

## Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe



# Les marins noirs dans la Royal Navy au XVIII<sup>e</sup> siècle

Jeremy YOUNG

Number 177, May–August 2017

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1042764ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1042764ar>

[See table of contents](#)

### Publisher(s)

Société d'Histoire de la Guadeloupe

### ISSN

0583-8266 (print)

2276-1993 (digital)

[Explore this journal](#)

### Cite this article

YOUNG, J. (2017). Les marins noirs dans la Royal Navy au XVIII<sup>e</sup> siècle. *Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe*, (177), 1–15.

<https://doi.org/10.7202/1042764ar>

# Les marins noirs dans la Royal Navy au XVIII<sup>e</sup> siècle

Jeremy YOUNG<sup>1</sup>

Dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle, la marine de guerre de la Grande Bretagne, la Royal Navy, connaît périodiquement des crises de recrutement de marins. En effet légalement le système repose sur le principe du volontariat. Toutefois, pendant les périodes de conflits comme la Guerre de Sept Ans ou la Guerre d'Indépendance Américaine, cette méthode de recrutement ne suffisait plus pour trouver les importants équipages qui étaient nécessaires au maintien de la très large flotte britannique sur les différents théâtres d'opérations de ces différents conflits, premières formes de guerres mondiales avec des combats sur les continents Européen, Américain et Indien. Ainsi, pour combler le déficit, la Royal Navy avait souvent recours à une autre méthode de recrutement, l'« *Impressment* ». Cela consistait en une véritable chasse au marin.

Quelle que soit sa forme, le but de cette pratique est de capturer, pas la force si besoin, des marins pour le service du roi. Elle pouvait avoir lieu à terre, sous la direction d'un officier, qui envoyait des groupes de marins de confiance parcourir les rues et les tavernes à la recherche de toute personne ayant l'air de connaître la profession maritime. Ces personnes étaient ensuite arrêtées et conduites de force sur un navire. Cette chasse au marin pouvait également avoir lieu en mer. Des navires de la Royal Navy se plaçaient alors sur les routes maritimes commerciales et arrêtaient les navires marchands sur le retour, capturant ainsi les marins nécessaires et ne laissait qu'un squelette d'équipage pour que le navire marchand puisse rentrer au port.

Avec la pratique de telles méthodes de recrutement, il serait possible d'envisager que la Royal Navy n'ait pas recruté que des marins Européens mais ait fait le nécessaire pour recruter tous les marins possible. Cela semble particulièrement capital dans les théâtres d'occupation lointains comme l'Amérique ou l'Inde et cela d'autant plus qu'il fallait également

---

1. Doctorat Université de Bretagne Sud, CERHIO CNRS.

remplacer les marins malades ou blessés. Ainsi il apparait possible que la Navy ait cherché des méthodes de recrutement parallèles et notamment un éventuel recrutement de marins noirs, que ce soit des hommes libres ou des esclaves.

## UNE PRÉSENCE CONFIRMÉE PAR L'ART

En Grande Bretagne dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle l'art naval était particulièrement développé et courant. Il pouvait prendre de nombreuses formes, que ce soit la peinture, la gravure ou encore le dessin de caricature. Ces différents types d'œuvres d'art peuvent nous permettre de chercher des indices quant à la réalité de l'existence de marins noirs.

Il s'agit d'une représentation de la mort de l'Amiral Nelson à la Bataille de Trafalgar en 1805. Cette scène est donc postérieure à la période de cette étude. Cependant, ce tableau montre la présence d'un marin noir dans le champ de vision. Si l'artiste a choisi d'inclure ce personnage dans ce tableau, c'est qu'il était représentatif d'une certaine réalité dans la Royal Navy de l'époque, suffisamment visible pour que l'artiste et le public en soit conscient. Ce n'est pas le seul exemple. En fait, il est possible de trouver de nombreuses œuvres d'art montrant des marins noirs. C'est le cas de celle-ci faite en 1785 et donc plus proche de notre période, ou encore cet autre dessin :



FIG. 1 – Denis Dighton, *Nelson's Death*, 1825



FIG. 2 – Thomas Rowlandson, *Grog on Board a Ship*, 1785



FIG. 3 – A Milling Match Between decks

Pour N.A.M Rodger, les marins noirs étaient une chose assez courante dans la Royal Navy, notamment aux Antilles et en Amérique du Nord, mais pas seulement. Ce groupe de marins de guerre était composé d'un mélange d'hommes libres et d'esclaves. Il est particulièrement difficile d'essayer de distinguer les hommes libres des esclaves, ni même de tenter de donner un nombre précis de marins noirs. La cause est que la Royal Navy ne les distinguait pas officiellement<sup>2</sup>. Le musée du Nelson Dockyard affirme qu'à l'époque de la mort de Nelson il y aurait eu environ 1/5 des hommes servant dans la Navy qui auraient été noirs. Toutefois il n'est pas possible de vérifier ce chiffre. Il est cependant clair que ce processus d'intégration de cette minorité dans la Royal Navy s'est fait progressivement au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle. *Impressment* n'est pas à considérer comme la seule raison de la présence de cette minorité de marins noirs à bord des navires. Au contraire, la Royal Navy peut être considérée sur certains points, plus libérale que la société des planteurs, notamment les planteurs Antillais. Le point le plus important du point de vue des marins noirs était le fait que la Navy se souciait plus des compétences que de la couleur de la peau. Ce libéralisme peut être envisagé de deux façons, l'une d'entre elle est celle du problème du recrutement naval et du manque chronique de marins qualifiés. La seconde vient du développement de valeur morale que nous avons abordé. En effet le monde naval en général et l'Amirauté en particulier considéraient les navires de sa Majesté comme un petit morceau de Grande Bretagne sur lequel l'esclavage n'était pas toléré. Cela ne veut pas dire que certains capitaines propriétaires d'esclaves n'emmenèrent pas leurs esclaves pour servir à leur bord, mais seulement que ceux qui le faisaient devaient déguiser la chose<sup>3</sup>.

La Royal Navy ne pouvait pas en théorie presser des esclaves car ils étaient la propriété de leurs maîtres. Ainsi, dans le cas ou des propriétaires réclamaient le retour d'esclaves pressés, l'Amirauté était prête à les libérer si la propriété était avérée sans doute possible. Toutefois N.A.M Rodger affirme que ces demandes étaient rares<sup>4</sup>. Ce qui veut dire qu'il est possible d'envisager *l'impressment* de certains esclaves dans le Service. L'attitude de l'Amirauté semblait être différente dans le cas d'esclaves s'engageant volontairement dans la Navy. Ce fut le cas de William Stephens, un esclave du Maryland qui s'était engagé volontairement dans la Navy et que l'Amirauté refusa de rendre à son maître. Il y avait deux raisons pour cela, la première était que l'Amirauté estimait qu'en tant que volontaire il méritait une protection. La seconde vient du fait que ledit esclave était un marin qualifié et donc très précieux pour le service<sup>5</sup>. Encore une fois, le manque de marin avait de larges effets sur la société. Le cas de William Stephens est un bon exemple pour illustrer la position de l'Amirauté sur l'esclavage. La protection accordée à cet esclave du Maryland n'est pas un cas isolé. La Royal Navy accueillait les esclaves en fuite venant de plantations appartenant à des étrangers et ennemis. Mais elle accueillait également les esclaves en fuite venant de

---

2. N.A.M Rodger, *The Wooden World*, Londres, Fontana Press, 1998, p. 159.

3. *Ibid.*, p. 160.

4. *Ibid.*, p. 160.

5. *Ibid.*, p. 160.

plantations appartenant à des Britanniques<sup>6</sup>. Cela suggère que la Royal Navy était une institution antiesclavagiste, ce qui expliquerait son zèle dans les opérations contre la traite dès 1807. Il faut toutefois pondérer cette vision antiesclavagiste de la Navy qui ne s'appliquait pas systématiquement. Un des cas célèbre est celui de la main-d'œuvre sur le chantier naval du Dockyard d'Antigua aux Antilles. Sur ce site, la Navy possédait des esclaves qui portait le titre de King's Negroes et qui étaient des artisans hautement qualifiés. Cette pratique a continué au-delà du XVIII<sup>e</sup> siècle comme l'atteste le journal de l'officier marinier en poste sur cette station dans les années 1820<sup>7</sup>. L'existence de ces « King Negroes » est également confirmée dans l'ouvrage de Nicholas Rogers<sup>8</sup>. Les archives portent elles aussi plusieurs traces de l'emploi d'esclaves à Antigua pour des travaux de réparations ou d'entretien comme le montre l'utilisation de 20 esclaves pour calfater le HMS Beaver en 1771<sup>9</sup>

Antigua n'est pas le seul exemple de l'usage d'esclaves pour des travaux de réparations dures des bâtiments de la Royal Navy. Ainsi en Jamaïque les propriétaires d'esclaves n'hésitaient pas à louer leurs esclaves à la Navy pour des travaux de réparation ou d'entretien des bâtiments de guerre.<sup>10</sup> La même chose existait sur l'île de Sainte Lucie<sup>11</sup>. 320 esclaves étaient également utilisés pour leur savoir-faire maritime à Trinidad et Tobago, Saint Vincent et les Grenadines et à la Dominique en 1778<sup>12</sup> et au Chantier Naval des Bermudes<sup>13</sup>. Enfin, cette pratique ne se limitait pas aux Antilles, elle était étendue également à l'Amérique du Nord comme le montre les réparations faites sur le HMS *Blonde* à Charlestown en 1780-81 par une douzaine d'esclaves<sup>14</sup>

La bienveillance envers les marins noirs avait cependant des limites. Elle ne s'étendait pas aux marins noirs servant sur des corsaires. A la différence des marins de guerre, les corsaires employant des marins noirs se situaient aux Antilles. Dans cette région les corsaires ne valaient guère mieux que des pirates. Dans l'esprit des Britanniques il était donc dangereux d'encourager les noirs dans ce type de guerre car cela aurait été une forme d'encouragement contre la société blanche de manière générale<sup>15</sup>.

L'idée que la Royal Navy ait été dans l'ensemble une institution antiesclavagiste semble être confirmée par son attitude envers les marins noirs capturés sur des navires ennemis. Ces hommes servait leur roi en combattant dans une guerre régulière obéissant à des règles et conventions

---

6. Ibid., p. 161.

7. Fox, *The King's Negroes, The Journal of Boatswain Fox, Antigua Navy Yard 1820-1823*, Antigua Heritage Publications.

8. Nicholas Rodgers *The Press Gang: Naval Impressment and Its Opponents in Georgian Britain*, London, Continuum-3PL, 2008 p. 5.

9. ADM 36/7331, Muster Roll, HMS Beaver, April 1-13, 1771.

10. Charles R. Foy *Ports of Slavery, Ports of Freedom: How Slaves Used Northern Seaports' Maritime Industry To Escape and Create Trans-Atlantic Identities, 1713-1783*. Eastern Illinois University, Faculty Research & Creative Activity. Paper 7, 2008, p. 84.

11. Ibid., p. 85.

12. T 1/490/159 Survey of Negroes Employed in the Government Service, 1772.

13. Harry Scarupa, "A Maritime Heritage," *American Visions* 12:4 (Aug. 1997), 50-52, in Charles R Foy, *Ports of Slavery, Ports of Freedom*, op. cit., p. 85.

14. ADM 36/9256, HMS Blonde Muster Roll, 1781-1782.

15. N.A.M Rodger, *The Wooden World*, op. cit., p. 160.

et ainsi ne représentaient pas une menace pour la structure de la société et donc étaient considérés et traités comme tous les autres<sup>16</sup>. Le fait que les marins noirs aient été suffisamment répandus pour que l'artiste choisisse d'en inclure dans sa représentation s'explique par le fait que si certains faisaient tout leur possible pour rester dans la région des Antilles, passant de navire en navire restant sur la station, d'autres sentant le sentiment de communauté, restaient sur leur navire qu'elle que soit sa nouvelle station<sup>17</sup>. C'est ce qui explique que les marins noirs aient été répandus partout où la Royal Navy se trouvait. Même si La Royal Navy était en quelque sorte un monde à part, elle gardait néanmoins des contacts fréquents avec la terre ferme, notamment par le biais des marins en permission. C'est pourquoi le public de l'époque au moment de la mort de Nelson en 1805 avait une certaine habitude de voir des marins de couleur et pourquoi le peintre l'a inclus dans son œuvre.

Ainsi il y avait des marins d'ascendance africaine dans les marines de guerre et notamment la Royal Navy, qu'ils soient esclaves ou hommes libres. C'est une chose qui était assez visible dans les représentations artistiques ou caricaturales de la marine en Grande Bretagne à cette époque, mais dont on ne parle pas nécessairement beaucoup aujourd'hui. Il convient donc de se pencher plus en profondeur sur ce sujet qui concerne le recrutement maritime, mais aussi un aspect important de la diversité de la population de l'époque.

La visibilité des marins noirs au XVIII<sup>e</sup> siècle était rendue possible par les mémoires d'Equiano, un esclave libéré qui participa grandement à la cause de l'abolition et qui servit à plusieurs reprises dans la Royal Navy<sup>18</sup>. Ce texte offre un témoignage précieux, cependant ce n'était ni le seul, ni le premier marin noir à écrire ses mémoires. Il faut également citer le texte de Briton Hammon dont le titre était *Narrative of the Uncommon Sufferings, and Surprising Deliverance of Briton Hammon, a Negro Man*, ce qui se traduirait par : un récit des souffrances hors du commun et de la libération surprise de Briton Hammon, un nègre. Son aventure maritime commença un jour de décembre 1747 dans la Baie de Cape Code au Sud de Boston en Amérique du Nord. Hammon ne s'enfuyait pas, mais avait reçu la permission de son maître, le Major John Winslow, dont les champs étaient gelés et qui empocha les gages de son esclave<sup>19</sup>. Ce premier voyage lança Hammon dans une Odyssée de près de douze ans qui allait comprendre un naufrage, une capture par des Indiens en Floride, un nouvel esclavage à Cuba, le service dans la Royal Navy pendant la Guerre de Sept ans et enfin un voyage vers l'Afrique en tant que cuisinier sur un navire négrier après une hospitalisation à Greenwich<sup>20</sup>. Ce passage à l'hôpital de la Marine près de Londres met en avant l'idée d'un manque de discrimination entre marins Européens et marins de couleur dans la Royal Navy au XVIII<sup>e</sup> siècle.

---

16. Ibid., p. 160.

17. N.A.M Rodger, *The Wooden World*, op. cit., p. 161.

18. Olaudah Equiano, *The Interesting Narrative of the Life of Olaudah Equiano, or Gustavus Vassa, the African. Written by Himself*, CreateSpace Independent Publishing Platform, 2014.

19. *Narrative of the Uncommon Sufferings, and Surprising Deliverance of Briton Hammon, a Negro Man*, Boston Green and Russell, 1760, cite in Dorothy Porter, *Early Negro Writing*, Boston, Beacon Press, 1971, pp. 522-8.

20. Idem.

Le cas Equiano est loin d'être unique. Les propriétaires d'esclaves vivait dans des zones portuaires voyaient la location d'esclaves comme marins comme une activité qui pouvait être particulièrement rentable. C'est pourquoi il existe plusieurs exemples d'esclaves qui auraient été loués à des corsaires dans le but pour leurs maître d'empocher d'éventuelles part de prise<sup>21</sup>, c'est pourquoi, un vendeur anonyme de New York en 1780 faisait la promotion de son esclave marin en annonçant que durant les 5 dernières années cet esclave lui avait rapporté plus de 100 £ par an<sup>22</sup>. Cette pratique était également courante à Philadelphie comme le montre une lettre de John Yeates datée de de 1747<sup>23</sup>. En fait il est même possible pour la région des Antilles de faire un lien entre l'utilisation d'esclaves sur des navires corsaires et l'*impressment*. En 1745 le corsaire Dowdall employait 14 esclaves marins car une grande partie de son équipage avait été pressée pour la marine de guerre<sup>24</sup>.

Cependant, la présence de marins noirs sur les mers et dans le monde de la marine est antérieure à XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles. Dans son ouvrage sur le sujet, W. Jeffrey Bolster nous parle d'une peinture à l'huile vénitienne de 1495 représentant des noirs travaillant sur le front de mer<sup>25</sup>. Selon lui cela était le signe que la vision de noirs n'aurait pas été étrange pour les marins de la Méditerranée du XV<sup>e</sup> siècle. Cela peut en partie s'expliquer par les guerres de Venise avec les Maures qui pratiquaient un esclavage subsaharien. Dans le monde Atlantique il y aurait eu également une présence de marins noirs assez ancienne pour les Européens. W. Jeffrey nous parle notamment de marins noirs qui seraient venus grossir les équipages de Colomb, Balboa<sup>26</sup> ou encore Cortez<sup>27</sup>.

Dans les années 1620, il est également possible citer plusieurs exemples de la mention de marins noirs dans le monde Atlantique, comme John Phillip qui navigua avec Sir Henry Maneringe, ou encore un pilote du nom de Brase qui aida le capitaine Jones pour un voyage entre les Antilles et la Virginie.

Ce que nous venons de citer sont des noms, des exemples, mais en aucun cas des cas particuliers ou des exceptions. Dans de nombreuses colonies, comme la Massachussets, il était fréquent que les maîtres envoient des esclaves servir sur des navires, notamment marchands tout en empochant la totalité ou une partie des gages dues au marin. Cela représentait en réalité une situation où tout le monde était gagnant, le maître de par la rentrée d'argent supplémentaire, le capitaine de par l'arrivée d'un matelot qualifié et motivé et enfin l'esclave qui bénéficiait d'une plus grande liberté que dans la plantation. C'est pourquoi il est

---

21. Charles R Foy, *Ports of Slavery, Ports of Freedom*, op. cit., p. 88.

22. *Ibid.*, p. 88.

23. HSP, Coll. 740 Letter John Baley to John Yeates, John Yeates Coll. July 7, 1743.

24. Richard Pares, "The Manning of the Navy in the West Indies, 1702-63" in his *The Historian's Business and Other Essays* Oxford, 1961, 173-97.

25. W. Jeffrey Bolster, *Black Jacks, African American Seamen in the age of Sail*, Harvard University Press, London, 1997, p. 9.

26. Vasco Núñez de Balboa est un conquistador et dirigeant espagnol né à Jerez de los Caballeros (Royaume de Castille) en 1475 et mort à Acla, au Panama actuel, le 15 janvier 1519. Il est resté célèbre pour avoir été le premier Européen à avoir découvert l'océan Pacifique depuis sa côte orientale en 1513 et à avoir fondé une ville permanente sur les terres continentales américaines.

27. W. J. Bolster, *Black Jacks*, op. cit., p. 9.



aujourd'hui admis par de nombreux chercheurs que l'esclavage ne se limitait pas au travail agricole dans les plantations, mais au contraire était étendu à une grande variété de tâches, dans le système Atlantique, qui englobaient l'agriculture, le service domestique et le travail de marin. Cette pratique et l'importance de l'esclavage va se développer tout au long du XVIII<sup>e</sup> siècle, si bien qu'en 1774 le gouverneur des Leeward Islands, ou Antilles du Nord écrivait que la majeure partie du trafic maritime côtier était effectuée par des esclaves. De manière plus générale, dans les colonies insulaires, une économie dépendante de la mer et une population d'origine africaine prédominante faisait que certains esclaves avaient un accès constant à la mer<sup>28</sup>. De fait, il apparaît comme légitime de se poser la question suivante. Quel était le pourcentage des esclaves ainsi employé dans des activités maritimes ? La difficulté pour répondre à cette question réside dans le fait que les sources sont souvent rares et incomplètes. En 1773, Edward Long estimait qu'environ 15% de la population d'esclaves mâles étaient employés à des tâches autres que l'agriculture<sup>29</sup>. Pour être un peu plus précis W. Jeffrey Bolster estime que 3 à 4% de la population d'esclaves mâles étaient engagés dans une activité liée à la mer<sup>30</sup>.

Pour donner un autre exemple, en 1765 il y aurait eu 500 esclaves engagés dans une activité maritime ce qui représentait environ 3% de la population totale d'esclaves. Cette similarité de chiffre ne doit pas nous induire en erreur. Au contraire la proportion d'esclaves engagés dans des activités maritimes variait d'année en année et de colonie en colonie<sup>31</sup>. Il ne faudrait pas croire non plus que la présence de marins noirs était limitée aux eaux Américaines, comme nous avons pu le voir avec les autobiographies de plusieurs marins noirs. Il arrivait également qu'ils voyagent vers l'Europe et parfois même qu'ils y restent. Ce phénomène est également confirmé par W. J. Bolster<sup>32</sup>. Cela allait être renforcé après la décision de Somersett de 1772<sup>33</sup>, ce jugement rendu par Lord Mansfield décida que : « The state of slavery is of such a nature that it is incapable of being introduced on any reasons, moral or political, but only by positive law, which preserves its force long after the reasons, occasions, and time itself from whence it was created, is erased from memory. It is so odious, that nothing can be suffered to support it, but positive law. Whatever inconveniences, therefore, may follow from the decision, I cannot say this case is allowed or approved by the law of England; and therefore the black must be discharged<sup>34</sup>. »

*(L'Etat d'esclave est d'une telle nature qu'il est impossible de l'introduire sous aucune raisons, morale ou politique, mais seulement par la loi positive,*

---

28. David Barry Gaspar, *Bondmen and Rebels: A Study of Master-Slave relation in Antigua with implications for Colonial British America*, Baltimore John Hopkins University Press, 1985, pp. 107-7.

E. Goveia, *Slave Society in the British Leeward Islands*, Yale University Press p. 147.

29. Edward Long, *History of Jamaica*, London T. Lowdes, 1774, vol 1 pp. 380-1.

30. W. J. Bolster, *Black Jacks*, p. 18.

31. *Ibid.*, p. 18.

32. *Ibid.*, p. 19.

33. (1772) 20 State Tr 1 King's Bench.

34. Stephen Usherwood, *The Black Must Be Discharged – The Abolitionists' Debt to Lord Mansfield*, History Today Volume: 31 Issue: 3. 1981.

qui préserve sa force bien après que les raisons, occasions et le temps même durant laquelle elle a été créée aient disparu des mémoires. Il est si odieux, que rien ne peut le supporter que la loi positive. Quel que soit les inconvénients qui pourraient suivre de cette décision, je ne peux pas dire que ce cas est autorisé par la loi d'Angleterre et de fait le noir doit être libéré.). La conséquence de ce jugement faisait que tout esclave qui posait le pied sur le sol Britannique devait se considérer comme légalement libre. Ces voyages de marins noirs à Londres participèrent grandement à la prise de conscience abolitionniste, mais aussi augmentait grandement la visibilité des noirs dans les rues de Londres<sup>35</sup>.

Ce qui se passait dans les Antilles existait également dans les colonies d'Amérique du Nord, ainsi, entre 1732 et 1782 en Caroline du Sud, 46% des esclaves marinières étaient des marins en opposition aux pêcheurs<sup>36</sup>. Vers 1783, à Annapolis dans le Maryland, 56% des capitaines possédait des esclaves alors que certains d'entre eux ne possédaient pas de terres et donc ne pouvaient se servir de leurs esclaves qu'à bord de leurs navires<sup>37</sup>. Ce ne sont là que des exemples et il est possible de trouver des cas similaires dans de nombreuses colonies d'Amérique du Nord.

Toutes ces explications ne concernent pour le moment que les esclaves qui seraient entrés dans le monde maritime avec l'accord de leurs maîtres. Mais il fallait ajouter à ce chiffre tous les esclaves en fuite qui voyaient dans la marine une possibilité de s'échapper. Le fait que la marine fut une vraie route vers la liberté pour les esclaves était une chose reconnue y compris par les autorités politiques locales, c'est pourquoi, en 1753, la Chambre des délégués à Annapolis passa une loi concernant ce sujet et connue sous le nom suivant : « An Act to prevent masters of ships and vessels from clandestinely carrying servants and slaves ».

Les esclaves noirs servant sur les navires ne venaient pas nécessairement d'Amérique ou des Antilles, certains étaient pris à la source, si l'on peut dire, en effet en 1702, la Compagnie Royale Africaine donna l'ordre pour ses comptoirs au Sierra Leone de mettre à bord de chaque navire « deux garçons nègres entre seize et vingt ans d'âge pour servir sur ces navires »<sup>38</sup>. De manière assez ironique Francis Barber, l'esclave personnel du Docteur Samuel Johnson, l'homme qui avait une si mauvaise opinion de la Navy, s'enfuit et s'enrôla à bord du HMS Stag<sup>39</sup>. En Amérique du Nord une base de données a été constituée pour la période qui va de 1713 à 1783 à partir des journaux de New York, Philadelphie et Rhode Island avec un total de 2 400 esclaves en fuite et plus de 700 le firent en s'engageant sur un navire<sup>40</sup>.

Enfin il faut considérer les noirs libres qui s'engageaient volontairement sur des navires. Ce facteur existait comme nous l'avons vu en Amérique et aux Antilles du fait que la marine en général et la Royal Navy en particulier ne pratiquait pas la distinction raciale, ce qui est confirmé par

---

35. W.J. Bolster, *Black Jacks*, op. cit., p. 21.

36. Ibid., p. 23.

37. Ibid., p. 24.

38. Ray Costello, *Black Salt, Seafarers of African Descent on British ships*, Liverpool University Press, 2012 p. 10.

39. ADM 36/6775 Muster Roll, HMS Stag, 1758.

40. Charles R Foy, *Ports of Slavery, Ports of Freedom*, op. cit., p. 159.

Bolster, mais aussi par Costello<sup>41</sup>. Ce fut notamment le cas de Hammon ou d'Equiano. Cependant il faut également prendre en compte l'engagement volontaire d'un certain nombre de marins africains libres qui s'engageaient directement depuis l'Afrique comme marins de pleins droits.

Cela nous montre que la population de marins de couleurs était d'origines géographiques mais aussi de situations très différentes, esclaves, fuyards, affranchis, Africains volontaires.

## DANS LA ROYAL NAVY

Après avoir essayé de parler plus généralement de la population de couleur dans la marine, afin de mesurer l'étendue de cette population dans le monde de la mer, il convient de se pencher de plus près sur les marins d'origine africaine servant dans la Royal Navy. Nous avons déjà démontré grâce au pinceau de plusieurs artistes la réalité de cette présence renforcée par les témoignages directs de personnalités comme Equiano ou encore Hammon.

L'attractivité de la Royal Navy pour les esclaves en fuite semble avoir été un fait établi. Ce facteur lié au manque chronique de marins en temps de guerre fit que la Navy fut la source de nombreuses plaintes car elle était accusée de servir de refuge à de nombreux esclaves en fuite. C'est pourquoi en 1777 l'Amiral George Young donna l'ordre que pour l'escadron des Antilles il ne serait pas possible d'avoir plus de quatre marins noirs par navire de guerre et qu'aucun de ceux-ci ne devraient être reçus à bord sans présenter les papiers garantissant leur liberté<sup>42</sup>. Il est difficile de savoir dans quelle mesure cet ordre a été suivi et donc la réalité de son efficacité. S'il a été suivi avec toute la rigidité de la discipline navale, alors la part des marins noirs seraient devenue plus petite, en effet dans le cas d'une frégate 4 marins sur un équipage d'environ 200 hommes représenterait 2% de l'équipage et dans le cas d'un navire de ligne de 74, composé d'un équipage de près de 700 hommes on tombait alors à un ratio de 0.5%. Toutefois si l'on considère que cet ordre était fait en réaction à un état précédent et à de nombreuses plaintes, alors il est possible de dire qu'avant 1777, la part des marins noirs dans l'escadre des Antilles était plus importante que les chiffres que nous venons d'avancer, ce qui inclut la période de la Guerre de Sept Ans. De plus il faut également prendre en compte que cet ordre ne concernait que l'escadre des Antilles, hors comme nous l'avons vu, la présence de marins noirs ne se limitait pas à cette seule région géographique. Il faut bien voir que pendant les conflits, la demande de marins était plus grande et avec le phénomène de la presse, la marine marchande devait trouver de nouveaux moyen de constituer des équipages, dans le cadre du commerce Atlantique cela pouvait inclure des marins de couleurs. Or comme nous l'avons vu, l'*impressment* ne se pratiquait pas qu'à terre, mais aussi en mer avec l'arrestation des navires marchands à l'approche des ports et la véritable capture d'une partie de leurs équipages. Devant cela, il est

---

41. Ibid., p. 15.

42. Charles R Foy, *Ports of Slavery, Ports of Freedom*, op. cit., p. 35.

légitime de se poser la question suivante : y avait-il une forme de discrimination de la presse vis-à-vis des marins de couleur ?

La réponse à cette question est négative, pour s'en convaincre il suffit de prendre un exemple concret. Il s'agit du cas du HMS *Leopard* et du *Chesapeake* en 1807. Cet évènement qui sera au cœur des raisons de la seconde Guerre Anglo-Américaine de 1812 sort quelque peu du cadre chronologique de notre étude, mais reste tout du moins très révélateur. Le navire Britannique arrêta de force un navire Américain alors nation indépendante et reconnue comme telle pour fouiller le navire à la recherche de marins de nationalité britannique. Au cours de cet épisode le *Leopard* pressa quatre marins, deux d'entre eux étaient noirs<sup>43</sup>.

Il apparaît curieux que la Royal Navy ait été aussi attractive pour les esclaves et en particulier les esclaves en fuite qui cherchaient avant tout la liberté. Or la Royal Navy était avant tout un système autoritaire avec une hiérarchie stricte. La question pour les esclaves se résumait ainsi, quel est le moindre des deux maux et non pas la question pure de la liberté<sup>44</sup>. Même si les codes cherchaient d'une certaine façon à protéger les esclaves contre la brutalité de leurs maîtres, dans les faits les abus étaient nombreux et avaient peu ou pas de conséquences pour les propriétaires d'esclaves. Ainsi en 1735 John Van Zandt fit fouetter un de ses esclaves à mort, ce qui était illégal, cependant le légiste conclut que la punition n'avait pas été la cause du décès et John Van Zandt ne fut pas inquiété.<sup>45</sup> Les cas de procès pour avoir tué un esclave étaient assez rares même s'ils ont existé, on peut citer ceux de William Bullock à Philadelphie ou William Petit à New York<sup>46</sup>. A ce titre la Navy apparaissait comme un progrès dans les conditions de vie mais aussi en termes de condition de travail. Cela est bien résumé dans les mémoires d'Equiano: « Les marins noirs mangent la même nourriture, portent les mêmes vêtements, partagent les mêmes quartiers, ont les mêmes devoirs et les mêmes possibilités d'avancement »<sup>47</sup>. Sur le point de la nourriture, même si comme nous l'avons vu, les standards de qualité de la Royal Navy n'étaient pas toujours les plus hauts, ils dépassaient néanmoins la nourriture des esclaves aussi bien dans les colonies des Antilles que dans celles d'Amérique du Nord. En effet dans ces régions un esclave recevait une ration journalière d'une pinte de céréales et un septième d'une livre de poisson<sup>48</sup>, ce qui est confirmé dans les mémoires d'un ancien esclave de la région de New York John Jea: « Du maïs écrasé et bouilli à l'eau et un quart de babeurre versé dessus. Une personne recevait une demi-livre de cette mixture et trois onces de pain noir par jours. Le pain était plus noir que celui donné habituellement aux prisonniers et il était

---

43. W.J. Bolster, *Black Jacks*, op. cit., p. 103.

44. W. Jeffrey Bolster, "African-American Seamen: Race, Seafaring Work and Atlantic Maritime Culture, 1750-1860," Ph. D. diss., Johns Hopkins University, 1991, 57, 74-82 et M. JJarvis, Maritime Masters and Seafaring Slaves in Bermuda, 1680-1783," William and Mary Quarterly 3rd series, LIX juillet 2002.

45. Charles R Foy, *Ports of Slavery, Ports of Freedom*, op. cit., p. 156.

46. Idem.

47. Vincent Carretta, *Equiano, the African: Biography of a Self-made Man*, University of Georgia Press, 2005, p. 74-75.

48. Charles R Foy, *Ports of Slavery, Ports of Freedom*, op. cit., p. 159.

graisé avec un peu de graisse de porc. »<sup>49</sup>. A titre de comparaison pour les 5 000 calories journalières que recevaient un marin, on estime qu'un homme avec un travail physique aurait besoin de 2 700 calories par jour et les esclaves eux n'en recevaient en moyenne que 1 800<sup>50</sup>.

Comme nous avons pu le voir précédemment il y eut un manque de marins assez important pour la Royal Navy pendant la Guerre de Sept Ans. A ce titre aux Antilles ou en Amérique du Nord, des esclaves en fuite avec des compétences maritimes étaient une véritable aubaine pour les capitaines. Selon Charles R. Foy il existe un moyen de savoir sur les registres d'un navire qui sont des esclaves en fuite ou ceux qui étaient récemment des esclaves. En effet sur ces registres ils ne sont enregistrés qu'avec leur prénom<sup>51</sup>. Si l'on regarde de près les registres de deux navires sur la station d'Amérique du Nord, le HMS *Chesterfield*, et le HMS *Northumberland* tous deux avait une part non négligeable de marins noirs à bord pendant cette guerre comme: Mongo Moore, William London, Peter Servant, Moses Whing, Joseph Britannia, Joseph London, et Peter Josea<sup>52</sup>.

L'utilisation de marins noirs par la Royal Navy et le refuge qu'elle offrait aux esclaves en fuite ne disparut pas après la fin de la Guerre de Sept Ans. Il y a plusieurs explications à cela. La première est la désertion qui restait particulièrement importante pour la station d'Amérique du Nord. Pour donner un exemple le HMS *Swan* en 1774 perdit 57 membres d'équipage sur 100 en l'espace d'un an.<sup>53</sup> C'est pourquoi certains capitaines n'étaient pas particulièrement regardant sur l'origine des marins remplaçant les déserteurs. Pour donner un exemple de recrutement de marins aux Antilles pendant ce conflit, en 1762 l'Amiral Colvill avait fait presser dans le service tous les esclaves sans maîtres<sup>54</sup>.

Pendant la Guerre d'Indépendance Américaine le recrutement de marins noirs, mais surtout celui d'esclaves dans les forces armées y compris la marine devint à la fois une nécessité et une arme contre l'ennemi. Cela conduisit le Comte de Dunmore en 1775 à proclamer par décret que tout esclave appartenant à un rebelle et qui rejoindrait les forces armées ou navales britanniques deviendrait libre, en conséquence comme le mit en avant le président de la quatrième conférence de Virginie, les esclaves se ruaient vers Dunmore<sup>55</sup>. Dans sa thèse Charles R. Foy estime que durant la Guerre d'Indépendance Américaine au moins 2,57% des marins servant sur des navires de la Royal Navy sur la station d'Amérique du Nord étaient des marins noirs. Ceci étant il souligne que comme les livres de bord n'enregistraient pas la race des marins et que comme certains d'entre eux avaient des noms qui pourraient être pris pour ceux de

---

49. "The Life, History and Unparalleled Sufferings of John Jea, the African Preacher," in Henry Louis Gates and William L. Andrews, *Pioneers of the Black Atlantic: Five Slave Narratives from the Enlightenment, 1772-1815*, Washington, D.C. 1998, p. 369.

50. Charles R Foy, *Ports of Slavery, Ports of Freedom*, op. cit., p. 160.

51. Ibid., p. 237.

52. ADM 36/5274 HMS *Chesterfield* Muster Rolls, 1761; ADM 33/616 HMS *Northumberland*, Pay Roll, 1761- 1762.

53. ADM 36/7965 HMS *Swan* Muster Roll, 1774.

54. ADM 1/482, Alexander Colvill to the Admiralty, Spithead, 29 October 1762.

55. Charles R Foy, *Ports of Slavery, Ports of Freedom*, op. cit., p. 253.

marins anglais et écossais, ce pourcentage pourrait monter à 8,2%<sup>56</sup>. Beaucoup de ces marins noirs furent volontaires mais la Royal Navy pressa également un certain nombre d'entre eux dans le service comme le montre le livre de bord du HMS *St. Albans*<sup>57</sup>. Le HMS *Brune* démontre lui aussi que les marins noirs pouvaient être volontaires ou pressés dans le service<sup>58</sup>.

Si recueillir des esclaves en fuite était clairement un moyen de recruter des marins pour la Royal Navy, il serait erroné de penser que tous les navires de cette institution ou tous les capitaines accueillèrent ces nouveaux marins. En effet comme le montre le cas de Caesar Cabbott, un ancien esclave en fuite de Salem dans le Massachusetts qui servait à bord du HMS *Scarborough* après avoir été pressé dans le service<sup>59</sup>, et dont le capitaine fit passer une annonce dans la presse de manière à ce que le maître dudit esclave puisse venir réclamer sa propriété<sup>60</sup>. Cet exemple est semble-t-il loin d'être un cas isolé<sup>61</sup>.

Dans l'Atlantique, il existait également une autre façon de recruter des marins noirs, avec la capture de navires ennemis. Les marins noirs capturés sur des navires ennemis et notamment les navires espagnols étaient considérés comme faisant partie de la cargaison et pouvaient de ce fait être vendus comme tel<sup>62</sup>. Ainsi le Tribunal de l'Amirauté aurait condamné sur la période 1713-1783 plus de 341 marins de couleur capturés sur des navires ennemis à être vendus comme esclaves en Amérique du Nord et sur l'ensemble de l'Atlantique ce chiffre peut dépasser 500<sup>63</sup>. Cependant dans certains cas, ces marins de couleur capturés pouvaient être pressés dans le service. Ce fut le cas par exemple de Mingus un « Nègre Espagnol » capturé sur un navire espagnol par le HMS *Brune* qui manquait de marins, il fut pressé dans le service<sup>64</sup>. Il poursuivit par la suite une carrière de marin dans la Royal Navy pendant plus de six ans à bord des navires: HMS *Brune*<sup>65</sup>, HMS *Lizard*<sup>66</sup>, HMS *London*, et HMS *Courageux*<sup>67</sup>.

Si la plupart des données présentées auparavant concernent surtout l'Amérique du Nord, ce n'est pas le seul endroit où la Royal Navy recrutait des marins noirs pour compléter ses équipages. C'était également le

---

56. Ibid., p. 257.

57. ADM 34/12 HMS *St. Albans* Pay Books, 1776-1777.

58. ADM 36/7673 & 7756 HMS *Brune* Muster Rolls, 1776-77; NMM ADML/B/185 HMS *Brune* Lts. Logbook, 1776-80./

59. ADM 36/7815-16 HMS *Scarborough* Musters, 1775-76.

60. *Newport Mercury*, Mar. 22, 1773; *Providence Gazette* April 27 and May 4, 1776; ADM 52/1988 HMS *Scarborough*, Master's Log.; ADM 51/867 HMS *Scarborough*, Captain's Log.

61. Pemberton Family Papers, HSP, Account Book, 1750-1781, Thomas Hazard III Papers, RIHS Mss. 483, p. 3.

62. Charles R Foy, *Port of Slavery, Ports of Freedom*, op. cit., p. 260.

63. Idem, Annexe C.

64. ADM 36/7756 HMS *Brune* Muster Roll, 1777.

65. ADM 34/93 HMS *Brune* Paybook, 1778; ADM 51/1838 HMS *Brune* Captain's Log; ADM 36/7756 HMS *Brune* Muster Roll, 1777.

66. ADM 36/8576 HMS *Lizard* Muster, 1778-1779; ADM 52/1838 HMS *Lizard* Master's Log, 1778.

67. ADM 51/169 HMS *Courageux* Captain's Log, 1779-1781; ADM 36/8309-8310 HMS *Courageux* Muster Rolls, 1779-1780; ADM 34/189-190 HMS *Courageux* Pay Book, 1780; ADM 36/8727 HMS *Courageux* Muster Roll, 1781-1783.

cas en Afrique de l'Ouest<sup>68</sup>. Par exemple après la capture du Sénégal par la Grande Bretagne au début de la Guerre de Sept Ans, la Royal Navy joua un rôle important dans la conservation de ce territoire pour empêcher la France de tenter de le reprendre<sup>69</sup>. De fait la présence de la Royal Navy dans cette région du monde n'aurait pu se faire sans le recrutement de marins noirs locaux. A titre d'exemple il est possible de s'intéresser au cas du sloop le HMS *Goree*. Sur la période qui va de 1761 à 1764, une partie importante de l'équipage fut perdue à cause de la désertion mais surtout à cause des maladies tropicales. Pour compléter l'équipage le capitaine recruta plusieurs marins sénégalais, de manière volontaire il apparait<sup>70</sup>.

## BIBLIOGRAPHIE

### *Sources et archives*

#### **National Archives, Kew, Royaume Uni**

- ADM 1/482, Alexander Colvill to the Admiralty, Spithead, 29 October 1762.  
ADM 36/7331, Muster Roll, HMS *Beaver*, April 1-13, 1771.  
ADM 36/6775 Muster Roll, HMS *Stag*, 1758.  
ADM 36/9256, HMS *Blonde* Muster Roll, 1781-1782.  
ADM 36/5274 HMS *Chesterfield* Muster Rolls, 1761.  
ADM 33/616 HMS *Northumberland*, Pay Roll, 1761- 176.2.  
ADM 34/12 HMS *St. Albans* Pay Books, 1776-1777.  
ADM 36/7965 HMS *Swan* Muster Roll, 1774.  
ADM 36/7673 HMS *Brune* Muster Roll 1776.  
ADM 36/7756 HMS *Brune* Muster Roll, 1777.  
ADM 36/7815-16 HMS *Scarborough* Musters, 1775-76.  
ADM 52/1988 HMS *Scarborough*, Master's Log.  
ADM 51/867 HMS *Scarborough*, Captain's Log.  
ADM 34/93 HMS *Brune* Paybook, 1778.  
ADM 51/1838 HMS *Brune* Captain's Log.  
ADM 36/7756 HMS *Brune* Muster Roll, 1777.  
ADM 36/8576 HMS *Lizard* Muster, 1778-1779.  
ADM 52/1838 HMS *Lizard* Master's Log, 1778.  
ADM 51/169 HMS *Courageux* Captain's Log, 1779-1781.  
ADM 36/8309-8310 HMS *Courageux* Muster Rolls, 1779-1780.  
ADM 34/189-190 HMS *Courageux* Pay Book, 1780.  
ADM 36/8727 HMS *Courageux* Muster Roll, 1781-1783.  
ADM 36/5704-5, HMS *Goree* Muster Rolls, 1761-63.  
HSP, Coll. 740 Letter John Baley to John Yeates, John Yeates Coll. July 7, 1743.  
T 1/490/159 Survey of Negroes Employed in the Government Service, 1772.

---

68. Charles R Foy, *The Royal Navy's employment of black mariners and maritime workers, 1754-1783* in *The International Journal of Maritime History* 2016, Vol. 28(1).

69. Idem.

70. ADM 36/5704-5, HMS *Goree* Muster Rolls, 1761-63.

**National Maritime Museum, Greenwich, Royaume Uni**

NMM ADML/B/185 HMS *Brune* Lts. Logbook, 1776-80,/

*Sources imprimées*

- Olaudah Equiano, *The Interesting Narrative of the Life of Olaudah Equiano, or Gustavus Vassa, the African. Written by Himself*, CreateSpace Independent Publishing Platform, 2014.
- Narrative of the Uncommon Sufferings, and Surprising Delivrance of Britton Hammon, a Negro Man*, Boston Green and Russell, 1760, cite in Dorothy Porter, *Early Negro Writing*, Boston, Beacon Press, 1971.
- Edward Long, *History of Jamaica*, London T. Lowdes, 1774, vol 1.
- “*The Life, History and Unparalleled Sufferings of John Jea, the African Preacher,*” in Henry Louis Gates and William L. Andrews, *Pioneers of the Black Atlantic: Five Slave Narratives from the Enlightenment, 1772-1815*, Washington, D.C. 1998.
- Newport Mercury, Mar. 22, 1773; Providence Gazette April 27 and May 4, 1776.
- Pemberton Family Papers, HSP, Account Book, 1750-1781, Thomas Hazard III Papers, RIHS Mss. 483, p. 3.

*Ouvrages et articles*

- N.A.M Rodger, *The Wooden World*, Londres, Fontana Press, 1998.
- Nicholas Rodgers *The Press Gang: Naval Impressment and Its Opponents in Georgian Britain*, London, Continuum-3PL, 2008.
- Charles R. Foy *Ports of Slavery, Ports of Freedom: How Slaves Used Northern Seaports' Maritime Industry To Escape and Create Trans-Atlantic Identities, 1713-1783*. Eastern Illinois University, Faculty Research & Creative Activity. Paper 7, 2008.
- Richard Pares, “*The Manning of the Navy in the West Indies, 1702-63*” in his *The Historian's Business and Other Essays*, Oxford, 1961.
- W. Jeffrey Bolster, *Black Jacks, African American Seamen in the age of Sail*, Harvard University Press, London, 1997.
- David Barry Gaspar, *Bondmen and Rebels: A Study of Master-Slave relation in Antigua with implications for Colonial British América*, Baltimore John Hopkins University Press, 1985.
- E. Goveia, *Slave Society in the British Leeward Islands*, Yale University Press.
- Stephen Usherwood, *The Black Must Be Discharged – The Abolitionists' Debt to Lord Mansfield*, History Today Volume: 31 Issue: 3. 1981.
- Ray Costello, *Black Salt, Seafarers of African Descent on British ships*, Liverpool University Press, 2012.
- W. Jeffrey Bolster, “*African-American Seamen: Race, Seafaring Work and Atlantic Maritime Culture, 1750-1860,*” Ph. D. diss., Johns Hopkins University, 1991.
- M.JJarvis, *Maritime Masters and Seafaring Slaves in Bermuda, 1680-1783,* William and Mary Quarterly 3rd series, LIX juillet 2002.
- Vincent Carretta, *Equiano, the African: Biography of a Self-made Man*, University of Georgia Press, 2005.