.pirateshold.buccaneersoft.com/pirate_ships
 - 53) International maritime organization. Dostopno prek <http://www.imo.org>
 - 54) Maritime & underwater security consultants. Dostopno prek <http://www.mandusc.com>
 - 55) Background Asia risk solutions. Dostopno prek <http://www.piracysuppression.com>
 - 56) Lankai tamil sangam. Dostopno prek <http://www.sangam.org>
 - 57) Map of the greatest extent of Roman empire. Dostopno prek <http://www.thejournal.org/.../maps/greatest-extent-of-roman-empire.html>
 - 58) Inside story: piracy, part 1. Dostopno prek <http://www.youtube.com> - Inside story – piracy – sept 29 – part 1 (29 september 2008)
 - 59) Inside story :piracy, part 2. Dostopno prek <http://www.youtube.com> - Inside story – piracy – sept 29 – part 2 (29 september 2008)
 - 60) Anti-piracy operations off the Somalia coast. Dostopno prek <http://www.youtube.com> - anti-piracy operations off the Somalia coast (11 oktober 2008)
 - 61) Ross Kemp in search of pirates 1. Dostopno prek <http://www.youtube.com> - Ross Kemp in search of pirates 1 (1/5), (8 junij 2009)
 - 62) Ross Kemp in search of pirates 1. Dostopno prek <http://www.youtube.com> - Ross Kemp in search of pirates 1 (2/5), (8 junij 2009)
 - 63) Ross Kemp in search of pirates 1. Dostopno prek <http://www.youtube.com> - Ross Kemp in search of pirates 1 (3/5), (8 junij 2009)
 - 64) Ross Kemp in search of pirates 1. Dostopno prek <http://www.youtube.com> - Ross Kemp in search of pirates 1 (4/5), (8 junij 2009)
 - 65) Ross Kemp in search of pirates 1. Dostopno prek <http://www.youtube.com> - Ross Kemp in search of pirates 1 (5/5), (8 junij 2009)
 - 66) Ross Kemp in search of pirates 2. Dostopno prek <http://www.youtube.com> - Ross Kemp in search of pirates 2 (1/5), (15 junij 2009)
 - 67) Ross Kemp in search of pirates 2. Dostopno prek <http://www.youtube.com> -

- Ross Kemp in search of pirates 2 (2/5), (15 junij 2009)
- 68) Ross Kemp in search of pirates 2. Dostopno prek <http://www.youtube.com> - Ross Kemp in search of pirates 2 (3/5), (15 junij 2009)
- 69) Ross Kemp in search of pirates 2. Dostopno prek <http://www.youtube.com> - Ross Kemp in search of pirates 2 (4/5), (15 junij 2009)
- 70) Ross Kemp in search of pirates 2. Dostopno prek <http://www.youtube.com> - Ross Kemp in search of pirates 2 (5/5), (15 junij 2009)
- 71) Ross Kemp in search of pirates 3. Dostopno prek <http://www.youtube.com> - Ross Kemp in search of pirates 3 (1/5), (22 junij 2009)
- 72) Ross Kemp in search of pirates 3. Dostopno prek <http://www.youtube.com> - Ross Kemp in search of pirates 3 (2/5), (22 junij 2009)
- 73) Ross Kemp in search of pirates 3. Dostopno prek <http://www.youtube.com> - Ross Kemp in search of pirates 3 (3/5), (22 junij 2009)
- 74) Ross Kemp in search of pirates 3. Dostopno prek <http://www.youtube.com> - Ross Kemp in search of pirates 3 (4/5), (22 junij 2009)
- 75) Ross Kemp in search of pirates 3. Dostopno prek <http://www.youtube.com> - Ross Kemp in search of pirates 3 (5/5), (22 junij 2009)
- 76) World Atlas of maps lags and geography facts and figures. Dostopno prek <http://www.worldatlas.com>
- 77) Roman bireme. Dostopno prek http://www.alwayshobbies.com/.../Images/000831_0.jpg
- 78) Commercial routes. Dostopno prek <http://www.allempires.com/empires/venice/Commercial-routes.jpg>
- 79) Cog (ship). Dostopno prek [http://www.en.wikipedia.org/wiki/Cog_\(ship\)](http://www.en.wikipedia.org/wiki/Cog_(ship))
- 80) File: Modell Knorr.jpg. Dostopno prek http://upload.wikimedia.org/.../250px-Modell_Knorr.jpg
- 81) Roskilde- The vikings II. Dostopno prek http://www.farm1.static.flickr.com/74/230465010_0bfb9bb9e2.jpg?v=0
- 82) Cog "Arka". Dostopno prek http://www.farm4.static.flickr.com/3167/2558986748_fb906b43.jpg?v=0
- 83) An English Cog, possibly the Thomas. Dostopno prek <http://www.britishbattles.com/100-years-war/sluys/english-cog.jpg>
- 84) File: Caravel Boa Esperanca Portugal.jpg. Dostopno prek http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/5/5b/Caravel_Boa_Esperanca_Portugal.jpg/200px
- 85) File:Portuguese caravel.jpg. Dostopno prek <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/1/1e/PotugueseCaravel.jpg/386px->
- 86) Caravel.en. Dostopno prek <http://www.wikipedia.org/wiki/Caravel>
- 87) Carrack. Dostopno prek <http://www.en.wikipedia.org/wiki/Carrack>
- 88) Santa Maria (ship). Dostopno prek <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/d/d3/Santa-Maria.jpg/140px-Santa-Maria.jpg>
- 89) Revell 1/90 Santa Maria Christopher Columbus ship. Dostopno prek <http://www.shipmodels.co.uk/l.aspx?k=2449947>
- 90) Hanseatic League. Dostopno prek http://www.en.wikipedia.org/wiki/Hanseatic_League
- 91) File:Haupthandelsroute.png. Dostopno prek http://www.en.wikipedia.org/wiki/Image:Haupthandelsroute_Hanse.png
- 92) Barbary pirates. Dostopno prek

- http://www.en.wikipedia.org/wiki/Barbary_pirates
- 93) The barbary coast. Dostopno prek
http://www.semp.us/_images/biots/Biot220PhotoA.jpg
- 94) Knights hospitaller. Dostopno prek
http://www.en.wikipedia.org/wiki/Knights_Hospitaller
- 95) Hayreddin Barbaossa Dostopno prek
http://www..en.wikipedia.org/wiki/Hayreddin_Barbarossa
- 96) The entire spanish main. Dostopno prek
<http://www.blindkat.hegewisch.net/pirates/spmain2.jpg>
- 97) Golden Hind. Dostopno prek
<http://www.allatsea.cx/images/ships/Golden%20Hind.jpg>
- 98) Golden hind. Dostopno prek
http://www.en.wikipedia.org/wiki/Golden_Hind
- 99) Francis Drake. Dostopno prek
http://www.en.wikipedia.org/wiki/Francis_Drake
- 100) File:Sirfrancisdrake.jpg. Dostopno prek
<http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/bc/Sirfrancisdrake.jpg>
- 101) File:John Hawkins.JPG. Dostopno prek
http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/0/00/John_Hawkins.JPG/486px-
- 102) File:Piet Hein.jpg. Dostopno prek
http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/c/cc/Piet_Hein.jpg
- 103) Piet Pieterszoon Hein. Dostopno prek
http://www.en.wikipedia.org/wiki/Piet_Pieterszoon_Hein
- 104) Gaspard de Coligny Dostopno prek
http://www..en.wikipedia.org/wiki/Gaspard_de_Coligny
- 105) Fort Caroline. Dostopno prek
http://www.en.wikipedia.org/wiki/Fort_Caroline
- 106) French Fort Caroline. Dostopno prek
<http://www.georgiainfo.galileo.usg.edu/ftcaroline.jpg>
- 107) File:Pyle pirates approaching ship.jpg. Dostopno prek
http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/7/79/Pyle_pirates_approaching_ship.jpg/401px-
- 108) Sloop Providence. Dostopno prek
http://farm1.static.flickr.com/117/264479252_49dc401cf9.jpg?v=0
- 109) Sloop. Dostopno prek
<http://www.pirateshold.buccaneersoft.com/images/ships/sloop.jpg>
- 110) all-ship-sultana-on-the-potomac.jpg. Dostopno prek
<http://www.thedctraveler.com/wp-content/uploads/2008/03/all-ship-sultana-on-the-potomac.jpg>
- 111) The Schooner. Dostopno prek
<http://k53.pbbase.com/u42/rtwo/upload/27544170.Schooner.jpg>
- 112) Schooner. . Dostopno prek
<http://www.pirateshold.buccaneersoft.com/images/ships/schooner.jpg>
- 113) Brigantine.Dostopno prek
<http://www.pirateshold.buccaneersoft.com/images/ships/brigantine.jpg>
- 114) Brigantine St.Lawrence II.Dostopno prek
http://static.flickr.com/45/114765226_70daf45770.jpg
- 115) File:Morgan, Henry.jpg. Dostopno prek

- <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/3/3a/Morgan%2CHenry.jpg>
- 116) Henry Morgan Dostopno prek
http://www.en.wikipedia.org/wiki/Henry_Morgan
- 117) File:Portobelo Ruins and bay.jpg. Dostopno prek
http://upload.wikimedia.org/wikipedia/en/thumb/4/4f/Portobelo_Ruins_and_bay.jpg/800px-
- 118) Portobelo,Colon. Dostopno prek
<http://www.en.wikipedia.org/wiki/Portobelo,Colon>
- 119) Cristopher Myngs. Dostopno prek
<http://www.piratesinfo.com/images/piratesinfo/illustrations/portroyal/Myngs.jpg>
- 120) File:Janbart.jpg. Dostopno prek
<http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/5/5b/Janbart.jpg>
- 121) Jean Bart. Dostopno prek
http://www.en.wikipedia.org/wiki/Jean_Bart
- 122) pyle_intown.jpg. Dostopno prek
http://beej.us/pirates/images/full/pyle_intown.jpg
- 123) File:Tortuga17thcentury.jpg. Dostopno prek
<http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/b5/Tortuga17thcentury.jpg>
- 124) Port Royal. Dostopno prek
http://en.wikipedia.org/wiki/Port_Royal
- 125) Triangular trade. Dostopno prek
http://en.wikipedia.org/wiki/Triangular_trade
- 126) File:Triangle trade2.png. Dostopno prek
http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/c/ca/Triangle_trade2.png
- 127) Jolly Roger. Dostopno prek
http://www.en.wikipedia.org/wiki/Jolly_Roger
- 128) Jolly Roger: definition from answers.com. Dostopno prek
<http://www.answers.com/topic/jolly-roger>
- 129) boat_zeeleeuw2_jolly_roger_1oct_5oct_2001.jpg. Dostopno prek
http://www.dutchsubmarines.com/pictures/images/zeleeuw2/boat_zeeleeuw2_jolly_roger_1oct_5oct_2001
- 130) Sokol_1.jpg. Dostopno prek
http://home.cogeco.ca/~gchalcraft/sm/images/Sokol_1.jpg
- 131) British submarines of world war two. Dostopno prek
<http://home.cogeco.ca/~gchalcraft/sm/index.htm>
- 132) bouganville.jpg. Dostopno prek
<http://www.almansur.com/jollyrogers/bouganville.jpg>
- 133) Allmansur's unofficial history of the jolly rogers. Dostopno prek
<http://www.almansur.com/jollyrogers/jollyrogers.htm>
- 134) The " Jolly Rogers" squadron: past & present. Dostopno prek
<http://www.jolly-rogers.com>
- 135) wpfec513da_0f.jpg. Dostopno prek
http://www.vfa103.navy.mil/_wp_generated/wpfec513da_0f.jpg
- 136) Fighting 103. Dostopno prek <http://www.vfa103.navy.mil/>
- 137) VFA-103. Dostopno prek <http://www.en.wikipedia.org/wiki/VFA-103>
- 138) ededf5d7.jpg. Dostopno prek

- 139) <http://i112.photobucket.com/albums/n183/0XYM0R0NIC/ededf5d7.jpg>
Pirates of the Caribbean, A pirate's arsenal. Dostopno prek
<http://blindkat.hegewisch.net/pirates/weapons.html>
- 140) [grenades.jpg](#). Dostopno prek
<http://www.piratebrethren.com/articles/whydah/grenades.jpg>
- 141) [1037974480.jpg](#). Dostopno prek
<http://www.tcmuseum.org/images/photos/1037974480.jpg>
- 142) [198712692_248dc90d15.jpg?v=0](#). Dostopno prek
http://farm1.static.flickr.com/61/198712692_248dc90d15.jpg?v=0
- 143) [PirateLimbDiagram.jpg](#). Dostopno prek
<http://www.piratesinfo.com/images/piratesinfo/illustrations/detail/PirateLimbDiagram.jpg>
- 144) [ExplorationColonization147_45.JPG](#). Dostopno prek
http://mymapman.com/media/catalog/product/cache/1/image/5e06319eda06f020e43594a9c230972d/E/x/ExplorationColonization147_45.JPG
- 145) The Jolly Roger, Pirates of the Caribbean. Dostopno prek
<http://blindkat.hegewisch.net/pirates/jolirouge.html>
- 146) [National_Atlas_Louisiana_east_detailed.gif](#). Dostopno prek
http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/9a/National_Atlas_Louisiana_east_detailed.gif
- 147) Jean Lafitte. Dostopno prek
http://www.en.wikipedia.org/wiki/Jean_Lafitte
- 148) [File:David Porter.jpg](#). Dostopno prek
http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/c/cc/David_Porter.jpg/477px-David_Porter.jpg
- 149) Junk (ship). Dostopno prek
[http://www.en.wikipedia.org/wiki/Junk_\(ship\)](http://www.en.wikipedia.org/wiki/Junk_(ship))
- 150) [714212.jpg](#). Dostopno prek <http://www.hobbyworldinc.com/714212.jpg>
- 151) [File:-HK CityHall Seaview 51217 5.png](#). Dostopno prek
http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/c/ca/-HK_CityHall_Seaview_51217_5.png
- 152) [KISH_04_77.gif](#). Dostopno prek
http://wps.ablongman.com/wps/media/objects/262/268312/art/figures/KISH_04_77.gif
- 153) [745z.jpg](#). Dostopno prek
http://www.venditamodellismo.it/vendita_online/images/745z.jpg
- 154) [bracera.jpg](#). Dostopno prek
<http://www2.arnes.si/~kppomm/slike/bracera.jpg>
- 155) [PA278237.JPG.jpg](#). Dostopno prek
<http://www.leut-krk.hr/leut2/slike/brodovi/trabakul3/images/PA278237.JPG.jpg>
- 156) "Leut" Izrada maketa brodova. Dostopno prek <http://www.leut-krk.hr/>
- 157) [pelig.jpg](#). Dostopno prek
<http://www2.arnes.si/~kppomm/slike/pelig.jpg>
- 158) [flakusa-1_v.jpg](#). Dostopno prek
http://www.mbss.org/portal/images/stories/razno/flakusa-1_v.jpg
- 159) Shipping facts. Dostopno prek <http://www.marisec.org/shippingfacts>
- 160) Maritime transportation. Dostopno prek
<http://www.people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch3en/conc3en/ch3c4en.html>

- 161) International seaborne trade and exports of goods 2957 – 2007.
Dostopno prek <http://www.people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch3en/conc3en/seabornetrade.html>
- 162) seabornetrade.gif. Dostopno prek
<http://www.people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch3en/conc3en/img/seabornetrade.gif>
- 163) indian_ocean_sea_lanes.gif. Dostopno prek
http://www.tamilnation.org/images/intframe/indian_ocean/indian_ocean_sea_lanes.gif
- 164) http://www.cargolaw.com/presentations_pirates.html#fall_rise
- 165) http://www.cargolaw.com/presentations_pirates.html#rise
- 166) http://www.cargolaw.com/presentations_pirates.html#environment_disaster
- 167) http://www.cargolaw.com/presentations_pirates.html#underreporting
- 168) http://www.cargolaw.com/presentations_pirates.html#anti_piracy
- 169) http://www.cargolaw.com/presentations_pirates.html#no_guns
- 170) 300_322_2288.JPG. Dostopno prek
http://www.piracysuppression.com/images/300_322_2288.JPG
- 171) 150_DSC02001.JPG. Dostopno prek
http://www.piracysuppression.com/images/150_DSC02001.JPG
- 172) <http://www.piracysuppression.com/armedescorts.html>
- 173) <http://www.shiploc.com/>
- 174) 13.jpg. Dostopno prek <http://www.secure-marine.com/ship/13.jpg>
- 175) vietname1.JPG. Dostopno prek
<http://www.secure-marine.com/ship/images/vietname1.JPG>
- 176) Long Range Acoustic Device. Dostopno prek
http://www.en.wikipedia.org/wiki/Long_range_acoustic_device
- 177) File:LRAD-US-Navy.jpg. Dostopno prek
<http://upload.wikimedia.org/wikipedia/en/7/7a/LRAD-US-Navy.jpg>
- 178) File:LRAD.JPG. Dostopno prek
<http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/a/ad/LRAD.JPG/800px-LRAD.JPG>

16) KAZALO SLIK , TABEL IN GRAFOV

- Slika 2.1 Province v času rimljanov
- Slika 2.2 birema (rimska liburnia)
- Slika 3.1 Pomorske trgovske poti v srednjem veku
- Slika 3.2 knorr
- Slika 3.3 knorr
- Slika 3.4 kog
- Slika 3.5 kog
- Slika 3.6 karavela
- Slika 3.7 karavela
- Slika 3.8 karaka (Santa Maria Krištofa Kolumba)
- Slika 3.9 karaka (Santa Maria Krištofa Kolumba)
- Slika 3.10 glavna pristanišča Hanzeatske zveze
- Slika 4.1 obala barbarskih gusarjev

Slika 4.2 galeja (levo)
 Slika 4.3 galiot (desno)
 Slika 5.1 Španska obala
 Slika 5.2 glavna pristanišča na Španski obali
 Slika 5.3 poti flote zakladov
 Slika 5.4 španska galeja
 Slika 5.5 angleški mornariški top (levo) in španski (desno)
 Slika 5.6 Drakova ladja Golden Hind
 Slika 5.7 Francis Drake
 Slika 5.8 John Hawkins
 Slika 5.9 Piet Hein
 Slika 5.10 trdnjava Morro, Havana, Kuba
 Slika 5.11 Fort Caroline na Floridi
 Slika 6.1 taktika bukanirjev
 Slika 6.2 slup
 Slika 6.3 slup
 Slika 6.4 kuter
 Slika 6.5 škuner
 Slika 6.6 škuner
 Slika 6.7 brigantina
 Slika 6.8 brigantina
 Slika 6.9 Henry Morgan
 Slika 6.10 Porto Bello
 Slika 6.11 Christopher Myngs
 Slika 6.12 Jean Bart
 Slika 6.13 zavzetje Kartagene
 Slika 6.14 otok Tortuga
 Slika 6.15 Port Royal na Jamajki
 Slika 7.1 trikotna trgovina
 Slika 7.2 piratske zastave
 Slika 7.3 jolly roger na Poljski podmornici Sokol (levo)
 Slika 7.4 jolly roger na nizozemski podmornici Zeeleeuw (desno)
 Slika 7.5 jolly roger kot simbol VF – 17 na Pacifiku (levo)
 Slika 7.6 jolly roger kot simbol VFA – 103 nad Irakom (desno)
 Slika 7.7 Edward Teach - Blackbeard
 Slika 7.8 Bartholomew Roberts
 Slika 7.9 tipična mornariška sablja od 16. do do konca 18. stoletja
 Slika 7.10 malce okrašena verzija mornariške sablje od 17. do druge polovice 19. stoletja
 Slika 7.11 mornariška bojna sekira (levo)
 Slika 7.12 tomahawk (desno)
 Slika 7.13 Rapir z bodalom za prestrežanje
 Slika 7.14 Poinard. Tako bodalo so ponavadi nosili premožnejši ljudje in plemiči
 Slika 7.15 Mornariško bodalo
 Slika 7.16 Britanska mornariška pištola iz 18. stoletja
 Slika 7.17 Pištola Kentucky
 Slika 7.18 Francoska konjeniška pištola
 Slika 7.19 Angleški enostrelni pištoli iz 17. stoletja
 Slika 7.20 Španska enostrelna pištola; konec 16. in začetek 17. stoletja
 Slika 7.21 Kentuckyjska pištola z več cevmi

Slika 7.22 Volley gun
 Slika 7.23 Tromblon iz obdobja okoli leta 1700
 Slika 7.24 Tromblon iz obdobja okoli leta 1700 na nosilcu
 Slika 7.25 Angleška mušketa kalibra .54 sredi iz leta 1660
 Slika 7.26 Francoska mušketa kalibra .65 iz obdobja okrog leta 1700
 Slika 7.27 Angleška mornariška mušketa kalibra .75, ki je bila v uporabi od okoli 1720 naprej
 Slika 7.28 Francoska " trgovska " mušketa na začetku 18. stoletja.
 Slika 7.29 Španska mušketa kalibra .70 iz začetka 18. stoletja.
 Slika 7.30 ladijski top in njegove polnitve
 Slika 7.31 Granata
 Slika 7.32 vrtljivi topič
 Slika 7.33 vrtljivi topič
 Slika 7.34 vrednotenje odškodnine za primer invalidnosti
 Slika 7.35 Bahamsko otočje
 Slika 7.36 New Providence
 Slika 8.1 Evropska kolonizacija sveta okrog leta 1700
 Slika 8.2 zastava Thomasa Thewa
 Slika 8.3 zastava Henryja Everiya
 Slika 8.4 kletka z obešenim truplom pirata na vhodu v pristanišče
 Slika 10.1 zaliv Baratara
 Slika 10.2 Kuba
 Slika 10.3 David Porter
 Slika 11.1 daljni vzhod
 Slika 11.2 džunka
 Slika 11.3 džunka
 Slika 11.4 Indonezijski arhipelag
 Slika 12.1 dalmatinska obala
 Slika 12.2 antične pomorske trgovske poti v Sredozemlju
 Slika 12.3 bracara
 Slika 12.4 goleta (levo)
 Slika 12.5 trabakul (desno)
 Slika 12.6 pelig (levo)
 Slika 12.7 gajeta (desno)
 Slika 13.1 strateške pomorske poti v azijskem in indijskem oceanu
 Slika 13.2 privatne mornarice (slika levo dežuranje na ladji)
 Slika 13.3 privatne mornarice (slika desno obhodna služba)
 Slika 13.4 Secure ship
 Slika 13.5 Secure ship
 Slika 13.6 LRAD
 Slika 13.7 LRAD

Tabela 13.1 Naraščanje mednarodne pomorske trgovine je od leta 1970 (v milijonih ton) pa do danes
 Tabela 13.2 Svetovni trg z nafto in zemeljskim plinom (uvozniki in izvozniki) 2006
 Tabela 13.3 Svetovni trg z razsutim tovorom (uvozniki in izvozniki) 2006 :
 Tabela 13.4 Povprečni stroški čezoceanskega pretovora
 Tabela 13.5 Lokacije napadov
 Tabela 13.6 Število napadov

Tabela 13.7 Nevarnejša pristanišča in sidrišča

Tabela 13.8 Oborožitev piratov med napadi

Tabela 13.9 Tipi napadov

Tabela 13.10 Tipi nasilja nad posadko

Tabela 13.11 Tip napadenih plovil

Tabela 13.12 Zastave pod katerimi so plule napadene ladje

Tabela 13.13 Države v katerih se nahaja lastništvo napadenih ladij (januar – december 2007)

Graf 13.1 naraščanje mednarodne pomorske trgovine je od leta 1970 (v milijonih ton) pa do danes

Graf 13.2 Rast kontejnerskega pretovora (v milijonih ton) 1985 – 2006

Graf 13.3 Učinkovitost pretovora (v tisočih ton na prevoženo miljo) 1984 – 2006

Graf 13.4 Presežne kapacitete pomorskega pretovora (v milijonih ton) 1990 – 2006

Graf 13.5 Stroški pretovora (v odstotkih) kot delež vrednosti izvoženih produktov 1980– 2005:

Graf 13.6 države z več kot desetimi napadi piratov letno

Graf 13.7 naraščanje piratskih napadov

Graf 13.8 Oborožitev piratov med napadi

Graf 13.9 Tipi napadov

Graf 13.10 Tipi nasilja nad posadko

Graf 13.11 Tip napadenih plovil

