



Universitetet  
i Stavanger

**FAKULTET FOR UTDANNINGSVITENSKAP OG HUMANIORA**

## **BACHELOROPPGAVE**

Studieprogram:  
LHIS370 Bacheloroppgave i historie

Kandidatnummer:  
9537

Veileder:  
Jonas Fossli Gjersø

Tittel på bacheloroppgaven:  
Piratenes gullalder: En politisk protest

Antall ord: 8246

Antall vedlegg/annet: 0

Stavanger, 16.05/2022  
dato/år

## Innholdsfortegnelse

Innledning og problemstilling .....	1
Definisjon av forskjellen mellom kaperfart, piratvirksomhet og Buccaneers .....	4
Hvorfor vende seg mot myndighetene og slutte seg til det svarte seilet? .....	6
Hvordan kan piratenes organisering av sin sosiale verden bli oppfattet som en protest? .....	12
Hvilke konsekvenser førte denne protesten til for Storbritannia og dets kolonier? .....	19
Konklusjon .....	25
Litteraturliste .....	28
<b>Primærkilder:</b> .....	28
<b>Sekundærkilder:</b> .....	28

## Innledning og problemstilling

Det har siden før vår tidsregning eksistert pirater rundt omkring i verden. En kan finne dem i antikkens Hellas, Romerrikets storhetstid, Europas middelalder og i Qing dynastiet i Kina. Selve ordet pirat stammer fra gresk og betyr «forsøk», «erfaring» og «angrep»<sup>1</sup>. I de fleste sammenhenger og gjennom store deler av historien har dette begrepet blitt brukt om personer som seiler på sjøen og går til angrep mot andre skip for egen økonomisk vinning. Dette forklarer blant annet hvorfor begrepet har fått synonymet sjørøver på norsk. Begrepet blir ofte forbundet med piratene som opererte i Vestindia og Nord-Amerika på starten av 1700-tallet, men har samtidig blitt fargelagt av flere hundre år med det Håkon R. Folkenborg ville kategorisert som et kommersielt historiebruksområde med en underholdende historiebruksfunksjon<sup>2</sup>. Med formålet om å tjene penger har historien om disse piratene blitt nærmest endret gjennom store mengder romantisering og tatte friheter i historiebruken. Dette har ført til at de fleste forbinder en pirat med fiksjonen skapt av Hollywood og ikke med de faktiske historiske aktørene Hollywoods fiksjon har basert seg på.

Denne oppgaven tar for seg disse piratene som opererte i Nord-Amerika og Vestindia på starten av 1700-tallet, en periode som ofte kalles for piratenes gullalder. For disse historiske aktørene passer det norske synonymet sjørøver godt for å beskrive hva de gjorde, men det gir lite forståelse for hvem de var og hvorfor de valgte å bli pirater. I gullalderen florerte havene i området rundt Nord-Amerika og Vestindia av disse piratene, som var i et større antall og plyndret flere skip enn noen gang før<sup>3</sup>. Det er uenighet hos historikere om nøyaktig hvilket tidsrom denne gullalderen omfatter, men de fleste er enige om at gullalderen var en gang mellom 1650 og 1730. Denne oppgaven tar utgangspunkt i Marcus Rediker sin definisjon som omfatter tidsrommet mellom 1716 og 1726<sup>4</sup>. Jeg velger å følge Rediker sin definisjon da den omfatter perioden piratene var mest aktive og ifølge historiker David Cordingly mest tallrike.

---

<sup>1</sup> Jan Bjarne Bøe, *Pirater – fra mord til moro: hvordan bildet av piratene har endret seg* (Stavanger: Hertervig Akademisk, 2010), 44.

<sup>2</sup> Håkon Runde Folkenborg, *Én fortid - mange fortellinger: introduksjon til historiebruk* (Oslo: Cappelen Damm AS, 2018), 71.

<sup>3</sup> Marcus Rediker, “«Under the Banner of King Death»: The Social World of Anglo-American Pirates, 1716 to 1726”, *The William and Mary Quarterly*, 38, 2 (1981): 203, <https://doi.org/10.2307/1918775>.

<sup>4</sup> Rediker, ““Under the Banner of King Death”,” 203.

I denne oppgaven vil jeg gjennom bruk av primær og sekundærkilder drøfte hvordan gullalderens pirater kan bli sett på som en reaksjon og protest mot deres samtids samfunnsendringer, samt undersøke hvordan de utgjorde en trussel for det britiske imperiets økonomi og suverenitet. Dette vil jeg gjøre ved å analysere hvorfor disse piratene sluttet seg til piratvirksomheten, hvordan de organiserte sin sosiale verden og undersøke hvilke konsekvenser de skapte for Storbritannia og dets kolonier.

Jeg mener dette er et emne det er viktig å belyse i vår samtid da fiksjonen har malt et romantisk og underholdende bilde av gullalderens pirater som ikke stemmer overens med datidens faktiske pirater. Romaner som Robinson Crusoe av Daniel Defoe og Treasure Island av Robert Louis, fra 1719 og 1883, har til tross for sin inspirasjon fra virkeligheten bidratt til en utvikling bort fra det sannferdige mot ren fiksjon. Dette skyldes den underholdende funksjonen og den kommersielle hensikten romanene hadde, men også manglende sannferdige kilder om piratene.

Den tidligste kilden en kan finne om gullalderens pirater er Captain Charles Johnson sin bok *A General History of the Robberies and Murders of the most notorious Pyrate* fra 1724. Hvem Johnson faktisk var har til vår tid vært ukjent, men mange historikere som for eksempel Jan Bjarne Bøe baserer seg på at navnet kun var et pseudonym for Daniel Defoe<sup>5</sup>. Andre historikere som Arne Bialuschewski argumentert sterkt for at denne oppfatningen ikke er korrekt og at verket trolig er skrevet av en annen<sup>6</sup>. Uavhengig av hvem Johnson faktisk var, gir verket hans store mengder informasjon om piratene og deres sosiale verden. Til tross for å være det mange omtaler som en av de beste primærkildene om gullalderens pirater er de fleste historikere enige om at denne må leses med et kritisk syn, da forfatteren her også har tatt seg visse friheter i forholdet mellom sannhet og fiksjon<sup>7</sup>. Verket til Johnson kan sammen med juridiske dokumenter tilknyttet piratene brukes til å skape et mer sannferdig bilde av gullalderens pirater.

---

<sup>5</sup> Bøe, *Pirater – fra mord til moro*, 182.

<sup>6</sup> Arne Bialuschewski, "Daniel Defoe, Nathaniel Mist, and the 'General History of the Pyrates'", *The Papers of the Bibliographical Society of America* 98, 1 (2004): 37, <http://www.jstor.org/stable/24295828>.

<sup>7</sup> Richard Frohock, "Satire and Civil Governance in 'A General History of the Pyrates' (1724,1726)." *The Eighteenth Century* 56, 4 (2015): 469, <http://www.jstor.org/stable/44730001>.

På en annen side mener jeg at emnet er viktig å belyse for vår forståelse av tidlige demokratiske strømninger og liberalistiske tanker. Dette er begreper de fleste mennesker knytter opp til den amerikanske- og franske revolusjon på slutten av 1700-tallet, men det viser seg at piratene på starten av 1700-tallet også benyttet seg av demokratiske løsninger og hadde en liberalistisk tankegang<sup>8</sup>. At piratene som var kjent for sine grusomheter til sjøs var framfor sin tid innenfor disse ideene vi ser på som store verdier i dagens samfunn er for mange utenkelig og derfor viktig å belyse. Oppgaven vil også vise hvor sårbart det britiske imperiet og dets provinser var i sin tidlige imperialistiske fase, hvor det hovedsakelig baserte seg på handel av råvarer og slaver.

---

<sup>8</sup> David Cordingly, *Under the Black Flag: The romance and the Reality of Life Among the Pirates* (New York: Random House Trade, 2006), 96.

## Definisjon av forskjellen mellom kaperfart, piratvirksomhet og Buccaneers

Etter de mange forskjellige defineringene av når piratenes gullalder faktisk var har det blitt argumentert for at det som ofte kalles for piratens gullalder egentlig burde kalles for piratenes og kapernes gullalder<sup>9</sup>. Dette er i all hovedsak fordi mange historikere definerer gullalderen som tiden mellom 1650 og 1730, en periode som både var preget av kapere og pirater. Det er i denne sammenheng jeg har valgt å benytte meg av Redikers definisjon som setter klarere grenser mellom kapernes storhetstid og piratenes storhetstid. Når jeg i denne oppgaven skal se på hvem disse piratene i gullalderen var, er en nødt til å aksentuere forskjellen mellom en pirat og en kaper, samt ha kjennskap til begrepet buccaneer.

I mange norske tekster har synonymet sjørøver erstattet begrepet pirat. Dette har ført til at forskjellen mellom en pirat og en kaper har blitt undergravet da de begge i praksis var sjørøvere. Videre har dette blant annet ført til misforståelsen om at kaperne Sir Francis Drake og Sir Henry Morgan som opererte på 1500- og 1600-tallet var pirater<sup>10</sup>. I motsetning til piratvirksomheten som var ansett som kriminell av alle nasjoner, var kaperfarten en virksomhet statlige myndigheter benyttet seg av ved mangel på egen marine- og militærmakt under krigføring<sup>11</sup>. Kapere hadde utstedt kaperbrev som var et statlig dokument som ga dem hjemmel til å angripe og plyndre fiendtlige skip<sup>12</sup>. Med andre ord ble kaperfarten brukt som et krigsmiddel under strid mot andre nasjoner. Kapere og piratene utførte på denne måten de samme handlingene, men kun kapere hadde statlig støtte og hjemmel til å utføre disse ellers kriminelle handlingene. Det skal også merkes at det var kun myndighetene som hadde utstedt kaperbrevet som oppfattet dem som kapere, mens de som ble plyndret av disse kaperne oppfattet dem som pirater, noe som trolig har bidratt til forvirringen mellom kapere og pirater.

Det finnes flere eksempler på pirater som arbeidet som kapere før deres inntreden i piratvirksomheten og flere eksempler på pirater som gikk tilbake til å arbeide for

---

<sup>9</sup> Lindley S. Butler, "North Carolina 1718: The Year of the Pirates", *The North Carolina Historical Review* 95, 2 (2018): 127, <http://www.jstor.org/stable/45184933>

<sup>10</sup> Colin Woodard, *The Republic of Pirates – Being the True and Surprising Story of the Caribbean Pirates and the Man Who Brought Them Down* (New York: Houghton Mifflin Harcourt, 2007), 2.

<sup>11</sup> Bøe, *Pirater – fra mord til moro*, 43.

<sup>12</sup> Woodard, *The Republic of Pirates*, 2.

myndighetene etter deres dager i piratvirksomheten. Et godt eksempel på dette er piraten Benjamin Hornigold, som før sin tid som pirat arbeidet som kaper, og som etter sin kongelige benådning i 1717 arbeidet som piraterjeger<sup>13</sup>. Dette konkretiserer hvor like piratvirksomheten og kaperfarten i praksis var med kun et kaperbrev som skille, men presiserer også den markante juridiske forskjellen som definerte piratvirksomhet som ulovlig og kaperfart som en form for marineaksjon.

Begrepet buccaneer blir i vår tid benyttet som et upresist begrep om både pirater og kapere som opererte i Vestindia på 1600- og 1700-tallet. Begrepet refererte opprinnelig til en gruppe lovløse som levde av jakt på øyen Hispaniola på 1600-tallet. Disse lovløse var hovedsakelig rømlinger fra slaveri, militæret, fengsel og tvunget immigrasjon<sup>14</sup>. Selve begrepet kommer fra ordet *boucan*, en trestamme jegerne på øyen benyttet seg av ved røyking av kjøtt<sup>15</sup>. Etter flere spanske forsøk på å fjerne disse jegerne, vendte flere av dem etter hvert til havet og piratvirksomhet, hvor begrepet fulgte etter dem. I denne oppgaven vil begrepet ikke bli benyttet da det ikke setter eller viser det klare og viktige skillet mellom pirat og kaper, samtidig som det referer sterkere til sjørøverne som opererte i Vestindia på 1600-tallet<sup>16</sup>.

---

<sup>13</sup> Woodard, *The Republic of Pirates*, 87.

<sup>14</sup> Shannon Lee Dawdy og Joe Bonni, "Towards a General Theory of Piracy", *Anthropological Quarterly* 85, 3 (2012): 679, <http://www.jstor.org/stable/41857267>

<sup>15</sup> Woodard, *The Republic of Pirates*, 2.

<sup>16</sup> Woodard, *The Republic of Pirates*, 3.

## Hvorfor vende seg mot myndighetene og slutte seg til det svarte seilet?

Hvis en skal undersøke hvordan valget om å bli pirat kan tolkes som en reaksjon eller protest mot samtidens samfunnsendringer, er en nødt til å se på de sosiale omveltingene som tok sted i tiden før og rundt piratenes gullalder. Ifølge historikeren Markus Rediker sine undersøkelser nådde piratene sitt største antall mellom 1716 og 1718 med mellom 1800 til 2400 aktive angloamerikanske pirater<sup>17</sup>. Det er nærmest umulig å anslå et nøyaktig antall pirater i denne perioden da de grunnet sin kriminelle status verken deltok i folketellinger eller dokumenterte sine handlinger. Til tross for vanskeligheter med å anslå et nøyaktig antall pirater støtter også historiker David Cordingly disse undersøkelsene med å anslå at det var rundt 2000 angloamerikanske pirater i 1720<sup>18</sup>. Denne økningen av antall pirater startet etter freden i Utrecht i 1713 som avsluttet den spanske arvefølgekrigen og trakk Storbritannia ut av krigen. I det følgende vil jeg undersøke hvorfor antallet pirater økte så mye som det gjorde før og under gullalderen, samt diskutere hvordan disse funnene kan tolkes som en reaksjon eller protest som deres samtids samfunnsendringer.

Under den spanske arvefølgekrigen hadde Dronning Anne av England økt den britiske marinens innsats i Vestindia gjennom bruk av kapere. Antallet kapere i Vestindia økte og gjennom krigen plyndret de spanske og franske skip og eiendommer. Ved krigens ende var det ikke lenger et behov for disse kaperne, som ble stående uten arbeid og sendt til havner rundt omkring i Amerika og England. Denne konsekvensen av freden inntraff også i den britiske marinen. Etter 12 år med krig hadde marinen endt opp i en økonomisk krise med alt for mange krigsseilere. Løsningen var derfor en rask demobilisering av skip og besetning. Kun 24 måneder etter freden i Utrecht hadde den britiske marinen kuttet besetningen sin med  $\frac{3}{4}$ , noe som gjorde rundt 36 000 seilere arbeidsledige<sup>19</sup>. Denne plutselige og store mengden arbeidsløse seilere fra kaperfarten og marinen tok også med seg konsekvenser til handelsflåten.

---

<sup>17</sup> Rediker, "Under the Banner of King Death," 205.

<sup>18</sup> Cordingly, *Under the Black Flag*, 203.

<sup>19</sup> Woodard, *The Republic of Pirates*, 86.



Havnene i Vestindia, Nord-Amerika og England fylte seg opp av disse nylige arbeidsløse seilerne. Majoriteten av disse seilerne kom fra lavere samfunnsklasser og hadde ikke nok kvalifikasjoner eller erfaring til å arbeide noe annet sted enn på et skip<sup>20</sup>. Mulighetene for arbeid og gode levevilkår på land var derfor dårlig. Ut ifra rettsdokumenter fra rettsaker mot piratene viser det seg at de fleste av dem ikke hadde noen form for tilknytning til land i form av familie, ekteskap eller forpliktelser<sup>21</sup>. For mange ble derfor løsningen å søke arbeid i handelsflåten, som på tiden var veldig viktig for den transatlantiske handelen. Handelsflåten som selv hadde lidd store tap under årene med krig opererte på denne tiden med færre aktive skip enn tidligere, noe som begrenset antallet arbeidsplasser. Med den store mengden tilgjengelige seilere desperate etter arbeid kunne kapteinene i handelsflåten senke lønningene til besetningene ombord på skipene sine med opptil 50%, noe som gjorde at de få som fikk arbeid var underbetalte og levde under dårlige forhold<sup>22</sup>.

I havner som Port Royal i Jamaica fylte barene og kroene seg opp av arbeidsledige seilere på jakt etter arbeid. Havnen hadde under krigen blitt benyttet som en base av både den britiske marinen og kaperfarten. Mange tidligere kapere med kjennskap til rikdommene virksomheten kunne bringe vendte tilbake til sitt tidligere yrke, men denne gangen uten kaperbrev fra myndighetene. Med barer fulle av seilere på jakt etter arbeid var det trolig ikke vanskelig å rekruttere villige seilere klare for å vende ryggen mot myndighetene som hadde avskjediget dem etter krigen. Disse nydannende besetningene av erfarne seilere stjal skip fra havnene og satt kursen ut på havet som pirater. Mayor Stede Bonnet er den eneste piraten en kan finne i gullalderen som ikke hadde stjålet skipet han benyttet seg av<sup>23</sup>. I motsetning til alle andre pirater betalte Bonnet for å få skipet sitt *Revenge* bygget.

En kan også argumentere for at flere av disse tidligere kaperne returnerte til havet som pirater av mer politiske årsaker. Etter dronning Anne av Storbritannia sin død i 1714 og

---

<sup>20</sup> Rediker, "Under the Banner of King Death," 208.

<sup>21</sup> Bøe, *Pirater – Fra mord til moro*, 44.

<sup>22</sup> Woodard, *The Republic of Pirates*, 86.

<sup>23</sup> Peter T. Leeson og Douglas Bruce Rogers, «Organizing Crime.» *Supreme Court Economic Review* 20, 1 (2012): 113, <https://doi.org/10.1086/668520>.

innsettelsen av kong George 1. gikk tronen fra huset Stuart til huset Hannover<sup>24</sup>. De engelske, irske og skotske jakobittene mente parlamentets endring av tronens arverekkefølge var ulovlig og gjorde flere opprør for å forsøke å gjeninnføre huset Stuart på tronen. Undersøkelser gjort av gullalderens pirater viser at majoriteten var engelsk-talende, hovedsakelig fra England, de amerikanske koloniene og flere fra Skottland<sup>25</sup>. I denne sammenheng kan en argumentere for at flere pirater valgte å bli pirater som en del av en politisk bevegelse mot kongen og huset Hannover<sup>26</sup>. Hvor avgjørende denne faktoren var bak valget om å bli pirat kan diskuteres, men historikere som Ed Fox argumenterer for at det er en faktor som ikke kan utelukkes da jakobittismen kan ha vært sentral for flere av piratene<sup>27</sup>.

Av flere eksempler som kan tyde på at flere av gullalderens pirater deltok i jakobittenes politiske bevegelse kan en finne i flaggskipet til den kjente piraten Edward Teach, også kjent som Blackbeard. Dette tidligere slaveskipet med navnet La Concorde ble etter Teach sin kapring omdøpt til *Queen Anne's Revenge*, noe som kan gi indikasjoner på at flere i besetningen til Teach delte jakobittenes tanker og tok del i deres bevegelse<sup>28</sup>. Ett annet argument kan en finne i Stuart sympatisør guvernør Archibald Hamilton av Jamaica og hans samling av pirater for et maritimt opprør mot Kong Georg 1<sup>29</sup>. En kan derimot ikke si sikkert at alle piratene som deltok i denne samlingen deltok utelukkende for å ta del i dette opprøret med politiske baktanker.

En annen faktor som kan ha motivert og påvirket disse seilere til å bli pirater var historiene om den legendariske piratkapteinen Henry Avery. Historiene fremstilte piratene som modige menn som handlet utenfor loven og myndighetenes grep i sin jakt på rikdommer. *The Successful Pirate* var et teaterstykke av Charles Johnson som ble fremført

---

<sup>24</sup> Baylus C. Brooks, "'Born in Jamaica, of Very Creditable Parents' or 'A Bristol Man Born'? Excavating the Real Edward Thache, 'Blackbeard the Pirate'", *The North Carolina Historical Review* 92, 3 (2015), 237, <http://www.jstor.org/stable/44113270>

<sup>25</sup> Cordingly, *Under the Black Flag*, 15.

<sup>26</sup> Brooks, "'Born in Jamaica, of Very Creditable Parents'", 237

<sup>27</sup> Ed T. Fox, "Jacobitism and the 'Golden Age' of Piracy, 1715-1725", *International Journal of Maritime History* 22, 2 (2010), 301, <https://www.academia.edu/772352>.

<sup>28</sup> Woodard, *The Republic of Pirates*, 214.

<sup>29</sup> Woodard, *The Republic of Pirates*, 4.

for første gang på Theatre Royal i Drury Lane i 1712<sup>30</sup>. Stykket var basert på livet til Avery og fremmet han som kongen av Madagaskar, hvor han hadde etablert et samfunn for piratene i sin tid. Avery hadde i stor grad befunnet seg i samme situasjon som de arbeidsløse seilerne gjorde etter freden i Utrecht før han hadde vendt seg mot myndighetene og blitt pirat. På tiden da stykket ble fremført var havnene i London fulle av unge menn som med tiden skulle vise seg å bli noen av de mest suksessfulle piratene under gullalderen. Rediker sine studier av gullalderens pirater viser at gjennomsnittsalderen blant piratene var 27 år<sup>31</sup>, så en kan derfor ikke se bort ifra at Johnson sitt teaterstykke og historiene om den vellykkede Avery kan ha påvirket og motivert flere av disse unge mennene til å vende seg til piratvirksomheten i jakten på bedre levevilkår og rikdommer.

Havnene hvor historiene om Avery spredte seg besto ikke bare av tidligere kapere og marineseilere, men også av store mengder handelsseilere. Det viser seg at 98% av piratene som var aktive under gullalderen var tidligere seilere i kaperfarten, marinen og handelsflåten<sup>32</sup>. Majoriteten av disse var tidligere seilere fra handelsflåten som sluttet seg til piratene når deres handelsskip ble plyndret. Piratenes gullalder oppsto under kapitalismens merkantilistiske fase, noe de fleste historikere mener er en av de viktigste årsakene bak fremveksten av piratvirksomhetene<sup>33</sup>. Denne økonomiske politikken ga store selskaper nærmest enerett på handelen med koloniene, noe som ekskluderte mindre selskaper og gjorde importen av varer vanskeligere for koloniene. Denne politikken førte til det som kan kategoriseres som en økonomisk protest fra piratene, noe som vil bli diskutert videre i oppgaven. Politikken la også forutsetninger for et organisert hierarki ombord på handelsskipene, noe som trolig var en av de utløsende årsakene til at så mange handelsseilere ble pirater<sup>34</sup>.

Merkantilismen ga store handelsselskaper både monopoler og privilegier på handelen mellom koloniene og Storbritannia. Handelsskipene var som oftest eid av en

---

<sup>30</sup> Cordingly, *Under the Black Flag*, 23.

<sup>31</sup> Rediker, "Under the Banner of King Death", 208.

<sup>32</sup> Cordingly, *Under the Black Flag*, 10

<sup>33</sup> Dawdy og Bonni, "Towards a General Theory", 681

<sup>34</sup> Peter T. Leeson, "An-arrgh-chy: The Law and Economics of Pirate Organization." *Journal of Political Economy* 115, 6 (2007): 1059.

gruppe kjøpmenn for å minimere de økonomiske konsekvensene ved for eksempel et forlis. Da disse eierne sjeldent var ombord på skipene sine innførte de en hieratisk organisering på dem. I dette hierarkiet hadde kapteinen ombord på skipet full autoritet over alle aspekter av livet på skipet. Disse kapteinene hadde med sjøretten hjemmel til å holde tilbake lønninger, fengsle besetningen og straffe besetningen fysisk<sup>35</sup>. Dette førte i mange tilfeller til maktmisbruk blant kapteinene ombord på handelsskipene hvor besetningene levde under dårlige leveforhold. Flere historikere mener disse forholdene var en av de viktigste årsakene bak valget om å bli pirat, noe en kan finne støtte i hos piratene selv.

Før sin henrettelse i 1724 sa piraten John Archer at dersom kapteinene på handelsskipene hadde behandlet besetningene sine bedre hadde ikke fristelsen for å slutte seg til piratene vært så stor<sup>36</sup>. Archer var ikke den eneste piraten som la kapteinenes maktmisbruk til grunn for sitt valg om å bli pirat, noe piratene Howell Davis og William Fly også gjorde<sup>37</sup>. Hierarkiet merkantilismen skapte på handelsskipene spilte sammen med de generelle leveforholdene ombord på skipene en stor rolle i manges valg om å slutte seg til piratene, hvor leveforholdene var bedre og hierarkiet ikke var eksisterende. Til tross for sterke indikasjoner på at maktmisbruk hos kapteinene på handelsskipene spilte en stor rolle i enkeltes valg om å bli pirat, er det viktig å ikke overvurdere dette misbruket. Økonomen Peter T. Leeson poengterer at kapteinene ikke hadde ubegrenset makt og at makten kunne være begrenset grunnet økonomiske og juridiske faktorer<sup>38</sup>.

Valget om å bli pirat kan også forklares som en form for utvandring, noe historikeren Jan Bjarne Bøe gjør med migrasjonsforskningens begreper *push*, *pull* og *trigger*<sup>39</sup>. I dette tilfellet dreier *push* seg om de elendige leveforholdene innad i imperiet, både ombord på handelsskip og på land. Som en reaksjon på det hierarkiske klassesamfunnet søkte flere et bedre liv, derav forskningsfeltets *pull*. Som nevnt la livet som pirat premisser om rikdom og frihet fra imperiet og dets elendigheter. Hva forskningsfeltets *trigger* var subjektivt for den

---

<sup>35</sup> Leeson, "An-arrgh-chy", 1057.

<sup>36</sup> Captain Charles Johnson, *A General History of the Robberies and Murders of the most notorious Pyrates* (London: Charles Rivington, 1724), 409.

<sup>37</sup> Rediker, "Under the Banner of King Death", 218.

<sup>38</sup> Leeson, "An-arrgh-chy", 1060.

<sup>39</sup> Bøe, *Pirater – fra mord til moro*, 144.

enkelte seileren og hans valg om å bli pirat. For noen kan det ha vært den første muligheten til å bli med de tidligere kaperne som rekrutterte seilere i en tid med stor arbeidsledighet. For andre som for eksempel handelsseilere kan det ha vært når deres handelsskip ble kapret av piratene og en mulighet til å slutte seg til piratene åpnet seg. Korrektheten i å argumentere for at valget om å bli pirat kan bli sett på som en form for utvandring som Bøe gjør kan diskuteres, men bruken av migrasjonsforskningens begreper kan hjelpe med å forstå hvorfor så mange seilere valgte å bli pirater under gullalderen, samt vise hvordan dette valget var en reaksjon og protest mot samfunnet.

Det må også bemerkes at selv om majoriteten av pirater i gullalderen tok ett valg om å vende seg til virksomheten, var det ikke alle som gjorde dette frivillig. Mange spesialiserte seilere ble tvunget med som en del av besetningen til piratene når deres handelsskip ble plyndret. Dette gjaldt oftest seilere med spesialisering som navigatør, doktor eller tømmer. Et eksempel på dette er Henry Hunt, som i september 1720 ble tvunget ombord på ett av skipene til piraten Edward England som navigatør<sup>40</sup>. Etter å ha tjenestegjort i en periode for piratene med trusselen om å bli myrdet dersom han ikke samarbeidet, ble Hunt sluppet fri. Men det var ikke kun spesialiserte seilere som ble tvunget til å slutte seg til piratene. John Matthews ble for eksempel i 1722 tvunget til å slutte seg til piratene ombord på skipet *Courade* kun som en del av besetningen på dekk<sup>41</sup>. Flere av disse ufrivillige piratene prøvde med tiden å rømme, mens andre valgte frivillig å bli igjen hos piratene når de ble sluppet fri. Dette kan gi indikasjoner på hvor elendige forhold handelsseilerne led under og hvordan livet ombord et piratskip var bedre enn ombord på handelsskip.

---

<sup>40</sup> Ed T. Fox, *Pirates in Their Own Words* (North Carolina: Lulu Press Inc., 2014), 190.

<sup>41</sup> Fox, *Pirates in Their Own Words*, 192.

## Hvordan kan piratenes organisering av sin sosiale verden bli oppfattet som en protest?

De fleste historikere er enige om at freden i Utrecht og dens økonomiske konsekvenser for seilerne var den utløsende faktoren bak økningen av pirater i gullalderen<sup>42</sup>. En finner derimot større grad av uenighet når det kommer til hva motivene bak piratvirksomhetene var. Økonomen Peter Leeson mener på sin side at piratvirksomhetene i gullalderen kun hadde egoistiske og økonomiske formål som motiv<sup>43</sup>. Dette egoistiske motivet mener han besto av å fremskaffe størst mulig fortjeneste med minst mulig risiko. På den andre siden finner vi historikeren Marcus Rediker, som med store mengder av samme materiale trekker helt andre konklusjoner. Rediker mener at motivet bak piratvirksomhetene var en form for klassebevisst protest mot myndighetene og deres handelskapitalisme<sup>44</sup>. Videre i oppgaven vil jeg drøfte hvordan denne reaksjonen eller protesten kan vise seg i hvordan piratene organiserte sin egen sosiale verden. Jeg vil også ta opp diskusjonen om piratene utgjorde sitt eget kontrasamfunn i protest mot samfunnet de tidligere hadde vært en del av.

Piratene organiserte livene på skipene sine på en helt annen måte enn hvordan det ble gjort i handelsflåten og marinen. Med maktdeling, demokrati og likhet som sentrale elementer i sin organisering var piratene tidlig ute med verdier og idéer som først ble sentrale i resten av den vestlige verden etter den franske revolusjonen<sup>45</sup>. Gjennom denne maktdelingen, likheten og demokratiet fjernet piratene de maktmisbrukene kapteinene og hierarkiet som hadde dominert i handelsflåten. Dette ble i praksis gjennomført med demokratiske valg av kaptein, en maktdeling mellom kapteinen og kvartmesteren, nedskrevne regler for livet på skipet og broderlig fordeling av fortjeneste.

---

<sup>42</sup> Steven C. Hahn, «The Atlantic Odyssey of Richard Tookerman: Gentleman of South Carolina, Pirate of Jamaica, and Litigant before the King's Bench», *Early American Studies* 15, 3 (2017), 542, <https://jstor.org/stable/90011103>

<sup>43</sup> Peter T. Leeson, *The Invisible Hook: The Hidden Economies of Pirates* (Princeton: Princeton University Press, 2011), 170.

<sup>44</sup> Hahn, "The Atlantic Odyssey", 542.

<sup>45</sup> Cordingly, *Under the Black Flag*, 96.

Som en reaksjon mot urettferdighetene og maktmisbruket på handelsskipene organiserte piratene skipene sine på en måte som gjorde dette umulig. En piratkaptein var ikke en aristokratisk mann ansatt av et selskap for å holde kontroll på skipet, men var derimot en mann valgt som kaptein gjennom et direkte demokratisk valg blant besetningen<sup>46</sup>. Valget av kaptein falt ofte på en med god erfaring innfor navigasjon, kamp eller en som var modig. I kontrast til kapteinene i handelsflåten hadde ikke piratkapteinen mer autoritet eller rett enn resten av besetningen. Det finnes for eksempel tallrike eksempler på skip hvor kapteinen ikke fikk sin egen seng og måtte sove på gulvet sammen med resten av besetningen<sup>47</sup>. Det eneste eksempelet en kan finne som bryter med denne praksisen for valg av kaptein finner en hos Mayor Stede Bonnet. Etter å ha fått sitt eget skip bygget utnevnte Bonnet seg selv til kaptein uten å holde noe form for valg i besetningen<sup>48</sup>. Mer autoritet enn resten av besetningen fikk Bonnet derimot aldri da han hadde så lite kunnskaper om seiling at han var avhengig av en fornøyd og tilfreds besetning.

Frykten for maktmisbruk var så står blant piratene at kapteinen heller ikke hadde ansvaret for fordeling av fortjeneste, kontroll over ressurser eller løsning av konflikter ombord. Dette ansvaret falt på kvartermesteren, som ofte var en godt likt og betrodd mann blant besetningen<sup>49</sup>. Det var kun under kamp eller forfølgning kapteinen hadde full autoritet, ellers måtte han som alle andre ombord forholde seg til de forhåndsbestemte reglene og delta i demokratiske valg ved viktige avgjørelser<sup>50</sup>. Dersom besetningen ikke skulle være fornøyd med kapteinen kunne de avsette han fra hans rolle gjennom nok et demokratisk valg. Av mange kapteiner som ble avsatt ble for eksempel Charles Vane avsatt fra sin rolle som kaptein av besetningen grunnet feighet og erstattet av sin kvartermester John Rackham<sup>51</sup>.

---

<sup>46</sup> Bøe, *Pirater – fra mord til moro*, 63.

<sup>47</sup> Rediker, "Under the Banner of King Death", 209.

<sup>48</sup> Lindley S. Butler, *Pirates, Privateers, and Rebel Raiders of the Carolina Coast* (North Carolina: The University of North Carolina Press, 2015), 55.

<sup>49</sup> Marcus Rediker, "Life under the Jolly Roger." *The Wilson Quarterly* (1976-) 12, 3 (1988): 159, <http://www.jstor.org/stable/40257358>

<sup>50</sup> Cordingly, *Under the Black Flag*, 96.

<sup>51</sup> Johnson, *A General History*, 146.

Denne formen for deling av makt var framfor sin tid og ble ikke adoptert i Frankrike før i 1789 og i Spania i 1812, noe som nok en gang viser at piratene organiserte sin sosiale verden på en måte store deler av verden senere adopterte<sup>52</sup>. Piratenes tidlige bruk av demokratiske løsninger og liberalistiske tanker kan en finne i deres forhåndsbestemte regler. Disse reglene ble nedtegnet i et dokument på forhånd av seilingene og signert av samtlige som skulle være en del av besetningen<sup>53</sup>. Dokumentet bestemte hvilke regler de måtte forholde seg til ombord på skipet, hvilken andel av fortjenesten enhver skulle få og eventuell erstatning ved skader, noe som vil bli diskutert senere i oppgaven. Dokumentet listet også opp hvilke straffer som ville medføre ved brudd på de forskjellige reglene. Et godt eksempel på et av disse dokumentene kan en finne i Captain Charles Johnsons *A General History* fra 1724, hvor han lister opp flere av reglene som gjaldt ombord på Bartholomew Roberts skip<sup>54</sup>. Til tross for noen variasjoner i reglene på de forskjellige skipene, har de alle som fellestrekk at de fremmet frihet, likhet og brorskapet mellom besetningen<sup>55</sup>.

Fordelingen av fortjeneste ombord på piratskipene skilte seg også markant ut i forhold til hvordan seilere ble lønnet i handelsflåten og marinen. Fortjenesten etter en plyndring ble fordelt i andeler bestemt av det felles signerte dokumentet. I disse fordelingene var det vanlig at kapteinen, kvartermesteren og delen av besetningen med viktige spesialiserte stillinger fikk litt større andel enn den øvrige besetningen<sup>56</sup>. Det vil med andre ord si at jo mer suksessfullt besetningen var i sine plyndringer, jo mer ville hver enkelt i besetningen tjene. Gapet i fortjeneste mellom de forskjellige rollene i besetningen var ikke stor, og en kan derfor argumentere for at piratene hadde det mest likestilte fordelingssystemet av fortjeneste en kunne finne på starten av 1700-tallet<sup>57</sup>. Det eneste piratskipet i gullalderen som fulgte en annen praksis ved fordeling av fortjeneste var *Revenge* og dets kaptein Bonnet. I motsetning til andre piraters fordeling med forskjellige andeler, opererte Bonnet med faste lønninger til besetningen sin<sup>58</sup>. Dette sørget for en fast inntekt hos mannskapet uavhengig av hvor mye de hadde plyndret, men la også

---

<sup>52</sup> Leeson, "An-arrgh-chy", 1066.

<sup>53</sup> Rediker, "Under the Banner of King Death", 209.

<sup>54</sup> Johnson, *A General History*, 230-232.

<sup>55</sup> Cordingly, *Under the Black Flag*, 96.

<sup>56</sup> Bøe, *Pirater – fra mord til moro*, 65.

<sup>57</sup> Rediker, "Under the Banner of King Death", 210

<sup>58</sup> Butler, *Pirates, Privateers, and Rebel Raiders*, 55.



begrensninger på hvor mye de kunne tjene. Den sikre og faste inntekten uavhengig av antall vellykkede plyndringer var nok den avgjørende faktoren til hvorfor besetningen ikke avsatte den uerfarne Bonnet fra sin stilling som kaptein.

En liten del av fortjenesten ved en plyndring gikk til skipes felleskasse som skulle dekke eventuelle skader hos besetningen<sup>59</sup>. Hvor mye en pirat skulle få utbetalt i erstatning ved en eventuell skade var nedtegnet i deres felles signerte dokument og fungerte på mange måter som en tidlig versjon av helseforsikring<sup>60</sup>. Mengden utbetalt erstatning kom an på skadens alvorlighetsgrad og var bestemt av deres felles dokument. Dersom en pirat måtte amputere et ben fikk han utbetalt en større erstatning enn en annen pirat som kun måtte amputere en finger. Det finnes også eksempler på dokumenter som inneholdt en garanti for piratene om tilpasset arbeid ombord på skipene dersom de skulle bli skadet<sup>61</sup>. Denne formen for velferdssystem ombord på skipene fremmet piratenes selvstendige verdi, økte motivasjonen til å slutte seg til piratene og styrket lojaliteten blant besetningene.

En kan gjennom piratenes organisering av skipene sine se flere indikasjoner på at piratvirksomheten var en klassebevisst reaksjon og protest mot myndighetene og deres handelskapitalisme. Livet ombord på handelsskipene eid av de store handelsselskaper gjenspeilte i stor grad det hierarkiske klassesamfunnet på land, men med enda tydelige ulikheter og fordeling av makt<sup>62</sup>. Seilerne på disse skipene ble ofte straffet urettferdig hardt av sine kapteiner ved brudd av regler som kapteinene selv bestemte for å fremme eierselskapets interesse. Ved å stjele skipene de benyttet seg av fjernet piratene dette principal-agent-problemet mellom skipets eierselskap og seilerne ombord på skipet<sup>63</sup>. Piratene fylte med andre ord begge rollene, noe som fjernet behovet for et hierarkisk system hvor kapteinen på topp hadde full makt over skipet for å sikre et eierselskaps interesser. Piratene bestemte deretter sine egne interesser gjennom demokratiske valg.

---

<sup>59</sup> Rediker, "Life under the Jolly Roger", 160.

<sup>60</sup> Cordingly, *Under the Black Flag*, 97.

<sup>61</sup> Bøe, *Pirater – fra mord til moro*, 73.

<sup>62</sup> Bøe, *Pirater – fra mord til moro*, 144.

<sup>63</sup> Leeson, "An-arrgh-chy", 1064.

Til tross for å ha fjernet det strenge hierarkiet de store handelsselskapene og merkantilismen la til rette for i handelsflåten ved å fylle begge rollene i principal-agent-teorien, tok piratene ytterligere grep for å forhindre maktmisbruk blant kapteinene ved konstrueringen av sine egne regler for livet ombord på skipene. Kapteinene ble valgt av besetningene og måtte følge de samme reglene som resten av besetningen. Videre skapte piratene en maktfordeling ved å gi ansvaret for fordeling av fortjeneste og ressurser til kvartermesteren, mens de ga kapteinen full makt under kamp eller forfølgelse. Dersom kapteinen til tross for dette ikke skulle tilfredsstille kravene hos besetningen kunne han bli avsatt fra sin stilling gjennom et demokratisk valg. På denne måten måtte kapteinene opprettholde besetningens tillit for å ikke bli avsatt, noe som reduserte sannsynligheten for maktmisbruk blant dem. Gjennom sine konstruerte regler fjernet piratene også lønningshierarkiet som var utspredd i handelsflåten, samtidig som de fremmet velferden hos den enkelte piraten med sin tidligere helseforsikring. En kan tydelig gjennom denne organiseringen se en reaksjon og form for indirekte protest mot forholdene ombord på handelsskipene som merkantilismen og handelsselskapene hadde lagt til rette for. Piratene organiserte skipene sine som en ren kontrast av handelsskipene, noe de mente fremmet rettferdighet og sikret gode levevilkår.

En mer direkte protest mot merkantilismen og spesielt mot den hierarkiske organiseringen ombord på handelsskipene kan en finne i piratenes handlinger. Som oftest plyndret piratene handelsskip og fordelte utbyttet seg imellom, men det finnes også tallrike eksempler hvor piratene ødela både skip og last uten å ta noe utbytte<sup>64</sup>. En kan argumentere for at piratene kun gjorde dette for å hindre at nyheten om deres lokasjon skulle spres videre, men også i stor grad for at de gjorde dette i et forsøk på å påføre handelsselskapene størst mulig økonomisk tap<sup>65</sup>. På denne måten skapte piratene bevisst en stor forstyrrelse i det merkantilistiske handelssystemet i perioden mellom 1710-årene og 1720-årene<sup>66</sup>. Hvor store konsekvenser disse forstyrrelsene førte til vil bli diskutert senere i oppgaven.

---

<sup>64</sup> Dawdy og Bonni, "Towards a General Theory", 681.

<sup>65</sup> Marcus Rediker, *Villains of All Nations: Atlantic Pirates in The Golden Age* (Boston: Beacon Press, 2004): 15.

<sup>66</sup> Dawdy og Bonni, "Towards a General Theory", 681.

En tydeligere protest mot merkantilismen og den hierarkiske organiseringen kommer frem i piratens behandlinger av handelsskipskapteiner ved plyndringene sine. Kapteinene som hadde behandlet besetningene sine bra ble ofte hedret av piratene, mens kapteinene som hadde gjort det motsatte ofte ble straffet og noen henrettet<sup>67</sup>. Til tross for historiker Richard Frohock sin bemerkning om at mange av piratene i Johnsons *A General History* begår grusomheter uten politiske eller rettferdiggjørende baktanker<sup>68</sup>, tyder disse hendelsene i stor grad på en form for protest mot hierarkiet og den økonomiske politikken merkantilismen la til rette for. En skal også her merke seg at ikke alle pirater kan sies å ha utført noen form for protest mot den økonomiske politikken britiske myndigheter førte, spesielt flere skip med tidligere kapere som kapteiner. Flere tidligere kapere angrep kun spanske og franske skip da de aldri anerkjente freden i Utrecht som endte den spanske arvefølgekrigen - noe som med tiden førte til at flere av dem, som for eksempel Benjamin Hornigold, ble avsatt fra sine roller som kapteiner da de nektet å angripe britiske skip<sup>69</sup>.

Rediker har i sine verk knyttet gullalderens pirater til Eric Hobsbawm sin teori om sosial kriminalitet<sup>70</sup>. Denne teorien definerer sosial kriminalitet som en primitiv form for sosial organisert klasseprotest<sup>71</sup>. Gullalderens pirater tilfredsstiller flere av kravene i Hobsbawms teori, spesielt gjennom deres anti-kapitalistiske agenda og deres håp om hevn mot de som hadde påført dem urettferdigheter. Rediker argumenterer for dette håpet om hevn ved å vise til navnene på flere av skipene som piratene benyttet seg av, for eksempel Edward Teach sitt skip *Queen Anne's Revenge* og Stede Bonnet sitt skip *Revenge*<sup>72</sup>. Hvor godt Rediker treffer med dette argumentet kan diskuteres da Bonnet fra den høyere klassen, med sitt kjøpte skip, virker usannsynlig i å ha deltatt i en form for klasseprotest. Rediker knytter videre piratene til Hobsbawm sin teori gjennom handelskapteinen Thomas Checkley sine uttalelser i 1718, hvor han fortalte at piratene under kaping hadde latet som de var Robin Hood sine menn<sup>73</sup>. Dette kan indikere at piratene mente at de kjempet for seg selv og folket

---

<sup>67</sup> Rediker, «Life under the Jolly Roger,» 163.

<sup>68</sup> Frohock, «Satire and Civil Governance», 472.

<sup>69</sup> Angus Konstam, *Blackbeard: America's Most Notorious Pirate* (New Jersey: John Wiley & Sons, 2006): 66-67.

<sup>70</sup> Rediker, ""Under the Banner of King Death"", 214.

<sup>71</sup> Eric J. Hobsbawm, *Primitive Rebels: Studies in Archaic Forms of Social Movement in the 19th and 20th Centuries* (New York: Praeger, 1963): 13.

<sup>72</sup> Rediker, ""Under the Banner of King Death",," 215.

<sup>73</sup> Rediker, ""Under the Banner of King Death",," 214.

mot urettferdighet, noe som passer godt inn i Hobsbawm sin teori gjennom hans glorifisering av Robin Hood som den perfekte kriminelle<sup>74</sup>.

Til tross for Redikers gode argumenter kan denne knyttingen mellom piratene og en primitiv form for sosial organisert klasseprotest bli problematisk da de forskjellige piratbesetningene ikke alltid opererte som et felleskap. Historikeren Jan Bjarne Bøe tar opp diskusjonen om piratene utgjorde et samfunn, hvor han konkluderer med at piratene oppfylte kravene som kan stilles til et samfunn ombord på skipene sine, men ikke på land<sup>75</sup>. Mens hvert enkelt piratskip fungerte som sine egne kontrasamfunn mot samfunnet på land blir det mer problematisk å definere disse skipene som en del av et større piratsamfunn.

Dersom en skulle forsøke å finne støtte til argumentet bak et større piratsamfunn kan en finne det i de forskjellige piratskipenes valg om å ikke angripe hverandre, samt i Marcus Redikers undersøkelser som viser at de fleste besetningene på de forskjellige piratskipene i gullalderen hadde en form for forbindelse til hverandre<sup>76</sup>. Videre støtte til argumentet kan en finne i flere piraters forsøk på å straffe befolkningen i Boston etter at flere pirater hadde blitt henrettet der<sup>77</sup>. På den andre siden oppstår det problemer med å klassifisere piratene som del av en kollektiv klasseprotest gjennom deres flere voldelige kamper mellom ulike deler av besetningen og mot andre besetninger<sup>78</sup>. Dette indikerer at flere piratbesetninger var knyttet til hverandre og utgjorde et samfunn sammen på sjøen og i piratbaser som for eksempel Nassau, men også at dette ikke gjaldt samtlige besetninger. En kan også finne støtte til dette i Captain Charles Johnsons *A General History*, hvor han beskriver piratvirksomhetene som et avskyelig samfunn<sup>79</sup>.

---

<sup>74</sup> Eric J. Hobsbawm, *Bandits* (Harmondsworth: Penguin Books Ltd., 1972): 41.

<sup>75</sup> Bøe, *Pirater – fra mord til moro*, 149.

<sup>76</sup> Rediker, "Under the Banner of King Death", 213.

<sup>77</sup> Rediker, *Villains of All Nations*, 13.

<sup>78</sup> Dawdy og Bonni, "Towards a General Theory", 681.

<sup>79</sup> Johnson, *A General History*, 114.

## Hvilke konsekvenser førte denne protesten til for Storbritannia og dets kolonier?

Trusselen gullalderens pirater utgjorde førte til at flere guvernører og høytstående menn i koloniene krevde hjelp fra myndighetene i London. Det økende antallet pirater og plyndringer gjorde at frykten for ødelagt handel og forverring av levevilkår var stor i koloniene som i en årrekke hadde blitt rammet av piratenes plyndringer. I perioden fra 1717 til 1726 innførte britiske myndigheter flere endringer i lovverket som gjorde det vanskeligere for piratene å opprettholde sin praksis, samtidig som de styrket marinen til den grad at piratene ikke lenger var konkurransedyktige i kamp mot den. Det ble også innført store lokale tiltak som jagde piratene ut fra havner de lenge hadde dominert og kontrollert selv. Et eksempel på et slikt tiltak kan en finne i Woodes Rogers og hans bekjemping av pirater etter at han ble utnevnt som guvernør i Bahamas. Med en stor marineflåte i ryggen og et tilbud til piratene om amnesti ved frivillig overgivelse klarte Rogers å gjeninnføre britisk kontroll over Nassau, en øy som siden Benjamin Hornigolds ankomst etter den spanske arvefølgekrigen hadde fungert som en base for gullalderens pirater<sup>80</sup>. Disse reaksjonene fra det britiske imperiet mot piratene førte til at antallet pirater sank fra rundt 2000 i 1720 til rundt 200 i 1726<sup>81</sup>. Denne siste delen av oppgaven vil ta for seg konsekvensene gullalderens pirater skapte for Storbritannia og dets kolonier, samt drøfte hvordan disse konsekvensene kan støtte påstanden om en reaksjon og protest mot myndighetene og deres handelskapitalisme.

Det kan argumenteres for at piratene skapte flere konsekvenser og utgjorde flere trusler for britiske myndigheter og dets kolonier, dog de fleste er knyttet tett sammen. Jeg vil i det følgende diskutere disse faktorene adskilt fra hverandre for å konkretisere hvordan de var avgjørende i det helhetlige trusselbildet og for å fremheve konsekvensene. I sin tidlige imperialistiske fase hadde det britiske imperiums kolonier, sammen med sitt bidrag til imperiets status som oversjøisk imperium, økonomiske formål som skulle tjene imperiet. De fleste av koloniene i Nord-Amerika og Vestindia var plantasjekolonier som baserte seg på eksport av eksotiske varer og import av slaver som billig arbeidskraft. Den transatlantiske

---

<sup>80</sup> Woodard, *The Republic of Pirates*, 89

<sup>81</sup> Cordingly, *Under the Black Flag*, 203

transporten av disse varene og slavene var derfor avgjørende for at koloniene skulle kunne fungere og utføre sin funksjon for imperiet.

Gjennom sitt økende antall og sin anti-kapitalistiske agenda var piratene i gullalderen en stor plage for kolonistene<sup>82</sup>. Gjennom gjentakende plyndringer av skip på vei til og fra koloniene ble den transatlantiske transporten de var avhengige av satt under stort press. Store mengder varer og slaver endte opp hos piratene, som med hjelp av korruperte lokale guvernører og handelsmenn kunne selge varene trygt tilbake til markedet<sup>83</sup>. Dette førte med tiden til at britiske diplomater fryktet at den transatlantiske handelen mellom Storbritannia og koloniene ikke bare kunne bli forstyrret, men stod i fare for å forfalle og bli tapt<sup>84</sup>.

For å konkretisere hvorfor britiske diplomater ikke så på piratene som kun en trussel mot enkelte handelsskip, men mot hele kolonier og den transatlantiske handelen, er en nødt til å se på lokale guvernører og øverstbefalende sine varslinger til myndighetene i London. Øverstbefalende på Jamaica skrev i 1717 til myndighetene at piratene økte i antall for hver dag som gikk og at de plyndret nesten alle skip og fartøy på vei til øya<sup>85</sup>. Han advarte videre om at de fleste skipene som skulle seile fra øya til Storbritannia nektet å gjøre dette uten beskyttelse fra en eskorte. De samme bekymringene kan en finne hos guvernøren i Sør-Carolina som i 1718 skrev at dersom imperiet ikke skulle sende militær støtte til provinsen, ville handelen stå i fare for sin undergang<sup>86</sup>. At handelen stod i fare kan en også se i guvernør Shute av Boston sitt brev til myndigheten, hvor han skrev at handelen fra kolonien måtte stoppes dersom hjelp for å fjerne piratene ikke ble sendt<sup>87</sup>. Dette er tre eksempler som gir ett godt bilde på hvor store økonomiske konsekvenser piratenes handlinger hadde for koloniene og imperiet i sin helhet. Men det var ikke kun gjennom plyndring av skip piratene hindret og saboterte handelen til koloniene. Dette kan en blant annen se gjennom Edward Teach sin 5-6 dagers lange blokade av havnen i Charles Town<sup>88</sup>.

---

<sup>82</sup> Bøe, *Pirater – fra mord til moro*, 153

<sup>83</sup> Woodard, *The Republic of Pirates*, 140.

<sup>84</sup> Woodard, *The Republic of Pirates*, 166.

<sup>85</sup> Cordingly, *Under the Black Flag*, 202

<sup>86</sup> Bøe, *Pirater – fra mord til moro*, 153

<sup>87</sup> Cordingly, *Under the Black Flag*, 202

<sup>88</sup> Johnson, *A General History*, 73.

Samtidig som piratenes antall og plyndringer kombinert med manglende militær støtte hos koloniene skapte store økonomiske konsekvenser, utgjorde de også en trussel mot slavekoloniene i sin helhet. Det britiske imperiet var i sin tidligere fase avhengig av handel av eksotiske varer som sukker, noe som førte til etableringen av flere slavedrevne sukkerplantasjer<sup>89</sup>. På denne måten ble både Nord-Amerika og Vestindia sentrum for britisk slavehandel. Ved å plyndre handelsskip på vei inn og ut av koloniene kom piratene ofte over slaveskip som fraktet billig arbeidskraft til koloniens plantasjer. Dette førte med tiden til en tosidet trussel mot imperiets kolonier. På den ene siden var det alltid et stort behov for nye slaver på koloniene da dødeligheten blant dem var høy, noe en kan se gjennom den årlige transporten av 60 000 slaver fra Afrika til Amerika gjennom store deler av 1700-tallet<sup>90</sup>. Dersom tilførselen av arbeidskraft skulle bli forstyrret ville effektiviteten på plantasjene bli redusert, noe som nok en gang ville føre til forstyrrelser i handelen av varer og skade økonomien til koloniene. På den andre siden førte piratens behandling av slaver til ideer og tanker om en mulighet for frihet blant slavene på plantasjene.

Ved plyndring av et slaveskip finnes det store forskjeller i hvordan piratbesetningene valgte å behandle slavene. Kulturelle og etniske forskjeller var noe som på fastlandet i imperiet la et grunnlag for hvordan samfunnet ble organisert. Jan Bjarne Bøe argumenterer for at det derimot var mindre skepsis mot det multikulturelle ombord på handelsskipene, hvor besetningene vanligvis besto av forskjellige kulturer og etnisiteter<sup>91</sup>. At piratene som hovedsakelig var tidligere handelsseilere tok med seg denne aksepten for det multikulturelle ombord på piratskipene sine er derfor ikke utenkelig. Denne aksepten kan en finne i piratenes rekruttering av slaver til sin egen besetning etter plyndringer av slaveskip. Av mange eksempler på denne rekrutteringen kan en finne et godt et i Samuel Bellamy og hans skip *The Whydah Gally*. I tillegg til en stor variasjon av europeiske etnisiteter, kan en også finne flere tidligere afrikanske slaver som en likeverdig del av besetningen<sup>92</sup>. I hvor stor grad piratene rekrutterte slaver til besetningene sine ved plyndringer kan være vanskelig å fastslå, men dersom visse undersøkelser er representative, kan gjennomsnittet på andelen av

---

<sup>89</sup> Kristin M. Haugevik, «Det britiske imperiet (1815-1915),» *Internasjonal Politikk* 66, 2 (2008): 147.

<sup>90</sup> Jane Burbank og Frederick Cooper, *Empires in World History: Power and the Politics of Difference* (Princeton: Princeton University Press, 2011), 178.

<sup>91</sup> Bøe, *Pirater – fra mord til moro*, 146.

<sup>92</sup> Bøe, *Pirater – fra mord til moro*, 146.

besetning med afrikansk bakgrunn på piratskipene ha vært så høy som 25-30 prosent i perioden fra 1684 til 1726<sup>93</sup>.

Med et så stort etnisk mangfold hadde trolig ikke besetningen et felles språk eller samme kulturelle bakgrunn. Til tross for dette opprettholdt piratene et fellesskap under lovene og reglene sine. Istedenfor å etablere fellesskapet sitt på etnisitet, språk eller kultur, samlet piratene seg sammen i et fellesskap rettet mot et felles mål. Dette styrker argumentene om at piratene utgjorde et samfunn ombord på skipene sine til tross for ulike bakgrunner.

Om piratene var mindre rasistiske enn resten av samfunnet de hadde forlatt er derimot en annen diskusjon. Det finnes tallrike eksempler på piratbesetninger som ikke behandlet slaverne som noe annet enn salgsklare varer, noe som indikerer at de hadde de samme rasistiske fordommene som resten av Europa<sup>94</sup>. Med dette som bakgrunn konkluderer Peter Leeson med at piratene bar de samme rasistiske fordommene som preget samfunnet de kom fra, men at de gjennom sin egoistiske jakt på rikdommer ikke praktiserte denne rasismen<sup>95</sup>. Med andre ord brydde piratene seg mer om økonomisk fortjeneste enn forskjellen mellom hvit og mørk<sup>96</sup>. Om rekrutteringen av slaver kun skyldtes jakten på økonomisk fortjeneste som Leeson argumenterer for, eller en mindre skepsis mot det multikulturelle som Bøe indikerer, kan ikke bekreftes. Det som derimot kan bekreftes er at piratenes rekruttering av slaver ga et håp om frihet for slaverne rundt omkring i koloniens sukkerplantasjer.

Samtidig som plyndringen av varer og slaver på vei til og fra koloniene med tiden ble et stort problem for imperiet økonomisk, fantes det et enda større problem i New Providence og havnebyen Nassau. Som tidligere nevnt var denne havnebyen i praksis kontrollert og styrt av piratene i gullalderen fra Hornigolds ankomst til Rogers bekjemping av dem i 1718. New Providence var en britisk koloni som hadde lidd store materielle tap etter

---

<sup>93</sup> Leeson, "An-arrgh-chy", 1054.

<sup>94</sup> Woodard, *The Republic of Pirates*, 154.

<sup>95</sup> Leeson, *The Invisible Hook*, 156.

<sup>96</sup> Leeson, *The Invisible Hook*, 157.



flere angrep fra både spanske og franske skip under den spanske arvefølgekrigen<sup>97</sup>. Store deler av lokalbefolkningen hadde etter dette forlatt øyen eller flyttet bort fra strendene og inn i skogen. Koloniens guvernør Edward Birch hadde etter sin ankomst i 1704 funnet øyen i så dårlig stand at han valgte å forlate den etter kun noen måneder<sup>98</sup>. Øyen stod på denne måten uten noen form for lokale myndigheter. Dette gjorde at piratene lett kunne samles på øya og ta fullstendig kontroll over den.

Piratene opprettet med tiden en stabil base for piratvirksomheten sin på øya. Med flere selv etablerte næringer og stabile handelsnettverk fungerte Nassau som et samlepunkt for både piratens virksomheter og som et fristed fra britiske myndigheter<sup>99</sup>. Dette gjorde at kriminelle, prostituerte, fattige og rømte slaver flokket seg til Nassau i håpet om bedre levevilkår. I tillegg til å krenke Storbritannias suverenitet over øya spredte også ryktene om Nassau seg omkring de nærliggende plantasjekoloniene. Disse ryktene var så destabiliserende for slavesamfunnene i området at guvernøren i Bermuda fryktet at slavene ville føre opprør og slutte seg til piratene<sup>100</sup>. Det britiske imperiet prøvde flere ganger å sabotere for piratene i Nassau ved å kutte handelsnettverkene deres, noe de var avhengige av for å kunne opprettholde samlepunktet. Hvor vitalt dette handelsnettverket var for piratene kan syntes i deres store innsats for å bevokte havnene de handlet i og hadde avtaler med<sup>101</sup>.

Gjennom kolonienes manglende militærstøtte til å bekjempe piratene førte deres protest og jakt på økonomisk vinning til store konsekvenser for flere av koloniene. Som et resultat av disse konsekvensene hadde britiske myndigheter med tiden ikke noe annet valg enn å bekjempe piratene. Det ble blant annet gjort ved å minimere piratenes rekruttering av seilere. Britiske myndigheter malte et offentlig bilde av piratene som barbariske og grusomme menn, samtidig som de utlovet dusører for de som klarte å stå imot piratangrep og de som klarte fange dem<sup>102</sup>. Disse seilerne som tidligere hadde seilt for imperiet som

---

<sup>97</sup> David F. Marley, *Historic Cities of the Americas: An Illustrated Encyclopedia 2 Vol* (Santa Barbara: ABC-CLIO, 2005), 7.

<sup>98</sup> Ibid.

<sup>99</sup> Frank Sherry, *Raiders and Rebels: The Golden Age of Piracy* (New York: Hearst Marine Books, 1986): 207.

<sup>100</sup> Woodard, *The Republic of Pirates*, 158.

<sup>101</sup> Woodard, *The Republic of Pirates*, 160.

<sup>102</sup> Bøe, *Pirater – fra mord til moro*, 161.

dets agenter hadde gått fra å være kriminelle som kun truet enkelte skip til å være organiserte kriminelle som truet imperiets og dets koloniers suverenitet, økonomi og slavevirksomhet. En kan på mange måter si at piratene i stor grad saboterte den transatlantiske handelen britiske myndigheter var så avhengige av.

Ved å forstyrre handelen til og fra koloniene skadet piratene økonomien, slaveplantasjene, leveforholdene og kommunikasjonen mellom koloniene og Storbritannia. Opprettelsen av piratbasen på New Providence krenket imperiets suverenitet, noe som for et oversjøisk imperium kunne bli sett på som en stor svakhet hos andre rivaliserende imperium. Håpet om frihet for slaver omkring de forskjellige plantasjekoloniene var så stort at flere plantasjeiere fryktet at et opprør var nærstående, noe som ville føre til store konsekvenser for koloniene og imperiets økonomi og handel. Nord-Amerika og Vestindia hadde på denne tiden flere slavebaser som var svært viktige for imperiets slavehandel, som måtte opprettholdes for imperiets økonomi og vekst<sup>103</sup>. Disse faktorene utgjorde en bemerkelsesverdig trussel for britiske myndigheter, som med tiden satt av store ressurser for å bekjempe piratene, noe de klarte på kort tid.

---

<sup>103</sup> Haugevik, "The Britiske Imperiet", 147.

## Konklusjon:

Valget om å bli pirater skyldtes flere årsaker som kan knyttes til samtidens samfunnsendringer. Etter freden i Utrecht sto tusenvis av tidligere kapere og marine seilere uten arbeid, noe som videre førte til lavere lønn og dårligere leveforhold i handelsflåten. Merkantilismen la til rette for store handelsselskaper som fikk monopol over store deler av handelen mellom Storbritannia og koloniene i Amerika, samtidig som den skapte nye hierarkiske organiseringsformer på handelsskipene som seilte uten skipets eiere ombord. Dette var to utløsende faktorer bak piratenes vekst i årene etter den spanske arvefølgekrigen. I motsetning til tidligere pirater hadde disse nye piratene politiske baktanker ved sitt valg om å bli pirat, noe som igjen forsterker definisjonen av piratenes gullalder som perioden mellom 1716-1726.

Til tross for tidligere kapere og marineseilere sin etablering av piratskip som konsekvens av arbeidsledigheten etter freden, kom majoriteten av gullalderens pirater fra handelsflåten. Gjennom eksemplene vist i oppgaven og drøftingen gjort av dem, kan en konkludere med at merkantilismen med dets hierarki og dårlige levevilkår var det som drev flest sjøfolk ut av myndighetenes hånd og inn i piratvirksomhetene. Selv om en kan finne flere politiske baktanker blant piratbesetningene, som for eksempel jakobittismen, var det utvilsomt reaksjonen og protesten mot merkantilismens organisering og levestandard som skapte det økende antallet pirater i gullalderen. Dette kan synes i piratenes egen organisering og handlinger.

Gjennom piratenes organisering av sin sosiale verden ombord på skipene sine, deres handlinger og deres forbindelser med hverandre på tvers av skipene, kan en på den ene siden konkludere med at Redikers teori om en klassebevisst protest mot myndighetene og deres handelskapitalisme var en stor drivkraft hos mange av piratene. Piratene utgjorde små kontrasamfunn av samfunnet på land ombord på skipene sine og flere av skipene deltok i et større samfunn med andre skip. En kan også gjennom deres egne ord i stor grad argumentere for at de selv mente de kjempet for rettferdighet. I sin protest skapte de store forstyrrelser i handelsnettverkene til og fra koloniene, samtidig som de markerte en kraftig

protest mot hierarkiet og maktmisbrukene kapteiner gjennom deres brutale behandling av dem.

På den andre siden kan en heller ikke utelukke Leeson sin teori om kun egoistiske og økonomiske formål som drivkraft. Flere av piratene tok trolig del i andres piraters protest kun for egen økonomisk vinning, noe en kan se gjennom mot-eksemplene nevnt i oppgaven. Gjennom gullalderen spredte ryktene om piratenes suksess seg over et stort område i Vestindia og Nord-Amerika, noe som førte til at flere arbeidsløse sjømenn, underbetalte tjenere, kriminelle på flukt og rømte slaver sluttet seg til piratene<sup>104</sup>. En kan ut ifra dette anta at til tross for mange piraters protest mot myndighetene og deres økonomiske politikk, så fylte piratskipene seg med tiden opp av et større antall kun på jakt etter egen økonomisk vinning. Til tross for sin konklusjon anerkjenner Leeson i sine andre verk at piratenes demokratiske og maktdelende organisering er bemerkelsesverdig lik den vestlige myndigheter i dag benytter seg av for å hindre maktmisbruk, samtidig som han anerkjenner piratene som en del av sitt eget samfunn<sup>105</sup>.

Et annet viktig aspekt ved gullalderens pirater er deres demokratiske løsninger. Gjennom direkte demokrati, maktdeling og likhet som sentrale elementer, formet piratene en styringsform ombord på skipene sine som minner mye om verdiene som ble kjempet fram under den franske revolusjon og som fremdeles står sentrale i dag. At piratene var framfor sin tid innenfor disse verdiene har ofte blitt gjemt under fiksjonen og dens popularitet, men en kan konkludere med at piratene i sin reaksjon og protest fremmet disse verdiene av samme årsak som de ble fremmet under den franske revolusjon; i kampen for rettferdighet.

At denne klassebevisste protesten mot myndighetene og deres handelskapitalisme var reel kan en også se i konsekvensene den skapte for britiske myndigheter. Gjennom høytstående og guvernørens bekymringsmeldinger til London ser en de økonomiske konsekvensene piratene skapte for koloniene gjennom sin protest. Å konkludere med at etableringen av piratbasen på Nassau som krenket Storbritannias suverenitet var en del av

---

<sup>104</sup> Woodard, *The Republic of Pirates*, 131.

<sup>105</sup> Leeson, "An-arrgh-chy", 1090.

denne protesten kan være problematisk. Men en kan derimot konkludere med at denne basen skapte et godt samlingspunkt for både pirater med politiske baktanker og de med økonomiske baktanker.

Gjennom analysen gjort i denne oppgaven kan en si at piratvirksomhetene i gullalderen var både en form for vinningskriminalitet og en politisk protest. Gjennom deres handlinger og organisering kan en utvilsomt se på store deler av piratvirksomheten som en reaksjon og del av en politisk protest mot samtidens samfunnsendringer, dette til tross for at ikke alle besetninger tok del i protesten. En skal ikke glemme de brutale handlingene flere av piratene utsatte uskyldige mennesker for, men en skal heller ikke glemme motstanden de ytte mot urettferdighetene innad i imperiet. Det er nettopp denne reaksjonen og protesten som gjorde at gullalderens pirater fremdeles blir husket fremfor tusenvis av andre pirater.

## Litteraturliste

### Primærkilder:

Captain Johnson, Charles. *A General History of the Robberies and Murders of the Most Notorious Pyrates*. London: Charles Rivington, 1724.

### Sekundærkilder:

Bialuschewski, Arne. "Daniel Defoe, Nathaniel Mist, and the 'General History of the Pyrates.'" *The Papers of the Bibliographical Society of America* 98, 1 (2004): 21–38. <http://www.jstor.org/stable/24295828>.

Brooks, Baylus C. "'Born in Jamaica, of Very Creditable Parents' or 'A Bristol Man Born'?" Excavating the Real Edward Thache, 'Blackbeard the Pirate.'" *The North Carolina Historical Review* 92, 3 (2015): 235–277. <http://www.jstor.org/stable/44113270>.

Burbank, Jane og Frederick Cooper, *Empires in World History: Power and the Politics of Difference*. Princeton: Princeton University Press, 2011.

Butler, Lindley S. *Pirates, Privateers, and Rebel Raiders of the Carolina Coast*. North Carolina: The University of North Carolina Press, 2015.

Butler, Lindley S. "North Carolina 1718: The Year of the Pirates." *The North Carolina Historical Review* 95, 2 (2018): 125–146. <http://www.jstor.org/stable/45184933>.

Bøe, Jan Bjarne. *Pirater – fra mord til moro: hvordan bildet av piratene har endret seg*. Stavanger: Hertervig Akademisk, 2010.

Cordingly, David. *Under the Black Flag – The Romance and the Reality of Life Among the Pirates*. New York: Random House Trade Paperbacks, 2006.

Dawdy, Shannon Lee, and Joe Bonni. "Towards a General Theory of Piracy." *Anthropological Quarterly* 85, 3 (2012): 673–699. <http://www.jstor.org/stable/41857267>.

Folkenborg, Håkon Runde. *Én fortid – Mange fortellinger: Introduksjon til historiebruk*. Oslo: Cappelen Damm AS, 2018.

Fox, Ed T. "Jacobitism and the "Golden Age" of Piracy, 1715-1725." *International Journal of Maritime History* 22, 2 (2010): 277-303. <https://www.academia.edu/772352>.

Fox, Ed T. *Pirates in Their Own Words*. North Carolina: Lulu Press Inc., 2014.

- Frohock, Richard. "Satire and Civil Governance in 'A General History of the Pyrates' (1724, 1726)." *The Eighteenth Century* 56, 4 (2015): 467–483.  
<http://www.jstor.org/stable/44730001>.
- Hahn, Steven C. "The Atlantic Odyssey of Richard Tookerman: Gentleman of South Carolina, Pirate of Jamaica, and Litigant before the King's Bench." *Early American Studies* 15, 3 (2017): 539–590. <https://www.jstor.org/stable/90011103>.
- Haugevik, Kristin M. «Det britiske imperiet (1815-1915),» *Internasjonal Politikk* 66, 2 (2008): 143-155. <https://www.idunn.no/doi/pdf/10.18261/ISSN1891-1757-2008-01-10>.
- Hobsbawm, Eric J. *Primitive Rebels: Studies in Archaic of Social Movement in the 19th and 20th Centuries*. New York: Praeger, 1963.
- Hobsbawm, Eric J. *Bandits*. Harmondsworth: Penguin Books Ltd., 1972.
- Konstam, Angus. *Blackbeard: America's Most Notorious Pirate*. New Jersey: John Wiley & Sons, 2006.
- Leeson, Peter T. "An-arrgh-chy: The Law and Economics of Pirate Organization." *Journal of Political Economy* 115, 6 (2007): 1049–1094. <https://doi.org/10.1086/526403>.
- Leeson, Peter T. *The Invisible Hook: The Hidden Economies of Pirates*. Princeton: Princeton University Press, 2011.
- Leeson, Peter T., og Douglas Bruce Rogers. "Organizing Crime." *Supreme Court Economic Review* 20, 1 (2012): 89–123. <https://doi.org/10.1086/668520>.
- Marley, David F. *Historic Cities of the Americas: An Illustrated Encyclopedia 2 Vol.* Santa Barbara: ABC-CLIO, 2005.
- Rediker, Marcus. "'Under the Banner of King Death': The Social World of Anglo-American Pirates, 1716 to 1726." *The William and Mary Quarterly* 38, 2 (1981): 203–227.  
<https://doi.org/10.2307/1918775>.
- Rediker, Marcus. "Life under the Jolly Roger." *The Wilson Quarterly (1976-)* 12, 3 (1988): 154–166. <http://www.jstor.org/stable/40257358>.
- Rediker, Marcus. *Villains of All Nations: Atlantic Pirates in The Golden Age*. Boston: Beacon Press, 2004.
- Sherry, Frank. *Raiders and Rebels: The Golden Age of Piracy*. New York: Hearst Marine Books, 1986.

Woodard, Colin. *The Republic of Pirates: Being the True and Surprising Story of the Caribbean Pirates and the Man Who Brought Them Down*. New York: Houghton Mifflin Harcourt, 2007.