

Notes de recherche concernant le flibustier *Loyal Jamaica*, alias *Bachelors Delight*, 1690-1692

par Raynald Laprise

L'auteur au lecteur. — J'ai rédigé ces notes de recherche, à l'été 2020, à la demande de Jacques Gasser, quelques mois avant son décès. Elles étaient destinées à lui servir dans la rédaction de son dernier projet, « Les pirates de l'océan Indien 1690-1730 ». Pour la petite histoire, l'expédition du capitaine Rayner et de ses camarades en mer Rouge fut la seconde du genre entreprise par des flibustiers des Antilles. La première est à porter au crédit du capitaine Handley et de sa compagnie lors d'une rocambolesque croisière que je raconterai peut-être un jour.

À la fin de l'année 1689, plusieurs petits bâtiments flibustiers français de Saint-Domingue rôdent le long des côtes de la Jamaïque, particulièrement ceux armés et commandés par Laurens de Graffe, pillant les plantations et les navires de la colonie. En raison de la guerre avec la France, le Conseil de la Jamaïque autorise alors (14/24 octobre) l'armement d'un sloop garde-côte pour protéger la petite flotte de pêche jamaïquaine.¹ Un peu moins de deux mois plus tard (3/13 décembre), un second sloop doit également être armé pour accompagner le premier.² Au début de l'année suivante (3/13 février 1690), la situation est telle que les autorités jamaïquaines permettent à tout maître de sloop, qui le souhaite, de prendre une commission contre les Français.³ Deux de ces petits navires jamaïquains vont bientôt s'illustrer aux côtes même de Saint-Domingue.

En effet, en mars 1690, les sloops *Diamond*, capitaine Thomas Harrison, et *Mary* (appartenant à Sir Francis Watson, président du Conseil de la Jamaïque), capitaine George Austen (avec qui se trouve le futur capitaine George Rayner), appareillent de Port Royal. Ils vont croiser vers Saint-Domingue, et à la vue du Port-Paix, ils découvrent un navire français. Le *Diamond* lui tire alors un coup de semonce, puis le *Mary* lui donne la chasse et s'en rend maître. Les capitaines Harrison et Austen ramènent ce navire à Port Royal, où la Cour de l'Amirauté la juge de bonne prise. Le navire est alors

¹ J. W. Fortescue (éd.), *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies* [ci-après *CSPCS*], 1689-1692 (Londres: His Majesty's Stationery Office, 1901), n° 476. — Dans le texte, ainsi que les notes, les dates sont données sous forme double : la première selon le calendrier julien (alors en vigueur en Angleterre) et la seconde selon le calendrier grégorien (utilisé par la grande majorité des nations européennes).

² *Idem*, n° 616.

³ *idem*, n° 753.

vendu à John Bell et consorts.⁴ Il s'agit de la *Constance*, de 130 tonneaux, de La Rochelle, capitaine Pierre Thomas.⁵ Rebaptisée *The Loyal Jamaica*, elle repart en course sous le commandement de l'un de ceux qui l'avaient prise, le capitaine Harrison. Cependant, l'équipage se mutine contre celui-ci, le dégrade à terre, puis choisit George Rayner pour commander le navire.⁶ Harrison portait commission du nouveau gouverneur de la Jamaïque, le comte d'Inchiquin, arrivé à Port Royal le 31 mai/10 juin. Aussitôt que le Conseil de la Jamaïque est informé de la mutinerie de l'équipage du *Loyal Jamaica*, il émettait, le 15/25 octobre 1690, une proclamation pour appréhender le navire et les mutins qui le montaient.⁷ La raison alléguée pour cette mutinerie semble avoir été le refus du capitaine Harrison de faire la course contre les Espagnols. C'est du moins ce que rapporte le commandant du convoi jamaïquain qui, en mars 1691, vient croiser aux côtes de Cuba pour tenter prendre, sur ordre du gouverneur Inchiquin, les renégats du *Loyal Jamaica*. Celui qui commandait alors le navire n'aurait pas été Rayner, mais par un certain « Guillen ».⁸

Or, un vieux flibustier nommé James Kelly, qui sera pendu à Londres neuf ans plus tard comme forban, avait parmi d'autres pseudonymes, celui de... James Gilliam. Dans une relation confessant ses méfaits passés, qui fut publiée à titre posthume, il affirme qu'au retour du voyage qu'il fit en mer du Sud sous les ordres du capitaine Edward Davis (1683-1688), étant revenu à la Jamaïque, il s'y embarqua dans un navire commandé par le capitaine Thomas Harrison pour faire la guerre aux Français. Dans son récit, Kelly explique que l'équipage qui avait des parts dans le navire aurait refusé d'aller où Harrison voulait les mener. Ce dernier aurait alors quitté volontairement le navire pour s'embarquer à bord du sloop... *Diamond* qui les accompagnait. Quant aux mutins, ils auraient pris la route de Madère. Ce qui est le plus intéressant ici, c'est que Kelly, alias

⁴ Dépositions de Henry Perry, Thomas Pinckney, Edmund Medlicott et George Rayner, Charlestown, 22 août/1^{er} septembre 1692, transcrites in Alexander S. Salley Jr, « Abstracts from the Records of the Court of Ordinary of the Province of South Carolina, 1692-1700 », *The South Carolina Historical and Genealogical Magazine*, Vol. 8, n° 4 (octobre 1907), p. 195-210 [en ligne] <https://www.jstor.org/stable/27575173>. Il y est dit que ces événements sont survenus, il y a deux ans et demi.

⁵ Lettre de Jean Prairier à sa femme, Le Cap, 30 mars 1690, transcrite in Gabriel Debien et Marcel Delafosse, « Marchands et colons des îles, quelques lettres du XVII^e siècle », *Revue française d'histoire d'outre-mer*, T. 48, n° 170 (1^{er} semestre 1961), p. 96-134. — Cette prise est aussi mentionnée dans un mémoire du gouverneur Cussy, daté du Cap, le 3 juin 1690 (FR ANOM COL/C9A/2/fol. 77-82), auquel je n'ai pas accès.

⁶ Exécution d'un cautionnement de 1000 £ par Samuel Lowe et John Harris en faveur de George Rayner, marchand de la Caroline, 22 février/4 mars 1694, in Alexander S. Salley Jr, « Abstracts from the Records of the Court of Ordinary of the Province of South Carolina, 1692-1700 », *The South Carolina Historical and Genealogical Magazine*, Vol. 9, n° 3 (juillet 1908), p. 118-121 [en ligne] <https://www.jstor.org/stable/27575197>.

⁷ *CSPCS 1689-1692*, n° 1104. — Notons qu'il ne s'agit ici que du résumé des minutes originales du Conseil, et qu'aucun nom de navire ou de capitaine n'y est donné.

⁸ AGI SANTO DOMINGO/111/R.1/N.8, lettre du gouverneur Severino de Manzaneda au roi d'Espagne, La Havane, 11 août 1691. En fait, ce n'était qu'un prétexte avancé pour que ces Jamaïquains puissent faire de la contrebande avec les colons espagnols de Cuba.

Gilliam, affirme que c'est lui qui commandait alors le navire. Après diverses courses, aux Canaries, aux îles du Cap Vert, où ils auraient fait une prise sur les Portugais, ils prirent la route des Indes, puis ils firent escale à Madagascar. Les souvenirs de Kelly s'interrompent sur cette croisière, puisqu'ensuite, il relate la mutinerie à laquelle il participa, des années plus tard (juin 1696) à bord de la frégate *Mocha*, capitaine Leonard Edgecombe, au large de Sumatra.⁹

Il est donc bien possible que Kelly alias Gilliam ait été le premier capitaine du *Loyal Jamaica* après la destitution de Harrison. Toujours est-il que tous les autres documents mentionnent invariablement le nom de George Rayner. En plus de changer de commandant, les flibustiers ont renommé leur navire, qui avait environ 180 tonneaux et qui était armé de 14 canons, l'appelant désormais *The Bachelors Delight*. Leur destination était bien la mer Rouge (les Indes orientales, comme le mentionne Kelly). Ils y capturent un navire appartenant aux Moghols, si riche que chaque homme reçoit pour sa part environ 1100 £.¹⁰ Cette prise est vraisemblablement ce navire moghol qui fut arraisonné par des pirates européens (dont la nationalité ne put alors être déterminée avec certitude) alors qu'il se rendait à Surat en provenance de Mocha, avec une cargaison estimée à 900 000 roupies.¹¹ Cette somme représentait en effet plus de 100 000 £. Ces pirates auraient enlevé le navire au mois d'août 1691. Celui-ci appartenait au riche marchand et armateur de Surat, Abdul Ghafur. Plus tard, l'on apprit que ces pirates étaient Danois, mais il y a lieu d'en douter.¹² En effet, en novembre, Louis-Etienne de Pilavoine, le directeur du comptoir de la Compagnie des Indes orientales à Surate, rapportait que c'était bien un flibustier anglais qui était l'auteur de la prise du navire de Ghafur, où il y avait 450 000 pièces de huit. Des Turcs qui se trouvaient à bord s'étaient défendus vaillamment, mais douze d'entre eux ayant été tués et une vingtaine d'autres blessés, il avait fallu capituler. Les flibustiers retinrent les meilleurs de l'équipage du navire moghol, qui poursuivit sa route jusqu'à Surate.¹³ Toujours, en novembre, on rapportait à Calicut que le fameux Robert Knox, commandant le *Tonkin Merchant*, avait rencontré des pirates au large du cap Comorin, mais que ceux-ci ne lui avaient fait aucun mal.¹⁴ S'agissait-il des mêmes?

⁹ *A full and true Discovery of all the Robberies, Piracies, and other Notorious Actions, of that Famous English Pirate Capt. James Kelly, who was executed on Friday the 12th of July 1700*, etc. (Londres, 1700).

¹⁰ TNA CO 5/1042/n° 30ii, déposition d'Adam Baldrige, New York, 5/15 mai 1699.

¹¹ Henry Dodwell, *Records of Fort St. George: Diary and Consultation Book of 1691* (Madras: Government Press, 1917), p. 51-52.

¹² J. Ovington, *A voyage to Suratt in the year 1689 giving a large account of that city and its inhabitants and of the English factory there* (Londres: Jacob Tonson, 1696), p. 410-416.

¹³ Alfred Martineau, *Mémoires de François Martin, fondateur de Pondichéry, 1665-1696* (Paris: Société de l'histoire des colonies françaises, 1934), Vol. III, p. 168.

¹⁴ *Records of Fort St. George: Diary and Consultation Book of 1691*, p. 54.

Quoi qu'il en soit, le 13/23 octobre 1691, le capitaine George Rayner et sa compagnie font escale à l'île Sainte-Marie pour caréner le *Bachelors Delight*. Durant leur séjour, ils sont approvisionnés en bétail par un certain Baldrige qui y tient un petit comptoir de traite. Ils lui donnent en échange des perles, cinq gros canons, un peu de poudre et des boulets, six barils de farine, et environ 70 barres de fer. Le 4/14 novembre, Rayner quitte Sainte-Marie pour aller faire des vivres à Port Dauphin, au sud de Madagascar. Il en repart en décembre pour retourner aux Antilles.¹⁵

Le 9/19 janvier 1692, à l'île de l'Ascension, les flibustiers recueillent deux naufragés, soit un Danois nommé Peter Skorder et son camarade, qu'ils prennent à leur bord. Après une escale de 24 heures à cet endroit, ils reprennent la mer, et à la latitude de Surinam, ils rencontrent un navire armé de six canons battant pavillon des Provinces-Unies. Les flibustiers auraient bien voulu arraisonner ce navire pour lui acheter de l'eau-de-vie et des provisions, et leur remettre leurs deux passagers, mais pour toute réponse, le Hollandais leur tire un coup de canon, puis il prend le large. Ils poursuivent ensuite leur route sans escale jusqu'au côte de la Caroline, où ils ont l'intention de s'établir et d'acheter des plantations. À leur arrivée, le premier navire qu'ils rencontrent est le *Richard and Mary*, capitaine Daniel Bradley.¹⁶

C'est vers la mi-avril que Rayner et une partie de son équipage, avec leur navire qui a repris le nom de *Loyal Jamaica*, arrivent dans les environs de Charleston, mais ils n'osent pas entrer dans le port. Pendant plusieurs jours, ils mouillent à Rebellion Road, derrière Sullivan's Island. Le 13/23 du même mois, le gouverneur de Philip Ludwell et le conseil de la colonie font sommer, par écrit, le capitaine Rayner d'entrer à Charleston sous les 48 heures, ou de quitter les côtes de la Caroline.¹⁷ Au bout du délai fixé, les flibustiers prennent le large, mais dès le 19/29, ils reviennent à leur mouillage initial. Le lendemain, les deux naufragés récupérés à l'Ascension sont débarqués, et ils sont aussitôt interrogés par le gouverneur Ludwell.¹⁸ Rayner et ses hommes reprennent presque aussitôt le large, et le 23 avril/3 mai, les autorités de Charleston sont informées que les flibustier ont abandonné leur navire à Hunting Island, et que celui-ci serait en train d'être pillé par les habitants du lieu. Là dessus, le gouverneur et son conseil donnent l'ordre que l'on aille s'en saisir.¹⁹ Cependant, l'information est erronée, puisque le navire abandonné se trouve en fait à Sewee Bay, proche de Bull Island. Le 6/16 mai, le gouverneur Ludwell, en conseil, fait interdire aux habitants de la colonie de cacher les

¹⁵ TNA CO 5/1042/n° 30ii, déposition d'Adam Baldrige, New York, 5/15 mai 1699.

¹⁶ Alexander S. Salley Jr (éd.), *Journal of the Grand Council of South Carolina, April 11, 1692 — September 26, 1692* (Columbia: The Historical Commission of South Carolina, 1907), p. 8-9 [en ligne] <https://archive.org/details/journalgrandcou00caroogoo/>.

¹⁷ *Idem*, p. 5.

¹⁸ *Idem*, p. 8-9.

¹⁹ *Idem*, p. 14.

pirates et il ordonne de faire rechercher ceux-ci.²⁰ Dès le lendemain, l'un d'eux nommé Richard Abram se présente de lui-même devant le gouverneur. Il avoue servir sous les ordres du capitaine Rayner depuis le début de leur voyage, et il fait une déposition touchant les prises qu'ils ont faites ensemble.²¹ Enfin, le capitaine Rayner, qualifié de gentilhomme, âgé de 34 ans, et 21 autres membres de sa compagnie viennent faire leur soumission. Le 14/24 mai, le gouverneur Ludwell ordonne que leurs dépositions soient prises et que chacun d'eux prenne un cautionnement, selon ses moyens, avec pour caution deux habitants de la colonie.²² Cependant, il en reste manifestement d'autres, puisque le 26 mai/5 juin, le gouverneur émet une ordonnance interdisant à tout habitant d'héberger chez lui tout flibustier qui n'aura pas pris de cautionnement.²³ En septembre, malgré les cautions prises, deux flibustiers (un certain Robert Fenwick et leur chirurgien, Richard Newton) tentent de quitter la colonie pour aller à New York, mais le navire qui les y portent est contraint de revenir à Charleston.²⁴

Notons que les dépositions que ces flibustiers ont faites devant le gouverneur Ludwell n'ont pas été conservées dans les archives coloniales de l'État de Caroline du Sud, mais un historien du XVIII^e siècle affirme bien que, dans les confessions que firent ces flibustiers à leur arrivée, ceux-ci avouaient ouvertement avoir pillé les possessions du Grand Moghol en mer Rouge.²⁵

Quant au *Loyal Jamaica*, il avait été conduit de Sewee Bay à Charleston, où le 12/23 mai, une cour de l'amirauté l'avait condamné comme épave, et le 16/26 du même mois, l'on avait procédé à son inventaire.²⁶ Le navire sera acheté par le capitaine William Pettit, qui le rebaptisera *The Carolina Merchant*. Craignant toutefois que la jugement de l'amirauté de la Caroline ne soit pas suffisant pour assurer la légitimité de son achat, le capitaine Pettit fera témoigner, le 22 août/1^{er} septembre, Rayner et de quelques uns de ses hommes quant à l'origine étrangère du navire, une prise française légalement

²⁰ *Idem*, p. 16.

²¹ *Idem*, p. 18-19. Abram fut obligé de prendre un cautionnement de 1000 £ garanti par deux cautions, avec interdiction de quitter la colonie avant un an, ou jusqu'à ce que l'on ait eu des rapports concernant ces flibustiers, soit en provenance d'Angleterre ou de la Jamaïque. Les mêmes conditions seront imposées à ses camarades.

²² *Idem*, p. 26. — La liste des noms de chaque flibustier avec ses deux cautions se trouve à la page 61 du même ouvrage.

²³ *Idem*, p. 27-28.

²⁴ *Idem*, p. 57-58.

²⁵ Alexander Hewatt, *An Historical Account of the Rise and Progress of the Colonies of South Carolina and Georgia* (Londres: Alexander Donaldson: 1829), Vol. I, p. 115-116.

²⁶ *Journal of the Grand Council of South Carolina, April 11, 1692 — September 26, 1692* (Columbia: The Historical Commission of South Carolina, 1907), p. 21, 22, 24-25.

condamnée à la Jamaïque, mais dont les procédures d'adjudication originelles avaient été perdues dans le grand tremblement de terre qui venait de détruire Port Royal.²⁷

Qu'en fut-il des propriétaires légitimes du *Loyal Jamaica*? Dans sa relation, Baldrige affirme que Rayner et sa compagnie leur avaient donné la somme de 3000 £ pour la perte du navire. C'est probablement vrai. Ce que l'on sait, en revanche, c'est que, le 22 février/4 mars 1694, deux marchands de Port Royal (Jamaïque), nommés Samuel Lowe et John Harris, firent exécuter un contrat de cautionnement de 1000 £ pris par Rayner pour se garantir contre toute poursuite éventuelle desdits Lowe et Harris ou du capitaine Harrison relative à l'éviction de celui-ci du commandement du *Loyal Jamaica*.²⁸ Rayner s'établit ensuite pour de bon à Charlestown, où il fera, entre 1694 et 1698, l'acquisition de certains terrains dans la ville même, et plus tard, il deviendra propriétaire de l'île Kiawah.²⁹

Copyright © Raynald Laprise, 2021.

référence et URL : Raynald Laprise, « Notes de recherche concernant le flibustier *Loyal Jamaica*, alias *Bachelors Delight*, 1690-1692 » In *Gazette de la flibuste*. Québec: Le Diable Volant, 2021 [en ligne] <https://diable-volant.github.io/flibuste/blog/GdF2021-george-rayner.pdf>

²⁷ *Idem*, p. 56-57. — Les dépositions sont reproduites dans « Abstracts from the Records of the Court of Ordinary of the Province of South Carolina, 1692-1700 », *The South Carolina Historical and Genealogical Magazine*, Vol. 8, n° 4 (octobre 1907), p. 195-210.

²⁸ « Abstracts from the Records of the Court of Ordinary of the Province of South Carolina, 1692-1700 », *The South Carolina Historical and Genealogical Magazine*, Vol. 9, n° 3 (juillet 1908), p. 118-121.

²⁹ Alexander S. Salley Jr (éd.), *Warrants for lands in South Carolina, 1692-1711* (Columbia: The Historical Commission of South Carolina), 1907), p. 14, 55, 155, 161 [en ligne] https://archive.org/details/warrantsforlands03sout_0.