
De la mer du Sud à la mer Rouge : l'affaire des deux *Bachelors Delight* (1683-1692)

par Raynald Laprise

Certains historiens et chercheurs pensent que le Bachelors Delight — en français, le « Délice des garçons » — qui fit un long voyage en mer du Sud, sous le conduite de John Cook, puis d'Edward Davis, de 1683 à 1688, est le même navire que commanda, quelques années plus tard, George Rayner et qui fit, lui, une riche prise en mer Rouge. Cependant, comme il sera démontré ici, le premier était à l'origine un navire danois qui fut démantelé à la Barbade en 1688, et l'autre était une prise française, et pour ces raisons, entre autres, ces deux navires n'eurent en commun que leur identité de nom... ou à peu près.

Armement en Virginie

Une dizaine des membres de l'équipage du *Bachelors Delight*, celui qui fut successivement commandé par Cook et Davis, avaient compté au nombre des pionniers des voyages à la mer du Sud, voyages qui consistaient à aller piller les Espagnols sur la façade pacifique des Amériques.¹ Le plus connu d'entre eux, bien qu'il ne donne jamais le nom de leur navire, est le fameux William Dampier. Il avait fait partie des 330 hommes qui, en avril 1680, sous la conduite de John Coxon et d'autres capitaines jamaïquains, étaient passés à cette mer du Sud par la province du Darien, au Panama. Après que la moitié de ce contingent fut retourné par les mêmes terres dans la mer des Antilles, il avait continué la course contre les Espagnols sous les ordres du capitaine Bartholomew Sharpe, côté pacifique, du Nicaragua au Chili,² jusqu'à ce que, au bout d'une année, une quarantaine d'autres (dont Dampier lui-même), reviennent dans l'autre mer par le Darien. Une fois dans l'archipel de San Blas, à la côte nord du Panama, cette quarantaine d'hommes y joignirent une flotte de flibustiers français et anglais. La majorité d'entre eux s'embarquèrent avec William Wright, pour les uns, et avec un capitaine néerlandais surnommé Yankey, pour les autres. Après diverses courses aux côtes du Panama, de Carthagène et du Venezuela, 20 des hommes du capitaine Wright, parmi lesquels figurait Dampier, se séparèrent de lui, et à bord de l'une de leurs dernières prises, ils se rendirent en Virginie où ils arrivèrent en juillet 1682. L'année suivante d'autres flibustiers, dont quelques anciens de la mer du Sud — de ceux qui s'étaient embarqué avec le capitaine Yankey —, vinrent les y rejoindre, et ensemble ils formèrent le noyau de la future compagnie

¹ Espagne, Archivo General de Indias [ci-après « AGI »] LIMA/85/déclaration de Crisanto Darías Martín, Callao, 13 avril 1685.

² *Bucaniers of America, the Second Volume, containing the Dangerous Voyage and Bold Attempts of Captain Bartholomew Sharp, and others; performed upon the Coasts of the South Sea, for the space of two years, etc., from the Original Journal of the said Voyage written by Mr. Basil Ringrose, gent., who was all along present at those transactions* (Londres: William Crooke, 1685) p. 1-141. — Il existe de nombreuses relations, tant imprimées que manuscrites, de ce premier voyage en mer du Sud, mais celle de Ringrose demeure la plus juste et la plus complète.

du *Delight*.³

Ce second groupe de flibustiers à venir désarmer en Virginie comptait un chirurgien nommé Lionel Delawafer⁴. À l'exemple de son camarade Dampier, il fit publier un livre dans lequel il relatait ses deux voyages en mer du Sud, quoique fort brièvement puisque le principal sujet de son ouvrage était la description du pays, des moeurs et des coutumes des Indiens du Darien, parmi lesquels il avait été forcé de vivre quelques mois en 1681. Dans ce livre, il n'esquisse donc que les grandes lignes de sa croisière avec le capitaine Yankey et de son arrivée subséquente en Virginie, et il renvoie le lecteur au livre de son camarade Dampier pour en savoir plus.⁵ Bien que ce que rapporte ce dernier à ce propos ne soit que du oui-dire, Delawafer ne le corrige pas, et l'on peut donc affirmer qu'il s'agit du récit relativement exact de ce qui s'est passé. Sans entrer ici dans le détail de ces aventures, en voici quand même les éléments importants tels que décrits par Dampier. Dans la première partie de 1682, un nommé John Cook, un créole de l'île Saint-Christophe, et l'un de ceux qui étaient revenus de la mer du Sud avec Dampier et Delawafer, reçut le commandement d'une prise que lui donna le capitaine Yankey, dont il était alors le quartier-maître. Cette prise fut conduite au fond de l'île à Vache, à la côte sud-ouest de Saint-Domingue, l'un des rendez-vous habituels des flibustiers et siège d'un petit établissement français. Les habitants de cet endroit, appuyés par leurs compatriotes flibustiers, enlevèrent à Cook le commandement de cette prise. Ce dernier et huit ou dix de ses hommes (dont Delawafer et le futur capitaine Edward Davis) s'embarquèrent alors avec le capitaine français Jean Tristan qui se rendait au Petit-Goâve, sur le littoral ouest de l'île. Alors que Tristan et plusieurs de ses hommes se trouvaient à terre, Cook et ses Anglais se rendirent maîtres du navire de ce capitaine, une vieille barque longue. Ils allèrent ensuite récupérer le reste de leurs compatriotes qui avaient été dégradés à l'île à Vache lors de la confiscation de leur prise par les Français. Au commandement de la barque longue de Tristan, Cook s'empara d'un navire marchand français récemment arrivé aux Antilles, puis d'un autre navire, prise pour laquelle Dampier ne donne aucune précision sauf que c'était un bâtiment de force. Cook et son équipage s'embarquant sur ces prises, prirent la route de la Virginie où ils arrivèrent vers avril 1683.⁶

Malheureusement aucune source d'archives (anglaise, française, espagnole ou néerlandaise) ne vient confirmer cette histoire. Cependant, un certain James Kelly qui se trouvait alors avec

³ William Dampier, *A New Voyage Round the World* (Londres: James Knapton, 1697), p. 26-66.

⁴ Mieux connu aujourd'hui sous son nom de plume, Lionel Wafer.

⁵ Lionel Wafer, *A New Voyage and Description of the Isthmus of America* (Londres: James Knapton, 1699), p. 43-44.

⁶ Dampier, *A New Voyage Round the World*, p. 67-69.

Cook et qui se faisait appeler, à cette époque, James Gilliam⁷ laissa une confession relatant sa carrière de flibustier, 17 ans plus tard, à la veille de son exécution pour piraterie. Plus de la moitié de cette confession concerne ses débuts sous les ordres des capitaines Jacob Evertsen, Yankey puis John Cook. Comme Dampier, il écrit qu'au départ de l'île à Vache, ils rencontrèrent un navire marchand français, mais Gilliam ne dit pas explicitement qu'ils le prirent. En revanche, ils s'emparèrent du second navire qu'ils croisèrent à l'île Saint-Eustache, un hollandais. Ensuite, dans les îles Vierges, ils aidèrent une pinque de la Nouvelle-Angleterre, allant à la Jamaïque, à se dégager d'un récif, et ensuite, ils coulèrent leur barque longue à l'île Tortola, dans le même archipel, et s'embarquant tous dans la pinque, ils gagnèrent la Virginie.⁸ Certes, Gilliam raconta ces événements une quinzaine d'années plus tard, et il est fort probable que sa mémoire lui ait fait ici défaut. Toutefois la présence de Cook dans les îles Vierges est bel et bien attestée par des sources contemporaines, et l'on crut même qu'il s'était ravitaillé à Saint-Thomas, autre île de l'archipel, alors possession du Danemark.⁹ Ce dernier élément pourrait bien être vrai, puisque sept ans plus tard, des habitants de la Virginie déclarèrent que Cook, un flibustier, était arrivé dans la colonie en 1683 avec deux navires, en provenance d'une île antillaise nommée Smit's Island.¹⁰ Or, l'île danoise de Saint-Thomas était alors gouvernée par Adolph Esmitt, qui encourageait divers écumeurs de mer. Ainsi, n'aurions-nous pas là Smit's Island (inconnue par ailleurs comme île antillaise) mis pour l'île d'Esmitt? La question est posée, mais les archives de la Vestindisk-Guineisk Kompagni (VgK) n'ont conservé aucune trace d'une escale de Cook dans cette île, alors qu'elles mentionnent d'autres flibustiers contemporains de ce dernier, soit son compatriote George Bond et le Français Amelin.¹¹

Quant aux circonstances de leur réception en Virginie, telles que racontées par Gilliam, elles apparaissent vraisemblables. Selon lui, Cook aurait envoyé son premier officier auprès du gouverneur, Thomas Culpeper, baron Culpeper of Thoresway. Ce dernier lui aurait dit que, si

⁷ Royaume-Uni, The National Archives [ci-après « TNA »] CO/5/861/no 4xvii, examen d'Andrew Knott, Boston, 14/24 novembre 1699, résumée dans Cecil Headlam (éd.), *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, 1699* (Londres: His Majesty's Stationery Office, 1905), no 1011xvii. Knott y dit qu'il a connu Gilliam 16 ans auparavant, en Virginie, alors que tous deux s'embarquèrent avec Cook pour aller en mer du Sud, où ils pillèrent les Espagnols pendant quatre ans. Notons que Gilliam n'était pas, comme Dampier, Delawafer ou leur capitaine Cook, un ancien de la mer du Sud.

⁸ *A full and true Discovery of all the Robberies, Pyracies, and other Notorious Actions, of that Famous English Pyrate, Capt. James Kelly, who was Executed on Fryday the 12th of July, 1700; with an Account of his Joyning with Capt. Kidd, and other remarkable Pyrates in several parts of the World; with all the material Passages of his Life, to the time of his Death* (Londres: John Johnson, 1700), 2 p.

⁹ TNA CO/1/52/n° 56, lettre du gouverneur Sir William Stapleton au Comité du commerce et des plantations, Nevis, 15/25 août 1683, résumée dans John W. Fortescue (éd.), *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, 1681-1685* (Londres: Her Majesty's Stationery Office, 1898), n° 1188.

¹⁰ TNA CO/5/1305/n° 46i, dépositions de Gilbert Moore, Michael Dixon et John Custis, jr., James City, 4/14 juin 1690, citées dans Edmund Berkeley, Jr, « Three Philanthropic Pirates », *The Virginia Magazine of History and Biography*, 74, n° 4 (octobre 1966), p. 433-444.

¹¹ Danemark, Rigsarkivet [ci-après « DK RA »] VgK, notamment dans les liasses 79, 89, 168, 169, 495, 542 et 543.

son capitaine pouvait produire une autorisation, quelle qu'elle fût, pouvant justifier ce qu'ils avaient fait, ils pourraient entrer dans la colonie sans craindre d'actions en justice. Les flibustiers auraient alors produit une commission française, vraisemblablement celle du capitaine Tristan qu'ils avaient pu trouver dans la barque longue de celui-ci, lorsqu'ils s'en étaient emparés, moins certainement une copie de celle du capitaine Yankey que ce dernier aurait pu donner à Cook pour commander la prise que les Français lui enlevèrent par la suite.¹² Un autre témoin confirme d'ailleurs que Cook était porteur d'une commission du gouverneur français de Saint-Domingue, ou de l'un de ses officiers, délivrée au Petit-Goâve, le principal port de relâche dans cette colonie.¹³ D'autres documents en disent également un peu plus quant à la réception de ces flibustiers en Virginie, et ils permettent de situer leur arrivée dans cette colonie en mai ou juin 1683. En effet, neuf ans plus tard, une pétition des autorités de la Virginie accusait un certain Roger Jones, porteur d'une commission du gouverneur Culpeper pour garder les côtes contre les pirates, d'avoir traité avec Cook et ses hommes.¹⁴ Or, ce Jones avait effectivement reçu une telle commission le 7 juin 1683.¹⁵

Cook resta environ deux mois en Virginie, le temps pour lui de compléter son équipage avec des hommes qu'il recruta sur place, dont son ancien camarade Dampier. Parmi les nouvelles recrues se trouvaient deux maîtres de navire de cette colonie. L'un s'appelait Andrew Knott,¹⁶ et il revenait tout juste de la Barbade, et l'on peut présumer qu'il était déjà revenu en Virginie lorsque Cook y fit relâche.¹⁷ Il sera le dernier maître ou chef pilote du *Bachelors Delight* en mer du Sud.¹⁸ Cependant, celui que Cook engagea alors pour occuper cette fonction était un autre

¹² *A full and true Discovery of all the Robberies, Pyracies, and other Notorious Actions, of that Famous English Pyrate, Capt. James Kelly.*

¹³ Lambeth Palace Library [ci-après LPL] MS 642, p. 445 (*The Voyage of Capt. Cowley, Papist*, p. 3); la numérotation de ce document est double, l'une suivant celle l'ensemble du manuscrit, et l'autre qui lui est propre, d'où la double référence.

¹⁴ The Library of Virginia 36138: State government records collection/Colonial Papers/143/9/pétition du gouverneur Francis Nicholson et du conseil de la colonie de Virginie au Comité pour le commerce et les plantations, James City, 22 juin/2 juillet 1692, retranscrit dans William P. Palmer (éd.), *Calendar of Virginia State Papers and Other Manuscripts, 1652-1781, Vol I* (Richmond: Superintendent of Public Printing, 1875), p. 38-40. Voir également TNA CO/5/1305/n° 46i, dépositions de Gilbert Moore et al., 4/14 juin 1690.

¹⁵ Henry Read McIlwaine (éd.), *Minutes of the Council and General Court of colonial Virginia : 1622-1632, 1670-1676 with notes and excerpts from original Council and General Court records, into 1683, now lost* (Richmond: The Virginia State Library, 1924), p. 523. Quelques références touchant les activités de Jones comme garde-côtes se trouvent dans Henry Read McIlwaine (éd.), *Executives Journals of the Council Virginia, Vo. I* (Richmond: The Virginia State Library, 1925), p. 49-54, 496. Cependant, il n'y est pas dit que Jones rencontra des flibustiers.

¹⁶ TNA CO/5/861/n° 4xvii, examen d'Andrew Knott, Boston, 14/24 novembre 1699.

¹⁷ TNA CO/33/14/fol. 25, déclaration en douane à l'arrivée pour la barque *The Diligence*, de la Virginie, 20 tonneaux, maître Andrew Knott, Barbade, 3/13 avril 1683.

¹⁸ Wafer, *A New Voyage and Description of the Isthmus of America*, p. 220.

maître de navire, un certain William Cowley.¹⁹ Il existe pas moins de sept versions manuscrites et une publiée du récit du voyage autour du Monde que fit ce pilote, d'abord avec Cook et son successeur Edward Davis, puis avec le capitaine John Eaton. Ces versions divergent toutefois entre elles sur plusieurs points de détails,²⁰ et c'est sans doute compréhensible, du moins pour la partie qui concerne les années 1683-1684, parce que Cowley, lorsqu'il quitta Davis pour se joindre à Eaton en août 1684, laissa son journal de bord sur le *Bachelors Delight*.²¹

Cowley affirme avoir été embauché pour servir de pilote à Cook pour la somme de 500 pièces de huit et qu'ils furent en tout 52 hommes, tous Anglais, à prendre part à l'expédition.²² Dampier, lui, parle plutôt d'environ 70 hommes,²³ ce qui pourrait être exact puisqu'un témoin rapporte que, lorsque Cook entra en mer du Sud, il avait 74 à 75 hommes sous ordres, mais il est possible qu'au moins une quinzaine d'entre eux se soient joints aux flibustiers en Afrique occidentale, dans les circonstances qui seront décrites plus loin.²⁴ Quant au navire de Cook, Cowley dit qu'il n'avait que huit canons et qu'il était relativement petit, et c'est pourquoi les flibustiers voulaient aller à la côte de Guinée pour en prendre un plus gros.²⁵ Ces derniers l'avaient baptisé *The Revenge*.²⁶ La date exacte de leur départ de Virginie demeure également incertaine. D'une part, selon Cowley, ils auraient appareillé le 4 août 1683, suivant le calendrier julien, soit le 14 août de notre calendrier,²⁷ celui qui était déjà utilisé par presque toutes nations européennes, à quelques exceptions près, dont l'Angleterre.²⁸ D'une autre, Dampier la situe

¹⁹ TNA CO/33/14/fol. 22, déclaration en douane à l'arrivée pour le *Francis*, de la Virginie, 80 tonneaux, maître William Cowley, Barbade, 1/11 juillet 1682.

²⁰ Voir l'étude comparative qu'en a donnée John Woram, « The Seven Manuscripts of William Ambrosia Cowley », sur son défunt site *Las Encantadas: Human and Cartographic History of the Galápagos Islands*, récupéré sur Wayback Machine [en ligne] <https://web.archive.org/web/20210424162849/http://www.galapagos.to/TEXTS/COWLEY-1.HTM> (consulté le 6 mars 2022). Selon cette étude, les plus anciens manuscrits seraient celui conservé à la Palace Lambeth Library et surtout ceux de la British Library.

²¹ The British Library [ci-après « BL »] Sloane MS 54 (*The Voyage of William Ambrosia Cowley, mariner from the Capes of Virginia to the Islands of Cape D'Veerde, from thence to Guiny, and so to 60 Degrees and 20 mt. South Latitude, round about Terra Del Fuago, thence to the Northward in the South Sea as low as Panama, from thence to the Island of Gorgonia, and soe to the Ladroones, thence to China, soe to Java, thence to the Cape of Good Hope, and soe to Holland, performed by him in severall ships successively, between the 4th of August 1683, and the 1st of October 1686*), p. 1, 18.

²² LPL MS 642, p. 447 (*The Voyage of Capt. Cowley, Papist*, p. 4).

²³ Dampier, *A New Voyage Round the World*, p. 69.

²⁴ AGI LIMA/85/déclaration de Crisanto Darías Martín, Callao, 13 avril 1685.

²⁵ LPL MS 642, p. 445 (*The Voyage of Capt. Cowley, Papist*, p. 3).

²⁶ William Hacke (comp.), *A Collection of Original Voyages* (Londres: James Knapton, 1699), Part I: Capt. Cowley's Voyage round the Globe, p. 1. C'est uniquement dans cette relation publiée que Cowley donne ce détail.

²⁷ LPL MS 642, p. 445 (*The Voyage of Capt. Cowley, Papist*, p. 3).

²⁸ C'est d'ailleurs pour cette raison que toutes les dates dans le présent texte ont été converties dans ce second calendrier, le grégorien, sauf pour les documents anglais cités dans les notes où les deux dates sont données.

plutôt le 23 août, c'est-à-dire le 2 septembre.²⁹ Peu de temps après leur départ, ils arraisonnèrent un navire hollandais qui se rendait en Virginie pour y vendre des esclaves en contrebande. Ils le délestèrent de vin et d'un peu de vivres avant de le laisser repartir, non sans que deux des membres de l'équipage hollandais se joignissent à eux.³⁰ Selon Gilliam, ce bâtiment était l'ancienne pinque *Portsmouth*, qui avait été prise par les Hollandais au cours de la troisième guerre anglo-néerlandaise (1672-1674).³¹

Peu après, Cook arriva à l'archipel du Cap Vert, alors possession du Portugal. Il fit escale d'abord à Sal puis à São Nicolau, traitant quelques vivres avec les populations locales.³² À Maio, la troisième île que les flibustiers visitèrent dans le même but, les choses ne se passèrent pas si bien. Les habitants les reçurent avec suspicion et refusèrent catégoriquement de traiter avec eux. La raison : peu de temps auparavant l'équipage d'un navire anglais qui avait fait descente dans l'île, avaient enlevé le gouverneur et quelques autres, et même après le paiement d'une rançon en vivres, ils ne les avaient pas relâchés et s'en étaient allés avec leurs otages. L'auteur de cette piraterie aurait été le capitaine George Bond, dont on reparlera plus loin,³³ et elle se serait déroulée vers la mi-octobre.³⁴ Cook poursuivit ensuite sa route vers l'île Santiago. Il y découvrit un navire des Provinces-Unies, de 60 canons avec environ 400 hommes, allant aux Indes. Jugeant risqué de se mesurer à ce vaisseau dont le capitaine fit

²⁹ BL Sloane MS 3236, [*William Dampier's second voyage into the South Seas*] fol. 30; et Dampier, *A New Voyage Round the World*, p. 69.

³⁰ BL Sloane MS 54, p. 2.

³¹ *A full and true Discovery of all the Robberies, Pyracies, and other Notorious Actions, of that Famous English Pyrate, Capt. James Kelly*. Une pinque de ce nom appartenant à la marine royale fut effectivement prise en octobre 1673, et conduite à Amsterdam. À ce sujet, voir J. R. Tanner (éd.), *A descriptive catalogue of the Naval Manuscripts in the Pepysian Library at Magdalene College Cambridge, Vol. I* (Londres: The Navy Records Society, 1903), p. 292-293; et F. H. Blackburne Daniell (éd.), *Calendar of State Papers, Domestic Series, November 1st, 1673 to February 28th, 1675* (Londres: His Majesty's Stationery Office, 1904), p. 46. — Ce détail insignifiant constitue la base d'une hypothèse voulant que cette pinque fût le navire commandé par Cook en mer du Sud, autrement dit le *Bachelors Delight*, et qu'ensuite, ce fut le même navire que monta Rayner en mer Rouge. Cette hypothèse (qui m'a d'ailleurs incité à écrire le présent texte) fut pour la première fois exposée en 2012 dans le commentaire d'un lecteur pour l'entrée relative au *Portsmouth*, sur le site *Three Decks: Warships in the Age of Sail* [en ligne] https://threedecks.org/index.php?display_type=show_ship&id=5894 (consulté le 6 mars 2022). Bien que les auteurs du site n'aient pas jugé cette hypothèse suffisamment étayée pour modifier leurs données relatives au *Portsmouth*, l'information s'est retrouvée notamment dans l'article de Wikipedia consacrée au capitaine Rayner [en ligne] [https://en.wikipedia.org/wiki/George_Raynor_\(pirate\)](https://en.wikipedia.org/wiki/George_Raynor_(pirate)) (consulté le 6 mars 2022) avec à l'appui... ce seul commentaire provenant du site *Three Deck!*

³² *A Collection of Original Voyages, Part I: Capt. Cowley's Voyage round the Globe*, p. 2-3; et Dampier, *A New Voyage Round the World*, p. 72, 74-75.

³³ Dampier, *A New Voyage Round the World*, p. 74-75.

³⁴ *Journal van onze voorgenomen voyagie door God's permissie van den Lizard in 50 graden Noorden breedte en de lengte 9 graden, 30 minuten ten Oosten van Tenerif, naë de Straat van Magelanus in de Zuiden breedte 52 graden, 10 minuten, lengte 312 West*, Pays-Bas, La Haye, Nationaal Archief [ci-après « NL-HaNA »] VOC/inv.nr. 1483/p. 527.

tirer sur eux, les flibustiers mirent immédiatement le cap vers la côte de Guinée. Cela se passait en octobre.³⁵

La « Charlotte-Amélie, reine de Danemark »

C'est à l'embouchure de la rivière de Sierra Leone, sur cette vaste partie du littoral ouest-africain que les Européens appelaient alors la côte de Guinée, que Cook s'empara du navire qui allait devenir le *Bachelors Delight*, et au commandement duquel il allait passer quelque mois plus tard à la mer du Sud. Ici, les divers récits de Cowley, bien que contradictoires entre eux, donnent les précisions suivantes. D'abord dans la relation imprimée de son voyage, il dit que ses camarades trouvèrent à Sierra Leone un navire de 40 canons, chargé de brandy et autres marchandises, dont ils se rendirent maîtres et qu'il conservèrent pour poursuivre leur voyage.³⁶ Dans l'une des versions manuscrites de la même relation, il situe l'incident en novembre 1683, mais cette fois il y a deux navires en cause : l'un de 44 canons et l'autre de 10. Les flibustiers s'emparèrent alors du premier, ayant six tués et blessés durant l'abordage, et le second se rendit sans combattre. Ils décidèrent alors de conserver le plus gros de ces navires, faisant porter sur la plus petite prise tout ce dont ils n'avaient pas besoin avant de la rendre à l'équipage de celle-ci et à celui de l'autre bâtiment.³⁷ Dans une autre version manuscrite de cet incident, et jamais publiée jusqu'ici, Cowley confirme tout ceci avec beaucoup plus de détails :

« We being gotten under the land, we came to an anchor at the mouth of Sirilone River. As soon as the day break, we saw a lovely ship passed by us to the West, and our anchor being almost up, they got it up in great hast, making sail after him, but he out-sailed us. That made them angry, and some of the rashest of them would have fired upon him, which if we had, he had sunk us in the sea, for he had thirty-six good guns mounted and about seventy men as they say; the number of his men, I know not exactly, but did the number of guns. The wind taking him short, he tacked and stood into Sirilone River. He coming to windward of us, some of our men would have fired a broadside into him, which I hindered, our broadside consisting but of four guns, and I knowing myself in as much danger if taken as any of them, I being but the Jack Dawe amongst the Rookes, I promised them I would take him with more safe and less danger if that they would be content. These men left the management of the fight to me.

« The tide of ebb being done, the Dane got in to an anchor, and we could not get in

³⁵ LPL MS 642, p. 445, 447 (*The Voyage of Capt. Cowley, Papist*, p. 3-4). — Ce vaisseau néerlandais était peut-être le *Vrijheid*, de 1210 tonneaux, capitaine Jan Jansen Poot, avec 192 marins, 106 soldats et cinq passagers, appartenant à la Verenigde Oostindische Compagnie (VOC). Il était parti de Wielingen le 5 août 1683 à destination de Batavia. Après une escale à Santiago, il se rendit au cap de Bonne Espérance où il arriva le 27 novembre 1683. Voir J. R. Bruijn, F. S. Gaastra and I. Schöffer, *The Dutch East India Company's shipping between the Netherlands and Asia 1595-1795*, voyage n° 1458.6 [en ligne] <http://resources.huygens.knaw.nl/das/detailVoyage/92518> (consulté le 6 mars 2022).

³⁶ *A Collection of Original Voyages*, Part I: Capt. Cowley's Voyage round the Globe, p. 3-4.

³⁷ LPL MS 642, p. 447 (*The Voyage of Capt. Cowley, Papist*, p. 4).

that tide while he was at anchor. The English agent came aboard of him, and the Captain of the Brandenburg ship that lay by him with the Brandenburg agent. The English agent seeing a ship without, sent his boat to us to know whether we were a Company's ship, or an interloper. The messenger telling us if we were a Company's ship, we should fired and he would come aboard. We being willing to get him out of that ship, we fired a gun, but the tide of flood being come, we were under sail, and he did not come out of his ship as we would have had him. We kept the other two men of the agents aboard and sailed into the River. I caused about thirty men to go down below, having their arms by them, and when I stamped on the deck to come up and enter him, keeping with me upon the deck about eighteen men, ordering the quartermaster, whom I called, to put the helm a port and to put the helm hard a starboard, and the boatmen to let go the anchor and four men ready to lash them together with guard by them for their security, the rest all hands to enter, he having some jealousy of us was clear. But I laid him aboard on his bow, and his fore-topsail being squared and his braces fast, took the bolt-rope of our fore-topsail that our ship swung along his side, our anchor not holding, but we were presently lashed, and our men entering the first time but were driven back again, but then the Captain and I entered, they all following, we heaving her in in half a glass, they killing and wounding but five men, for our ship was so low that we lay under her guns.

« When they were masters of that ship, they went and secured the ship of the Duke of Brandeburgh, a ship of ten guns, for fear of their doing of us damage, sending all the prisoners ashore, except the officers, giving them victuals with them until we had made the other ship fit for sailing from thence, putting as much of the goods as we could aboard the Brandenburg ship for the Captain of the Dane till they would have no more. We having gotten what water-cask we could, we weighted from Sirolom River and went for Shurbrough to water our ship by reason that we heard of a Brandenburg ship that was come upon the coast, of forty guns and a two hundred and fifty men, going to settle a factory in Gunia, and they expected her there. We thought we had no business to stay to fight her, we having as good a ship as we desired.

« The night before we sailed I was informed against that I should be going to leave them, which made them clap me under an arrest, threatening to hang me, which per adventure they would have done giving me Abbington Law, had they had another man to carry their ship to the South Sea. But the next day, they could not prove that crime on me. We sailed out of the river with the three ships: our old ship, the Danes and Brandenburg ships lying in the river's mouth for three days until we were gotten in a good equipage for sailing, which was about the middle of November.

« About the middle of November, we set sail from the mouth of Syrilone River with our new taken ship, and our old ship they refused to give the Dane, though it did them no good. So they set her on fire when they came to Sherbrough by reason she should tell no tales, for they had stolen both ship and commission as I have

heard. »³⁸

L'on comprend ici qu'il y eut bien deux navires capturés à Sierra Leone. Le premier et le plus gros était un navire de 36 canons battant pavillon du Danemark, prise dont les flibustiers firent leur nouveau navire de guerre, brûlant ensuite le leur. Quant au second, c'était un navire appartenant à l'électeur de Brandebourg. C'est ainsi que Gilliam qui participa à cette prise résume l'affaire, sauf qu'il dit que les deux navires capturés étaient hollandais.³⁹

Que disent les autres sources anglaises relatives au voyage de Cook à ce sujet? Chez Dampier, on cherchera en vain, tant dans son livre que dans la seule des versions manuscrites de celui-ci qui ait survécu, une référence ou même une simple allusion à la prise qui devint le *Bachelors Delight*. Prudent, il a manifestement passé sous silence cette piraterie faite aux dépens d'un navire battant pavillon d'une nation alliée,⁴⁰ autre que l'Espagne, parce qu'il considérait alors les prises faites sur celle-ci plus légitimes.⁴¹ Quant à Delawafer, il renvoie, ici encore, à Dampier pour tout ce qui touche à leur voyage commun depuis leur départ de Virginie jusqu'à ce que, deux ans plus tard, le second quitte leur compagnie pour s'embarquer à bord du *Cygnat*, capitaine Swan, encore qu'il est le seul des deux chroniqueurs à mentionner le nom que leurs camarades et eux avaient donné à cette prise.⁴²

Du côté de la Royal African Company (RAC), qui possédaient alors plusieurs comptoirs de traite à la côte de Guinée, la correspondance des responsables de ces divers postes n'a pas survécu pour la période allant de novembre 1683 à décembre 1684,⁴³ et il n'en reste que des résumés souvent très succincts mais où l'on fait toutefois référence à cette affaire.⁴⁴ Qu'en est-il alors des Hollandais et des Danois qui avaient eux aussi des établissements dans la région? Un premier indice se trouve dans les archives de la VgK. Le principal comptoir de cette compagnie danoise était alors situé dans la région du cap Corso, proche de Cape Coast Castle, celui de la RAC. Or, trois mois après l'incident impliquant Cook et ses flibustiers, le directeur du comptoir danois rapportait l'arrivée d'un capitaine au service de la VgK nommé

³⁸ BL Sloane MS 54, p. 4-6. Dans cet extrait, l'on remarquera que Cowley n'identifie pas d'abord formellement la nationalité du plus gros navire. Ce n'est qu'au début du second paragraphe que l'on devine que ce navire était danois, lorsqu'il écrit : « La marée descendante étant terminée, le Danois vint jeter l'ancre. » (ma traduction)

³⁹ *A full and true Discovery of all the Robberies, Pyracies, and other Notorious Actions, of that Famous English Pyrate, Capt. James Kelly*. Si ces deux navires ne battaient pas pavillon des Provinces-Unies, ou de l'une des deux grandes compagnies de commerce de ce pays (VOC ou GWC), ils avaient sans doute été tous deux construits en Hollande ou en Zélande, ou en Europe du Nord par des constructeurs venant de l'une de ces deux provinces des Pays-Bas, ce qui expliquerait l'affirmation de Gilliam.

⁴⁰ Dampier, *A New Voyage Round the World*, p. 69-78.

⁴¹ BL Sloane MS 3236, [*William Dampier's second voyage into the South Seas*] fol. 128r.

⁴² Wafer, *A New Voyage and Description of the Isthmus of America*, p. 44, 189.

⁴³ Robin Law (éd.), *The English in West Africa, 1685-1688: The Local Correspondence of the Royal African Company of England, 1681-1699, part 2* (Oxford: British Academy, 2001), p. ix.

⁴⁴ TNA T/70/11/p. 5-6, 134, 157.

Thomas Thoors, dont le navire avait été enlevé par des pirates à la rivière de Sierra Leone.⁴⁵ Son voisin néerlandais, le directeur-général de la Geoctroyeerde Westindische Compagnie (GWC) pour la côte nord et sud d'Afrique, à Elmina, plus à l'ouest du cap Corso, en disait un peu plus. Dès la mi-décembre, la nouvelle de l'affaire lui avait été communiquée par l'un de ses subordonnés, le commis de la GWC à Axim. Elle provenait, en fait, d'une lettre qu'avait adressée à ce dernier le commandant du fort Groß Friedrichsburg, le poste que possédait la Brandenburgisch-Afrikanische Compagnie (BAC) à Pokesu (aujourd'hui au Ghana). Cette missive portait, en effet, que la *Charlotta Amalia*, capitaine Thomas Thoors, et une frégate du Brandebourg avaient été toutes deux capturées par un pirate à la rivière de Sierra Leone, que ce pirate dont la nationalité n'était pas précisée avait pris le large avec le navire de Thoors (qui avait été blessé), mais qu'auparavant, il avait remis à ce dernier et à son équipage la frégate brandebourgeoise, avec laquelle ceux-ci avaient pu rallier Pokesu, où ils se trouvaient alors.⁴⁶ Tout cela concorde avec le récit de Cowley.

Âgé de près de 50 ans, le capitaine Thomas Adriaansen Thoors était l'un des plus fameux interlopes de la région.⁴⁷ Originaire de Flessingue, en Zélande, il avait fait plusieurs voyages de traite en Guinée sans autorisation de la GWC au cours de la décennie précédente.⁴⁸ Il était alors établi dans la ville de Glückstadt, capitale administrative du duché de Schleswig-Holstein, possession du roi de Danemark en Allemagne, située sur l'Elbe, en aval d'Hambourg, ville libre du Saint-Empire.⁴⁹ Depuis au moins 1682, il commandait la *Charlotta-Amalia, Regina Daniæ* (tel était le nom complet du navire) sous passeport du roi de Danemark et de la Vg. L'un des intéressés dans ses armements était Moses Josua Henriques, son concitoyen à Glückstadt, un Juif portugais, agent de la compagnie dans cette ville.⁵⁰ Au printemps 1683, Thoors s'était préparé à retourner en Afrique avant la fin de l'été après un bref séjour aux Pays-Bas.⁵¹ C'était d'ailleurs à Amsterdam que se trouvait un autre des intéressés à son armement, encore un marchand juif, Jeronimo Nuñez da Costa, agent du Portugal dans la capitale hollandaise. Par des déclarations que Thoors fit dans cette ville, à la demande de Da Costa, l'on sait qu'il avait

⁴⁵ DK RA VgK/120/lettre du gouverneur Hans Lykke à la VgK, Fort Frederiksborg (Guinée), 14/24 janvier 1684.

⁴⁶ NL-HaNA WIC/124/résolution du directeur général et du conseil de la côte nord et sud d'Afrique, Elmina, 18 décembre 1683.

⁴⁷ NL-HaNA WIC/124/résolution des mêmes, Elmina, 3 janvier 1684. — Le mot « interlope » est une corruption de l'anglais *interloper*, désignant alors tout navire faisant du négoce, particulièrement aux côtes d'Afrique pour la traite des esclaves, de l'or, de l'ivoire, etc., sans passeport des grandes compagnies de commerce, soit pour la période qui nous intéresse, celles de l'Angleterre, du Brandebourg, du Danemark, de la France, du Portugal et des Provinces-Unies.

⁴⁸ Ruud Paesie, *Lorrendrayen op Africa: De illegale goederen- en slavenhandel op West-Afrika tijdens het achttiende-eeuwse handelsmonopolie van de West-Indische Compagnie, 1700-1734* (Amsterdam: De Bataafsche Leeuw, 2008), p. 34, 357-358.

⁴⁹ Heinrich Sieveking « Die Glückstädter Guineefahrt im 17. Jahrhundert. Ein Stück deutscher Kolonialgeschichte », *Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte*, 30, n° 1 (1937), p. 19-71.

⁵⁰ Touchant le précédent voyage effectué par Thoors avec ce navire en Guinée (1682-1683), voir DK RA VgK/34/ fol. 14v-15v, VgK/42/fol. 291r-292r, 364r-365r, et VgK/43/p. 86-93.

⁵¹ DK RA VgK/79/lettre de Moses Josua Henriques à Oligier Paulli, Glückstadt, 7/17 avril et 20/30 juillet 1683.

appareillé de Glückstadt le 21 septembre, toujours sous commission du roi du Danemark, à destination du comptoir de la VgK à la côte d'Or et de l'île portugaise de São Tomé, elle aussi dans le golfe de Guinée. Au cours de son voyage, sans doute dans la première partie de celui-ci, avant qu'il ne quitte la mer du Nord, il joignit un petit navire brandebourgeois *Der Wasserhund*, commandé par Gerrit Verbeeck, un autre ressortissant des Provinces-Unies.⁵² Cet autre navire était une frégate de 10 canons appartenant à la petite marine de guerre du margrave de Brandebourg, prince électeur du Saint-Empire et duc de Prusse. Il était parti d'Emden, port de la Frise orientale, ce même mois de septembre, et sa destination était aussi la côte d'Or, soit le fort Groß Friedrichsburg, près de Pokesu, principal comptoir africain, comme on l'a vu, de la BAC, la compagnie brandebourgeoise.⁵³

Ces déclarations que fit Thoors à Amsterdam l'année suivant la prise de son navire contiennent, par ailleurs, des éléments de détails qui confirment les autres sources relatives à cette affaire. D'abord, elle révèle que l'attaque des flibustiers survint le 6 novembre 1683 alors que la *Charlotta Amalia* et le *Wasserhund*, voyageant de conserve, entrèrent dans la rivière de Sierra Leone pour y faire de l'eau. Ce jour-là, les deux navires furent attaqués et pris par un petit bâtiment battant pavillon anglais, dont Thoors estimait l'équipage à 80 ou 90 hommes. Ces pirates anglais les envoyèrent alors, ses hommes et lui, sur le *Wasserhund*, où ils transbordèrent une partie des marchandises de la *Charlotta Amalia*. Enfin, l'équipage de la frégate brandebourgeoise s'était saisie de ces marchandises sans que Thoors ne puisse rien faire pour les en empêcher. Quant à son propre navire, les pirates l'avaient emmené avec eux, mais on n'avait pu savoir où ils étaient allés.⁵⁴

Évidemment, il n'y a rien ici de nouveau à proprement parler, parce que ce lien entre la *Charlotta Amalia* et le navire capturé par Cook à Sierra Leone fut établi il y a plusieurs décennies déjà. Cependant, les déclarations de Thoors étaient alors inconnues des érudits qui émirent cette hypothèse.⁵⁵ Malgré tout cela, l'on pourrait encore douter que Cook soit l'auteur de cette prise. En effet, même si Thoors, et accessoirement les autorités de la GWC à Elmina, et celles de la VgK au cap Corso, semblent toutes confirmer le récit de Cowley, aucunes ne nomment jamais l'agresseur. Cela demeure donc toujours une hypothèse fondée sur des conjonctures, et c'est sans compter — comme on le verra bientôt — que Cook n'était pas, à cette époque, le seul flibustier à fréquenter le golfe de Guinée. Il existe pourtant une preuve définitive, s'il en faut, quant à l'identité de celui qui s'empara de la *Charlotta Amalia*. Elle provient du témoignage de l'un des soldats de l'armée brandebourgeoise embarqués à bord

⁵² Pays-Bas, Amsterdam, Stadsarchief Amsterdam [ci-après « NL-AsdSAA »] Notarissen ter Standplaats Amsterdam (5075)/inv.nr. 4111B/p. 196-197, attestation de Thomas Thoors, devant le notaire Dirk van der Groe, Amsterdam, 6 septembre 1684; et *idem*/inv.nr. 4112B/p. 91-92, seconde attestation du même, quasiment identique devant le même notaire, 28 novembre 1684.

⁵³ Richard Schück, *Brandenburg-Preussens Kolonial-Politik unter dem Grossen Kurfürsten und seinen Nachfolgern, 1647-1721* (Leipzig: Verlag von Friedrich Wilhelm Grunow, 1889), vol. I, p. 179, et vol. II, p. 193.

⁵⁴ NL-AsdSAA Notarissen ter Standplaats Amsterdam (5075)/inv.nr. 4111B/p. 196-197, et inv.nr. 4112B/p. 91-92, attestations de Thoors, des 6 septembre et 28 novembre 1684.

⁵⁵ Pour la première fois, sans doute, par Asta Bredsdorff, « Fregatten CHARLOTTE AMALIAS mærkelige skæbne », *Aarbog*, 34 (1975), p. 22-41.

du *Wasserhund*, un Français, qui prit ensuite le parti de suivre les flibustiers. Cet homme fut capturé, en février 1685, par les Espagnols alors qu'il chassait sur l'une des îles du golfe de Panama. Conduit devant le président de l'Audience royale de Panama, il déclara entre autres ceci :

« qu'il servait sur un navire du Brandebourg nommé *Le Chien-qui-court*, et qu'étant allé à la côte de Guinée en compagnie d'un autre dont il ne sait pas le nom, ils y furent pris par un navire d'Anglais, dont le capitaine s'appelait John Cook, de nation anglaise, et qui était percé pour 24 pièces de canon, mais n'en avait pas plus de 10 montées, lequel ayant abordé le plus gros des deux navires, percé pour 44 pièces, mais qui en avait seulement 24, celui-ci se rendit aux Anglais, qui s'en emparèrent, y montèrent jusqu'à concurrence des 44 dites pièces et s'y embarquèrent tous avec quelques prisonniers desdits deux navires, brûlant le leur, et laissant l'autre là. »⁵⁶

Et dans la suite de la déclaration, il n'y a pas de doute possible : ce navire de 44 canons, dont Baudouin ne précise pas à quelle nation il appartenait et qui était venu en Guinée en compagnie de la petite frégate brandebourgeoise à bord de laquelle lui-même servait, est bien celui avec lequel Cook se rendit en mer du Sud. Bien sûr, le nom du second navire est quelque peu erroné, car le « Chien qui court » est différent de *Wasserhund*, littéralement « Chien d'eau » ou mieux « Chien de mer », mais cette petite erreur de détail n'enlève absolument rien au témoignage du Français. On pourra encore objecter que le nombre de canons est ici de 44, et non de 36, comme l'indiquent Cowley et Dampier, mais sur ce point, même les déclarations de prisonniers espagnols capturés par Cook en mer du Sud sont contradictoires. C'est ainsi que certains d'entre eux parlent effectivement de 44 pièces, quoique toutes de petits calibres, dont 40 réparties également à tribord et à bâbord, et les quatre restantes sur le pont partiel se trouvant à la hauteur du plat-bord, allant du mât d'artimon à l'extrémité de la poupe.⁵⁷

Toutefois, un Espagnol nommé Crisanto Martín, qui avait longtemps servi à bord de navires anglais et dont le témoignage est particulièrement précieux concernant les premiers mois de l'expédition de Cook en mer du Sud, confirme bien que le navire de celui-ci était monté de 36 pièces de canon, de deux à huit livres de calibre. C'est également dans son témoignage que l'on retrouve la plus ancienne référence au nouveau nom que les flibustiers lui avaient donné, « *El Deleite de los Mozos* », traduction espagnole littérale de *The Bachelors Delight*. On y

⁵⁶ AGI PANAMA/29/R.22/N.79A, copie de la déclaration de Pierre Baudouin, Panama, 21 février 1685; autres copies dans AGI LIMA/85 et PANAMA/99. Il s'agit de ma traduction de l'extrait pertinent dont l'original se lit comme suit : « *que ...estaba sirviendo en un navío de Brandembur nombrado El Perro-que-corre y que, habiendo venido en él y en conserva de otro (que no sabe cómo se llama) a la costa de Guinea, estando en ella, los apresó un navío de Ingleses, que venía por capitán de él Juan Coque, de nación Inglés, el cual era de porte de veinte y cuatro piezas de artillería, aunque no traían montadas más que diez, y habiendo abordado al de más porte de los referidos, que era de cuarenta y cuatro piezas y tenía montadas solas veinte y cuatro, los rindieron por a bordo, y valiéndose de dicho navío, le montaron todas las cuarenta y cuatro piezas y lo guarnecieron con su gente y algunos pocos de los prisioneros de dichos navíos, quemando el suyo y dejando el otro allí... »*

⁵⁷ AGI LIMA/85/Declaraciones de diferentes prisioneros, hecha en Guayaquil, en que está Don Gabriel Gómez de Guzman, cabo del barco luengo que apresaron los 100 piratas que entraron por el Darién, décembre 1684.

apprend aussi que le port de celui-ci était de 250 *toneladas*, ou tonneaux espagnols, qu'il avait deux ponts, et que sa poupe était peinte en différentes couleurs et ornée de quelques figures, avec une galerie extérieure encastrée dans la grand chambre. Enfin, Martín donne un aperçu de la taille et de la qualité de l'équipage du *Delight* à son arrivée en mer du Sud : environ 75 hommes, la plupart anglais, dont huit ou dix qui avaient été auparavant avec Sharpe dans la mer du Sud, trois Français, quatre ou cinq Hollandais, huit ou dix Irlandais, cinq ou six Nègres, cinq ou six Mulâtres portugais, et trois Indiens.⁵⁸ Le tiers de ces hommes avaient vraisemblablement joint, soit de gré ou de force, Cook au cours du séjour de celui-ci en Afrique.

Les flibustiers menèrent leur nouveau navire à la rivière Sherbro pour faire de l'eau et du bois, ce qu'ils purent faire après en avoir acheté la permission au chef du peuple du même nom. En décembre, ils traversaient l'Atlantique, et après quelques semaines de navigation, ils découvraient les côtes du Brésil, un peu au nord de Rio de la Plata, puis ils poursuivaient leur route, cap au sud, vers la Terre de Feu. Enfin, en mars 1684, le *Bachelors Delight* entra dans la mer du Sud via le cap Horn, soit par là même où quasiment deux ans plus tôt Sharpe en était ressorti.⁵⁹

D'autres flibustiers

La nouvelle des méfaits de Cook en Afrique parvint à la Jamaïque vers la mi-juin 1684 alors que le gouverneur de l'île était informé que ce flibustier aurait pris un navire de 30 ou 40 canons appartenant à l'électeur de Brandebourg et une belle frégate hollandaise.⁶⁰ À la fin du

⁵⁸ AGI LIMA/85/déclaration de Crisanto Darías Martín, Callao, 13 avril 1685.

⁵⁹ LPL MS 642, p. 447, 449, 451 (*The Voyage of Capt. Cowley, Papist*, p. 4-6); et Dampier, *A New Voyage Round the World*, p. 78-83. — Selon une fable qui circule depuis plusieurs années, Cook aurait échangé aux Sherbro son ancien navire contre 60 femmes noires, qui seraient ensuite toutes décédées avant d'arriver en mer du Sud. Cette fable provient de Peter Kemp et Christopher Lloyd, *Brethren of the Coast: Buccaneers of the South Seas* (New York: St. Martin's Press, 1960), p. 87-88. Elle a été reprise par des historiens sérieux tels Peter T. Bradley, *The Lure of Peru: Maritime Intrusion Into the South Sea, 1598-1701* (New York: Palgrave Macmillan, 1989), p. 129-130, et Kris E. Lane, *Pillaging the Empire: Piracy in the Americas, 1500-1750* (Armonk: M.E. Sharpe, 1998), p. 43, 212. Kemp et Lloyd ne citent pas leurs sources, mais il s'agit manifestement d'une mauvaise lecture du passage suivant de la relation imprimée de Cowley (*A Collection of Original Voyages*, Part I, p. 6-7) : « *We came abreast with Cape Horn the 14th day of February, where we choosing of Valentines, and discoursing of the intrigues of women, there arose a prodigious storm... so that we concluded the discoursing of women at sea was very unlucky, and occasioned the storm.* »; passage que l'on trouve presque mot pour mot dans LPL MS 642, p. 451. Or, ici, Cowley ne mentionne pas qu'il y avait des femmes à bord, et encore moins qu'elles périrent d'hypothermie. Tout ce qu'il dit c'est que, à l'occasion de la Saint-Valentin, l'équipage, pour se distraire, avait choisi une valentine (une épouse ou une petite amie), et qu'alors qu'ils parlaient de ces femmes aimées qui étaient bien loin d'eux, une tempête était survenue. Plusieurs erreurs du même genre chez Kemp et Lloyd sont relevés par Woram, « *The Seven Manuscripts of William Ambrosia Cowley* », récupéré sur Wayback Machine [en ligne] <https://web.archive.org/web/20210424162849/http://www.galapagos.to/TEXTS/COWLEY-1.HTM> (consulté le 6 mars 2022).

⁶⁰ John D. Rockefeller Jr. Library (Colonial Williamsburg Foundation), MS 1946.2 William Blathwayt Papers 1680-1700 [ci après « ViWC Blathwayt Papers »] Vol. XXIV/5/lettre de Sir Thomas Lynch à William Blathwayt, Jamaïque, 2/12 juin 1684.

mois, le gouverneur rectifiait cette nouvelle : le plus gros navire enlevé était plutôt celui d'un Hollandais, capitaine « Towers » (corruption anglaise du nom de Thoors), et c'est le plus petit qui était brandebourgeois. S'il précisait bien que le dessein de ces flibustiers était d'aller en mer du Sud, il affirmait maintenant que leur chef était un certain Graham!⁶¹

Cette confusion apparente, quant à l'identité de l'agresseur, résulte du fait qu'à l'époque, Cook n'était pas le seul flibustier dans le golfe de Guinée. Il y avait, en effet, dans cette région une compagnie d'une cinquantaine d'hommes qui avaient armé à la Jamaïque vers le mois d'octobre 1682. Au cours de leur voyage, ils avaient changé trois fois de capitaine, et le deuxième avait effectivement été un nommé John Graham. Après diverses aventures au golfe des Honduras, puis à la Nouvelle-Angleterre, ils étaient arrivés en Afrique sous la conduite de Joseph Anderson, leur troisième capitaine. Eux aussi avaient d'abord fait escale au Cap Vert, dont ils pillèrent et rançonnèrent successivement trois des îles, dont Maio.⁶² Il est donc vraisemblable que ce soit à cause d'eux — et non de la compagnie du capitaine Bond (dont on parlera ci-après), comme le dit Dampier — que les habitants de Maio aient refusé à Cook la permission d'acheter des vivres.⁶³ En effet, les agressions d'Anderson et de ses hommes au Cap Vert avaient débuté le 20 septembre 1683.⁶⁴ Ensuite, ces flibustiers s'étaient rendus à la rivière de Gambie, où ils s'emparèrent d'un navire français de 250 tonneaux, dont ils firent leur nouveau navire de guerre, et qu'ils rebaptisèrent *The Resolution*. De là, ils étaient allés successivement aux rivières Sierra Leone et Cestos, et enfin à Takoradi.⁶⁵ Les autorités de la GWC à Elmina furent informés de la présence de cet autre navire flibustier début février 1684.⁶⁶ Puisque Takoradi est fort proche d'Elmina, toutes deux dans l'actuel Ghana, mais que toutes deux sont aussi éloignées d'environ 1000 km à vol d'oiseau de la Sierra Leone, il est vraisemblable d'affirmer qu'Anderson voyageait de Cestos vers Takoradi lorsque Cook se rendit maître de la *Charlotta Amalia*.

Outre cette compagnie de flibustiers, il y en avait encore deux autres en Afrique occidentale à l'époque. En effet, en octobre 1683, après le passage d'Anderson et celui de Cook, les capitaines George Bond et John Eaton faisaient leur jonction, eux aussi, aux îles du Cap

⁶¹ TNA CO/1/54/n° 132, lettre de Sir Thomas Lynch au président du Conseil privé, Jamaïque, 20/30 juin 1684, résumée dans Fortescue (éd.) *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, 1681-1685*, n° 1759.

⁶² TNA CO/1/57/n° 146i, déposition de Robert Dangerfield, Caroline, 27 septembre/7 octobre 1684.

⁶³ Dampier, *A New Voyage Round the World*, p. 74-75.

⁶⁴ Portugal, Arquivo Histórico Ultramarino [ci-après « PT AHU »] CU/CONSULTAS DE CABO VERDE E S. TOMÉ/ Cod. 478/fol. 42, Consultation touchant une lettre du gouverneur de l'archipel du Cap-Vert, Lisbonne, 11 octobre 1684.

⁶⁵ TNA CO/1/57/n° 146i, déposition de Robert Dangerfield, Caroline, 27 septembre/7 octobre 1684.

⁶⁶ NL-HaNA WIC/124/résolution du directeur général et du conseil pour la GWC à la côte nord et sud d'Afrique, Elmina, 10 février 1684.

Vert.⁶⁷ Le premier venait des Antilles, véritablement en pirate, ayant armé à l'île danoise de Saint-Thomas avec la complicité du gouverneur Esmit, qui encourageait alors ouvertement tous les flibustiers irréguliers.⁶⁸ Quant au second, il avait été envoyé par un groupe de négociants londoniens, engagés ordinairement dans le commerce avec les Canaries, pour un voyage « à la découverte » dans la mer du Sud,⁶⁹ euphémisme cachant son véritable but qui était, pour lui aussi, d'aller pirater contre les Espagnols de ce côté-là des Amériques. Cependant, à la suite d'une mésentente, et avant de traverser l'Atlantique, Bond faussa compagnie à Eaton, et à son retour dans la mer des Antilles, il alla se livrer aux Espagnols, à Portobelo, et tout leur raconter à propos des desseins de son ancien associé. Entretemps, Eaton poursuivait sa route, vers le détroit de Magellan.⁷⁰ Début février 1684, il y rencontrait le *Cygné*, de Londres, capitaine Charles Swan, allant dans cette mer faire de la contrebande avec les Espagnols. Eaton tenta d'obliger Swan à se joindre à son expédition de pillage, de gré ou de force, mais une tempête qui survint alors l'empêcha d'arriver à ses fins.⁷¹ Le mois suivant, une fois dans la mer du Sud, au large des côtes du Chili, il rencontrait Cook avec qui il forma une association.⁷²

La suite est relativement bien connue. En juin 1684, au décès du capitaine Cook dans le golfe de Nicoya, son quartier-maître Edward Davis lui succéda au commandement du *Bachelors Delight*. Quelques mois plus tard, après qu'Eaton eut rompu l'association qui unissait leur deux compagnies, Davis joignit ses forces à celles de Swan qu'une centaine de flibustiers jamaïquains venus par l'isthme de Panama avaient contraint de pirater contre les Espagnols. Bientôt, plusieurs autres, français et anglais, qui passèrent aussi par les terres, sous le commandement des capitaines François Grognet et Francis Townley, vinrent les renforcer. Davis et Swan se retrouvèrent alors à la tête d'environ un millier d'hommes dans le golfe de Panama, mais cette troupe qui fut incapable de s'emparer de la flotte de Lima, se dispersa bientôt à cause de mésententes entre Français et Anglais. Enfin, en septembre 1685, Davis lui-même rompit son association avec Swan, et durant les deux années qui suivirent, il croisa surtout aux côtes du Pérou et du Chili, capturant quelques navires et faisant ici et là des

⁶⁷ AGI LIMA/85/*Noticias ciertas del enemigo que entró en esta mar del Sur*, jointe à la copie d'une lettre du vice-roi du Pérou au duc de Medinaceli, du 4 septembre 1684.

⁶⁸ Au sujet de Bond, voir notamment plusieurs documents transmis par le gouverneur des Îles sous le Vent anglaises, lesquels sont résumés dans Fortescue (éd.), *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, 1681-1685*, nos 1188, 1471-1474, 1504, 1535i, 1731.

⁶⁹ Arsip Nasional Republik Indonesia [ci-après « ID-ANRI »] K66a/inv.nr. 2500/p. 580-583, déclarations de Clement Bellamy et John Eaton, Batavia, 1^{er} et 2 mai 1686.

⁷⁰ AGI LIMA/85/déclaration de Crisanto Darías Martín, Callao, 13 avril 1685. Sur cette brève association, on pourra également consulter Dampier, *A New Voyage Round the World*, p. 190; et LPL MS 642, p. 441, 443 (*The Voyage of Capt. Cowley, Papist*, p. 1-2). Cependant, le témoignage de Martin qui était membre de l'équipage d'Eaton et l'un de ses officiers, demeure la source la plus fiable.

⁷¹ *Idem*. Voir également BL Sloane MS 3236, [*William Dampier's second voyage into the South Seas*] fol. 46v-48v, citant le journal de l'un des officiers du *Cygné*.

⁷² AGI LIMA/85/déclaration de Crisanto Darías Martín, Callao, 13 avril 1685.

descentes à terre.⁷³

Désarmement

À la fin de l'année 1687, le *Delight*, ayant toujours Davis comme capitaine, appareilla des îles Juan-Fernández pour retourner aux Antilles. Dans les premiers jours de la nouvelle année, il doublait le cap Horn, et après une escale aux environs de Río de la Plata, les flibustiers longèrent les côtes du Brésil jusqu'aux Petites Antilles. Ils y rencontrèrent un sloop de la Barbade, dont le maître, nommé Edwin Carter, les informa de la proclamation du roi James II visant à rappeler les flibustiers anglais qui étaient encore illégalement en expédition, et à leur accorder accessoirement un pardon pour leurs actions passées. C'est ce que raconta plus tard Delawafer.⁷⁴ Lorsque, peu de temps après, ce dernier, son capitaine et un autre de leurs camarades furent arrêtés et emprisonnés en Virginie comme pirates à cause d'un détail de procédure,⁷⁵ ils firent éventuellement témoigner Carter en leur faveur, et ce dernier donna les détails suivants quant à leur rencontre. C'était le 25 avril 1688 alors que ces trois flibustiers naviguaient sur leur navire *The Bachelors Delight*, monté de plusieurs pièces de canon, et dont l'équipage s'élevait alors à une trentaine d'hommes. Carter ajouta que les trois hommes furent au nombre de ceux qui s'embarquèrent alors dans son sloop, qui s'appelait *The Port Royal*, pour passer en Pennsylvanie.⁷⁶ En effet, ce fut à Newcastle, sur la rivière Delaware, à la limite entre la colonie du même nom et la Pennsylvanie, qu'il débarqua ses passagers, et c'est de là que ces trois-là étaient passés en Virginie, quelques semaines plus tard, après un séjour à Philadelphie.⁷⁷ Toutefois, pour savoir ce qu'il advint du *Bachelors Delight*, il faut se tourner vers d'autres sources, notamment la correspondance d'Edwin Stede, alors lieutenant-gouverneur de la Barbade, où Carter avait armé son petit navire.

Sans toutefois préciser s'il s'agit ou non de Carter, le gouverneur Stede rapportait, au début du mois de septembre, qu'il avait envoyé un sloop, au large de la côte nord de l'île de Saint-Domingue, avec des vivres et autres nécessités pour ravitailler les équipages anglais qui y

⁷³ Il n'est pas dans mon intention de raconter ici en le détail du voyage du *Delight* en mer du Sud. Je renvoie le lecteur aux sources de cette expédition qui lui sont le plus facilement accessibles : Dampier, *A New Voyage Round the World*, p. 83-133 (pour la période 1684-1685), et Wafer, *A New Voyage and Description of the Isthmus of America*, p. 189-215 (pour la période 1685-1687).

⁷⁴ Wafer, *A New Voyage and Description of the Isthmus of America*, p. 215-223.

⁷⁵ Lors de leur arrestation en juin 1688 par un officier de la marine royale qui avait trouvé suspect la grande quantité d'argent espagnol en leur possession, tous trois nièrent d'abord être des flibustiers, et ils omirent alors de demander à bénéficier de la clause d'amnistie prévue à la proclamation royale d'octobre 1687, ce qui leur valut près de quatre années de démêlés avec l'administration royale, tant en Virginie qu'en Angleterre. Cet épisode est fort bien décrit dans l'article, bien qu'ancien, d'Edmund Berkeley, Jr, « Three Philanthropic Pirates », *The Virginia Magazine of History and Biography*, vol. 74, n° 4 (octobre 1966), p. 433-444.

⁷⁶ TNA T/1/13/p. 392-397, rapport des commissaires du Trésor au roi concernant la pétition d'Edward Davis, John Hinson et Lionel Delawafer, 20 février/2 mars 1691, retranscrit dans William A. Shaw (éd.), *Calendar of Treasury Books, Volume 9, 1689-1692* (Londres: His Majesty's Stationery Office, 1931), p. 1027-1030.

⁷⁷ Wafer, *A New Voyage and Description of the Isthmus of America*, p. 223-224.

repêchaient les trésors d'un épave espagnole. Après avoir fait sa traite sur l'épave, ce sloop, poursuivait Stede (qui en était l'un des propriétaires), était allé aux Bermudes où il avait chargé de bois de brésillet. Et en revenant de cet archipel, il avait été arraisonné par un pirate sorti de la mer du Sud. Ces flibustiers avaient alors transbordé le brésillet sur leur navire pour faire de la place à bord du sloop pour leur butin, estimé à plus de 12 000 £, ainsi que pour le meilleur du gréement et des canons de leur navire. Ils avaient alors détourné le sloop pour les conduire, selon ce que Stede avait pu apprendre, en Pennsylvanie ou dans quelque autre colonie nord-américaine. Le gouverneur précisait que l'équipage du sloop avait conduit le navire pirate, qui était de fabrique étrangère, donc non-anglaise, à la Barbade.⁷⁸ Trois Noirs que les flibustiers avaient laissés à bord déclarèrent que ces derniers avaient volé le navire... à la côte de Guinée! Stede le fit alors vendre pour seulement 170 £, soit le meilleur prix que l'on pouvait obtenir à la Barbade pour un navire abandonné en mer sans chargement, considérant que les propriétaires légitimes ne pouvaient prétendre à réclamer plus.⁷⁹ Enfin, quelques semaines plus tard, au retour du sloop, Stede confirmait que ces flibustiers s'en étaient bel et bien débarqués en Pennsylvanie, précisément, comme l'écrivait Delawafer, à Newcastle.⁸⁰

Nous revoilà ici au même point que lors de la capture de la *Charlotta Amelia* par Cook, parce que les sources précédemment citées manquent de clarté. En effet, Stede ne mentionne pas que le sloop impliqué dans cette affaire était bien le *Port Royal*, et il ne donne pas nom plus le nom du maître de celui-ci. Il demeure ainsi toujours possible que le flibustier auquel le gouverneur fait référence ne soit pas le *Bachelors Delight*. Nous savons d'ailleurs que vers le même moment, une autre compagnie qui avait piraté au Río de la Plata vint désarmer aux Bermudes avec une prise portugaise,⁸¹ et qu'un troisième navire appartenant aux Français, de plus de 20 canons, avec environ 120 hommes, se trouvait aussi à... Newcastle.⁸² Cependant, il y a le témoignage du Noir espagnol servant le capitaine Davis qui, lorsqu'il fut capturé en Virginie en compagnie de son maître, déclara qu'ils avaient laissé leur navire à l'île Barbuda — nouveau détail — pour s'embarquer sur le sloop qui les avaient menés à Pennsylvanie, et qui précisait aussi que leur navire avait été conduit à... la Barbade.⁸³ Afin de lever tous les doutes,

⁷⁸ TNA CO/1/54/n° 50, lettre du lieutenant-gouverneur Stede au Comité du commerce et des Plantation, Barbade, 30 août/9 septembre 1688, résumée dans John W. Fortescue (éd.), *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, 1685-1688* (Londres: Her Majesty's Stationery Office, 1899), n° 1876.

⁷⁹ ViWC Blathwayt Papers/Vol. XXXII/4/lettre du gouverneur Edwin Stede à William Blathwayt, Barbade, 1^{er}/11 septembre 1688.

⁸⁰ TNA CO/1/54/n° 65, lettre du lieutenant-gouverneur Stede au Comité du commerce et des Plantation, Barbade, 5/15 octobre 1688, résumée dans Fortescue (éd.), *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, 1685-1688*, n° 1898.

⁸¹ Fortescue (éd.), *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, 1685-1688*, nos 1772, 1779; et William John Hardy (éd.), *Calendar of State Papers, Domestic Series, of the Reign of William and Mary, 13th Feb. 1689—April 1690* (Londres: Her Majesty's Stationery Office, 1895), p. 194-195.

⁸² The Massachusetts Archives [ci-après « M-Ar »] Massachusetts Archives Collection/Vol. 129/p. 248, lettre de Francis Nicholson à Edward Randolph, New York, 21/31 octobre 1688.

⁸³ TNA CO/1/65/no 42ii, examen d'Edward Davis, Lionel Delawafer, John Hinson et Peter Cloise, Jamestown, 26 juin/6 juillet 1688.

il faut tenter de reconstituer le voyage du sloop de Carter. À cet effet, plusieurs documents produits par les administrations coloniales anglaises, notamment les registres douaniers, sont d'une grande utilité. On ignore quand exactement Carter appareilla de la Barbade pour aller à Saint-Domingue et aux Bermudes, parce que les registres au départ de cette île, pour cette période, n'ont pas survécu, et le même constat s'applique à la majorité des autres colonies anglaises.⁸⁴ Cependant, Carter arriva à Boston vers la mi-juin 1688 en provenance... de Pennsylvanie, porteur d'un certificat délivré deux semaines plus tôt par James Williams, collecteur des douanes de la baie de la rivière Delaware.⁸⁵ Il en était reparti au début du mois d'août pour retourner à la Barbade.⁸⁶ Nous sommes pourtant incapable de dire si Carter est bien revenu dans l'île avant la mi-octobre comme le laisse supposer la lettre du gouverneur Stede, puisque les déclarations en douane à l'arrivée pour cette colonie en juillet et août ont disparu.⁸⁷ Cependant, si cette donnée manque, celle concernant le *Bachelors Delight* existe bel et bien. Elle confirme que Stede faisait bien référence à Davis et à ses hommes dans sa correspondance lorsqu'il parlait de ces pirates venant de la mer du Sud. En effet, dans la seconde partie du mois de mai 1688, arrivait à la Barbade le *Barbados Delight*, navire de fabrique étrangère, de 140 tonneaux et 14 pièces de canon. Outre le nom du navire, légèrement modifié, le collecteur des douanes de la Barbade a indiqué comme provenance du navire « de la mer », autrement dit qu'il s'agissait d'un bâtiment ne portant ni congé ni passeport... tout comme Davis et ses hommes. Quant à l'unique marchandise déclarée par le maître de ce navire, un certain Thomas Sherman, le douanier a inscrit... 20 tonneaux de brésillet! Et dans une annotation à la fin de l'entrée concernant ce navire, il est mentionné que celui-ci n'était pas reparti.⁸⁸ Tout cela confirme bien que ce *Barbados Delight* était le *Bachelors Delight*, autrefois le *Charlotta Amalia*.

Reste la question du tonnage et de l'artillerie du *Delight* données dans le registre douanier de la Barbade. Pour le canon, comme le rapportait Stede précédemment⁸⁹, les flibustiers en avaient chargé les meilleures pièces sur le sloop de Carter, et on peut présumer qu'ils les avaient vendues en Pennsylvanie. Quant au tonnage, 140 tonneaux c'est quasiment la moitié des 250 tonneaux (ou plus exactement *toneladas*) donnés par Espagnols pour le *Bachelors*

⁸⁴ Nous savons toutefois qu'en octobre 1687, il revenait dans l'île en provenance de Terre-Neuve; TNA CO/33/14/ fol. 50, entrée en douanes à la Barbade, 15/25 octobre 1687, du sloop *Port Royal*.

⁸⁵ TNA CO/5/848/fol. 27, déclaration en douane à l'entrée pour le sloop *Port Royal*, Boston le 8/18 juin 1688.

⁸⁶ M-Ar Massachusetts Archives Collection/Vol. 7/p. 54, congé du gouverneur de la Nouvelle-Angleterre à Edwin Carter, maître du brigantin *Port Royal*, de la Barbade, 40 tonneaux, s'en y retournant, Boston, 27 juillet/6 août 1688.

⁸⁷ Il ne figure ni dans celles de septembre, ni dans celles d'octobre. Nous savons toutefois qu'il a fait un autre voyage aux Bermudes avant la fin de l'année; TNA CO/33/13/fol. 19, déclaration en douane à l'arrivée pour le sloop *Port Royal*, de 40 tonneaux et 8 canons, maître Edwin Carter, en provenance des Bermudes, La Barbade, 20/30 novembre 1688.

⁸⁸ TNA CO/33/13/fol. 18, déclaration en douane à l'arrivée pour le *Barbados Delight*, Barbade, 11/21 mai 1688.

⁸⁹ TNA CO/1/54/n° 50, lettre au Comité du commerce et des Plantation, Barbade, 30 août/9 septembre 1688.

Delight en mer du Sud.⁹⁰ Cela s'explique par le fait que, d'une nation à l'autre, le valeur du tonneau que l'on utilisait alors pour calculer, au demeurant très approximativement, le tonnage d'un navire variait d'un endroit à l'autre, d'une nation à l'autre, et parfois même selon l'usage que l'on faisait du navire. Ainsi, à l'époque, le tonneau espagnol (*toneladas*) équivalait seulement à environ 60% du tonneau anglais (*ton*), qui lui-même était légèrement plus gros que le tonneau français.⁹¹ Or, dans le cas du *Delight*, 250 *toneladas* aurait donné environ 150 *tons*, soit à 10 « tonneaux » près le tonnage inscrit dans les registres douaniers de la Barbade.

En résumé, nous avons établi jusqu'ici que le *Bachelors Delight* était à l'origine la *Charlotta Amalia*, battant pavillon danois, peut-être construit à Glückstad, voire à Hambourg ou encore dans quelque autre chantier naval en Hollande, et qu'il ne peut s'agir d'un ancien navire de guerre anglais comme certains l'ont prétendu⁹². Nous savons maintenant aussi qu'à leur retour de la mer du Sud, Davis et ses hommes ont rencontré, à Barbuda, le sloop *Port Royal*, maître Edwin Carter, avec lequel la plupart d'entre eux se sont embarqués pour aller en Pennsylvanie, que le *Delight* fut mené entretemps à la Barbade par une partie des hommes de Carter avec le brésillet que ceux-ci avaient précédemment chargés aux Bermudes, et que là il fut vendu pour une fraction de sa valeur.

L'autre *Delight*

Le seul lien entre le navire de Davis et celui que commanda, quelques années plus tard, George Rayner en mer Rouge serait donc uniquement leur nom... sauf que poussant un peu plus loin notre étude, on s'aperçoit qu'il y avait un autre lien : au moins un homme avait servi à bord des deux navires. Il s'agit de ce flibustier qui se faisait alors appelé James Gilliam. Que dit-il exactement? Premier élément, il affirme que, quittant la mer du Sud, il se rendit à la Barbade, et de là, il passa à la Jamaïque où, peu de temps après, le prince d'Orange fut proclamé roi d'Angleterre et la guerre déclarée contre la France.⁹³ Cette mention de la Barbade pourrait laisser supposer qu'il se trouvait à bord du *Delight* lorsque ce navire y fut mené, ou — ce qui est plus vraisemblable — qu'il s'y rendit avec Edwin Carter. C'est peut-être d'ailleurs avec ce dernier qu'il alla ensuite à la Jamaïque, car Carter s'y trouvait avec son sloop en janvier 1689.⁹⁴ Cependant, même si le prince d'Orange fut reconnu roi en Angleterre dès ce

⁹⁰ AGI LIMA/85/déclaration de Crisanto Darías Martín, Callao, 13 avril 1685.

⁹¹ Sur cette question, voir Oskar H. K Spate, *The Spanish Lake* (Minneapolis: University of Minnesota Press, 1979), p. xxii-xxiii; et Stephen D. Behrendt, Peter M. Solar, Luc Hens, Aidan Kane, Silvia Marzagalli et Maria Cristina Moreira, « *Tons, Tonneaux, Toneladas, Lasts: British and European Ship Tonnages in the Eighteenth and Early Nineteenth Centuries* », *Histoire & Mesure*, XXXV-2 (2020), p. 197-232.

⁹² Fiche n° 5894 « British ketch 'Portsmouth' (1665) », in *Three Decks: Warships in the Age of Sail* [en ligne] https://threedecks.org/index.php?display_type=show_ship&id=5894 (consulté le 27 janvier 2021).

⁹³ *A full and true Discovery of all the Robberies, Pyracies, and other Notorious Actions, of that Famous English Pyrate, Capt. James Kelly*. — À partir d'ici, je reprend l'essentiel de mes « Notes de recherche concernant le flibustier *Loyal Jamaica*, alias *Bachelors Delight*, 1690-1692 » [en ligne] <https://diable-volant.github.io/flibuste/blog/GdF2021-george-rayner.pdf>.

⁹⁴ TNA CO/142/13/fol. 211, déclaration en douane à l'arrivée à Port Royal, le 17/27 janvier 1689.

même mois, il ne fut officiellement proclamé à la Jamaïque qu'en juin suivant.⁹⁵ Quant à la déclaration officielle de guerre contre la France, elle ne fut publiée dans cette colonie qu'au début de l'année suivante.⁹⁶ Toutefois, le Conseil de la Jamaïque avait entretemps autorisé l'armement d'un sloop garde-côte pour protéger la petite flotte de pêche de la colonie.⁹⁷ Un peu moins de deux mois plus tard, un second sloop dut également être armé pour accompagner le premier.⁹⁸ Ces précautions se révélèrent insuffisantes puisque plusieurs petits bâtiments flibustiers de la colonie française de Saint-Domingue, commandés par le fameux Laurens de Graffe, pillèrent des plantations à la côte nord de l'île et prirent quelques navires jamaïquains.⁹⁹ Enfin, une fois la guerre officiellement déclarée, la situation était devenue telle que le Conseil de la Jamaïque permit à tout maître de sloop, qui le souhaitait, de prendre une commission contre les Français.¹⁰⁰ C'est vraisemblablement à cette occasion, ou peut-être un peu plus tard, que Gilliam joignit la compagnie du flibustier jamaïquain Thomas Harrison, comme il l'écrit. Toutefois, ce capitaine ne s'entendit pas avec son équipage, qui avait des parts dans le navire qu'ils montaient alors, quant au lieu où ils devaient aller, ou plutôt contre qui ils devaient faire la course. Là-dessus, Harrison aurait quitté le navire et se serait embarqué à bord du sloop *Diamond* qui — le devine-t-on — les accompagnaient.¹⁰¹ Qu'en disent les autres sources?

Dès 1688, Thomas Harrison est signalé à la Jamaïque comme maître de sloop, d'abord sur le *Content*, puis sur le... *Diamond*.¹⁰² Au commandement de ce dernier, il fut l'un des premiers à obtenir une commission du président du Conseil de la Jamaïque, Sir Francis Watson, qui gouvernait alors la colonie par intérim. En effet, en mars 1690, il appareillait de Port Royal en compagnie d'un autre sloop armé en guerre nommé *The Mary*, capitaine George Austin, celui-ci appartenant au même président Watson. Ensemble, ils allèrent croiser à la côte nord-ouest de Saint-Domingue. Et devant Port-Paix, le principal établissement français à cette côte, ils

⁹⁵ John W. Fortescue (éd.), *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, 1689-1692* (Londres: His Majesty's Stationery Office, 1901), nos 6, 29, 176, 177.

⁹⁶ TNA CO/140/5/p. 16-17, minutes du Conseil de la Jamaïque, 13/23 janvier 1690, résumées dans Fortescue (éd.), *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, 1689-1692*, n° 714.

⁹⁷ TNA CO/140/5/p. 1-3, minutes du Conseil de la Jamaïque, 14/24 octobre 1689, résumées dans *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, 1689-1692*, n° 476.

⁹⁸ TNA CO/140/5/p. 3-9, minutes du Conseil de la Jamaïque, 3/13 décembre 1689, résumées dans *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, 1689-1692*, n° 616.

⁹⁹ TNA CO/137/3/no 69, lettre du Conseil de la Jamaïque au Comité pour le commerce et les plantations, 7/17 mai 1690, résumée dans *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, 1689-1692*, n° 873.

¹⁰⁰ TNA CO/140/5/p. 3-9, minutes du Conseil de la Jamaïque, 3/13 février 1690, résumées dans *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, 1689-1692*, n° 753.

¹⁰¹ *A full and true Discovery of all the Robberies, Pyracies, and other Notorious Actions, of that Famous English Pyrate, Capt. James Kelly.*

¹⁰² TNA CO/142/13/fol. 62, 210, 216, 223, déclarations en douane à l'arrivée, Port Royal, 17/27 septembre 1688, 28 décembre 1688/7 janvier 1689, 5/15 février et 5/15 février 1689.

s'emparèrent d'un navire français qu'ils ramenèrent à la Jamaïque, où après jugement devant la Cour de la vice-amirauté, cette prise fut achetée par John Bell et consorts.¹⁰³ Par ailleurs, les sources françaises attestent bien que le Jeudi Saint 23 mars 1690, des Anglais s'étaient emparés de la *Constance*, capitaine Pierre Thomas.¹⁰⁴ C'était un navire de 130 tonneaux et 16 canons, parti de La Rochelle en tout début d'année.¹⁰⁵ Plus important encore, Reginald Wilson, l'officier responsable des douanes à Port Royal, confirme la date et le lieu de cette prise, ainsi que le nom de celle-ci, celui de son capitaine et sa provenance, le tout concordant avec ces sources françaises. Seul le nombre de canons du navire est moins important, 12 au lieu de 16. Wilson ajoute par ailleurs que la fabrique de la *Constance* n'était pas française, et que celle-ci avait été construite à Flessingue, en Zélande. Après avoir été jugée de bonne prise, les flibustiers qui l'avaient capturée portèrent à 18 son nombre de canons. Ils la rebaptisèrent *The Loyal Jamaica*, et le capitaine Austin fut choisi pour la commander. Enfin, le 19 mai 1690, elle appareillait de Port Royal en compagnie d'un sloop pour aller au vent de la Jamaïque.¹⁰⁶ Ce sloop était peut-être, comme l'affirme Gilliam, le *Diamond*, capitaine Harrison, celui-là même qui avait participé avec Austin à la capture de ce navire.

Lorsque l'équipage du *Loyal Jamaica* se révolta contre son capitaine, ce dernier n'était pourtant pas Austin, mais Harrison qui fut dégradé à terre, et dont le successeur aurait été un certain George Rayner.¹⁰⁷ C'est ce qu'affirme aussi Gilliam.¹⁰⁸ Alors comment l'expliquer? Il se pourrait que le *Loyal Jamaica* ait d'abord fait une première croisière de quelques semaines avec Austin comme capitaine, et ce serait donc durant sa seconde sortie en mer que survint la mutinerie alors qu'Harrison occupait ce poste. En effet, il semblerait que le capitaine qui fut victime de cette mutinerie était porteur d'une commission du nouveau gouverneur de la Jamaïque, le comte d'Inchiquin. Or, ce dernier n'arriva à la Jamaïque que le 10 juin, soit plus de trois semaines après le départ du *Loyal Jamaica*, tel que noté par Wilson. Cependant, vers la fin du même mois, suivant le rapport du gouverneur de Saint-Domingue, le capitaine

¹⁰³ Dépôts de Henry Perry, Thomas Pinckney, Edmund Medicott et George Rayner, Charlestown, 22 août/1^{er} septembre 1692, transcrites in Alexander S. Salley Jr, « Abstracts from the Records of the Court of Ordinary of the Province of South Carolina, 1692-1700 », *The South Carolina Historical and Genealogical Magazine*, vol. 8, n° 4 (octobre 1907), p. 195-210.

¹⁰⁴ France, Archives nationales d'outre-mer [ci-après « FR ANOM »] COL/C9A/2/mémoire du gouverneur Cussy, Le Cap, 3 juin 1690. Voir aussi la lettre de Jean Prairier à sa femme, Le Cap, 30 mars 1690, transcrite dans Gabriel Debien et Marcel Delafosse, « Marchands et colons des îles, quelques lettres du XVII^e siècle », *Revue française d'histoire d'outre-mer*, t. 48, n° 170 (1^{er} semestre 1961), p. 96-134.

¹⁰⁵ France, Archives départementale de la Charente-Maritime [ci-après « FR AD017 »] B/235/fol. 205v-206r, rôle d'équipage de la *Constance*, La Rochelle, 15 janvier 1690.

¹⁰⁶ ViWC Blathwayt Papers/Vol. XXVI/2/lettre de Reginald Wilson à William Blathwayt, Jamaïque, 10/20 mai 1690.

¹⁰⁷ Exécution d'un cautionnement de 1000 £ par Samuel Lowe et John Harris en faveur de George Rayner, marchand de la Caroline, 22 février/4 mars 1694, in Alexander S. Salley Jr, « Abstracts from the Records of the Court of Ordinary of the Province of South Carolina, 1692-1700 », *The South Carolina Historical and Genealogical Magazine*, vol. 9, n° 3 (juillet 1908), p. 118-121.

¹⁰⁸ *A full and true Discovery of all the Robberies, Pyracies, and other Notorious Actions, of that Famous English Pyrate, Capt. James Kelly*. À cette exception, près qu'il affirme que c'est lui qui succéda à Harrison, comme on le verra plus loin.

Bernanos, un flibustier de cette colonie, avec 60 hommes dans une grande barque, attaqua à la côte de Carthagène l'ancienne *Constance*, qui en avait le double. Le combat fut particulièrement meurtrier pour les Anglais, puisque la moitié d'entre eux auraient été tués ou blessés, et parmi eux leur capitaine.¹⁰⁹ Si c'est bien Austin qui la commandait alors et qu'il ait été tué, cela expliquerait pourquoi Harrison ait pu lui succéder et retourner à la Jamaïque pour obtenir une commission d'Inchiquin. Quoiqu'il en soit, ce fut après ces événements que survint la mutinerie dont fut victime Harrison (et dont parle Gilliam) mais avant octobre 1690 au moment où le Conseil de la Jamaïque qui venait d'en être informé, émettait une proclamation pour appréhender le navire et les mutins qui le montaient.¹¹⁰ La raison alléguée pour cette mutinerie semble avoir été le refus du capitaine Harrison de faire la course contre les Espagnols. C'est du moins ce qu'affirma le commandant du convoi jamaïquain qui, en mars 1691, vint croiser aux côtes de Cuba pour tenter de prendre, sur ordre du gouverneur Inchiquin, les renégats du *Loyal Jamaica*. Or, celui qui commandait alors le navire n'aurait pas été Rayner, mais un certain « Guillen ».¹¹¹

Ainsi, Gilliam aurait dit vrai lorsqu'il écrit, dans la suite de sa confession, que lorsque les mutins traversèrent l'Atlantique, d'abord en direction de Madère, c'est lui qui était capitaine du *Loyal Jamaica*. Dans cet archipel portugais, les flibustiers firent descente à un endroit que Gilliam appelle « Poosa », où ils n'auraient volé que des vivres sans faire de mal à personne. Il s'agit vraisemblablement de Porto Santo.¹¹² Il existe apparemment une trace de cette attaque dans les archives portugaises. En effet, le 18 décembre 1690, un navire français et un sloop pillèrent cette île sous bannière française. Mais étaient-ce bien des Français? En effet, les autorités portugaises de l'archipel disent que les équipages de ces pirates étaient formés de renégats, et qu'ils avaient pillé l'église. Ne serions-nous pas plutôt en présence de la *Constance*, navire français, alias *Loyal Jamaica*, et dont l'équipage se serait fait passer pour

¹⁰⁹ FR ANOM COL/C9A/2/lettre du gouverneur Tarin de Cussy au marquis de Seignelay, Port-Paix, 8 septembre 1690.

¹¹⁰ TNA CO/140/5/p. 68-72, minutes du Conseil de la Jamaïque, 15/25 octobre 1690, résumées dans Fortescue (éd.), *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, 1689-1692*, n° 1104. — Il ne s'agit ici que du résumé des minutes originales du Conseil, et aucun nom de navire ou de capitaine n'y est donné.

¹¹¹ AGI SANTO DOMINGO/111/R.1/N.8, lettre du gouverneur Severino de Manzaneda au roi d'Espagne, La Havane, 11 août 1691. En fait, ce n'était qu'un prétexte avancé pour que ces Jamaïquains puissent faire de la contrebande avec les colons espagnols de Cuba. Le nom du capitaine qui avait succédé à Harrison est donné uniquement dans les notes marginales faites en Espagne à la réception de cette lettre, et ces notes font référence à d'autres documents concernant cette affaire que je n'ai pu retrouver.

¹¹² *A full and true Discovery of all the Robberies, Pyracies, and other Notorious Actions, of that Famous English Pyrate, Capt. James Kelly.*

français?¹¹³ Pour la suite des événements tels que les rapporte Gilliam, nous n'avons trouvé jusqu'ici aucune confirmation. En effet, ce dernier affirme qu'ils allèrent ensuite aux Canaries, et qu'ils prirent en otage le vice-consul anglais — de l'une des îles de cet autre archipel, peut-on le supposer — pour obtenir des renseignements en prévision d'une descente qui n'eut pas lieu. Ensuite, aux îles du Cap Vert, ils se seraient emparés d'un navire portugais, et après avoir relâché leurs prisonniers, ils auraient fait route vers l'océan Indien, et ils seraient ainsi arrivés à Madagascar. Les souvenirs de Gilliam s'interrompent brusquement sur cette dernière escale, pour reprendre sans transition avec la mutinerie à laquelle il participa, des années plus tard, en juin 1696, à bord de la frégate *Mocha*, capitaine Leonard Edgecombe, au large de Sumatra.¹¹⁴

Qu'est-il donc advenu de Gilliam entre 1691 et 1696? En août 1692, on le retrouve prisonnier à Junagarh, province de Gujarat, dans le nord-ouest de l'Inde. Il rédigea alors une lettre au président du comptoir de la East India Company à Surate lui demandant d'obtenir sa libération. Il s'y intitulait capitaine, titre qu'il avait vraisemblablement retenu depuis son bref commandement du *Loyal Jamaica*.¹¹⁵ Comment s'était-il retrouvé là? Plus tôt vers janvier 1692, une vingtaine de flibustiers, avec leur capitaine William Mason, avaient été arrêtés à Mangrol, port du Gujarat, attirés à terre par les habitants du lieu qui leur avaient tendu un guet-apens. Ils appartenaient au *Jacob*, armé à New York avec une commission pour prendre sur les Français, et ils étaient venus, eux aussi, pirater dans l'océan Indien.¹¹⁶ Que faisait Gilliam avec cette autre compagnie? L'hypothèse de loin la plus vraisemblable c'est qu'il se serait dégradé à Madagascar après avoir perdu le commandement du *Loyal Jamaica*, ou après y avoir renoncé. D'ailleurs, la chose n'était pas exceptionnelle. En effet, au mois d'août 1691, le propre quartier-maître de la compagnie du *Jacob* s'était dégradé volontairement à un endroit non précisé aux côtes de l'île.¹¹⁷ Cet exemple vient à point nommé puisqu'il est fort possible que ce fût au même endroit où se trouvait déjà Gilliam, qui aurait pu alors s'embarquer à bord du *Jacob*.

Quant au *Loyal Jamaica*, il portait désormais le nom de *Bachelors Delight*, que Gilliam lui-même lui avait peut-être donné lorsqu'il en avait pris le commandement à la suite de Harrison,

¹¹³ Portugal, Arquivo do Tombo [ci-après « PT TT »] PJRFF/396/fol. 105v-105r, lettre du 21 janvier 1691. Voir également Filipe dos Santos, « Temporais, Naufrágios, Piratas e Corsários no Oceano Atlântico e, em particular, nos Mares do Arquipélago da Madeira, a partir da Correspondência dos Provedores da Real Fazenda do Funchal – 1648-1691 », *Anuário do Centro de estudos de história do Atlântico*, n° 5 (2013), p. 190-212. — Notons que le sloop qui accompagnait le principal navire de ces flibustiers pourrait bien être celui de James Allison, un autre pirate, qui se trouvait en février 1691 au Cap Vert; Massachusetts Supreme Judicial Court Archives [ci-après « M-SJCA »] Suffolk Files/Vol. 25/n° 3033.

¹¹⁴ *A full and true Discovery of all the Robberies, Pyracies, and other Notorious Actions, of that Famous English Pyrate, Capt. James Kelly*.

¹¹⁵ BL IOR/E/49/fol. 122, lettre du capitaine James Gilliam à Bartholomew Harris, Junagarh, 18/28 août 1692.

¹¹⁶ Richard Zacks, *The Pirate Hunter: the True Story of Captain Kidd* (New York: Hyperion 2002), p. 42-43, 72-77, 136-137. Ces renseignements touchant les capitaine Mason et Gilliam m'ont été également confirmées personnellement par le défunt Jacques Gasser, qui avait utilisé les mêmes sources que Zacks.

¹¹⁷ TNA SP/34/36/fol. 35, pétition de Samuel Burgess.

et ce en souvenir du navire du même nom sur lequel il avait voyagé en mer du Sud. Dans les derniers jours d'octobre 1691, il fit escale à l'île Sainte-Marie, à la côte est de Madagascar. Le capitaine Adam Baldrige, qui exploitait alors dans cette île un petit poste de traite, affirma plus tard que le *Delight*, alors commandé par George Rayner, avec 70 à 80 hommes d'équipage, revenait de la mer Rouge où ces flibustiers avaient fait une riche prise sur les « Mores », leur rapportant chacun 1100 £.¹¹⁸ Cette prise est vraisemblablement ce navire moghol qui fut arraisonné par des pirates européens (dont la nationalité ne put alors être déterminée avec certitude) alors qu'il se rendait à Surate en provenance de Mocha, avec une cargaison estimée à 900 000 roupies.¹¹⁹ Cette somme aurait représenté plus de 100 000 £, et les pirates avaient enlevé le navire qui les portait au mois d'août 1691 à l'embouchure de la mer Rouge. Ce navire appartenait au richissime marchand et armateur de Surate, Abdul Ghafur. Plus tard, l'on apprit que ces pirates étaient Danois, mais il y a lieu d'en douter.¹²⁰ En effet, en novembre, Louis-Étienne de Pilavoine, le directeur du comptoir de la Compagnie des Indes orientales à Surate, rapportait que c'était bien un flibustier anglais qui était l'auteur de la prise du navire de Ghafur, où il y aurait eu 450 000 pièces de huit. Des Turcs qui se trouvaient à bord s'étaient défendus vaillamment, mais douze d'entre eux ayant été tués et une vingtaine d'autres blessés, il avait fallu capituler. Les flibustiers retinrent les meilleurs marins de l'équipage du navire moghol, qui put alors poursuivre sa route jusqu'à Surate.¹²¹ On notera également que Baldrige affirme que le *Delight* était un navire d'environ 180 tonneaux, armé de 14 canons, ce qui correspondrait assez bien à la taille et l'armement de la *Constance*, de 140 tonneaux et 16 canons. Enfin, en décembre 1691, Rayner et ses hommes quittèrent Port Dauphin, dans la partie sud de Madagascar, où ils avaient été après leur escale à Saint-Marie, pour retourner en Amérique.¹²²

En février 1692, à l'île de l'Ascension, ces flibustiers recueillirent deux naufragés, soit un Danois nommé Peter Skorder et son camarade, qu'ils prirent à leur bord. Après une escale de 24 heures à cet endroit, ils reprirent la mer puis ils allèrent faire de l'eau à l'île Fernando de Noronha, au large du Brésil. À la latitude du Surinam, ils rencontrèrent un navire armé de six canons battant pavillon des Provinces-Unies. Les flibustiers auraient bien voulu l'arraisonner pour lui acheter de l'eau-de-vie et des provisions, et lui remettre leurs deux passagers, mais pour toute réponse, le Hollandais leur tira un coup de canon, puis il prit le large. Ils poursuivent

¹¹⁸ TNA CO/5/1042/n° 30ii, déposition d'Adam Baldrige, New York, 5/15 mai 1699.

¹¹⁹ Henry Dodwell, *Records of Fort St. George: Diary and Consultation Book of 1691* (Madras: Government Press, 1917), p. 51-52.

¹²⁰ J. Ovington, *A voyage to Suratt in the year 1689 giving a large account of that city and its inhabitants and of the English factory there* (Londres: Jacob Tonson, 1696), p. 410-416. Voir également 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.

¹²¹ Alfred Martineau, *Mémoires de François Martin, fondateur de Pondichéry, 1665-1696* (Paris: Société de l'histoire des colonies françaises, 1934), vol. III, p. 168.

¹²² TNA CO/5/1042/n° 30ii, déposition d'Adam Baldrige, New York, 5/15 mai 1699.

ensuite leur route sans escale jusqu'aux côtes de la Caroline, où ils avaient l'intention de s'établir et d'acheter des plantations.¹²³

À la mi-avril, Rayner et ses hommes arrivèrent avec leur navire qui, pour l'occasion, avait repris son ancien nom, *The Loyal Jamaica*, dans les environs de Charles Town, mais ils n'osèrent pas entrer dans le port. Pendant plusieurs jours, ils mouillèrent à Rebellion Road, derrière Sullivan's Island. Le 23 du même mois, le gouverneur Philip Ludwell et le conseil de la colonie leur firent sommer d'entrer à Charles Town sous les 48 heures, ou de quitter les côtes de la Caroline.¹²⁴ Au bout de ce délai, les flibustiers prirent le large, mais dès le 29 avril, ils revinrent à leur mouillage initial. Le lendemain, les deux naufragés récupérés à l'Ascension furent débarqués. Rayner et ses hommes reprirent presque aussitôt le large, et le 3 mai, les autorités furent informées que les flibustiers avaient abandonné leur navire à Hunting Island, et que les habitants du lieu étaient été en train de le piller. Cette dernière information se révéla fausse, puisque le navire abandonné se trouvait en fait à Sewee Bay, proche de Bull Island. Le 16 mai, le gouverneur Ludwell et son conseil firent interdire aux habitants de la colonie de cacher les pirates, et ils ordonnèrent de faire rechercher ceux-ci. Dès le lendemain, l'un d'eux nommé Richard Abram se présenta de lui-même devant le gouverneur. Il avoua servir sous les ordres du capitaine Rayner depuis le début de leur voyage, et il fit une déposition touchant les prises qu'ils avaient faites ensemble.¹²⁵ Enfin, le capitaine Rayner lui-même et 21 autres membres de sa compagnie vinrent faire leur soumission. Le 24 mai, le gouverneur Ludwell ordonnait que leurs dépositions soient prises et que chacun d'eux prenne un cautionnement avec pour caution deux habitants de la colonie.¹²⁶

Quant au *Loyal Jamaica*, il avait été conduit de Sewee Bay à Charles Town, où le 23 mai, une cour de l'amirauté l'avait condamné comme épave (autrement dit, dans ce cas-ci, comme navire abandonné), et le 26 du même mois, l'on avait procédé à son inventaire.¹²⁷ Le navire fut acheté par le capitaine William Pettit, qui le rebaptisa *The Carolina Merchant*. Craignant toutefois que le jugement de la Cour de l'amirauté de la Caroline ne soit pas suffisant pour assurer la légitimité de son achat, le capitaine Pettit fit témoigner, le 1^{er} septembre, Rayner et de quelques uns de ses hommes quant à l'origine étrangère du navire, une prise française légalement condamnée à la Jamaïque, mais dont les procédures d'adjudication originelles

¹²³ Alexander S. Salley Jr (éd.), *Journal of the Grand Council of South Carolina, April 11, 1692 — September 26, 1692* (Columbia: The Historical Commission of South Carolina, 1907), p. 8-9.

¹²⁴ *Idem*, p. 5.

¹²⁵ *Journal of the Grand Council of South Carolina, April 11, 1692 — September 26, 1692*, p. 8-9, 14, 16, 18-19.

¹²⁶ *Idem*, p. 26. — La liste des noms de chaque flibustier avec ses deux cautions se trouve à la page 61 du même ouvrage, et le titre de cette liste donne le nom de leur navire, *The Loyal Jamaica*. Notons par ailleurs que leurs dépositions n'ont pas été conservées dans les archives de l'État de Caroline du Sud, mais un historien du XVIII^e siècle affirme bien que, dans les confessions que firent ces flibustiers à leur arrivée, ceux-ci avouaient ouvertement avoir pillé les possessions du Grand Moghol en mer Rouge. Voir Alexander Hewatt, *An Historical Account of the Rise and Progress of the Colonies of South Carolina and Georgia* (Londres: Alexander Donaldson, 1829), vol. I, p. 115-116.

¹²⁷ *Journal of the Grand Council of South Carolina, April 11, 1692 — September 26, 1692*, p. 21, 22, 24-25.

avaient été perdues dans le grand tremblement de terre qui venait de détruire Port Royal.¹²⁸ Qu'en fut-il des propriétaires légitimes de l'ex-*Constance*, alias *Loyal Jamaica*, alias *Bachelors Delight*? Dans sa relation, Baldrige affirme que Rayner et sa compagnie leur avaient donné la somme de 3000 £ pour la perte du navire.¹²⁹ C'est probablement vrai. Ce que l'on sait, en revanche, c'est qu'en mars 1694, deux marchands jamaïquains, nommés Samuel Lowe et John Harris, firent exécuter un contrat de cautionnement de 1000 £ pris par Rayner pour se garantir contre toute poursuite éventuelle desdits Lowe et Harris ou du capitaine Harrison concernant l'éviction de ce dernier du commandement du *Loyal Jamaica*.¹³⁰

Enfin, pour conclure cette question des *Bachelors Delight*, il faut préciser qu'un autre navire flibustier portant ce nom — un troisième — croisait aussi dans l'océan Indien en 1688.¹³¹ C'était en fait le *Cygnét*, l'ancien navire du capitaine Swan qui avait été obligé de se faire flibustier contre son gré en 1684. Ayant traversé le Pacifique, ce navire avait séjourné plusieurs mois à Mindanao, aux Philippines, en 1686. La majeure partie de l'équipage, sous le conduite d'un certain John Read, avait ensuite abandonné leur capitaine sur l'île, et prit la route de l'océan Indien. Ce fut ainsi que le *Cygnét*, rebaptisé *Bachelors Delight*, termina sa carrière en 1689, coulé dans la baie de Saint-Augustin... à Madagascar.¹³²

Copyright © Raynald Laprise, 2022.

référence et URL : Raynald Laprise, « De la mer du Sud à la mer Rouge : l'affaire des deux *Bachelors Delight* (1683-1692) ». In *Le Diable Volant*, 2022 [en ligne] <https://diable-volant.github.io/flibuste/blog/GdF2022b-bachelors-delight.pdf>

¹²⁸ *Idem*, p. 56-57. — Les dépositions sont reproduites dans « Abstracts from the Records of the Court of Ordinary of the Province of South Carolina, 1692-1700 », *The South Carolina Historical and Genealogical Magazine*, vol. 8, n° 4 (octobre 1907), p. 195-210.

¹²⁹ TNA CO/5/1042/n° 30ii, déposition d'Adam Baldrige, New York, 5/15 mai 1699.

¹³⁰ « Abstracts from the Records of the Court of Ordinary of the Province of South Carolina, 1692-1700 », *The South Carolina Historical and Genealogical Magazine*, vol. 9, n° 3 (juillet 1908), p. 118-121.

¹³¹ Henry Dodwell (éd.), *Records of Fort St. George: Diary and Consultation Book of 1688* (Madras: Government Press, 1916), p. 91.

¹³² Dampier, *A New Voyage Round the World*, p. 506-511. Cet auteur ne donne évidemment pas le nouveau nom du navire, qui se retrouve uniquement dans le journal du comptoir de la EIC à Madras (voir la note précédente), suivant la déposition faites par Harman Coppinger, qui en avait été le chirurgien.