

THE PROTECTION OF MALTESE SHIPPING: A LATE EIGHTEENTH CENTURY REPORT

JOHN DEBONO

The National Library in Valletta holds an anonymous late eighteenth century report on the advantages obtained from the proposed escort of Maltese merchant ships by warships of the Order. It is found in Library Ms. 729 among other papers mostly relating to shipping and commerce dating roughly between 1707 and 1807, the greater bulk of them falling late in the period. Unfortunately the report itself is not dated, but the watermark of the paper on which it is written is known to have been first used about the year 1750, and continued in use at least for the rest of that century. The main preoccupation of the report is with the dangerous increase in the threat from the Barbary corsairs. (2) It is known from other evidence that this occurred during the last years of the eighteenth century when England and France were too busy fighting each other to keep the corsairs under restraint. (3) In addition, it can be shown that insurance concerns which were being formed in Malta at the time, 1798, referred to the possibility of the ships-of-the-line, frigates or other warships of the Order convoying the vessels bringing grain from Sicily. (4) It would therefore appear that this report most probably belongs to the very last period of the Order's rule over Malta.

The author of the document suggested methods of countering the depredations of the Barbary corsairs. A system of convoying was outlined for this purpose. The Order would provide a *vascello* and a frigate so that when Barbary corsairs attacked, the speedier frigate could hunt them down while the *vascello* would remain as an escort with the merchant ships. A convoy was to leave harbour every two months, to allow enough time for ships to reach Barcelona and return. This scheme would entail an expenditure of 60,000 *scudi*, which would be paid by the Municipal Authorities.

1. H. Voorn, *De Papiermolens in de provincie Noord Holland*, Haarlem 1960, pp. 554-555. I am grateful to the British Museum for supplying this information.
2. P. Caruana Curran, *The Last Years of the Maltese Corso: A study of Privateering in Malta during the years 1787-1798*, (B.A. thesis: University of Malta, 1973), pp. 41-47, 137.
3. S. Clissold, *The Barbary Slaves*, Elek 1977, p. 153. S. Bono, *I Corsari Barbareschi*, Turin 1964, p. 179.
4. P[alace] A[rchives], V[alletta], C[onsolato] D[e] M[are], Acta Originalia, File No. 7 (1801), Pro Antonio Cachia e Salvatore Cachia a Assicuratores, ff. 22-26.

It was also suggested that the Municipal Authorities should create a *Camera di Sicurtà* run on similar lines as the Chamber of Assurance in England. (5) The convoy system would pay for itself. Merchants were to assure for amounts not less than two-thirds of the value of their merchandise; this insurance would cover all risks of sea, weather, fire and the Barbary corsairs. However, merchants could not lay claim for any discrepancy occurring in the weights and the amounts of goods between the port of departure and the port of arrival. Fraud and confiscation were not assured either. Ships whose owners refused to take part in this scheme could be allowed to leave harbour only two days after the departure of the convoy. The author thought that as more merchants joined, profits would follow and the premium would be lowered by half per cent. Obviously, this was an innovative and a useful scheme.

Furthermore, the report supplies information on the commercial situation of the island. It mentions that Ragusan ships were often hired to transport merchandise from Malta to other places, charging freight for the service. (6) The author argued for an increase in the number of Maltese ships so that the number of Ragusan ships calling at Maltese harbours would decrease. (7) He reasoned that freight money would thus remain in Malta to be used for the furnishing and repair of forty of her own ships, revitalising her commercial enterprise and providing employment for some 1,000 sailors who might be used on the Order's squadrons in times of necessity.

According to the report Malta's trading partners were Sicily, Barcelona, Leghorn and Genoa. Every year about twelve ships took some three million *scudi* worth of cotton to Barcelona. Freight amounted to four *scudi* per *quintale* and the cotton itself cost 200 *scudi* per *quintale*, freight being calculated at 2%, while insurance premium varied from 6% to 8%. (8) The omission of Marseilles may be explained by the disruption occasioned through the out-break of the French Revolutionary War between France and England.

To the objections that the simultaneous arrival of several ships at Barcelona

5. B. Supple, *The Royal Exchange Assurance A History of British Insurance 1720-1970*, Cambridge University Press 1970, pp. 4-5 and also chapters 1, 2, 3 and 9 for more details. G. Clayton, *British Insurance*, Elek 1971, pp. 49-54.
6. In the second half of the eighteenth century Dubrovnik's maritime fleet did little traffic outside the Adriatic, except as a carrier for other nations. F.W. Carter, *Dubrovnik (Ragusa) A Classic City-State*, London 1972, p. 429.
7. This is confirmed by independent evidence showing that cotton exports from Malta to Spain between July 1797 to March 1798 was carried mostly on Ragusan ships. N[ational] L[ibrary of] M[alta], Libr[ary] M[anuscript], 628c.
8. For more details see J. Debono, "The Cotton Trade of Malta 1750-1800", *ARCHIVUM Journal of Maltese Historical Research*, No. 1, Malta 1981, pp. 94-125.

with cargoes of cotton, grain and other foodstuffs could create a glut, the author replied that Barcelona and other Spanish ports had such a large population that it could buy up all these goods without any fear that they would have to be disposed of at a loss. It was hoped that after unloading their wares at the Spanish ports, the Maltese ships would take on board cargoes of sugar, coffee and other goods to be sold in Malta or in Sicily, always escorted by the men-of-war of the Order that accompanied them to Sardinia, Genova, Leghorn, Palermo and Messina as instructed by the Municipal Authorities.

It seemed imperative for the author that a convoying system should be adopted immediately. Formerly Barbary corsairs used to roam over the seas with their small galleys and felluccas which could be easily overpowered by the heavily armed Maltese boats. Now they were attacking Maltese ships with bigger vessels often supplied by the European powers themselves. (9) The presence of men-of-war escorting Maltese ships would reassure Maltese sailors and merchants. They would join in the convoys wholeheartedly and might even attempt to wrench commerce from Sicilian and Genoese merchants who had nobody to protect them. (10)

The author was quite optimistic about the success of the scheme. He suggested that it might reap a profit of 20,000 *scudi*. This could well be used by the Municipal Authorities for the purchase of grain from Sicily. The Order itself could use the scheme for bringing its own funds from Spain and Portugal, saving some 40,000 *scudi* on 420,000 *scudi*.

In spite of the advantages envisaged, it appears that the scheme did not materialize. It is to be noted that there are no references to an escort of vessels in the documentation concerning incidents at sea encountered by Maltese vessels. (11) Moreover, a careful examination of the registers of the quarantine (12) and of the testimonials of Ragusan captains (13) leads one to conclude that Ragusan ships kept visiting Malta regularly after the close of

9. This policy was also criticized by the English Admiral Sir Sidney Smith who denounced the complicity of European governments who shamefully supplied the funds and war materials enabling the Moslem pirates to prey on other Europeans..... S. Clissold, *op. cit.*, pp. 157-158.
10. In the 1770's a parliamentary petition explained that piracy was the reason why Sicilian exporters preferred to use foreign ships; pirates and privateers had been responsible over the centuries for an enormous loss of shipping. D.M. Smith, *A History of Modern Sicily*, London 1968, p. 378.
11. PAV, CDM, Testimoniali, File No. 10 (1791-1798); Testimonial; Contestati, File No. 14 (1796).
12. NLM, Arch[ives of the Order of St. John], 6528 to 6533.
13. PAV, CDM, Testimoniali, File No. 9 (1761-1770), File No. 10 (1791-1798); Testimonial; Contestati, File No. 13 (1781-1790), File No. 14 (1796).

the eighteenth century. Perhaps, the project did not materialise because of Napoleon's arrival in June 1798.

MEMORIA SOPRA LI VANTAGGI, CHE NE RISULTEREBBERO PER IL
COMMERCIO DE NEGOZIANI MALTESI, SE I DI LORO BASTIMENTI
VENISSERO SCORTATI COI VASCELLI DELL'ORDINE.

L'idea ch' io propongo hà il vantaggio di procurare un gran beneficio ai Negozianti ed al Paese, senza verun dispendio dell'Ordine, ed è la più conforme al nostro Istituto, il di cui principal oggetto e quello di proteggere li Cristiani, e di fare la guerra ai Barbareschi.

L'Inghilterra, governo che deve servire di norma a tutte le Nazioni commercianti, attesa la costante attenzione, che prestò mai sempre nel proteggere il commercio di suoi sudditi. Locche le fece salire al più alto grado ove mai Nazione commerciante può arrivare al presente l'Inghilterra, io dico, ci ha dato a di nostri un bel esempio. Questo Governo vien di stabilirsi Camera di Assicuranza. Egli assicura tutti li Bastimenti Inglesi a un prezzo al quanto più modico di quello erano per l'innanzi le Sicurtà e li fa scortare colle sue Squadre

Li vascelli dell'Ordine scortando tutti li Bastimenti dei Maltesi allora questi soliti mandare tutte le loro Derrate con Bastimenti forestieri, costruiranno o compreranno delle navi, e guadagneranno quell'enorme nolo, che pagano ai Ragusei, li quali son i soli e che di presente navigano nel Mediterraneo. Il Commercio di Malta nell'attuale suo stato puo fornire ed armare almeno quaranta Bastimenti l'anno. Locche farebbe impiegare da circa mille marinari, che l'Ordine in caso d'un bisogno potrà trovare per le sue Squadre.

Attualmente le sicurtà per Barcellona, Porto per dove si fa il più gran commercio del Cottone di Malta sono al sei ed al sette per cento.

Propongo dunque, che allor quando li Vascelli della Religione daranno questa scorta, allora l'Università assicurerà per ciascun Porto a un mezzo per cento più mercato di quello, che attualmente lo fa la Piazza per li Bastimenti, che non sono scortati, e quei che vorranno far assicurare i loro Bastimenti, e mercanzie lo dovranno fare almeno sopra li due terzi del loro valore: gli altri Bastimenti che non saranno stati assicurati, non potranno partire, se non due giorni dopo la partenza de Vascelli.

I Maltesi altrevolte commerciavano assai più coi loro Bastimenti perchè la maggior parte delle Potenze Cristiane guerraggiando sempre contra li Bar-

bareschi, questi non avevano allora, che pochissimi grossi Bastimenti, ed il più gran numero delle loro navi pirati che non consisteva che in Galiotte e Filuche, contro le quali i Bastimenti Maltesi generalmente assai più forti e ben armati facilmente, e con poco rischio si difendevano. Ma in oggi che tutte le Potenze sudette per una mal intesa politica aumentano ogni giorno la marina dei Barbareschi con Fregate e con Corvette che loro danno, i Maltesi non potendo più aver Vascelli capaci di resistere ad essi, che infestano il mare, sono stati costretti a desistere di far più Commercio coi loro Vascelli; anzi appena si azzardano di farlo sin alla Sicilia, e mai con altri navigli, che colle Speronare.

Il più gran Commercio di questo Paese, non e ha dubbio è quello del Cottone Maltesi, che si manda in Barcellona. Se ne trasporta ogni anno per la somma di tre milioni di scudi in circa sopra dodici Bastimenti; ai quali si paga il nolo a ragion di quattro scudi per Quintale. Attualmente il cotone vale dugento scudi per quintale; dunque per il nolo se ne paga a ragion di due per cento. Ma le Sicurtà si pagano sei, sette e tal volta otto per cento. Somma di danaro, che tutta nel caso proposta resterebbe senza meno nel Paese, e vivificerebbe la Classe travagliatrice del Popolo

Oltre di ciò, siccome in questo caso i rischi, e pericoli verrebbero a diminuirsi di molto, ed i Maltesi Popolo industrioso, comprarebbero ben tosto Bastimenti per partecipare di tal beneficio, allora si vedrebbe ben presto scemato della metà il Nolo, che sarà ridotto all'uno per cento.

Per potere poi scortare felicemente, ad adempir nell'istesso tempo il nostro uffizio, che è di andar a caccia per predare il Nemico, vi bisognerebbe impiegare sempre un Vascello, ed una Corvetta o Fregata che farà d'uopo soderare con rame tosto, che se ne avranno i mezzi

Il vascello non abbandonerà mai li Bastimenti di sua scorta, e la Fregata anderà a caccia, e visiterà tutto quel che sarà per incontrare con tal precauzione li Bastimenti così scortati non incorreranno mai alcun pericolo.

Ogni due mesi (tempo per ordinario più che sufficiente per andar di quà a Barcellona e ritornarsene) i Vascelli partirebbero e prenderebbero nel passare sotto la loro scorta tutti quei Bastimenti Maltesi, che si troveranno in Sicilia nella Costa di Mezzo Giorno, ed in Sardegna quelli che vorranno andare in Barcellona, come anche vi potranno ricondurre sotto la loro scorta camin facendo altri, che occorreranno per Genova e per Livorno

La nostra Marina farebbe in tal caso un servizio attivissimo, riscontrerà

spesso i Barbareschi e ne farà delle Prede, che ci apporteranno grand onore e gran beneficio.

I Bastimenti Maltesi anderebbero allora a caricare con maggior fiducia e sicurrezza in Sicilia, anche senza veruna scorta perche i Turchi sapendo essere i nostri Vascelli di guerra bene spesso in Canale, ben pochi vi si lascierebbero vedere e quando mai non altro i Maltesi aspetterebbero per andar in Sicilia la partenza del Vascello per approfittarsi della di lui scorta. Oltre ciò i Negozianti Maltesi faranno allora ben tosto tutto il Commercio della Sicilia con la Spagna, e lo toglieranno ai Siciliani e Genovesi, li quali temendo de Barbareschi, e dovendo in conseguenza richiedere un Nolo ed una Sicurtà più considerabili non potranno più sostenere la concorrenza. Che gran vantaggio per questo Paese? E che danaro non ci procurerà?

L'Università assicurerà contra li pericoli del Mare eccettuate le Avarie e contra li Barbareschi, ciò è in caso di perdita o di preda di Bastimenti sin al di loro arrivo al luogo destinato.

Perciò farà duopo esiggere, che tutti questi Bastimenti Maltesi, che vorranno scorta debbano prima di partire, soggiacere alla visita dell'Ingegnere Costruttore della Religione (il quale avrà trenta tari da ogni Bastimento) per assicurarsene dello stato loro se possano tenere in mare e se possano navigare senza pericolo.

In tale caso l'Università si renderà *Camera di Sicurtà* e pagherà ella tutte le spese che questa scorta sarà per cagionare alla Religione locche e giustissimo.

Oltre dei profitti che la medesima Università verrebbe allora a fare sopra le Sicurtà de Bastimenti, guadagnerebbe di più almeno venti mila scudi della Sicurtà, che ella suole pagare per li grani, che fa portare dalla Sicilia.

Passiam adesso a dettagliare le spese, che questa scorta de Bastimenti Maltesi cagionerà all'Università.

	<i>Scudi</i>
Il Vascello, quando è armato costa di più di quello quando è nel Porto mille cinque cento scudi al mese, che per anno importano	18,000
Altrettanto per Avarie, consumo di vele, di alberi, cordami tutto ciò fa per anno	18,000

La Fregata essendo armata costa di più, che quando resta in Porto, mille scudi al mese per anno	12,000
Altrettanto per Avarie e attrazzi che essa consuma in mare di più che nel Porto	12,000
Dunque il mantenimento del Vascello e della Fregata in mare arrecherà all'Università una spesa di	
sessanta mila scudi l'anno	60,000

L'Ordine potrebbe anche profittarsene per ritirare i nostri Fondi di Spagna e di Portogallo, i quali ci costano attualmente il 12 ed anche il 14 per cento. Codesti due Regni ci forniscono, compresevi le doppie Risponsioni la somma di quattro cento venti mila scudi l'espedito proposto ci eviterà di sborsare almeno il 10 per cento e l'Ordine vi guadagnerebbe quaranta mila scudi.

Propongo in conseguenza, che l'Eminentissimo Gran Maestro faccia prevenire i Maltesi qualmente d'or innanzi cominciando dal primo di Luglio, un Vascello di guerra, ed una Fregata partiranno ogni due mesi dal Porto di Malta per escortare in Sicilia, Italia, Sardegna e Barcellona tutti li Bastimenti Maltesi che domanderanno tale scorta, mediante la Sicurtà, che ne sarà fissata, ben intesa la condizione prescritta, cioè è che saranno questi, prima della loro partenza visitati dall'Ingegnere Costruttore della Religione, per assicurarsi che sono in stato di navigare, e se sono muniti di tutto quel che è loro necessario per la Navigazione.

Dovranno essi far assicurare al meno i due terzi del valore de loro Bastimenti e mercanzie.

L'Università li assicurerà contra i Barbareschi, e contra la perdita e non già contra le Avarie delle merci.

La Commissione della detta Università, cui si aggiungeranno dall'Eminentissimo Gran Maestro, quattro onestissimi e ricchi negozianti, sarà incaricata di fare le Sicurtà e di ritrarne essa il danaro prodottone, mentre essa pure resterà mallevadrice della somma assicurata in caso della perdita de Bastimenti.

Voglio credere, che questa specolazione, per il primo anno, non sarà per apportare gran cosa al Paese, ma dall'anno susseguente in poi li Ragusei non

saranno per venire più qui, ne in Sicilia, se non pochissimi; atteso che i Maltesi essendo così protetti e difesi, senza indugio farebbero essi tutto il Commercio di questo Paese e della Sicilia.

Il danaro che da ciò se ne caverà, non vi è dubbio fara vivere la Classe, la più indigente del Popolo. Le *Paccotiglie*, o li piccoli negoziucci e private merci, che ciascun marinaio porterebbe, animeranno ed ecciteranno l'industria. La sicurezza d'un pronto spaccio sbandirà dell'intutto da questo Paese, e prontamente l'oziosità che è la sorgente principale di tutti li vizi, e per fine vi si formerà con ciò un Seminario di buoni ed utili marinari.

Ma forse mi si oggetterà, che in tal caso, siccome vi verrebbero ad approdare in Barcellona molti Bastimenti alla volta, carrichi di cotone, di grano, di fave e così allora le merci non vi si venderebbero tanto bene.

Rispondo a ciò coll'esempio del Cottone. Partono da qui annualmente dodici Bastimenti ogni anno, o che è lo stesso uno per mese in circa; se di questo o d'altre merci vi arrivassero allora due insieme, ciò sarebbe un oggetto ben poco considerabile relativamente al consumo d'un così grande stato qual è la Spagna e d'una così grande città com'è Barcellona.

Questi Bastimenti dopo d'aver scarricate e vendute le loro mercanzie in Barcellona si caricheranno di zucchero, di caffè e d'altri effetti per Malta o per Sicilia, aspetteranno il ritorno di Vascelli di guerra che accaderà al termine di due mesi e vi ritorneranno sotto la loro scorta, passando per Sardegna, Genova, Livorno, Palermo e Messina, secondo le occorrenze, e secondo le istruzioni, che avranno ricevuta dall'Università, a cui si dovranno indirizzare tutti li Negozianti che vorran far assicurare i loro navigli i quali per questo mezzo non incontreranno alcun rischio.

L'Università e l'Ordine vi guadagneranno facendo il bene di questo Paese in ogni maniera. Noi faremo una guerra molto più attiva alli Barbareschi, e la Dogana dell'Eminentissimo Gran Maestro guadagnerà moltissimo.

La commissione per regolare e ricevere le Sicurtà, dopo che sarà nominata dovrà prima d'ogni altro prendere nota del prezzo attuale delle Sicurtà per ogni Paese, e Nazione e fissare ben tosto su questa base il prezzo delle medesime, con diminuire un mezzo per cento sopra quel tanto, che la Piazza fa pagare attualmente ai diversi Bastimenti.

Finalmente per mezzo dell'espediente che vengo di proporre l'Eminentissimo Gran Maestro procurerà vantaggi grandissimi alli suoi sudditi. Io mi do l'onore di esibirgli le presenti idee, affinché l'esamini colla sua sapienza e possa su queste mire formare un progetto, con cui aumenterà considerabilmente il Commercio, introdurrà molto danaro nei suoi stati, e farà un gran beneficio all'Università ed all'Ordine.