

Overfaldet på fregatten CHARLOTTE AMALIA - danskere og pirater i tropiske farvande

Af Morten Bronke, stud. mag.

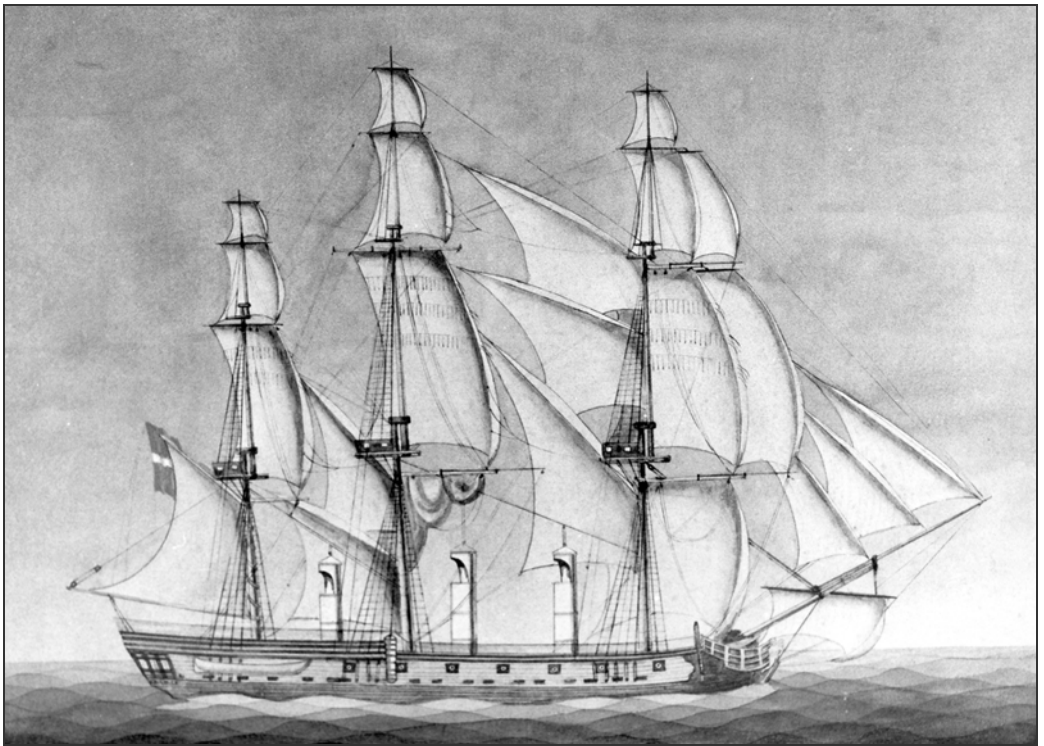
Gennem tiderne har mange danske søfolk haft konfrontationer med sørøvere. Det har ofte været i forbindelse med krige, hvor kaperi er blevet taget i brug som strategi. Ligeledes er danske skibe i de seneste år blevet overfaldet af pirater. Det, vi kan betegne som klassisk sørøveri i eksotiske, tropiske farvande, kender vi desværre også til. I 1683 begyndte det danske skib CHARLOTTE AMALIA en længere sørejse. Måske længere end besætningen nogensinde havde drømt om.

Rigdom og slaver

Målet for det danske skib var de danske besiddelser på Afrikas vestkyst. Siden 1659 havde der været handelsstationer, som kunne sikre handelen på Trekantsruten. Rejsen startede hjemme i Danmark hvor skibe sejlede varer som tekstiler, våben og brændevin ned til Guldkysten og købte slaver. Derefter sejlede skibene over Atlanterhavet til de danske besiddelser i Vestindien, hvor slaverne blev solgt og sat i arbejde på sukkerplantagerne. Slavehandlen var ikke i sig selv en god forretning, men da plantagerne ikke kunne opretholde en levedygtig bestand af slaver, var en løbende tilførsel nødvendig. Den efterfølgende handel med sukker var nemlig meget lukrativ.

Sejlturen over Vestafrika til Vestindien var lang og farlig. Først og fremmest måtte søfolkene og deres skibe kæmpe med vejret. Det kunne være vanskeligt at manøvrere på grund af vindforholdene og i Vestindien skulle orkansæsonen for enhver pris undgås. De svære forhold afspejlede sig i sømændenes gennemsnitlige levetid. Det statistiske materiale er lidt usikkert, men dødeligheden var omkring dobbelt så høj for søfolkene som for slaverne de transporterede. I perioden 1777-89 døde 33 procent af søfolkene på rejsen i forhold til 15

procent af slaverne. Søfolkene tilbragte længere tid til søs, fordi de var med på hele rejsen, mens slaverne kun blev sejlet fra Afrika over til Vestindien. Dette kan være med til at forklare den store forskel i dødeligheden. En anden faktor kunne også være de lange ophold ved Afrika, hvor de danske søfolk blev udsat for en række tropesygdomme. Nordeuropæerne var langt mere sårbare overfor disse end de afrikanske slaver.



Selvom slavehandelen ikke i sig selv var en god forretning, var den helt afgørende for de danske koloniers økonomi. I over hundrede år var der fast fart over Atlanterhavet med skibe som FREDENSBORG, der ses her. De tre store kulsejl på dækket bragte frisk luft ned til slaverne, der var stuvet sammen under dæk.

Tegning fra anden halvdel af 1700-tallet, Original på Handels- og Søfartsmuseet

Men der var også fordele ved de lange sejlture. Der var mange penge at tjene, fordi skibene bragte kostbare laster med hjem til Danmark. Officerer havde desuden ret til føringsgods, som betød at de måtte købe varer i udlandet og sælge dem til gode penge, når de kom hjem til Danmark. Dette kunne give en endog meget stor fortjeneste.

Mellem 1671 og 1720 udgik der 99 togter under dansk flag. De skibe som foretog rejsen var alle bevæbnede med kanoner så de kunne afskrække eventuelle fjender, både rivaliserende europæere, men også indfødte stammer. Skibene var enten orlogsskibe, der brugtes til handel, eller også var de handelsskibe bestykket med kanoner. Handelsflåden og krigsflådens roller var mere sammenkædede, end vi er vandt til det i dag.

Vi kender ikke til mange detaljer vedrørende CHARLOTTE AMALIA, dets besætning og rejsen. Vi ved dog at skibet var en fuldrigget hurtigsejlende fregat med 36 kanoner og afsejlede fra Glückstad i Holsten. Kaptajnen hed Thomas Adrian Thorsen og havde sejlet turen før. Noget af historien om skibet kender vi fra en dansk officer ved navn Erik Tillemann, der i 1697 skrev en bog om sin tjeneste i Guinea. Resten af historien er faktisk fortalt af piraterne selv.

Overfaldet

I november 1683 var skibet ankommet til Afrika og udførte kontinentets vestkyst, cirka ved det nuværende Sierra Leone, lagde skibet til ved en flodudmunding. Dette gjorde kaptajn Thorsen muligvis for at bringe frisk drikkevand og forsyninger om bord inden den videre rejse ind i Guinea-bugten. Men den danske fregat nåede ikke videre på rejsen eller for den sags skyld hjem til Danmark.

Udførte kysten lurede nemlig sørøverskibet REVENGE. Besætningen og kaptajnen John Cook var erfarne sømænd og sørøvere. I flere år havde de været på togter i Caribien og langs Sydamerikas kyster. På togtet i

august 1683 sejlede de fra den engelske koloni Virginia i Nordamerika over Atlanterhavet til Afrika på jagt efter bytte.



Christiansborg, den danske fæstning på Guldkysten, blev indviet i 1661. Fortets garnison kunne dog ikke beskytte alle danske handelsskibe mod piraternes overfald. Fotograferet i 1963 af Finn Antoft, Handels- og Søfartsmuseet

REVENGE lå ud for Afrikas vestkyst og så CHARLOTTE AMALIA sejle forbi sig. Sørøverne halede hurtigt ankeret op og satte sejlene, men den danske fregat sejlede for hurtigt til at de kunne indhente den. Heldigvis for sørøverne besluttede danskerne at ankre op, og det gav dem mulighed for at indhente skibet. REVENGE lignede ikke et sørøverskib med kun fire kanoner og de har måske oven i købet ført engelsk flag.

Danmark var ikke i krig med England, så dette ville signalere fredelige hensigter og kaptajn Thorsen ville ikke blive mistænksom. Vi ved at den senere danske søhelt Peter Tordenskjold prøvede at narre og overraske fjendtlige svenske skibe ved at føre svensk flag – tricket er da også ligeså oplagt som det er ufint. For ikke at vække yderlige mistanke fik 30 pirater besked på at gemme sig under dækket og da REVENGE var kommet op på siden af den danske fregat blev der kastet entrehager fast i skibet. Sørøverne fik åbenbart overrasket danskerne og de mange kanoner på CHARLOTTE AMALIA nåede ikke at skyde på det fjendtlige skib. Danskerne blev overlistet med fem døde og sårede pirater til følge.

Som omtalt andetsteds i denne udgivelse kunne lande i krigstid udstede kaperbreve som gav tilladelse til at erobre fjendtlige skibe. Dette var imidlertid ikke tilfældet i forhold til overfaldet på CHARLOTTE AMALIA. England og Danmark var ikke i krig med hinanden og dermed havde piraterne på REVENGE ikke tilladelse til at angribe det danske skib. Endvidere angreb de skibe fra mange forskellige lande. Inden mødet med danskerne havde de erobret et mindre hollandsk skib og senere prøvede de at overraske og kapre en hollandsk ostindiefarer uden held. De kan derfor med rette betegnes som sørøvere.

De var yderst tilfredse med skibets tilstand og last, som indbefattede en mængde brændevin og 60 slaver. Vi ved faktisk ikke hvad der efterfølgende skete med hverken den danske besætning eller slaverne - de forskellige kilder nævner det ikke. Formodentlig blev de brugt til at istandsætte fregatten og derefter efterladt på land. REVENGE overtog de danske søfolk ikke, da det blev sat i brand og efterladt af piraterne.



Også i deres samtid var de amerikanske pirater berygtede for deres brutalitet og opportunisme. Nogle af dem handlede på egen hånd, mens andre var støttet af krigsførende magter. Her ses titelbladet fra en nederlandsk bog udgivet i 1678.

Efterspil

Dermed er historien ikke slut. I hvert fald ikke for piraternes vedkommende. Fregatten blev omdøbt til BACHELOR'S DELIGHT og brugt til flere togter. Efter at have provianteret i farvandet ved Sierra Leone sejlede piraterne videre til Kap Horn ved Sydamerika og endnu flere mindre skibe blev erobret og tømt undervejs, inden de nåede Stillehavet i marts 1684. Her mødte de kaptajn John Eaton, som sejlede piratskibet NICHOLAS. De to besætninger holdt skibsråd sammen og besluttede at sejle til Peru for at erobre den spanske sølvflåde. Endnu flere priser blev taget undervejs, men efterhånden fandt piraterne ud af, at spanierne var blevet alarmeret om deres togt og var forberedte. Sørøverne på de to skibe besluttede derfor at opgive angrebet. Kaptajn Cook, som havde angrebet og overtaget CHARLOTTE AMALIA, døde på den videre rejse til Nicoya-bugten i Mellemamerika og kvartermester Edward Davis overtog kommandoen.



Vi ved ikke om Kaptajn Cook havde sin egen udgave af det legendariske sørøverflag "Jolly Roger", eller hvordan det i så fald så ud. Vi kender til gengæld en række af hans "kollegers" flag – her ses et udsnit.

Besætningen om bord på BACHELOR'S DELIGHT havde på dette tidspunkt, sejlet rundt og plyndret i over et år siden erobringen af den danske fregat. Det erobrede bytte det sidste år havde været godt for piraterne, men den helt store fangst, den spanske sølvflåde, havde de måtte opgive. I januar 1685 opsnappede de imidlertid et spansk brev og erfarede, at sølvflåden ikke var beskyttet godt nok. Den spanske flåde, som skulle eskortere sølvflåden var blevet forsinket. Flere og flere sørøverskibe blev samlet til angrebet, men spanierne var på trods af problemerne med orlogsflådens forsinkelse godt forberedt. 14 spanske skibe mødtes med 8 sørøverskibe i et stort søslag den 28. maj, men fordelene lå hos spanierne. Deres skibe havde flere kanoner og 3000 mænd i forhold til piraternes 960 mænd. Sørøverangrebet var ikke en succes og den spanske sølvflåde slap uskadt forbi.

BACHELOR'S DELIGHT fortsatte med at hærge de Sydamerikanske kyster de næste år, indtil 1688, hvor vores kendskab til fregatten forsvinder i Caribien. Kaptajn Davis og andre besætningsmedlemmer blev anholdt under mistanke for sørøveri, det selv samme sted hvor deres femårige sørøverekspedition startede, nemlig i Virginia. Piraterne blev tilbageholdt i flere år, men blev dog ikke dømt. Herefter kunne de nyde frugten af deres mangeårige togt.

Hvis du vil læse mere

Ole Degn og Erik Gøbel "*Skuder og Kompagnier – Dansk søfarts Historie 2, 1588 – 1720*", Gyldendal, København 1997

Ole Feldbæk "*Storhandelens tid – Dansk søfarts Historie 3, 1720 – 1814*", Gyldendal, København 1997

Alexandre Olivier Exquemelin "*Bogen om amerikanske sørøvere*", Oversat og bearbejdet af Erik Kjersgaard, Wormianum, Højbjerg 1974