
Le premier voyage de Thomas Tew en mer Rouge (1693) : une réévaluation selon de nouveaux documents

par Raynald Laprise

Thomas Tew est considéré comme l'un des plus fameux pirates anglais de la fin du XVII^e siècle, pas très loin derrière Henry Every (auquel il fut brièvement associé) et William Kidd (qui, quoique chargé de leur donner la chasse, en devint un lui-même), et ce à cause de deux voyages qu'il fit en mer Rouge. Le premier de ces voyages, qui contribua largement à sa notoriété, de son vivant même, est relativement peu connu. À son sujet, les historiens se contentent habituellement de citer l'Histoire générale des pirates, du capitaine Charles Johnson, et les mêmes sources britanniques accessibles depuis plus d'un siècle. Pourtant, quelques documents conservés aux archives de l'État du Massachusetts, jumelés à d'autres provenant des archives nationales des Pays-Bas, permettent de lever une partie du mystère entourant cette première expédition.

Des témoins gênants et gênés

Charles Johnson, dans sa populaire histoire des pirates, résume assez bien la première expédition de Thomas Tew en mer Rouge. Écrite une trentaine d'années après les faits, sa courte relation montre qu'il a eu accès soit au témoignage oral de quelque participant de ce voyage encore vivant, soit à des documents qui ne furent rendus publics qu'au siècle suivant ou qui sont aujourd'hui perdus :

« Les capitaines George Dew et Thomas Tew ayant reçu des commissions du gouverneur des Bermudes pour faire voile directement vers la rivière de Gambie, en Afrique, et attaquer, de concert avec les agents de la Compagnie royale d'Afrique là-bas, le comptoir français de Gorée, situé sur cette côte, peu de jours après leur départ, Dew eut non seulement son mât fendu dans une violente tempête, mais il perdit aussi de vue son consort, ce qui l'obligea à rebrousser chemin pour réparer cette avarie. Quant à Tew, au lieu de poursuivre son voyage, il fit voile vers le cap de Bonne-Espérance, et l'ayant doublé, il fit route vers le détroit de Bab-el-Mandeb, qui est l'entrée de la mer Rouge. Il y joignit un grand navire richement chargé, venant des Indes et allant en Arabie, avec 300 soldats à bord, outre les matelots. Tew eut néanmoins la hardiesse de l'aborder et le bonheur de s'en rendre maître, et l'on dit qu'avec cette prise, ses hommes partagèrent près de 3000 £ chacun. Ils apprirent des prisonniers que cinq autres navires tout aussi riches devaient faire la même route. Tew les auraient attaqués, bien qu'ils fussent très forts, si son quartier-maître et d'autres ne s'étaient opposés à cet avis. Cette divergence d'opinions fut cause que certains se firent du mauvais sang, et ils résolurent de renoncer à la piraterie, et puisqu'aucun endroit n'était plus propre que Madagascar pour les recevoir, ils s'y retirèrent pour jouir du butin

qu'ils venaient de faire. Quant à Tew et quelques autres, ils se rendirent peu après au Rhode Island, où ils obtinrent leur pardon. »¹

Le navire que commandait Thomas Tew lors de cette expédition, qui se déroula en 1693-1694, était un sloop des Bermudes nommé *The Amity*, de 70 tonneaux, armé de huit pièces de canons,² et son capitaine était effectivement porteur d'une commission du gouverneur de ces îles pour prendre sur les Français contre qui les Anglais étaient alors en guerre. Toutefois avant de procéder à l'analyse de son voyage en mer Rouge à partir de sources nouvelles ou négligées jusqu'à maintenant par les historiens, il convient, dans un premier temps, de reprendre là où le récit de Johnson s'interrompt, au moment de l'arrivée de Tew dans la colonie des plantations de Rhode Island et Providence (nom sous lequel était alors connu ce qui correspond aujourd'hui à l'état américain du Rhode Island), et ainsi présenter une partie de ces sources.

En mai 1694, l'*Amity* jetait l'ancre dans la rade de Newport, au Rhode Island, avec une importante d'or et d'argent. Plusieurs membres de l'équipage, sans que l'on puisse en préciser le nombre, se rendirent alors à Boston, chef-lieu de la province de la baie de Massachusetts, d'où certains étaient originaires, ou à tout le moins en étaient-ils des résidents. Sur la rumeur que le butin dont ces hommes étaient porteurs avaient été mal acquis, le lieutenant-gouverneur de la province, William Stoughton, en l'absence du gouverneur en titre alors à Pemaquid, au Maine, lança un mandat d'arrêt contre ces flibustiers, leur capitaine et ceux de leurs camarades demeurés au Rhode Island. Néanmoins, dès son retour à Boston, à la fin du mois de juin, le gouverneur, Sir William Phips, fit annuler l'ordre de son subordonné.³ Apparemment, Phips lui-même, informé de l'arrivée de l'*Amity* au Rhode Island alors qu'il se trouvait toujours au Maine, aurait invité le capitaine et l'équipage à venir à Boston. C'est ce qui est dit expressément dans une liste de sommes reçues par le gouverneur, transmise en Angleterre par ses ennemis politiques, et dans laquelle figurent justement une somme de 1000 £ en or payés par ces flibustiers en 1694. Ce n'était pas la première fois que Phips recevait un tel pot-de-vin puisqu'en 1692, il avait reçu 500 £ d'autres flibustiers ayant fait un butin

¹ Charles Johnson, *A General History of the Pyrates from their first Rise and Settlement in the Island of Providence, to the present Time... the second Edition, with considerable Additions* (Londres: Thomas Warner, 1724), p. 57-58 (ma traduction). — C'est dans cette deuxième édition du livre, parue la même année que la première, que ces aventures apparaissent pour la première fois. Si ce que l'auteur rapporte à leur propos est relativement juste, bien qu'il doive être rectifié par les documents d'archives, il en fut tout autrement pour la seconde expédition du même Tew en mer Rouge, où le capitaine anglais « partage la scène » avec l'imaginaire Misson, dans la non moins imaginaire « république pirate de Libertalia » : Charles Johnson, *The History of the Pyrates, Vol. II* (Londres : Thomas Woodward, 1728), p. 81-109.

² United Kingdom, The National Archives [ci-après « TNA »] CO 5/1042/n° 30ii, déposition d'Adam Baldrige, New York, 5/15 mai 1699. Dans les notes, pour les documents anglais, je donne les dates dans les deux calendriers, le grégorien et le julien — celui-ci étant alors en vigueur en Angleterre —, contrairement au texte principal où j'ai systématiquement converti les dates dans le premier de ces calendriers, aujourd'hui le nôtre, et à l'époque, celui de la quasi-totalité des nations européennes.

³ TNA CO 5/858/n° 31, lettre de Nathaniel Byfield à Joseph Dudley, Boston, 12/22 juin 1694, résumée in John W. Fortescue (éd.), *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, January, 1693—14 May, 1696* (Londres: His Majesty's Stationery Office, 1903), n° 1089.

irrégulier, également en mer Rouge comme le prouvaient les pièces d'or, d'origine arabe, qui avaient servi au paiement de cette somme.⁴

Le gouverneur Phips aurait pu, s'il l'avait voulu, ou s'il avait considéré la chose d'importance, justifier sa décision d'accorder un pardon à Tew et ses hommes pour leur action. En effet, un procès pour piraterie eut été pour le moins inutile, parce que les victimes, s'il y en avait — car il était toujours possible que le prise eût été bonne —, étaient dans une autre partie du monde, et même si l'un ou l'autre de ces flibustiers avait, volontairement ou non, témoigné contre son capitaine et leurs camarades, aucun jury au Massachusetts ou dans une autre colonie britannique d'Amérique n'aurait condamné ces hommes avec une preuve aussi faible. Enfin, ces flibustiers n'étaient-ils pas de braves gens de guerre et d'habiles marins pouvant mieux servir leur nation contre les Français qu'à se balancer au bout d'une corde pour l'exemple?⁵ De toute manière, Phips avait, à l'époque de l'arrivée de l'*Amity*, bien d'autres problèmes que celui-là, qui ne devint d'ailleurs vraiment important que deux ans plus tard alors que l'on cesserait de parler de flibustiers à propos des « hommes de la mer Rouge » pour les qualifier de forbans⁶, et les pourchasser comme tels. De plus, avant même que cette affaire ne soit terminée, il allait recevoir l'ordre de rentrer en Angleterre, après deux ans seulement comme gouverneur du Massachusetts. L'ancien marin et chasseur d'épaves dans les Antilles, jadis fait chevalier pour avoir enrichi la Couronne, n'avait définitivement plus la cote en métropole. Ses adversaires politiques étaient nombreux. Il s'était d'ailleurs aliéné ses meilleurs soutiens au Massachusetts pour avoir mis abruptement un terme au fameux procès pour sorcellerie de Salem : d'abord la famille Mather, mais surtout Stoughton, son propre lieutenant-gouverneur et le président de ce procès, celui dont il avait annulé le mandat d'arrêt lancé contre Tew et ses hommes, et qui était devenu l'un de ses plus implacables ennemis. Il était aussi entré en conflit avec

⁴ TNA CO 5/924/n° 38, copie des comptes de Sir William Phips, 1694; cité in Emerson W. Baker et John G. Reid, *The New England Knight: Sir William Phips, 1651-1695* (Toronto: University of Toronto Press, 1998), p. 233-234. — Le premier 500 £ avait été payé par certains des hommes du capitaine George Rayner qui s'était établi en Pennsylvanie après leur désarmement en Caroline en 1692, et qui avaient été également invités par Phips au Massachusetts. À ce sujet, voir Grande-Bretagne, National Maritime Museum [ci-après « NMM »] GOS/9, *A Discours about Pyrates, with proper Remedies to suppress them*, 1696.

⁵ Ce sont les arguments les plus vraisemblables que Phips aurait pu opposer à ses détracteurs sur ce point. À titre comparatif, un argumentaire similaire fut développé plus tard par son homologue de New York, notamment accusé d'avoir accueilli les flibustiers qui avaient précédé Tew en mer Rouge; TNA CO 5/1116/p. 148-173, réponses du colonel Benjamin Fletcher aux plaintes portées contre lui, Londres, 24 décembre 1698/3 janvier 1699.

⁶ À l'époque, en français, le mot « pirate » n'avait pas la même signification qu'il a aujourd'hui, mais qu'il avait déjà en anglais. C'était un terme assez vague désignant tous ceux qui faisaient profession de chercher la fortune sur mer, autrement dit d'y piller autrui. En cela, il était synonyme de « corsaire », dont le sens ne se limitait pas au porteur d'une autorisation ou commission pour attaquer les navires d'une nation contre qui l'on était en guerre. Dans la France de Louis XIV, ces pirates « légaux » étaient plutôt appelés « armateurs », et dans ses colonies américaines, « flibustiers ». Leur équivalent anglais était, dans les deux cas, « privateers ». Ceux qui écumaient les mers sans ces commissions étaient alors qualifiés de « forbans ». Par souci, d'uniformité, au lieu de « forban », j'utilise généralement dans ce texte le mot « pirate », dans son sens anglais et moderne, c'est-à-dire celui de hors-la-loi.

un officier de la marine royale qu'il avait frappé en public, et le contrôleur des douanes en Nouvelle-Angleterre l'accusait d'avoir violé, à maintes reprises, les lois du Parlement d'Angleterre sur la navigation et le commerce. Les relations de Phips avec les dirigeants des colonies voisines n'avaient également pas été des meilleures, envenimées par des questions de frontières, et de contingents de milice à fournir pour la défense de la Nouvelle-Angleterre contre les Français.⁷

Pourtant, Phips prit au moins une précaution en ce qui concernait les flibustiers de l'*Amity*. Tew n'étant apparemment pas lui-même à Boston au cours du mois de juillet, il fit comparaître devant lui certains membres de l'équipage du l'*Amity* qui étaient habitants de la ville afin d'avoir une preuve documentaire des circonstances de leur voyage et de la rencontre du navire dont la prise leur avait rapporté beaucoup d'argent. Ils furent au nombre de trois, et leurs déclarations — les originales — sont aujourd'hui conservés aux archives de l'État du Massachusetts⁸. Nous savons d'abord que tous trois ont bel et bien accompagné Tew en mer Rouge, puisque leurs noms figurent parmi les signataires de la charte-partie conclue entre ce capitaine et son équipage en prévision de cette expédition.⁹ Le premier des trois à témoigner devant Phips, le 10 juillet 1694, fut un chirurgien nommé William Hews, et comme ses deux camarades qui firent leurs dépositions après lui, il s'était embarqué à Boston avec le capitaine Tew qui y était venu, à l'automne 1692, pour recruter un équipage. Sa déclaration est la moins longue et la plus confuse des trois,¹⁰ et c'est sans doute pourquoi, environ deux semaines plus tard, le gouverneur le fit comparaître devant lui à nouveau pour qu'il ajoute un peu plus de substance à son témoignage.¹¹ Le deuxième flibustier, qui fit la sienne le même jour que Hews, est un personnage beaucoup plus intéressant, notoirement connu au Massachusetts, et de Phips lui-même. Il s'appelait David Basset et avait été maître sur l'*Amity*, autrement dit son premier pilote et le second officier du bord après le capitaine.¹² C'était un marin et marchand français, de confession calviniste, naturalisé sujet britannique, qui vivait à Boston avec sa famille depuis une vingtaine d'années.¹³ Au début de la guerre entre la France et l'Angleterre, il avait

⁷ Concernant le mandat de Phips comme gouverneur, et les problèmes auxquels il fut confronté, voir Baker et Reid, *The New England Knight*, p. 134-246.

⁸ Elles sont retranscrites ici en annexe, et présentées au public pour la première fois. À ma connaissance, Baker et Reid (*The New England Knight*, p. 233-234) ont été les seuls historiens à faire référence à ces documents sans toutefois en reconnaître l'importance pour cet épisode de l'histoire de la piraterie.

⁹ TNA CO 37/2/n° 28i, copie conforme de la charte-partie du sloop *Amity* conclue aux Bermudes, le 8/18 janvier 1693.

¹⁰ The Massachusetts Archives [ci après « M-Ar »] Massachusetts Archives Collection/Vol. 61/p. 445-446, première déclaration de William Hews, Boston, 30 juin/10 juillet 1694 (document n° 2 en annexe).

¹¹ *Idem*/p. 448-449, seconde déclaration de Hews, Boston, 14/24 juillet 1694 (document n° 3 en annexe).

¹² *Idem*/p. 446-447, déclaration de David Basset, Boston, 30 juin/10 juillet 1694 (document n° 2 en annexe).

¹³ M-Ar Massachusetts Archives Collection/Vol. 126/p. 373, certificat de naturalisation de David Basset, par le gouverneur de la Nouvelle-Angleterre, Boston, 28 juin/8 juillet 1687.

participé (1690) à l'expédition contre Port Royal, en Acadie, étant alors maître de l'un des navires d'une flotte que commanda Phips avant que ce dernier ne fût nommé gouverneur.¹⁴ Dans les années 1680, il avait fait la traite entre le Massachusetts, l'Acadie et Terre-Neuve.¹⁵ Il avait déjà également fait au moins un voyage au long cours, vers Madère, en 1689, comme maître et capitaine d'un ketch bostonien.¹⁶ Et il n'y a pas de doute possible, ce Français, naturalisé anglais, fut bel et bien le principal officier de l'*Amity*, après Tew, lors de leur voyage en mer Rouge.¹⁷ Malheureusement — nous le verrons plus loin —, sa déclaration est truffée de demie-vérités et de faussetés. Il en va tout autrement de celle du troisième et dernier flibustier, Edward Woodman. Il avait 16 ou 17 ans lorsqu'il joignit la compagnie de Tew comme garçon, autrement dit comme mousse. Bien que son récit ne soit pas exempt d'exagérations, il demeure le plus conforme aux autres documents relatifs au premier voyage de l'*Amity* en mer Rouge. Il raconte les faits marquants de ce voyage avec beaucoup plus de franchise, pour ne pas dire de candeur, que ses deux compagnons.¹⁸ Mais le jeune homme a-t-il été trop honnête dans ses propos au point que le gouverneur ait voulu le punir d'avoir révélé ce qui avait été convenu de ne pas dire? En effet, le surlendemain de sa déclaration, Woodman dut prendre un cautionnement par lequel son père et homonyme et lui-même s'engageaient solidairement à payer à la Couronne 500 £ si le fils quittait Boston au cours de la prochaine année sans une autorisation expresse du gouverneur.¹⁹ Il est étonnant que ni Basset ni Hews n'aient été soumis à la même condition, parce que pareille garantie était habituellement exigée des flibustiers ayant obtenu leur pardon.²⁰ Certes, il est possible que leurs cautionnements aient disparus, mais il est aussi vraisemblable que Phips se soit montré plus clément pour ces deux-là

¹⁴ *A Journal of the proceedings in the late expedition to Port-Royal, on board Their Majesties' Ship The Six-Friends, the Honourable William Phipps Knight, commander in chief, etc. A true copy, attested by Joshua Natstock, clerk* (Boston: Benjamin Harris, 1690), p. 15.

¹⁵ M. C. Rosenfield, « BASSET, DAVID », in *Dictionnaire biographique du Canada*, vol. 2 (Université Laval/University of Toronto, 2003) [en ligne] http://www.biographi.ca/fr/bio/basset_david_2F.html (consulté le 16 août 2021).

¹⁶ M-Ar Massachusetts Archives Collection/Vol. 7/p. 64.

¹⁷ Il s'agit effectivement du même homme comme le montre sa signature figurant au bas de sa déclaration, qui est la même que celle se trouvant à la fin d'une lettre qu'il écrivit quelques mois plus tard avec un autre Huguenot réfugié à Boston : M-Ar Massachusetts Archives Collection/Vol. 61/p. 558, lettre de David Basset et William Barbot à Samuel Vezey, Boston, 27 novembre/7 décembre 1694. — Outre Basset, on compte au moins un autre Français parmi les signataires de la charte-partie de l'*Amity* (TNA CO 37/2/n° 28i), un certain Paul Lafleur.

¹⁸ M-Ar Massachusetts Archives Collection/Vol. 61/p. 443-444, déclaration d'Edward Woodman, Boston, 13/23 juillet 1694 (document n° 1 en annexe).

¹⁹ *Idem*/p. 450, cautionnement d'Edward Woodman, senior, et d'Edward Woodman, junior, Boston, 15/25 juillet 1694 (document n° 4 en annexe).

²⁰ Pour un exemple contemporain, voir les cautionnements imposés au capitaine Rayner et à ses hommes par les autorités de la Caroline du Sud, dans 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. 26-28, 61.

parce que leur confinement à Boston les aurait mis dans l'incapacité d'exercer leurs métiers, chirurgien de marine, pour l'un, et marin et marchand, pour l'autre.

Hormis les déclarations de ces trois membres de l'équipage de l'*Amity*, il semblerait que les archives de l'État du Massachusetts aient conservé d'autres documents relatifs à cette affaire. Ils concernent un flibustier que le capitaine Tew aurait pu prendre comme passager à l'île Sainte-Marie, à la côte orientale de Madagascar, où il fit escale avant son retour en Amérique. L'affaire se passe également en juillet 1694 alors que Jeremiah Tay, maître de navire, de passage à Boston, y reconnut un marin nommé Benjamin Blackleach comme ayant appartenu à l'équipage d'un flibustier qui avait volé, trois ans auparavant, aux îles du Cap Vert, le *Good Hope*, le navire qu'il commandait alors et qui appartenait au colonel Samuel Shrimpton, l'un des plus importants marchands du Massachusetts. Commandés par un certain James Allison, ces pirates, pour la plupart d'anciens coupeurs de bois de teinture dans la baie de Campêche, avaient prétendu être porteurs d'une commission du gouverneur de la Caroline pour prendre sur les Français. Ils s'étaient embarqués à bord du *Good Hope*, laissant leur sloop à Tay, dont certains des hommes s'étaient même joints à eux à cette occasion. Le dessein d'Allison et de sa bande était assurément la mer Rouge, puisqu'il firent ensuite naufrage à Madagascar.²¹ Or, le capitaine Adam Baldrige, qui opérait alors un petit poste de traite à Sainte-Marie, précise que le *Good Hope* s'était perdu dans la baie de Saint-Agustin, à l'extrémité sud-ouest de Madagascar, et que la trentaine d'hommes qui y avaient conduit ce navire s'étaient embarqués sur le *Jacob*, un flibustier armé à New York, alors commandé par Edward Coats. Le *Jacob* était ensuite allé croiser en mer Rouge, où il avait fait une riche prise, et avant de retourner à New York, il avait fait escale, à la fin de 1692, à Sainte-Marie, puis à Port Dauphin, autre rendez-vous des flibustiers à Madagascar. Baldrige ajoutait que certains des hommes du *Jacob* étaient demeurés à Sainte-Marie, ou sur la grande île voisine.²² Il est donc possible que Blackleach ait été l'un de ces derniers, et qu'il se soit embarqué à bord de l'*Amity* lorsque, l'année suivante, Tew vint s'y ravitailler à son tour après avoir fait une course en mer Rouge toute aussi fructueuse que celle de son prédécesseur, le capitaine Coats.²³

Une destination qui en cache une autre

Nous connaissons peu de chose des antécédents de Thomas Tew. On l'a prétendu originaire du Rhode Island, et ce pour deux raisons. D'abord, parce qu'il avait désarmé dans cette colonie lors de ce premier voyage en mer Rouge, et qu'il y réarma

²¹ Massachusetts Supreme Judicial Court Archives [ci après « M-SJCA »] Suffolk Files/Vol. 25/n° 3033. Cette affaire judiciaire, de nature civile, se termina apparemment à l'amiable entre Blackleach et le colonel Shrimpton.

²² TNA CO 5/1042/n° 30ii, déposition de Baldrige, New York, 5/15 mai 1699.

²³ Le *Jacob* vint désarmer à New York en avril 1693, et on retrouvera, ici plus bas, son capitaine, associé à Tew. Au sujet du désarmement du *Jacob* dans ce port, voir notamment TNA CO 5/1116/p. 148-173, réponses du colonel Benjamin Fletcher aux plaintes portées contre lui, Londres, 24 décembre 1698/3 janvier 1699. Tout comme celui de l'*Amity*, le voyage du *Jacob*, conduit d'abord par le capitaine William Mason, puis après la capture rocambolesque de ce dernier, par Coats, mériterait une étude à part.

également pour le second qu'il fit pour la même destination (1694-1695). Ensuite, parce qu'il y avait alors une famille Tew établie au Rhode Island, à laquelle on a tenté de le relier sans grand succès.²⁴ D'ailleurs, le fait qu'il ait choisi cette colonie plutôt qu'une autre tant pour relâcher que pour recruter du monde peut s'expliquer autrement.²⁵ De même, les autorités du Rhode Island n'ont jamais revendiqué Tew comme l'un des leurs, pas plus en Angleterre, le Conseil du commerce et des plantations ne le considéra comme un résident de cette colonie, et aucun des nombreux documents relatifs aux pirateries de Tew en mer Rouge qui furent soumis à ce comité ne viennent étayer cette prétention.²⁶ Pareillement, Tew n'a jamais été un habitant des Bermudes, bien qu'il y ait acheté et armé l'*Amity*.²⁷ Tout ce que l'on sait avec une certaine vraisemblance c'est qu'il était résident de la Jamaïque vers 1682.²⁸

Cette connexion jamaïquaine fait écho aux débuts de la carrière de celui qui fut brièvement son associé, le capitaine George Dew. En effet, ce dernier aurait participé à l'expédition que plusieurs centaines de flibustiers de la Jamaïque firent dans la mer du Sud contre les Espagnols de 1684 à 1688, au cours de laquelle il aurait d'ailleurs obtenu son premier commandement suite au décès du capitaine Francis Townley.²⁹ Au début de la guerre de la Ligue d'Augsbourg (1688-1697), résidant aux Bermudes, Dew reçut une commission du lieutenant-gouverneur Isaac Richier pour faire la guerre aux Français.³⁰ À l'été 1691, lui et un certain Thomas Griffin, porteur d'une semblable

²⁴ Un généalogiste a démontré que ce qui a été dit des origines de Tew ne repose que sur des hypothèses invérifiables. Voir John D. Tew, « The Genealogical Mystery of Thomas Tew, the Rhode Island Pirate », *Nutfield Genealogy*, publication du 16 février 2012 [en ligne] <https://nutfieldgenealogy.blogspot.com/2012/02/pirate-thomas-tew-guest-post.html> (consultée le 5 septembre 2021).

²⁵ La colonie de Rhode Island et Providence était reconnue pour accueillir des flibustiers venus des Antilles, et ce depuis très longtemps déjà. À ce sujet, voir notamment NMM GOS/9, *A Discours about Pyrates, with proper Remedies to suppress them*, 1696. D'ailleurs, le capitaine Thomas Paine, qui avait été l'un des plus fameux (1675-1683), s'y retira à la fin de sa carrière, et dans son cas, l'on sait avec certitude qu'il était originaire de Newport, capitale de la colonie.

²⁶ C'est ce que révèle la recherche systématique que j'ai faite dans les *Calendars of State Papers, Colonial Series, America and West Indies*, ainsi que dans les copies ou transcriptions de documents originaux conservés aux National Archives, du Royaume-Uni.

²⁷ TNA CO 37/5/F n° 1/xxxix, remontrance de William Outerbridge, John Dickinson, Thomas Hall, senior, et Richard Gilbert, junior, au lieutenant-gouverneur Benjamin Bennett, Bermudes, s.d., résumée in Cecil Headlam (éd.), *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, Dec. 1, 1702—1703* (Londres: His Majesty's Stationery Office, 1913), n° 1014xxxix.

²⁸ TNA CO 323/2/n° 208, déposition de John Graves, 18/28 février 1697, résumée in John W. Fortescue (éd.), *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, 15 May, 1696—31 October, 1697* (Londres: His Majesty's Stationery Office, 1904), n° 744.

²⁹ Raveneau de Lussan, *Journal du voyage fait à la mer du Sud avec les flibustiers de l'Amérique, en 1684 et années suivantes* (Paris: Jean-Baptiste Coignard, 1690), p. 177. S'il s'agit bien de George Dew, son nom a été, ici, francisé en « Georges d'Hout ».

³⁰ Nederland, Nationaal Archief, La Haye [ci-après « NL-HaNA »] VOC/4031/fol. 407, commission de Richier à Dew pour commander le sloop *Assurance*, Bermudes, 18/28 juin 1691.

commission, allèrent croiser aux côtes du Maine, mais au lieu des prises françaises attendues, ils y arraisonnèrent un navire anglais venant de Cadix et transportant des marchandises prétendument prohibées, mais à cause de cela et d'autres petites insultes commises en Nouvelle-Angleterre, le gouverneur du Massachusetts envoya contre eux un vieux flibustier, Christopher Goffe, qui ne put les rattraper.³¹

Selon une information faite une décennie plus tard, c'est cette même année 1691 que Tew serait venu aux Bermudes, et qu'il aurait acheté une participation majoritaire dans le sloop *Amity*,³² dont le principal propriétaire était alors le capitaine Richard Gilbert, junior. Pourtant, l'on sait que ce dernier commandait lui-même ce sloop cette année-là, alors qu'il fut retenu à la Barbade pour la défense de cette colonie contre les Français.³³ Il apparaît plutôt que Tew ne prit que l'année suivante sa participation dans l'*Amity*, dont il assura ensuite le commandement. En effet, c'est bien à l'automne 1692 qu'il est mentionné pour la première fois comme capitaine de ce sloop. Il se trouvait alors à Boston, où il était venu — et non pas au Rhode Island, on le notera — compléter son équipage. Ce fut là qu'entre autres, le marchand et marin huguenot Basset, le chirurgien Hews et le jeune Woodman se joignirent à lui. Fin novembre, il appareillait du Massachusetts pour retourner aux Bermudes.³⁴

Comme le rapporte sommairement Johnson dans le récit qu'il donne du voyage de Tew,³⁵ l'*Amity* et un autre sloop bermudien nommé *The Amy* et commandé par George Dew, devaient bien aller attaquer le comptoir français de Gorée après s'être concertés avec les agents de la Royal African Company (RAC) dans la rivière de Gambie.³⁶ Le lieutenant-gouverneur des Bermudes, Richier, aurait eu l'idée de cette entreprise sur l'avis qu'un gentilhomme lui aurait donné à l'effet que, deux ans auparavant, le directeur du comptoir de Gambie aurait exécuté ce dessein s'il avait eu assez de monde pour ce faire.³⁷ Aux fins de cette entreprise, le 8 janvier de la nouvelle année 1693, Dew et Tew

³¹ M-Ar Massachusetts Archives Collection/Vol. 37/p. 68, 78-79, 107-110, 112, 114, 117-118. Lors de cette croisière, Dew et Griffin furent brièvement associés... au capitaine William Kidd, porteur, lui, d'une commission similaire aux leurs que lui avait délivrée le gouverneur de New York, alors Jacob Leisler.

³² TNA CO 37/5/F n° 1/xxxix, remontrance de William Outerbridge et autres au lieutenant-gouverneur des Bermudes.

³³ TNA CO 5/1184/p. 632, minutes du Conseil et de l'Assemblée de la Barbade, 17/27 mars 1702, résumées in Cecil Headlam (éd.), *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, Jan. — Dec. 1, 1702* (Londres: His Majesty's Stationery Office, 1912), n° 211.

³⁴ M-Ar Massachusetts Archives Collection/Vol. 61/p. 443-449, déclarations des trois susnommés, reproduites en annexe.

³⁵ *A General History of the Pyrates* [2^e édition], p. 57; cité précédemment in extenso en traduction française.

³⁶ NL-HaNA VOC/4031/fol. 416r-417r, copie conforme à l'original des instructions du lieutenant-gouverneur Richier aux capitaines Dew et Tew, Bermudes, 21/31 janvier 1693.

³⁷ *Idem*/fol. 418r, lettre du lieutenant-gouverneur Richier à John Booker, principal agent de la RAC dans la rivière de Gambie, Bermudes, 21/31 janvier 1693.

avaient reçu chacun une commission en guerre pour prendre sur les Français.³⁸ Dix jours plus tard, Tew signait avec son équipage une charte-partie en prévision de cette expédition. C'est par ce document que l'on connaît le noms des hommes qui étaient alors copropriétaires de l'*Amity* avec Tew et le capitaine Gilbert, soit le shérif Henry Fifield, le juge Thomas Wamsley et un certain Thomas Hall.³⁹ Fifield et Wamsley figuraient aussi parmi les copropriétaires de l'*Amy*, aux côtés du capitaine Dew, et d'un nommé John Smallbone, le gouverneur Richier ayant même pris une option d'achat pour le quart de ce sloop.⁴⁰

Le dernier jour de janvier, les deux sloops appareillèrent ensemble des Bermudes pour les îles du Cap Vert, qui devait être leur seule et unique escale avant la rivière de Gambie.⁴¹ Le récit du début du voyage est d'une telle confusion, tant les témoignages ne s'entendent pas, qu'il faut préciser au préalable que l'*Amy* fut séparé de l'*Amity* après avoir eu une avarie à un mât, puis qu'il fut contraint de relâcher dans la baie de Saldanha, en Afrique australe, et c'est là que Dew et sa trentaine d'hommes furent arrêtés par les Néerlandais de la colonie voisine du Cap de Bonne-Espérance, qui les soupçonnèrent d'être des pirates.⁴² Examinons d'abord ce que l'équipage de l'*Amy* déclara aux autorités du Cap concernant la séquence des événements qui les avaient conduits dans cette baie. Le capitaine Dew affirme que, dans tout leur voyage, ils n'avaient rencontré qu'un petit vaisseau anglais allant à Madère, à environ 300 lieues des Bermudes, à 30° N de latitude, qu'ils avaient ensuite perdu la partie haute de leur grand mât à un ou deux degré au-delà de l'équateur, étant séparés de l'autre sloop par la même occasion, et que quelques jours avant d'être obligé de relâcher à Saldanha pour faire des vivres et réparer leur mât, ils avaient affronté une tempête qui dura 24 heures, le tout sans jamais toucher terre.⁴³ De l'examen du second officier de l'*Amy*, on retiendra uniquement que la rupture du hunier et la séparation subséquente d'avec l'*Amity* eut lieu en février.⁴⁴ Ces événements, l'aide-pilote du sloop les situe, quant à lui,

³⁸ NL-HaNA VOC/4031/fol. 413, copie conforme à l'original de la commission du lieutenant-gouverneur Richier au capitaine Dew, Bermudes, 29 décembre 1692/8 janvier 1693. C'est la seule (à la fois sous forme d'une copie anglaise et d'une traduction en néerlandais) des deux qui ait survécu jusqu'à nos jours.

³⁹ TNA CO 37/2/n° 28i, copie conforme de la charte-partie du sloop *Amity*, Bermudes, 8/18 janvier 1693.

⁴⁰ NL-HaNA VOC/4031/fol. 421-424, interrogatoire de George Dew, Cap de Bonne-Espérance, 27 mai 1693. — Pour la petite histoire, Smallbone était lui aussi, tout comme Dew, un ancien de la mer du Sud, ayant servi sous les ordres de John Cook, puis d'Edward Davis. À ce sujet, voir Lionel Wafer, *A New Voyage and Description of the Isthmus of America* (Londres: James Knapton, 1699), p. 207; et William Dampier, *Voyages and descriptions, Vol. II* (Londres: James Knapton, 1699), part. III, p. 64-65, 68.

⁴¹ NL-HaNA VOC/4031/fol. 425-434, interrogatoires de Tempest Rogers et Robert Bickford, Cap de Bonne-Espérance, 27 mai 1693.

⁴² Les événements relatifs à l'escale de l'*Amy* et à sa saisie subséquente par les autorités de la colonie du Cap sont décrits dans NL-HaNA VOC/4033/fol. 90r-122v, journal du Cap, 2 mai au 3 juin 1693 inclusivement.

⁴³ NL-HaNA VOC/4031/fol. 421-424, interrogatoire de George Dew, Cap de Bonne-Espérance, 27 mai 1693.

⁴⁴ *Idem*/fol. 425-430, interrogatoire de Rogers, Cap de Bonne-Espérance, 27 mai 1693.

un mois plus tard, et... à 25° N de latitude,⁴⁵ mais il est le seul puisque tout le reste de l'équipage confirme que c'est vers l'équateur que ces événements survinrent.⁴⁶ Quant aux trois hommes de l'*Amity* qui témoignèrent devant le gouverneur Phips à Boston, seul Woodman mentionne l'association avec le capitaine Dew, confirmant du même coup l'avarie survenue à la mâture de l'*Amy*, et il précise que sa propre compagnie fut séparée de ce dernier trois semaines après leur départ des Bermudes,⁴⁷ ce qui correspondrait bien à la fin du mois de février comme date approximative de cet incident. Son camarade Hews mentionne bien⁴⁸, comme Dew et ses hommes — sans toutefois parler de ceux-ci —, l'escale prévue au Cap Vert, mais il dit que l'*Amity* ne s'y est jamais rendu, allant plutôt directement à la côte de Guinée, où après avoir croisé longtemps, ils ont capturé — surprise — le navire maure qui les a rendus si riches! Basset, quant à lui, soutient⁴⁹ que c'est vers le début d'avril qu'ils sont arrivés en Guinée, qu'ils y ont fait de l'eau et du bois à plusieurs endroits, dont au cap Lopez, mais il va jusqu'à prétendre qu'il y ont également mis à sac plusieurs comptoirs français, seul indice du projet initial concernant la prise de Gorée! Or, ceci est un mensonge éhonté qui discrédite l'ensemble de son témoignage, ou du moins nous oblige-t-il à le considérer avec circonspection. Beaucoup plus candide que ses deux aînés, Woodman affirme catégoriquement⁵⁰ que jamais l'*Amity* ne s'est rendu à la côte de Guinée. En fait, des Bermudes, ils sont d'abord venus faire de l'eau et du bois à l'une des îles de l'archipel Fernando de Noronha, à la côte du Brésil, leur toute première escale, puis ayant contourné le cap de Bonne-Espérance, ils sont arrivés à Madagascar après huit semaines de navigation, et là, ils en employèrent six autres à caréner le sloop en prévision de leur croisière dans l'océan Indien. Or, tous ces lieux ne sont jamais nommés dans les déclarations de ses deux camarades. Par contre, dans les interrogatoires faits au Cap, Madagascar apparaît avoir été la destination « de rechange » du capitaine Dew. Si ce dernier lui-même disait plutôt assez vaguement que son intention, une fois son mât réparé, était d'aller prendre des provisions au Natal, et ensuite de poursuivre jusqu'au Mozambique, sans préciser à quelle fin,⁵¹ son premier officier, lui, avouait que leur destination était bien Madagascar, et que d'ailleurs, il avait été convenu qu'en cas d'échec de l'entreprise de Gorée, ils devaient traiter des esclaves, mais à la côte de Guinée.⁵² Certains des membres de l'équipage de l'*Amy*

⁴⁵ NL-HaNA VOC/4031/fol. 431-434, interrogatoire de Robert Bickford, Cap de Bonne-Espérance, 27 mai 1693.

⁴⁶ *Idem*/fol. 439-442, déclarations de John Smallbone et autres membres de l'équipage de l'*Amy*, 26 mai 1693.

⁴⁷ M-Ar Massachusetts Archives Collection/Vol. 61/p. 443-444, déclaration de Woodman (document n° 1 en annexe).

⁴⁸ *Idem*/p. 445-446, première déclaration de Hews (document n° 2 en annexe).

⁴⁹ *Idem*/p. 446-447, déclaration de Basset (document n° 2 en annexe).

⁵⁰ *Idem*/p. 443-444, déclaration de Woodman (document n° 1 en annexe).

⁵¹ NL-HaNA VOC/4031/fol. 421-424, interrogatoire de Dew, Cap de Bonne-Espérance, 27 mai 1693.

⁵² *Idem*/fol. 425-430, interrogatoire de Rogers, Cap de Bonne-Espérance, 27 mai 1693.

affirmèrent même que, dès le départ des Bermudes et avant d'avoir été séparés de l'*Amity*, ils avaient entendu parler que leur destination pourraient bien être Madagascar, où on devait acheter des esclaves pour aller les vendre à la Barbade.⁵³ Même si le gouverneur et le conseil de la VOC au Cap trouvèrent effectivement, parmi les rares papiers de Dew, une liste de marchandises pour cette traite tant à la côte d'Afrique qu'à Madagascar,⁵⁴ jamais ils ne crurent que l'Anglais avait armé à cette fin, et ils le soupçonnaient plutôt d'avoir voulu aller pirater dans l'océan Indien. Cette opinion était d'ailleurs partagée par le capitaine d'un navire marchand anglais, de passage au Cap, que le gouverneur néerlandais avait convié à participer aux délibérations de son conseil touchant le sort de Dew et de ses hommes.⁵⁵

Conclusion de tout cela, avec ou sans la connaissance des propriétaires bermudiens de l'*Amity* et de l'*Amy*, voire du lieutenant-gouverneur Richier lui-même, il apparaît que l'expédition contre Gorée, en liaison avec les agents de la RAC en Gambie, n'était qu'un prétexte pour couvrir le véritable objectif du voyage : aller faire la course en mer Rouge... mais pas contre les Français.

Le navire arraisonné

Tout comme pour la première partie du voyage, un certain mystère entoure encore l'identité de ce navire « arabe », « more » ou « moghol » — comme on voudra bien l'appeler — qui fit la fortune de l'équipage de l'*Amity*. C'est sans doute pourquoi, lorsque les historiens rapportent la première expédition de Tew en mer Rouge — celle qui pourtant l'a rendu fameux —, ils se limitent à citer Johnson ou à mentionner justement la richesse du butin fait à cette occasion sans aller plus loin.⁵⁶ Pourtant, voilà environ un siècle, l'historien britannique Samuel Charles Hill avait remarqué qu'une lettre du directeur du comptoir de la East India Company (EIC) à Bombay rapportait la capture d'un navire de Surate en 1693 par un pirate européen inconnu, et il en avait déduit que

⁵³ NL-HaNA VOC/4031/fol. 439-442, déclarations de Smallbone et autres membres de l'équipage de l'*Amy*, 26 mai 1693.

⁵⁴ *Idem*/fol. 449.

⁵⁵ Ces soupçons ne suffirent toutefois pas, parce que le capitaine Dew et ses hommes, envoyés prisonniers aux Pays-Bas, y furent libérés des charges retenues contre eux. Voir NL-HaNA Staten-Generaal/3328/fol. 475v-476r, 622, résolutions des États-Généraux des Provinces-Unies des Pays-Bas, 4 novembre et 5 décembre 1693.

⁵⁶ À l'exception notable d'Arne Bialuschewski, « Between Newfoundland and the Malacca Strait: A Survey of the Golden Age of Piracy, 1695-1725 », *The Mariner's Mirror*, 90, n° 2 (mai 2004), p. 167-186. Par ailleurs, les sources nouvelles présentées ici ont manifestement servi de base à une partie du texte de Mark Sullivan Hall, « Early evidence of a Muslim presence in the South West Indian Ocean: Pirates & Hajjis (1693-1703) », in Khal Torabully et Ameenah Gurib-Fakim (éd.), *The Maritime History of the Indian Ocean, from Al-Idrissi to ibn Majid and beyond* (Ministry of Culture, Arts and Heritage: Qatar, 2010), p. 111-127. Malheureusement, cet auteur ne cite absolument aucunes sources.

seul Tew pouvait en avoir été l'auteur.⁵⁷ Des décennies plus tard, l'historien indien Ashin Das Gupta, en s'appuyant cette fois sur des documents des archives de la Vereenigde Oostindische Compagnie (VOC) relatifs à la même affaire, en était arrivé à une conclusion identique.⁵⁸ Cependant, ni l'un ni l'autre ne pouvaient l'affirmer avec certitude, parce qu'il leur manquait une confirmation de la présence de Tew dans le Bab-el-Mandeb, le détroit reliant la mer Rouge au golfe d'Aden, endroit où ce navire fut pris. Certes, il y a Johnson qui écrit⁵⁹ que c'est bien là que Tew s'est rendu. Pourtant, il existe bel et bien une confirmation dans au moins un document d'archive contemporain aux événements, soit la déclaration du huguenot Basset, pilote de l'*Amity*. Toutefois, sa déclaration et celles de ses camarades Hews et Woodman contredisent tant les documents utilisés par Hill et Das Gupta que ce qu'elles rapportent semble concerner un événement totalement différent. C'est pourquoi il est nécessaire de procéder à l'analyse des unes et des autres.

D'abord, le journal tenu par les agents du comptoir de la VOC à Surate⁶⁰ révèle qu'à l'été 1693, deux navires appartenant au plus important armateur de cette cité, Abdul Ghafur, furent attaqués par un bâtiment étranger à l'entrée du Bab-el-Mandeb, lors de leur voyage de retour, peu de temps après leur départ du port de Moka, au Yémen. Le plus rapide des deux bâtiments nommé *Fez Resan* parvint à distancer l'ennemi, mais il eut le temps d'entrevoir l'abordage et la capture de son compagnon de route, le *Fateh*. Il porta la nouvelle de cette agression à Surate le 23 août 1693. La rumeur publique accusa rapidement des Anglais d'être les auteurs de cette piraterie.⁶¹ C'était la troisième année consécutive qu'un ou plusieurs navires du riche Ghafur, à leur retour de Jeddah, en Arabie, et de Moka au Yémen, chargés d'or et d'argent, étaient attaqués puis pillés par de mystérieux pirates européens, que l'on avait soupçonné, à chaque fois, être des Anglais, bien qu'aucune preuve n'ait pu alors permettre d'établir formellement leur nationalité.⁶² Le 8 septembre, le marchand Ghafur recevait une lettre du capitaine du *Fateh* qui, de peine et de misère, avait pu rallier le port de Bassein (aujourd'hui Vasai), juste au nord de Bombay. Cette lettre, entre autres choses, révélait toute la cruauté des pirates envers l'équipage pour découvrir où étaient cachés les

⁵⁷ S. Charles Hill, « Notes on Piracy in Eastern Waters », *Indian Antiquary*, Vol. 55 Supplement (1926), p. 99-123.

⁵⁸ Ashin Das Gupta, *Indian Merchants and the Decline of Surat, c. 1700-1750* (Wiesbaden: Franz Steiner Verlage, 1979), p. 98.

⁵⁹ *A General History of the Pyrates* [2^e édition], p. 57; ; cité in extenso en traduction française au début de ce texte.

⁶⁰ Surate était une importante cité portuaire du Gujarat, l'une des principales provinces indiennes soumises au Grand Moghol. Les grandes compagnies de commerce européennes — la VOC (pour les Provinces-Unies des Pays-Bas), la EIC (pour l'Angleterre) et la Compagnie des Indes orientales (pour la France) — avaient obtenu l'autorisation d'y avoir des comptoirs de traite.

⁶¹ NL-HaNA VOC/1548/fol. 524v-527v, entrées du journal du 23 août au 1^{er} septembre 1693.

⁶² NL-HaNA VOC/1520/fol. 23v-37v, lettre d'Adriaen van Ommen et de son conseil au Conseil des XVII de la VOC, Surate, 31 décembre 1691; et NL-HaNA VOC/1529/fol. 1r-24v, lettre des mêmes aux mêmes, Surate, 31 décembre 1692.

richesses à bord du *Fateh*.⁶³ Sept semaines plus tard, le navire arrivait enfin à Surate, sans que l'on pût en apprendre d'avantage concernant cette affaire.⁶⁴

La date de la capture du *Fateh* n'est pas connue, mais de celle de son arrivée à Bassein (avant le 8 septembre), et de celle de l'arrivée de son consort le *Fez Resan* à Surate (23 août), l'on peut vraisemblablement la situer un peu après la mi-août. Or, l'on sait que dans les derniers jours d'octobre, l'*Amity* fit escale à l'île Sainte-Marie en provenance de la mer Rouge où il avait capturé un navire appartenant aux « Mores », autrement dit à des Musulmans, et que son équipage en avait tiré un important butin.⁶⁵ Ainsi, chronologiquement, Tew et ses hommes sont les meilleurs candidats pour la prise du *Fateh*. C'est d'autant plus probant que, dans les cas des prises faites aux dépens de Ghafur lors des deux années précédentes, lesquelles eurent également lieu en août, le capitaine Baldrige, établi à Sainte-Marie où tous ces pirates faisaient escale au retour de la mer Rouge, mentionne à chaque fois, toujours au mois d'octobre, l'arrivée d'un flibustier anglais avec un butin fait sur les Mores : en 1691, le *Bachelors' Delight*, capitaine Rayner⁶⁶, et en 1692, le *Jacob*, capitaine Coats. Si la chronologie concorde, il en est de même pour la géographie. En effet, le pilote Basset, sans toutefois nommer l'endroit, affirme quand même⁶⁷ qu'ils prirent le navire entre 12 et 13 degrés de latitude Sud, à 12 lieues de terre, et c'est bien entre ces latitudes que se situe Bab-el-Mandeb.

Ce n'est cependant pas si simple, car les choses se compliquent dès que l'on compare entre eux les divers témoignages quant aux autres détails. D'abord, lors de sa capture le *Fateh*, comme on l'a vu, voyageait de conserve avec un autre navire, le *Fez Resan*. Basset, Hews et Woodman n'en mentionnent pourtant qu'un seul, celui qui fut pris par leur compagnie. En revanche, ils insistent beaucoup sur la manière dont ils s'emparèrent de ce bâtiment, que leurs camarades et eux avaient d'abord cru être... français, le tout tendant à démontrer accessoirement que ce n'étaient pas eux qui avaient été les véritables agresseurs, et que tout compte fait la prise de ce navire pouvait se justifier.⁶⁸ De son côté, Ghafur, citant toujours la lettre du capitaine du *Fateh*,⁶⁹ se limite à affirmer que ce dernier résista pendant six heures à l'ennemi, ce qui

⁶³ NL-HaNA VOC/1548/fol. 527v-528v, journal de la VOC à Surate pour le 8 septembre 1693.

⁶⁴ *Idem*/fol. 540r, journal pour le 14 octobre 1693.

⁶⁵ TNA CO 5/1042/n° 30ii, déposition de Baldrige, New York, 5/15 mai 1699.

⁶⁶ Concernant le voyage de Rayner, voir Raynald Laprise, « Notes de recherche concernant le flibustier *Loyal Jamaica*, alias *Bachelors Delight*, 1690-1692 », *Le Diable Volant*, 2021 [en ligne] <https://diable-volant.github.io/flibuste/blog/GdF2021-george-rayner.pdf> (consultée le 28 août 2021).

⁶⁷ M-Ar Massachusetts Archives Collection/Vol. 61/p. 446-447, déclaration de Basset (document n° 2 en annexe).

⁶⁸ Comme je l'a précédemment fait remarquer, leurs dépositions devaient servir à justifier éventuellement la décision du gouverneur Phips d'avoir accordé un pardon à ces trois flibustiers pour cet acte de piraterie.

⁶⁹ NL-HaNA VOC/1548/fol. 527v-528v, journal de la VOC à Surate pour le 8 septembre 1693.

concorde avec la déclaration de Basset⁷⁰. Pourtant, le directeur du comptoir de la EIC à Bombay, répétant la rumeur venant de Bassein, toute proche, où avait relâché le *Fateh*, rapportait⁷¹ que le pirate aurait été un navire... de 60 canons avec 250 hommes. C'est manifestement une exagération puisqu'aucun flibustier ne monta jamais en mer Rouge un navire d'une telle force, du moins, durant la première moitié de la décennie 1690, pas même Henry Every lorsqu'il s'empara du *Ganj-i-Sawai* et de son escorte en 1695 qui en avait au plus 150. D'ailleurs, on retrouve inversement pareille exagération dans le témoignage de Woodman qui décrit⁷² le navire pris comme étant de fabrique... française — ce qui justifiait leur attaque —, jaugeant entre 400 et 500 tonneaux, armé de 18 ou 20 canons, avec 300 hommes⁷³! Ses deux camarades sont sans doute plus près de la vérité lorsqu'ils disent⁷⁴ que la prise était un bâtiment de 100 à 300 tonneaux, de 10 ou 16 canons, et n'ayant pas plus de 60 à 80 hommes à bord.

Les sources ne s'entendent pas non plus sur la période de temps durant laquelle le navire demeura entre les mains des flibustiers. Le capitaine du *Fateh* affirme⁷⁵ qu'ils furent prisonniers pendant neuf jours, et la nouvelle parvenue à Bombay parle⁷⁶ de six ou sept. C'est environ trois fois moins de temps que ce que donnent les flibustiers interrogés à Boston⁷⁷, sans compter qu'ils précisent⁷⁸ que, pendant deux ou trois jours, l'*Amity* fut séparée de sa prise. Même si ces derniers n'y font pas allusion — et on comprendra facilement pourquoi⁷⁹ —, le capitaine du *Fateh* affirme que l'écrivain du

⁷⁰ M-Ar Massachusetts Archives Collection/Vol. 61/p. 446-447, déclaration de Basset (document n° 2 en annexe).

⁷¹ British Library [ci-après « BL »] IOR/G/36/110/lettre de George Weldon au conseil de Surat, Bombay 25 août/4 septembre 1693.

⁷² M-Ar Massachusetts Archives Collection/Vol. 61/p. 443-444, déclaration de Woodman (document n° 1 en annexe).

⁷³ C'est d'ailleurs exactement le nombre d'hommes donné par Johnson. Woodman aurait-il pu être la source de ce dernier? La question est posée, mais elle demeurera probablement sans réponse.

⁷⁴ M-Ar Massachusetts Archives Collection/Vol. 61/p. 445-447, déclarations de Hews et de Basset (document n° 2 en annexe).

⁷⁵ NL-HaNA VOC/1548/fol. 527v-528v, journal de la VOC à Surate pour le 8 septembre 1693.

⁷⁶ BL IOR/G/36/110/lettre de George Weldon au conseil de Surat, Bombay 25 août/4 septembre 1693.

⁷⁷ M-Ar Massachusetts Archives Collection/Vol. 61/p. 443-445 et 446-447, déclaration de Woodman et celle de Basset (documents nos 1 et 2 en annexe).

⁷⁸ *Idem*/p. 443-446, déclaration de Woodman et celle de Hews (documents nos 1 et 2 en annexe).

⁷⁹ Torturer les équipages prisonniers pour aider à la découverte de richesses était considéré comme une grande cruauté d'autant plus criminelle que tout capitaine corsaire était requis, par sa commission, d'amener dans son port d'armement les prises faites pour adjudication. C'était la règle en Europe, mais en Amérique, les flibustiers ne la respectaient que rarement. Pour un exemple chez les Français de Saint-Domingue, voir France, Archives nationales d'outre-mer [ci-après « FR ANOM »] COL/F3/164/fol. 450, *Mémoire de MM. de Bégon et de St-Laurent sur les abus des armements des flibustier*, 25 janvier 1685.

navire et lui-même furent torturés au fer chaud pour avouer où se cachait les richesses à bord.⁸⁰ La rumeur qui se propagea à Bombay, elle, faisait état que tout l'équipage fut soumis à ce traitement, et que même huit des marins du *Fateh* en moururent.⁸¹ Et comme si cela n'avait pas été suffisant, les pirates auraient ensuite menacé le capitaine du *Fateh* de couler son navire avec tous ses hommes et ses passagers. Ils l'auraient sans doute fait si... la femme de leur capitaine n'avait imploré, à genoux, son mari de ne pas exécuter ce sinistre dessein!⁸² Ce détail, d'ailleurs repris dans la rumeur de Bombay⁸³, ne laisse pas d'étonner. Règle générale, les femmes étaient interdites à bord d'un bâtiment flibustier en campagne,⁸⁴ et cela est d'autant plus vrai pour ces expéditions dans des mers lointaines. Et quand bien même que Tew aurait amené à bord une femme, qu'elle eût été son épouse ou sa maîtresse, il est quasiment certain qu'un contemporain n'aurait pas manqué de souligner ce fait pour le moins exceptionnel.⁸⁵ Que pouvons-nous en conclure? Est-ce suffisant pour affirmer que c'est un autre pirate qui s'est emparé du *Fateh*? Pourrait-on plutôt expliquer cela par une mauvaise compréhension, à la fois des autorités de la VOC à Surate et de celles de la EIC à Bombay? Sinon s'agirait-il d'une méprise sur le sexe du supplicand? Il est vrai que la mode européenne des cheveux longs, ou des perruques qui en tenaient très souvent lieu, aurait pu créer une certaine confusion chez des Musulmans dont la coiffure (cheveux très court ou ras)⁸⁶ était fort différente, surtout si la personne qui avait supplié le capitaine pirate d'épargner le navire avait des traits juvéniles ou féminins.

Une semaine après sa capture, le *Fateh* fut relâché avec du riz et de l'eau en quantités à peine suffisantes pour gagner l'Inde. Tous à son bord n'eurent pas cette chance, puisque les pirates gardèrent prisonniers 17 marins et soldats, ainsi que cinq ou sept femmes qui étaient parmi les passagers.⁸⁷ Au sujet de possibles captifs retenus à bord

⁸⁰ NL-HaNA VOC/1548/fol. 527v-528v, journal de la VOC à Surate pour le 8 septembre 1693.

⁸¹ BL IOR/G/36/110/lettre de George Weldon au conseil de Surat, Bombay, 25 août/4 septembre 1693.

⁸² NL-HaNA VOC/1548/fol. 527v-528v, journal de la VOC à Surate pour le 8 septembre 1693.

⁸³ BL IOR/G/36/110/lettre de George Weldon au conseil de Surat, Bombay, 25 août/4 septembre 1693.

⁸⁴ En fait, pour la seconde moitié du XVII^e siècle, il n'y aurait eu que le capitaine John Bear qui aurait amené son épouse déguisée en homme, et encore, s'agit-il sans doute d'une rumeur; John D. Rockefeller Jr. Library, Colonial Williamsburg Foundation [ci-après « ViWC »] Blathwayt Papers/Vol. XXV/6/lettre du lieutenant-gouverneur Hender Molesworth à William Blathwayt, Jamaïque, 8/18 août 1687.

⁸⁵ À ce propos, un historien britannique a affirmé que Tew était marié et avait deux filles; David Cordingly, *Under the Black Flag* (New York: Random House, 1996), p. 71. Cependant, cet auteur n'indique pas sa source, mais il est évident que cette information provient d'un ouvrage destiné à un public adolescent, publié une vingtaine d'années auparavant, qui semble avoir été le premier à colporter cette rumeur, sans, lui non plus, cité sa source : Douglas Botting, *The Pirates* (Alexandria: Time-Life Books, 1978), p. 67.

⁸⁶ Voir la description qu'en donne Woodman dans sa déclaration (document n° 1 en annexe).

⁸⁷ NL-HaNA VOC/1548/fol. 527v-528v, journal de la VOC à Surate pour le 8 septembre 1693. En ce qui concerne la présence de femmes à bord, Hews et Woodman reconnaissent qu'il y en avait une quinzaine, toutes basanées comme les Indiens de la Nouvelle-Angleterre, et ce à l'exemple de la majorité des hommes de l'équipage adverse.

après que l'*Amity* eut relâché sa prise, les trois flibustiers de Boston sont unanimes : il n'y en aurait eu aucun. Mais ils ne sont pas tous catégoriques sur ce point. En effet, dans un premier temps, Basset affirme qu'ils en avaient bien retenus quelques uns contre leur gré, et que ceux-là, ils les avaient dégradé... à la côte d'Or, autrement dit à la côte de Guinée, loin de tout comptoir européen! Toutefois, à la toute fin de son témoignage, il se rétracte et déclare comme les deux autres. On notera pourtant qu'en considérant le plus haut cas de figure pour l'équipage de l'*Amity* — celui donné par Woodman — qui était de 52 hommes, et après soustraction des sept ou huit tués lors de la prise du navire *more*, l'on arrive à 44 ou 45, et si l'on y ajoute les 17 marins du *Fateh* gardés prisonniers par les pirates, cela donne 61 ou 62 hommes à bord de l'*Amity*, soit à un ou deux près le nombre que donne Baldrige lorsque l'*Amity* fit escale à Sainte-Marie, c'est-à-dire 60.

N'empêche, toutes ces tergiversations montrent combien les trois hommes avaient du mal à raconter une histoire plausible et cohérente qui ne les incriminerait pas trop, et qui pourrait justifier la décision du gouverneur Phips de leur avoir accordé un pardon pour cette action. Il en est de même pour le nom du navire pris, parce oui, Basset affirme qu'il s'appelait non pas *Fateh* ou quelque nom semblable, mais bien « *Armounee* », et le capitaine, lui, aurait répondu à celui de *Meshaliq*. Évidemment, ce sont des corruptions anglaises de noms véritables, persans ou arabes. Si le nom du marin qui commandait le *Fateh* demeure inconnu, il serait possible, par contre, d'identifier cet « *Armounee* » comme étant le « *Elmmedi* » mentionné dans le journal de la VOC à Surate pour la même période que le *Fateh*, et dont le nom exact était *Ahmadi*. Cet autre navire appartenait à un autre gros armateur de Surate, Shaik Hamid, et il était trois fois plus richement chargé que le *Fateh* de son rival Ghafur. Or, au début septembre 1693, on craignait qu'il fût lui aussi tombé aux mains des pirates dans le Bab-el-Mandeb. Mais, avant la fin du mois, l'on apprit que l'*Ahmadi* était retourné à Moka pour y passer la mousson après avoir été informé de la présence des pirates dans le détroit.⁸⁸ C'est sans compter que l'un des deux navires de Ghafur qui avaient été pris l'année précédente s'appelait aussi... *Ahmadi*.⁸⁹

De tout ceci, l'on comprendra aisément que personne à bord de l'*Amity* ne comprenait la langue parlée par l'équipage du navire capturé, qu'il s'agisse de l'arabe, du persan, ou du gujarati ou de tout autre langue indienne, et l'inverse était vrai pour l'équipage du *Fateh*, incapable de préciser de quelle nation européenne (anglaise, française, hollandaise ou danoise) ils avaient été les victimes. Ainsi, en attendant la découverte de documents qui contrediraient cette hypothèse, il est raisonnable d'affirmer que le bâtiment dont l'*Amity* s'empara était bien le *Fateh*, appartenant à Abdul Ghafur et dont le port d'attache était Surate, au Gujarat.

Certes — et avant de clore cet aspect du voyage de Tew —, on pourra objecter que ces Anglais n'étaient pas vraiment les seuls flibustiers dans l'océan Indien à cette époque, et il demeure toujours possible que les auteurs de la prise du *Fateh* aient été... des

⁸⁸ NL-HaNA VOC/1548/fol. 527v-528r, 533v, journal de la VOC à Surate pour les 5 et 27 septembre 1693.

⁸⁹ NL-HaNA VOC/1529/fol. 510r-518v, journal de la VOC à Surate, 15 au 20 septembre 1692.

Français des Antilles. En effet, une compagnie ayant armé à la Martinique et conduite par Isaac Veyret, dit Desmaretz, un vétéran flibustier de Saint-Domingue, avait enlevé, en mai 1692, un navire portugais à la côte de Guinée, et l'ayant échangé contre le leur, ses hommes et lui avaient mis le cap vers l'océan Indien pour aller pirater en mer Rouge.⁹⁰ On ne sait toutefois pas grand chose des mouvements du capitaine Desmaretz dans cette partie du monde pendant près de deux ans.⁹¹ En septembre 1694, il est signalé à Radjapur, entre Bombay et Goa, où il se présenta avec sa prise portugaise toute pourrie, à peine en état de tenir la mer. Ce sont ces Français que les agents de la EIC à Bombay accusèrent apparemment d'avoir enlevé l'année précédente, donc en 1693, plusieurs navires, dont celui d'Abdul Gafhur.⁹² Dans les faits, cette hypothèse d'un pirate français est loin d'être vraisemblable, et apparemment les agents de la EIC tentaient, encore une fois, comme ils l'avaient fait précédemment avec les Danois, de jeter le blâme, pour ces pirateries, sur une autre nation que la leur pour éviter des sanctions de la part du Grand Moghol.⁹³

Quel butin?

Des trois flibustiers de Boston, c'est Woodman qui donne le plus de détail quant à la nature du butin sur lequel ses camarades et lui mirent la main. Ce butin consistait⁹⁴ en pièces de monnaie, d'or et d'argent, un peu de poudre d'or, quelques perles, bracelets d'or, et argenterie cassée, ainsi que des défenses d'éléphants. Son compagnon Hews précise⁹⁵ que, parmi les espèces, il y avait des pièces de huit (espagnoles) et des couronnes (françaises), auxquelles Basset ajoute⁹⁶ de la monnaie d'or arabe et des *leeuwendaalders*, pièces d'argent néerlandaises que les Anglais appelaient « *lion dollars* ». Qu'en est-il de la valeur totale de ce butin? Le capitaine Johnson raconte que

⁹⁰ FR ANOM COL/C8A/8/fol. 132-165, lettre de l'intendant Dumaitz de Goimpy au ministre Pontchartrain, Martinique, 1^{er} mars 1694.

⁹¹ FR ANOM COL/C8A/10/fol. 60-65, lettre du gouverneur marquis d'Amblimont au ministre Pontchartrain, Martinique, 10 avril 1697.

⁹² BL IOR/E/3/51/fol. 69-73, lettre de Sir John Gayer et George Weldon à la EIC, Bombay, 28 mai/7 juin 1695. Toutefois, il est possible que ces deux Anglais fassent également référence aux prises de 1692, qui furent effectivement nombreuses.

⁹³ Concernant Desmaretz et ses mésaventures dans l'océan Indien, voir Jacques Gasser, *Dictionnaire des flibustiers des Caraïbes : corsaires et pirates français au XVII^{ème} siècle* (Les Sables d'Olonne: Éditions de Beaupré, 2017), p. 461-470.

⁹⁴ M-Ar Massachusetts Archives Collection/Vol. 61/p. 443-444, déclaration de Woodman (document n° 1 en annexe).

⁹⁵ *Idem*/p. 445-446, première déclaration de Hews, Boston, 30 juin/10 juillet 1694 (document n° 2 en annexe).

⁹⁶ *Idem*/p. 446-447, déclaration de Basset (document n° 2 en annexe).

la part individuelle s'élevait à l'impressionnante somme de 3000 £!⁹⁷ C'est quasiment trois fois plus que ce que l'équipage de l'*Amity* aurait déclaré (1200 £ à l'homme) à Baldrige, lors de l'escale à Sainte-Marie.⁹⁸ Ainsi, en comptant les neuf parts réservées pour les propriétaires de l'*Amity*, deux pour le capitaine, et une et demie pour le maître,⁹⁹ et considérant qu'il y avait alors environ 45 hommes à bord, incluant Tew,¹⁰⁰ cela fait quelque 56 parts, et à 1200 £ la part (selon Baldrige), on arrive à un total de 67 200 £. En revanche, avec les parts individuelles telles que données par Woodman, Hews et Basset, qui vont entre 500 et 800 £, on arrive plutôt à une somme de 28 500 £, dans le pire des cas, ou de 45 000 £ dans le meilleur. Quant à Abdul Ghafur, il estimait sa perte aux mains des pirates qui dépouillèrent le *Fateh* à 250 000 roupies.¹⁰¹ Or, l'on sait qu'à époque, le taux de change était de huit roupies pour une livre sterling.¹⁰² Ainsi, l'on aurait seulement ici un total de 31 250 £ (ce qui demeure encore une somme très importante), soit moins de la moitié du résultat obtenu en suivant les chiffres de Baldrige, mais ce montant serait plus conforme à ceux obtenus en suivant les renseignements provenant des déclarations des trois flibustiers de Boston.

Toutefois, il est extrêmement difficile de se fier à tous ces cas de figure. À titre de comparaison, lorsque l'année précédente, quatre autres navires de Surate, dont deux appartenant à Ghafur, furent pillés par d'autres pirates, leur cargaison consistant alors presque exclusivement en pièces de huit espagnoles, les armateurs de Surate déclarèrent une perte de 500 000 roupies,¹⁰³ soit 62 500 £. Or, les auteurs de cette piraterie étaient vraisemblablement les hommes du *Jacob*, capitaine Edward Coats, et pour ceux-là, Baldrige affirme que la part individuelle aurait été de seulement 500 £. Coats et ses camarades étaient 70 au total, et si on applique le même schéma de partage que pour l'*Amity* (neuf parts pour le navire et deux pour le capitaine) l'on arrive à 81 parts, et à 500 £ la part, ce qui ne donne que 40 500 £.¹⁰⁴

⁹⁷ *A General History of the Pyrates* [2^e édition], p. 57-58; cité in extenso en traduction française au début de ce texte.

⁹⁸ TNA CO 5/1042/n° 30ii, déposition de Baldrige, New York, 5/15 mai 1699.

⁹⁹ TNA CO 37/2/n° 28i, copie conforme de la charte-partie du sloop *Amity*, Bermudes, 8/18 janvier 1693.

¹⁰⁰ Woodman donne 52 hommes et garçons, Hews, 50, et Bassett, seulement 40. Quant à charte-partie faite aux Bermudes, elle compte 46 contractants. De ces différents cas de figure, il faut soustraire les sept ou huit hommes tués lors l'engagement contre le navire more. En prenant le plus haut nombre pour l'équipage original, celui de Woodman, on arrive à 44.

¹⁰¹ NL-HaNA VOC/1548/fol. 527, journal de la VOC à Surat pour le 1^{er} septembre 1693.

¹⁰² Selon deux exemples donnés (400 000 roupies ou 50 000 £, et 60 000 roupies ou 7500 £) dans TNA CO 323/2/no 80i, extraits de lettres reçues par la East India Company en 1696 et 1697, résumées dans John W. Fortescue (éd.), *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, 27 October, 1697—31 December, 1698* (Londres: His Majesty's Stationery Office, 1905), n° 115i.

¹⁰³ NL-HaNA VOC/1529/fol. 510r-518v, journal de la VOC à Surate, 15 au 20 septembre 1692.

¹⁰⁴ Cet écart pourrait s'expliquer par le fait que les pièces en argent (notamment les pièces de huit espagnoles) étaient estimées à un taux presque deux fois moindre. À ce sujet, voir la déclaration de Woodman (document n° 1 en annexe)

Enfin, selon ce que Tew raconta à une connaissance, le dividende pour lui-même et les autres propriétaires de l'*Amity* aurait été d'environ 12 000 £, la part individuelle atteignant ici 1000 £,¹⁰⁵ soit un peu moins que ce qu'il avait affirmé à Baldrige. Pourtant, peu importe la manière dont on fait le calcul, il semble bien que tout cela ait été bien exagéré. En effet, lorsque Tew solda ses comptes avec les autres propriétaires de l'*Amity*, ceux-ci auraient reçu au total 3000 £, la part s'élevant alors à 500 ou 550 £ selon les témoignages, et encore celle-ci incluait leurs participations dans le sloop que Tew leur racheta par la même occasion.¹⁰⁶ Et c'est bien cette somme (500 £) que Bassett, qui était non seulement marin mais aussi marchand, déclara au gouverneur Phips comme ayant été la part de chacun, et c'est également celle que ce dernier exigea comme cautionnement pour Woodman.¹⁰⁷ Il apparaît donc que le butin fait par l'*Amity* ait été grandement surestimé, et cela sans doute à dessein, parce que cela pourrait expliquer pourquoi Tew réarma l'*Amity* avec tant d'empressement pour retourner en mer Rouge, parce que, contrairement à ses prédécesseurs Rayner ou Coates, son voyage n'avait pas été assez profitable, alors qu'il savait pertinemment qu'il aurait pu faire mieux s'il avait eu plus de monde et de navires avec lui.

Toujours l'appât du gain

Le 29 octobre 1693, l'*Amity* fit escale à l'île Sainte-Marie. Le capitaine Baldrige y vendit à Tew et à ses hommes un peu de bétail, ainsi qu'une partie des marchandises qu'il venaient lui-même d'acheter à un négrier de New York venu l'approvisionner. Ce bâtiment nommé *The Charles*, maître John Churcher, avait quitté Sainte-Marie deux semaines plus tôt pour aller charger des esclaves sur la grande île.¹⁰⁸ Avant son arrivée à Madagascar, début août, il avait auparavant fait escale dans la colonie de la VOC au cap de Bonne-Espérance, du 17 au 25 juin, soit quelques jours après la conclusion de l'affaire de l'*Amy*. C'est manifestement par lui, via Baldrige, que Tew apprit ce qu'il était advenu à son associé Dew. La nouvelle portait qu'il avait été capturé... et pendu avec certains de ses officiers pour piraterie. C'est du moins cette version que retint Woodman.¹⁰⁹ À la vérité, Dew avait eu beaucoup plus de chance que cela, parce que les preuves fournies contre lui et ses hommes par le gouverneur du Cap avaient été trop faibles pour faire condamner qui que ce soit.¹¹⁰

¹⁰⁵ TNA CO 323/2/n° 208, déposition de John Graves, 18/28 février 1697.

¹⁰⁶ Headlam (éd.), *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, Dec. 1, 1702-1703*, n°s 1014xxxix-li.

¹⁰⁷ Voir les documents n°s 2 et 4 en annexe.

¹⁰⁸ TNA CO 5/1042/n° 30ii, déposition de Baldrige, New York, 5/15 mai 1699.

¹⁰⁹ M-Ar Massachusetts Archives Collection/Vol. 61/p. 443-444, déclaration de Woodman (document n° 1 en annexe).

¹¹⁰ NL-HaNA Staten-Generaal/3328/fol. 475v-476r, 622, résolutions des États-Généraux, 4 novembre et 5 décembre 1693.

Tew demeura environ deux mois à Sainte-Marie, le temps de caréner l'*Amity*. Durant cet intervalle, ses hommes traitèrent avec les « Noirs », autrement dit les insulaires, pour compléter leur approvisionnement en vivres, Baldrige n'ayant pu leur en donner plus. Enfin, le 2 janvier 1694, l'*Amity* appareillait, cap vers l'Amérique.¹¹¹ La route suivie fut sensiblement la même qu'à l'aller. Après avoir contourné le cap de Bonne-Espérance, l'*Amity* alla faire de l'eau d'abord à l'île de l'Ascension, puis encore à Fernando de Noronha, son escale suivante, à la côte du Brésil. Certains à bord étaient alors inquiets, et ils espéraient bien obtenir aux Bermudes un pardon pour la piraterie commise par leur compagnie.¹¹² Ces espoirs furent rapidement déçus : pendant quatre jours, ils tentèrent de gagner l'archipel, mais le vent étant définitivement contre eux, et étant presque à court de vivres, ils durent prendre la direction de la Nouvelle-Angleterre. Après avoir croisé au large de Long Island, l'*Amity* entra le lendemain au Rhode Island. C'était au début de la troisième semaine du mois de mai 1694.¹¹³ Ainsi se termina la première expédition de Thomas Tew en mer Rouge.

Avant le début de l'été, le capitaine flibustier fit savoir aux copropriétaires de l'*Amity* que leurs parts de la prise les attendaient au Rhode Island, et il les invitait, eux ou leurs procureurs, à venir chercher leur dû. Dans le même temps, il soldait tous ses comptes avec eux, parce qu'en réalité, ce qu'il leur offrait comprenait également le rachat de toutes leurs participations dans le sloop, dont il devint l'unique propriétaire. D'ailleurs, dès cette époque, le dessein de Tew était clair : il voulait retourner une seconde fois en mer Rouge, et plusieurs des actionnaires de l'*Amity*, effrayés à cette perspective, n'en demandait pas mieux, du moins c'est ce que plusieurs déclarèrent des années plus tard.¹¹⁴ L'automne venu, le dessein de Tew était, en effet, connu dans toute la Nouvelle-Angleterre et généralement dans toutes les colonies anglaises des Amériques, et lui-même n'en faisait aucun secret. Alors que le flibustier faisait réarmer l'*Amity* au Rhode Island, une barque et un brigantin furent équipés au même endroit pour l'accompagner, l'on fit de même à Boston avec une autre barque, des équipages furent recrutés, et l'on disait qu'un cinquième bâtiment parti de Whorekills, en Pennsylvanie, devait venir se joindre à eux. C'était en octobre.¹¹⁵

Tew ne pouvait évidemment pas reprendre la mer sans commission tel un forban ou un hors-la-loi. Son dessein était certes tout à fait illégal, mais il convenait pour tous, tant les flibustiers eux-mêmes que ceux qui, dans les colonies de la Nouvelle-Angleterre, profiteraient de ce qu'il ramènerait, de préserver les apparences. D'abord, il sollicita une commission auprès John Easton, le gouverneur du Rhode Island, lui offrant de payer 500 £ pour l'obtenir. Ce dernier lui aurait alors répondu que, puisqu'il ignorait quel était

¹¹¹ TNA CO 5/1042/n° 30ii, déposition de Baldrige, New York, 5/15 mai 1699.

¹¹² M-Ar Massachusetts Archives Collection/Vol. 61/p. 443-444, déclaration de Woodman (document n° 1 en annexe).

¹¹³ *Idem*/p. 446-447, déclaration de Basset (document n° 2 en annexe).

¹¹⁴ *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, Dec. 1, 1702—1703*, n°s 1014xxxix-li.

¹¹⁵ TNA CO 323/2/n° 208, déposition de John Graves, 18/29 février 1697.

son dessein, il ne pouvait accéder à sa demande. Là-dessus, le flibustier lui aurait candidement répliqué que son voyage le conduirait, peut-être, dans un endroit où jamais l'on avait entendu parler d'une telle commission, et le prudent Easton avait maintenu son refus.¹¹⁶ Tew se tourna alors vers le gouverneur d'une autre colonie, celui-là beaucoup plus conciliant.

Ayant laissé son sloop au Rhode Island, le flibustier se rendit comme simple visiteur dans la ville de New York, chef-lieu de la province homonyme. Son gouverneur, le colonel Benjamin Fletcher, n'avait-il pas fort bien accueilli, en avril de l'année précédente, le capitaine Coats et l'équipage du *Jacob* à leur retour de la mer Rouge, leur accordant un pardon contre paiement, bien évidemment. Deux ans plus tard, après que Tew eut été déclaré hors-la-loi, le colonel Fletcher, se présentant comme l'hôte affable par excellence, se défendit de l'avoir reçu à sa table en affirmant qu'il agissait ainsi pour tout sujet britannique de passage à New York! Par ailleurs, Tew lui avait dit avoir un navire de force et un excellent équipage, et il avait promis, si le gouverneur voulait bien lui donner une commission, qu'il irait croiser contre les Français vers l'embouchure du fleuve Saint-Laurent. Pourquoi alors la lui refuser?¹¹⁷ L'homme, réputé pour son courage et sa bravoure, n'avait-il pas reçu précédemment une commission du gouverneur des Bermudes? N'avait-il pas aussi formellement protesté à Fletcher que jamais plus il ne retournerait en mer Rouge, ou ailleurs dans l'océan Indien? Pressé de justifier sa grande familiarité avec le flibustier durant le séjour de celui-ci à New York, Fletcher dira que Tew était un homme de grand bon sens, au discours agréable, ayant une excellente mémoire, la meilleure qu'il ait vu chez un marin, et qu'ainsi après ses dures journées de travail, le gouverneur se plaisait à l'écouter raconter ses aventures, tant par loisir que pour se renseigner sur les activités des flibustiers. Enfin, Fletcher voulait faire de Tew, qui buvait beaucoup, un homme plus sobre, et aussi l'inciter à ne plus blasphémer, ce pour quoi il lui donna un livre sur le sujet, ainsi qu'un fusil de quelque valeur. En retour, le flibustier lui avait fait un cadeau dont on ignore la nature, mais que le gouverneur estimait être une simple curiosité sans grande importance.¹¹⁸

Quand même prudent, ou simplement prévoyant, Fletcher demanda l'avis de son conseil quant à la demande de Tew. Simple formalité, puisque le 18 novembre, le Conseil de New York approuvait unanimement qu'une commission en guerre contre les Français lui soit donnée pour le sloop *Amity*, et le même jour, elle lui fut effectivement

¹¹⁶ TNA CO 5/1257/n° 32i, déposition de John Easton, Newport, 4/14 juin 1698.

¹¹⁷ TNA CO 5/1040/n° 32, lettre du gouverneur Benjamin Fletcher au Conseil du commerce et des plantations, New York, 22 juin/1er juillet 1697, résumée in Fortescue (éd.), *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, 15 May, 1696—31 October, 1697*, n° 1098.

¹¹⁸ TNA CO 5/1116/p. 148-173, réponses de Fletcher aux plaintes portées contre lui, Londres, 24 décembre 1698/3 janvier 1699.

délivrée par Fletcher.¹¹⁹ Le flibustier n'avait déboursé que 300 £ pour obtenir cette commission, soit beaucoup moins que ce qu'il avait proposé naguère au gouverneur du Rhode Island.¹²⁰ Toutefois, comme le voulait l'usage, il dut prendre un cautionnement pour garantir qu'il remplirait les conditions qui lui étaient imposées par sa commission, avec deux cautions qui devaient se porter solidairement responsables avec lui de toutes réclamations qui pourraient résulter du non-respect de ces conditions.¹²¹ Dans son cas, le montant de ce cautionnement fut fixé à 3000 £, et ses deux cautions furent Daniel Honan, le propre secrétaire du gouverneur, et... le capitaine Coats, celui qui l'avait précédé en mer Rouge!¹²²

Lorsque Tew revint au Rhode Island avec la commission de Fletcher en poche, le gouverneur Easton s'obstinait à refuser les siennes aux capitaines des deux navires de la colonie qui — on le savait alors pertinemment — devaient accompagner l'*Amity*. Il avait toujours été opposé à délivrer ce genre d'autorisation pour faire la guerre, expliqua-t-il plus tard, certes parce qu'à l'époque, il ignorait s'il avait ou non le pouvoir de la faire en vertu de la charte du Rhode Island, mais surtout parce qu'envoyer ainsi des gens en mer dans des expéditions de pillage, que ce soit ou non contre les ennemis du moment, privait la colonie d'hommes valides en cas d'attaque.¹²³ Qu'à cela ne tienne, son suppléant John Green, qui avait alors en sa possession le sceau de la colonie, n'eut pas tant de scrupules.¹²⁴ Encore fallait-il préserver les apparences. Ainsi, le capitaine William Mayes, habitant de Newport et commandant le brigantin *The Pearl* qu'il prétendait équiper pour un voyage de traite, présenta aux autorités une requête dans laquelle il demandait une commission préventive dans l'éventualité où il aurait à se défendre des Français ou autres ennemis de l'Angleterre durant son voyage.¹²⁵ Trois jours plus tard, le 20 décembre, le gouverneur suppléant Green accédait à sa requête

¹¹⁹ New York State Archives [ci-après « NYSA »] A1895-78 New York Colony Council minutes/Vol. 7/p. 105, résolution du Conseil de New York du 8/18 novembre 1694, résumée in Berthold Fernow (comp.), *Calendar of Council Minutes, 1668-1783* (Albany: University of the State of New York, 1902), p. 102; et TNA CO 391/11/p. 346-360, procédures du Comité du commerce et des plantations touchant l'affaire du colonel Fletcher, Whitehall, 20/30 janvier 1699.

¹²⁰ TNA CO 323/2/n° 25i, lettre de Thomas South aux juges et gouverneurs généraux d'Irlande, Dublin, 15/25 août 1696, résumée in Fortescue (éd.), *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, 15 May, 1696—31 October, 1697*, n° 517.

¹²¹ À la Jamaïque, cette obligation était imposées aux capitaines flibustiers depuis une trentaine d'années auparavant, à l'occasion de l'érection d'une cour d'amirauté dans cette colonie. À ce sujet, voir TNA HCA 49/59/fol. 83r-92v.

¹²² TNA CO 5/1040/n° 65, lettre du comte de Bellomont au Conseil du commerce et des plantations, New York, 18/28 mai 1698.

¹²³ M-Ar Massachusetts Archives Collection/Vol. 2/p. 87, interrogatoire de John Easton, Newport, 21 septembre/1er octobre 1699.

¹²⁴ M-Ar Massachusetts Archives Collection/Vol. 2/p. 86, interrogatoire de John Green, Newport, 21 septembre/1er octobre 1699.

¹²⁵ *Idem*/p. 145, copie de la pétition de William Mayes au gouverneur et au conseil du Rhode Island, Newport, 7/17 décembre 1694.

et lui délivrait la commission « défensive » demandée.¹²⁶ Le même jour, John Bankes, capitaine de la barque *The Portsmouth's Adventure*, l'autre navire du Rhode Island qui devait accompagner l'*Amity*, recevait, du même officier, une commission de teneur identique.¹²⁷ Or, dans son cas, l'affaire était d'autant plus scandaleuse qu'il avait participé à la précédente expédition de Tew en mer Rouge.¹²⁸ Le 26 décembre, l'*Adventure*, de 50 tonneaux, armé de six canons, avec 20 hommes d'équipage passait la douane. Le lendemain, c'était au tour du brigantin de Mayes, de tonnage et de force semblables, mais avec deux fois plus d'hommes. Le capitaine Mayes et Richard Sievers, premier officier de l'*Adventure*, déclarèrent que leurs navires respectifs étaient chargés de provisions qu'ils devaient aller vendre dans les îles portugaises du Cap Vert.¹²⁹ C'était leur destination officielle, mais leur voyage ne devait pas s'arrêter là puisqu'ils devaient pousser jusqu'à Madagascar, supposément pour y traiter des esclaves.¹³⁰

L'officier des douanes du Rhode Island ne demanda aucun compte pour l'*Amity* et une seconde barque, commandée par un certain Thomas Wake, qui l'accompagnait, puisque ces deux bâtiments étaient véritablement armés pour la guerre et ne portaient aucunes marchandises pour le commerce.¹³¹ Le cas de Wake, un habitant de Boston, est intéressant puisque c'était un ancien flibustier qui avait obtenu un pardon sous le précédent souverain anglais, Jacques II, désormais en exil, et il avait été, peut-être, l'un des hommes du capitaine Christopher Goffe, l'un des précurseurs des voyages en mer Rouge, qui tenait alors boutique à Boston.¹³² De plus, lors des démêlés entre le gouverneur Phips et le collecteur des douanes du Massachusetts en 1693, il avait été l'un de ceux qui avaient témoigné en faveur du gouverneur, l'ancien flibustier ayant été lui-même la cible de ce fonctionnaire.¹³³ Son navire, nommé la *Susanna*, le plus fort de la petite flotte avec ses 100 tonneaux et 10 canons,¹³⁴ appartenait aussi à des

¹²⁶ *Idem/p.* 146-147, copie de la commission donnée à Mayes, Newport, 10/20 décembre 1694.

¹²⁷ *Idem/p.* 144-145, copie de la commission donnée à Bankes, Newport, 10/20 décembre 1694.

¹²⁸ TNA CO 5/1257/n° 32i, déposition de John Easton, Newport, 4/14 juin 1698. — Le nom de Bankes figure effectivement parmi les signataires de la charte-partie de l'*Amity* faite en 1693 en prévision du premier voyage.

¹²⁹ M-Ar Massachusetts Archives Collection/Vol. 2/p. 92, détail des flibustiers sortis du Rhode Island dressé par le collecteur des Douanes suppléant Robert Gardiner, Newport, 23 septembre/3 octobre 1699.

¹³⁰ TNA CO 5/1257/n° 17, lettre du gouverneur Samuel Cranston au Conseil du commerce et des plantations, Newport, 8/18 juin 1698.

¹³¹ M-Ar Massachusetts Archives Collection/Vol. 2/p. 92, détail des flibustiers sortis du Rhode Island.

¹³² TNA CO 323/2/n° 25i, lettre de Thomas South aux juges et gouverneurs généraux d'Irlande, Dublin, 15/25 août 1696.

¹³³ À ce sujet, voir notamment M-Ar Massachusetts Archives Collection/Vol. 61/p. 378-380, 382, 392, 397, 451, 463, 461-462.

¹³⁴ TNA CO 5/1042/n° 30ii, déposition de Baldrige, New York, 5/15 mai 1699.

marchands de Boston.¹³⁵ Tout comme son associé Tew, Wake avait une commission en guerre contre les Français,¹³⁶ peut-être délivrée par le gouverneur du Massachusetts, qu'il s'agisse de Phips lui-même, ou de son suppléant Stoughton qui lui succéda à son départ en novembre 1694.

Ces quatre navires appareillèrent du Rhode Island dans les derniers jours de l'année 1694, mais celui qui avait armé, supposément en Pennsylvanie, ne semble pas les y avoir rejoints.¹³⁷ Ce cinquième bâtiment était commandé par Richard Want, un autre membre de l'équipage de l'*Amity* lors de la croisière de 1693.¹³⁸ Il s'appelait *The Dolphin*, et il était bien parti de Pennsylvanie, mais son capitaine aurait été porteur d'une commission en guerre délivrée par le gouverneur des Bahamas, Cadwallader Jones.¹³⁹ Cela est-il possible? John Ireland, qui fut recruté à New York par Tew pour remplacer Basset comme maître de l'*Amity*, affirme qu'il était copropriétaire d'un brigantin portant le même nom, qu'il avait mené dans ce port une avec cargaison de brésillet chargé... à l'une des Bahamas.¹⁴⁰ Un autre témoignage soutient que Want avait plutôt armé en Caroline.¹⁴¹ Qui dit vrai? Impossible de le déterminer, mais une chose demeure : le *Dolphin* se trouvait bien en compagnie des quatre autres navires de Tew, dans l'océan Indien au début de 1695. La petite flotte conduite par Tew compta à peine 250 hommes à son arrivée dans cette mer,¹⁴² et ce fut la plus grosse expédition, en

¹³⁵ TNA CO 323/2/n° 25i, lettre de Thomas South aux juges et gouverneurs généraux d'Irlande, 15/25 août 1696.

¹³⁶ M-Ar Massachusetts Archives Collection/Vol. 2/p. 92, détail des flibustiers sortis du Rhode Island.

¹³⁷ TNA CO 5/1257/n° 17, lettre du gouverneur Samuel Cranston au Conseil du Commerce et des Plantations, Newport, 8/18 juin 1698.

¹³⁸ TNA CO 323/2/n° 25i, lettre de South aux juges et gouverneurs généraux d'Irlande, Dublin, 15/25 août 1696. — Tout comme le capitaine Bankes, son nom figure parmi les signataires de la charte-partie de l'*Amity* faite en 1693.

¹³⁹ TNA CO 5/1044/n° 1xi, diverses déclarations de flibustiers faites à New York, résumées in Cecil Headlam (éd.), *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, 1700* (Londres: His Majesty's Stationery Office, 1910), n° 466xi.

¹⁴⁰ TNA HCA 1/53/fol. 88-90, examen de John Ireland, Londres, 26 mai/5 juin décembre 1701.

¹⁴¹ TNA CO 323/2/n° 25i, lettre de South aux juges et gouverneurs généraux d'Irlande, 15/25 août 1696.

¹⁴² Selon TNA CO 323/2/n° 25iv (examen de John Dann, 3/13 août 1696) et TNA SP 63/358/fol. 127-132 (déposition de William Philips, Dublin 8/18 juin 1696), cette flotte était ainsi composée :

<i>navire</i>	<i>tonneaux</i>	<i>canons</i>	<i>capitaine</i>	<i>hommes</i>
Le sloop <i>The Amity</i>	70	8	Thomas Tew	50
La barque <i>The Susanna</i>	100	10	Thomas Wake	50
La barque <i>The Portsmouth's Adventure</i>	50	6	Joseph Farrow	60
Le brigantin <i>The Pearl</i>	50	6	William Mayes	40
La barque <i>The Dolphin</i>	50	6	Richard Want	60

On notera, dans cette liste, l'absence du capitaine Bankes au commandement de l'*Adventure*, vraisemblablement décédé en cours de route.

termes de bâtiments et d'effectifs, qui partit jamais de la Nouvelle-Angleterre pour cette destination. Ainsi, contrairement à ce qu'affirment encore certains historiens, les flibustiers des Antilles ou d'Amérique du Nord ne furent jamais des « légions » ou une « horde » ni en mer Rouge, ni à Madagascar, ni ailleurs dans l'océan Indien, au plus quelques centaines simultanément.¹⁴³ D'ailleurs, jamais leurs forces dans cette partie du monde n'atteignirent l'ampleur de celles de leurs prédécesseurs en mer du Sud durant la décennie précédente, alors qu'en 1685, dans le golfe de Panama, ces derniers alignaient, en même temps, une dizaine de navires avec près d'un million d'hommes.¹⁴⁴ Et lorsque l'*Amity* et les quatre autres bâtiments qui l'accompagnaient s'associèrent à Henry Every et ses mutins du *Charles II*, alias *The Fancy*, qui étaient au nombre de 150¹⁴⁵, il y avait alors environ 400 pirates anglais rôdant en mer Rouge.

L'expédition, riche en promesses de butin, allait pourtant se révéler catastrophique pour plusieurs qui ne revinrent jamais en Nouvelle-Angleterre, à commencer par Tew lui-même, tué lors d'un combat, suivi de son associé Wake, mort misérablement de maladie à Madagascar avec plusieurs des siens.¹⁴⁶ C'était sans compter que la plupart de ces flibustiers se firent damer le pion par le capitaine Every et sa compagnie, mais cela est une autre histoire.¹⁴⁷

Copyright © Raynald Laprise, 2021.

référence et URL : Raynald Laprise, « Le premier voyage de Thomas Tew en mer Rouge (1693) : une réévaluation selon de nouveaux documents ». In *Le Diable Volant*, 2021 [en ligne] <https://diable-volant.github.io/flibuste/blog/GdF2021-thomas-tew.pdf>

¹⁴³ Encore récemment Kevin P. McDonald, *Pirates, Merchants, Settlers, and Slaves: Colonial America and the Indo-Atlantic World* (Oakland: University of California Press, 2015), p. 124. La déposition de Baldrige, notamment, est là pour le prouver : ceux qui allèrent en mer Rouge ne furent bien qu'une minorité d'aventuriers.

¹⁴⁴ William Dampier, *A New Voyage Round the World* (Londres: James Knapton, 1697), p. 208.

¹⁴⁵ TNA PC/1/46/2/pétition de la EIC contenant une copie du billet du capitaine Henry Every, laissé sur l'île d'Anjouan et daté du 28 février/10 mars 1695.

¹⁴⁶ TNA CO 5/1042/n° 30ii, déposition de Baldrige, New York, 5/15 mai 1699.

¹⁴⁷ TNA CO 323/2/n° 25iv, examen de John Dann, 3/13 août 1696.

ANNEXE

Documents originaux produits à Boston concernant la première course du sloop *Amity*, capitaine Thomas Tew, en mer Rouge

Référence : M-Ar Massachusetts Archives Collection/Vol. 61/p. 443-450
Transcription et annotation : Raynald Laprise

Note. — Les documents qui suivent ont été retranscrits en utilisant les images numériques du microfilm n° 007702994, réalisé en 2003 par la Genealogical Society of Utah (aujourd'hui FamilySearch) à partir des documents originaux provenant du volume 61 de la Massachusetts Archives Collection, conservée aux Massachusetts Archives. L'orthographe a été modernisée, sauf celle des noms propres. Dans le titre descriptif de chaque document, la date de ce dernier a été converti dans notre calendrier actuel (le calendrier grégorien) qui était en vigueur, au XVII^e siècle, dans la majorité des états européens, sauf en Angleterre où l'on utilisait encore le vieux calendrier julien qui était en retard, à cette époque, de dix jours sur le calendrier grégorien.

Document 1 : **déclaration d'Edward Woodman, 23 juillet 1694**
M-Ar Massachusetts Archives Collection/Vol. 61/p. 443-444

Edward Woodman, aged 18 years, being examined, says :

That about the month of September 1692, he went from Boston to Road Island, and there shipped himself onboard the sloop *Amity*, Captain Thomas Tew, commander, to wait upon the said commander and company as a boy upon a privateering voyage, and went with them, having fifty-two men and boys on board, and sailed to Bermudas and stayed there about 6 weeks, and when we went from thence, took two men more there, whom we afterwards put on board the *Amy* sloop, George Dew, commander, having about thirty men on board her, and went in company with us intending to Ferdinando, upon the Coast of Brasiele¹, and there we wooded and watered and cleaned our vessel, and from thence, in about eight-weeks time, to Madagascar, and there careened our vessel, and took in provisions, staying there about a month, went to sea again towards the East Indies, as the men told me, and about six weeks after our departure from Madagascar, we had sight of an island (the name I know not), which we ran by, and then weathering, we made the mainland, on the backside of Cape Bonesperans², and there saw a ship as we were along the shore to the Eastward, and gave her chase, getting sight of her between 3 and 4 in the afternoon, and lost her in the night, but got sight of her the next day before the sun was up, and went after her with a fresh gale of wind, and coming over her, they spread three or four guns from her stern, chased upon our vessel, but killed us no man, nor stroke our vessel, and when we came over, we fired three or four at her, fought them with our several arms about three hours, and then boarded her, and then fought on board about half an hour before they yielded.

In this engagement we lost eight men, most of them before we boarded her, and thus of the ship's company between 60 and 100 men killed, as our men told me, and the captain of her was wounded in his hand. The ship we took was like a French-built ship between 4 and 500 tons, and of 18 or 20 guns. What nation they were of? I know not, but swarthy like our Indians: some had straight and some curled hair, and so shaved on their head with a lock upon the crown. The ship's colours were two antients³, one all red and the other red with cross in it. I went on board the prize about three weeks after she was taken (having for some considerable time before lost sight of her, but then found her near the shore at anchor), and then there was on board her, as I heard our men say, about 300 men and about 15 women, whereof some were white and some blacks, and while I was on board which was two or three days off and on, I heard some of the

¹ L'archipel Fernando de Noronha, faisait aujourd'hui parti de l'État de Pernambuco, au Brésil.

² Le cap de Bonne-Espérance, vers l'extrémité de l'Afrique australe, sur le littoral occidental du continent.

³ Mot utilisé à l'époque pour désigner le pavillon d'un navire.

prisoners⁴ say that they were Moors, and that their factors had hired a great many men to fight for them if they should meet with any privateers. We took nothing from them but money, gold and silver, and some dust gold, some teeth and some necessaries we had occasion for as clothing, etc., and some pearl and gold bracelets, and some broken plate, all which we shared on board the prize about three weeks after she was taken, and reckoning the piece of 8 at 4s. and the gold at 10s. apiece, we shared between 7 and 800 £ a share, of which the vessel was to have 9 shares, which the captain and quartermaster received.

And after our sloop was fitted, the prize was given to the captain of her again for him and company, and then we came to Madagascar again, and there victualled, and from thence to Ascention Isle, and there took in water, and from thence to Ferdinando again, there wooded and watered, and from thence, went for Bermudas, but could not bear the island, that being the place where they received their commission, and some of our crew said they hoped to get their pardon, but missing Bermudas, come to Road Island.

I received for my share about 350 £, 200 £ of which was stolen from me before I came on shore.

The sloop that went in company with us from Bermudas about three weeks after our departure, having spent her mast and parted from us, and saw them no more all the voyage, but heard they were taken, and some of their officers hanged. I do not know that we were upon the Coast of Guinea, neither we onshore at any factory, nor met with any other ship than that aforementioned, which we took as aforesaid, during the whole voyage.

Edward Woodman.

Examined and *jurat*, July 13, 1694.

Coram,
William Phips.

⁴ Au dessus de ce mot, il y en a trois autres que je n'ai pu complètement déchiffrer : le premier semble être *who* et le troisième est incontestablement *English*. L'on pourrait donc comprendre que certains des prisonniers baragouinaient quelques mots d'Anglais, et qu'ils ont fait comprendre aux flibustiers qu'ils étaient des Mores, autrement dit des Arabes, de confession musulmane.

Document 2 : **déclarations de William Hews et de David Basset, 10 juillet 1694**
M-Ar Massachusetts Archives Collection/Vol. 61/p. 445-447

Boston, June 30th, 1694.

Before His Excellency the Governor, etc.

*Present Mr. Cooke, Captain Sewall, Colonel Phillips, Mr. Sergeant et J. A.*⁵

The Examination of William Hews, of Boston, chirurgion.

Says,

That he went from Boston about 14 or 15 months since in the sloop, captain Tho. Tewe, commander, bound for Burmodas, the Governor of which Burmoodas⁶ gave them a commission. They were about 50 men, Tewe, Captain Wamsly and Captain Gilbert were owners.

We stayed at Burmoodas about ten weeks, and then sailed, intending to make the Cape D'Verds, but mist, then went on the Coast of Guinea, and after some time of cruising there, espied a ship, and made up to her, and before we came so near as to hail her, she fired a shot, tore away our foresail, then another carried away our antient staff, and then fired a third shot, killed some of our men, having a white antient abroad. We showed our English colours, and then fired a shot and struck through her maintop-sail, and fell to an engagement, and the ship laid the sloop aboard, but our men behaving themselves briskly entered the ship and took her.

She was a ship of ten guns and about sixty or seventy men. We were engaged about half an hour before we took the ship. Lost about 7 or 8 men in the engagement, whereof [], our gunner and his mate were two. Several others wounded as Barney, Matson, etc. Several of the ship's company being wounded, I dressed supposing them to be Frenchmen.

Took some money out of the ship as pieces of 8 and French crowns, some dust gold, and some coined, and elephant's teeth. Know not where the ship belonged unto, nor who was commander. Know not how long they kept her. She was about one hundred tons, about sixty or seventy men might be on board her; about twenty of them were killed. And the ship was given to the rest of the company living. The ship was taken in sight of shore.

⁵ Ces mots en italique ont été écrits par une autre personne que celle qui a rédigé le reste du document.

⁶ *Burmodas* et *Burmoodas* sont des variantes contemporaine de Bermudas, c'est-à-dire les Bermudes.

We wooded ands watered in several places on the coast. Stayed there a pretty while after taking the ship. Took no other vessel, and then went to an island to grave our vessel, and came away thence, designing for Burmoodas, and beat at least a fortnight could not get in, having spent our mast and bowsprit, and were short of provision, and so came away for New England, and put into Rhode Island.

We shared within a few days after taking of the ship.

Says he had about five or six hundred pounds for his share in French crowns, pieces of eight, and dust gold. Brought none of the ship's company away with them. It was an old square-stern'd ship.

Says it is not above eight or ten days since he came to Boston; came directly from Rhode Island.

Signed,
Wm. [H]⁷ Hews.

* * * * *

Boston, June 30th, 1694.

Before His Excellency the Governor.

The Examination of David Bassett, of Boston, mariner.

Says,

That about the later end of October or beginning of November 1692, he went master of the sloop *Amity*, Captain Tho. Tewe, commander, from Boston to Rhode Island, and from thence to Burmudas, being about forty men in number and laden with merchant's goods.

Stays at Burmoodas about nine or ten weeks, received a commission from Isaac Leshier⁸, governor of Burmoodas, against their Majesties' enemies, took in no more men there, and from thence, shaped our course for the Cape D'Verd Islands, but mist them, and then went for the Coast of Guinea, and there cruised a considerable time, being ten weeks from Burmoodas to Guinea, wooded and

⁷ Le déclarant n'a pas signé son nom, mais il a fait plutôt une marque en forme de H. Cette remarque s'applique également au document suivant (n° 3), où il appose deux fois cette même marque.

⁸ Il s'agit vraisemblablement du rendu de la prononciation française du nom de famille d'Isaac Richier, le lieutenant-gouverneur des Bermudes.

watered at several places at [] Lopus⁹, etc., and were at several factories, French factories — he supposed (he was not ashore) —, and some other factories, he knows not what they were. Their company plundered two or three factories, and brought on board dust gold, elephant's teeth. Our men surprised the factories carried French colours.

After which about five or six months space, we espied a ship, and we chased each other. We sailed something the best, and we at first showed French colours, and the ship had the same, and we hailed them. They made no answer, but fired their chase gun and raked along our side, and then fired two or three more, and the second gun killed one of our men, and we loft and came up on his weather quarter. They fired a volley of small shot on board of us, and killed us seven or eight men, and then we laid the ship on board and took her after five or six glasses' engagement.

The ship was about three hundred tons, had sixteen guns and seventy or eighty men or thereabout. Suppose we killed about twelve of their men, besides what were wounded. It was in South latitude betwixt 12 and 13 degrees, about a dozen leagues from land. We took out of the ship both gold and solver, dust and coined gold of Arabian money, some French crowns, some pieces of 8, lion dollars¹⁰, etc., no sort of merchandises. Knows not whence she came, nor whither she was bound, nor never inquired into it.

Kept the ship about three weeks after taking of her. Turned some of the company ashore upon the Gold Coast, not near to any factory. The captain was wounded. His name was Meshaliq, or such like; was shot in the mouth, could not speak plain. I never examined whence he was, nor where he belonged. And at three-weeks end or thereabout gave the ship to the captain and company again. Brought none of them away, and then touched at the Island of Ascention, and there killed turtle and recruited, and from thence went to the Island of Ferdinando, and there wooded and watered.

We shared on board the prize about five hundred pounds a share in silver and gold. Some had near two hundred pounds in coined gold to a share. It was both Christian and Arabian. The dust gold was not above five or six ounces a man. The major part of the white money was pieces of eight and dollars. The ship was named *The Armountee*, or such like.

And from the Island of Ferdinando, we designed for Burmudas, but being in want of provisions, we did not beat above four days for the island, but then put away for New England, and made Long Island, and the next day, got into Rhode Island.

⁹ Le cap Lopez, aujourd'hui au Gabon.

¹⁰ Il s'agit de *leeuwendaalders*, pièces d'argent néerlandaises.

Captain Tewe, Captain Walmsley and Mr. Fiifield, Captain Gilbert and Howe were owners of the vessel; the vessel had nine shares.

We arrived at Rhode Island about the tenth or 12th of May last past.

David Basset.

Capt. die predict.

Coram,

William Phips.

Document 3 : Seconde déclaration de William Hews, 28 juillet 1694
M-Ar Massachusetts Archives Collection/Vol. 61/p. 448-449

Boston, June 30th, 1694.

Before His Excellency the Governor, etc.

The Examination of William Hews, of Boston, chirurgion.

Who says,

That about fourteen or fifteen months since, he went from Boston in a sloop whereof Captain Tho. Tewe was commander, bound for Burmoodas, being about fifty men in company belonging to the said vessel; the name of the vessel he knows not; said Captain Tewe, Captain Walmsey and Captain Gilbert were owners,

And that they stayed at Burmoodas about ten weeks, and the captain there received a commission from the Governor.

They sailed from Burmoodas, intending to make the Cape D'Verd¹¹, but mist it, then went on the Coast of Guinea, and after some time of cruising there, espied a ship, and made towards her. She having a white antient abroad, we showed our English colours. Before we came so near as to hail her, they fired a shot at us, which tore away our foresail, and a second which carried away our antient staff, and a third which killed some of our men, and then fired a shot and struck through the ships' maintop-sail, and fell to an engagement, and were engaged about half an hour. The ship laid our sloop aboard, but our men behaving themselves briskly entered the ship and took her, in which action we lost about seven or eight men, of which our gunner and his mate were two, and several others wounded, as Barnes, Matson, etc., and of the ships company about twenty were killed and several wounded, which I dressed, supposing them to be Frenchmen.

The ship was about one hundred tons, with ten guns, and about sixty or seventy men. She was taken within sight of the shore. She was an old square stern'd ship. I know not where she belonged to, nor who was commander, nor how long we kept her. She was afterwards given to the rest of the company that were living. There was taken out of her some money as pieces of eight, French crowns, golf both coined and dust, and elephant's teeth. We shared within few days after the ship was taken. I had about five or six hundred pounds for my share (which was but a single share) in French crowns, pieces of eight and dust gold.

¹¹ L'archipel du Cap Vert, alors colonie portugaise.

We wooded and watered at several places upon the coast. Stayed there a pretty while after taking of the ship, but took no other vessel. We then went to an island to grave our vessel, and from thence, came away, designing for Burmoodas, and beat at least a fortnight for the island, but could not get in. Having spent our mast and bowsprit, and being short of provision, and so came away for New England, and put into Rhode Island. We brought none of the ship's company away with us.

It is not above eight or ten days since I came to Boston. I came directly from Rhode Island.

Signed,
Wm. [H] Hews.

Capt. die predict.
Coram,
William Phips.

* * * * *

14 July 1694.

William Hews further examined, says that there were several women on board the ship which they took; they were of a swarthy colour as the men were.

Says they were at an island called Ferdinando, they were at another island where they took in provisions as beef, etc. The people they bought provisions of, were some of them Negros, others of more white complexion.

They shared about seven hundred pounds a man, reckoned their coined gold at ten shillings apiece. He was on board the prize at sharing.

They lost the prize after taking her the space of two or three days before they found her again.

Says he had about five or six hundred pounds for his share in French crowns, pieces of eight, and dust gold. Brought none of the ship's company away with them. It was an old square-stern'd ship.

Says it is not above eight or ten days since he came to Boston; came directly from Rhode Island.

Signed,
Wm. [H] Hews.
William Phips.

Document 4 : cautionnement d'Edward Woodman, senior, et d'Edward Woodman, junior, son fils, 25 juillet 1694
M-Ar Massachusetts Archives Collection/Vol. 61/p. 450

Know all men by these presents that we, Edward Woodmans, junior, of Boston, mariner, and Edward Woodmans, senior, of Boston aforesaid, mariner, are held and firmly bound unto our Sovereign Lord and Lady King William and Queen Mary in the full penal sum of five hundred pounds current money of New England, for the payment whereof well and truly to be made, we bind ourselves, and each of us, our heirs, executors and administrators, and every of them, firmly by these presents.

In witness whereof we have hereunto set our hands and seals, the 15th July, at Boston in New England, in the sixth year of their Majesties' Reign, 1694.

* * *

The condition of this obligation is such that is the above bound Edward Woodmans, junior, shall not depart this Town of Boston for the time of one year and a day without license from Their Majesties governor for the time being, then this obligation to be void and of none effect else to be and remains full force and virtue.

Edward Woodman. [*un sceau*]
Edward Woodman, son. [*un autre sceau*]

Signed, sealed and delivered in presence of:

Petere Gervais.
Abrah. Gouverneur.