

# (5 365 – 23/06/24) Le naufrage du Navire-École belge «Comte de Smet de Nayer»

Par J M de DECKER de BRANDEKEN

Parmi les milliers de navires qui, chaque jour, quittent les ports, certains sont destinés à être « sans retour », à mourir non pas sous le chalumeau ou le marteau des démolisseurs, mais à disparaître de mort violente. Les ennemis du navire sont nombreux : le feu, les glaces, la tempête, la brume, les récifs, l'homme lui-même parfois.

Parfois aussi, le désastre qui l'engloutira peut prendre naissance dans ses propres flancs. Le navire-école belge « COMTE de SMET de NAYER » en fournit la démonstration tragique, voici soixante-dix ans.

Beaucoup de monde sur les quais d'Anvers, ce matin du 11 avril 1906, pour assister au départ de ce beau voilier, un trois-mâts carré âgé de deux ans à peine, destiné à l'amarinage des cadets de la marine marchande belge. Un de ces long-courriers « de bois et de toile », dont la haute voilure gonflée par le vent évoque la course et la flibuste. Destination : l'Afrique du Sud. Cargaison : du ciment à livrer à Natal.



À bord, c'est la fiévreuse activité précédant les grands départs. Sur les quais, parents et amis des élèves suivent avec intérêt le ballet des cadets réglé au sifflet par les officiers. Pour cacher l'émotion, on échange des lazzis, des plaisanteries.

Mais voici le moment de larguer les amarres. C'est l'appareillage dans la fièvre. Les cœurs se serrent, les yeux se mouillent, les mouchoirs s'agitent. Hâlé par un remorqueur crachant rageusement sa fumée.

Le « COMTE de SMET de NAYER » s'éloigne lentement sur les eaux grises de l'Escaut. Au premier coude du fleuve, il n'est déjà plus qu'une silhouette parmi beaucoup d'autres. Une

silhouette qu'on ne reverra plus sur l'Escaut, ni nulle part ailleurs. Tout est en place pour une terrible aventure qui reste, aujourd'hui encore, le plus grand drame vécu par des Belges sur le théâtre de la mer.

Ils sont 59 à bord. Un « pacha », routier chevronné, le capitaine Fourcault ; le lieutenant van Zuylen van Nijvelt, premier officier ; les lieutenants Wenmackers, Van Essche et Célis ; l'aumônier Cuipers, avec sa carrure de trappeur, sa grosse face tannée, son poil gris et sa moustache roussie par le brûle-gueule, le médecin Molitor, les professeurs Van den Plus et Van Den Bossche, vingt marins et trente cadets de moins de 18 ans.

Après avoir mouillé à Flessingue, le « COMTE de SMET de NAYER » quitte l'embouchure de l'Escaut le 13 avril. Une bonne brise souffle. Les voiles sont hissées aux mâts de misaine et d'artimon, puis au grand mât. Et bientôt 3.000 mètres carrés de toile se gonflent dans la gloire du vent. Le pavillon belge est envoyé. Le voilier vogue fièrement vers la haute mer, direction sud.

Le 15 avril, H rencontre le paquebot « PRINCESSE ELISABETH ». Navigation rapprochée pendant une demi-heure, au cours de laquelle on fait passer d'un bateau à l'autre des lettres des cadets pour leurs familles. Et déjà, le grand voilier, les voiles gonflées par la brise sud-sud-ouest, disparaît à l'horizon.

Pour toujours.

Rien, pourtant, ne laisse encore présager le drame. Tout va pour le mieux à bord. Les cadets, aidés par les hommes d'équipage manœuvrent bien sous la direction des officiers. On file cinq noeuds, allure que le vent frais permet d'augmenter encore le lendemain. Et le surlendemain. Au prix de quelques paquets de mer, il, est vrai, mais sans qu'il y ait motif à inquiétude. D'ailleurs, le 17 avril au soir, bien que la mer restât grosse, le vent mollit.

- Ainsi, mes garçons seront amarinés dès le début du voyage, confia Fourcault en souriant à l'aumônier Cuypers.

Une demi-heure plus tard, lorsqu'il regagne sa cabine, après un bref entretien avec le second, qui venait de prendre son quart et le maître d'équipage qui venait de terminer sa ronde, le sourire du commandant

Fourcault a disparu. Il vient d'apprendre que le « bosco » a constaté un pouce d'eau dans la cale 2. Rien d'inquiétant, en soi : il s'agissait vraisemblablement d'infiltrations causées par les paquets de mer qui avaient arrosé les panneaux au cours des heures précédentes. Mais avec un chargement de ciment, qui boit l'eau comme un buvard... Le maître d'équipage avait reçu instruction de sonder à nouveau toutes les trois heures et de rester discret sur cette mission.



Le navire-école « COMTE de SMET de NAYER ».

Le commandant Fourcault ,ne pouvait pas ne pas se rappeler que son navire était né sous une mauvaise étoile. Lancé moins de deux ans auparavant, il avait chaviré à quai alors qu'on procédait au remplissage, des réservoirs d'eau. Renfloué, il avait été aménagé pour augmenter sa stabilité. Les essais sous voile avaient été satisfaisants, mais la vitesse du voilier n'était pas très élevée. « Un beau sabot, mais un sabot » avaient déclaré certains experts.

Durant son premier grand voyage, au Chili, le « COMTE de SMET de NAYER » avait réalisé un honnête moyen, mais à son retour à Anvers, on avait constaté que la coque était fatiguée. Il avait fallu remplacer de nombreux joints et rivets.

D'où l'inquiétude de Fourcault. La coque n'avait-elle pas fatigué à nouveau ? Ne serait-ce pas la cause des infiltrations d'eau dans la cale ?

Le 18 avril, à six heures du matin, le maître d'équipage Vandeputte frappe à la porte de la cabine du commandant. Son visage parle pour lui. Quatre pouces d'eau dans la cale et les réservoirs. Fourcault monte sur la dunette. Le vent a fraîchi. Le « COMTE de SMET de NAYER » file dix noeuds avec une certaine gîte à bâbord. Ceci explique peut-être cela. L'officier de quart ne signale rien d'anormal. Il sait que le navire est lourd et se redresse lentement. «Faites serrer les perroquets», commande Fourcault. La mer est grosse. Les lames s'écrasent sur la lisse bâbord. La coque travaillait visiblement. La coque travaillait et il y avait de plus en plus d'eau dans la cale. S'il y avait rapport de cause à effet, la catastrophe était inéluctable.

Trois hommes seulement étaient au courant de cette rentrée d'eau. Fourcault, le second, van Zuylen van Nyvelt et le maître d'équipage, Vandeputte. À bord, la vie continuait comme à l'ordinaire. Dans l'entre pont, les cadets suivaient les cours des professeurs Van den Plas et Van Den Bossche. Les matelots s'acquittaient de leurs tâches. Le cuistot s'affairait autour de ses fourneaux. Le voilier examinait un foc de recharge. L'aumônier jouait avec le chien. La vie continuait, mais seul, Fourcault savait qu'elle était menacée.

En fin de matinée, d'énormes paquets de mer inondèrent les dortoirs et la cuisine. Le maître d'équipage fit écoper l'eau avec des seaux. Fourcault fit rétablir les perroquets avec l'espoir d'améliorer l'équilibre du navire. Le baromètre, stationnaire, restait bas. Pas de changement de temps à espérer dans l'immédiat. Le « COMTE de SMET de NAYER » ne craignait pas le gros temps, il était construit pour étaler les tempêtes. Mais il était de plus en plus lent à s'élever à la lame.



Durant l'après-midi, le vent se calme un peu, mais la houle reste forte. Le voilier roule de plus en plus fort, embarquant à chaque coup des paquets de mer. La gîte devient vraiment préoccupante. Les derniers sondages de la cale révèlent une nouvelle montée d'eau. C'est une véritable masse liquide que le navire roule à présent dans ses flancs. Il devient urgent de se mettre à pomper.

Dès lors, Fourcault réunit son équipage, auquel il s'était gardé jusque-là de communiquer ses inquiétudes, et lui annonce sans autre détail que le navire fait eau et que des mesures de sécurité s'imposent. Le maître d'équipage est chargé de mettre en route la pompe à vapeur. Des équipes sont affectées aux pompes à main.

Les cadets ne manifestent aucune émotion, ils sont trop novices pour se rendre compte de la gravité de la situation. Les matelots, eux, s'étonnent de cette voie d'eau, après une semaine de mer seulement, alors que le navire n'a reçu aucun choc. Les plus anciens se rappellent que le « COMTE de SMET de NAYER » est né sous une mauvaise étoile. Ils se souviennent que lors de son baptême, la marraine avait dû s'y reprendre à deux fois pour casser la bouteille de champagne contre l'étrave, ce qui était un mauvais présage. Il y avait eu ensuite les incidents après le lancement et les réparations à effectuer après la première croisière. En outre, on avait appareillé de Flessingue un vendredi 13, un vendredi-saint de surcroît... On sait que les marins sont volontiers superstitieux.

Quoi qu'il en soit, et sans laisser apparaître leur désarroi, ils se mettent à pomper. Mais la bataille est perdue d'avance. À la tombée du jour, il devient évident que les pompes à main seront impuissantes à étaler la rentrée d'eau. Et il ne reste qu'elles, car la pompe à vapeur, à demi submergée, refuse désormais tout service.

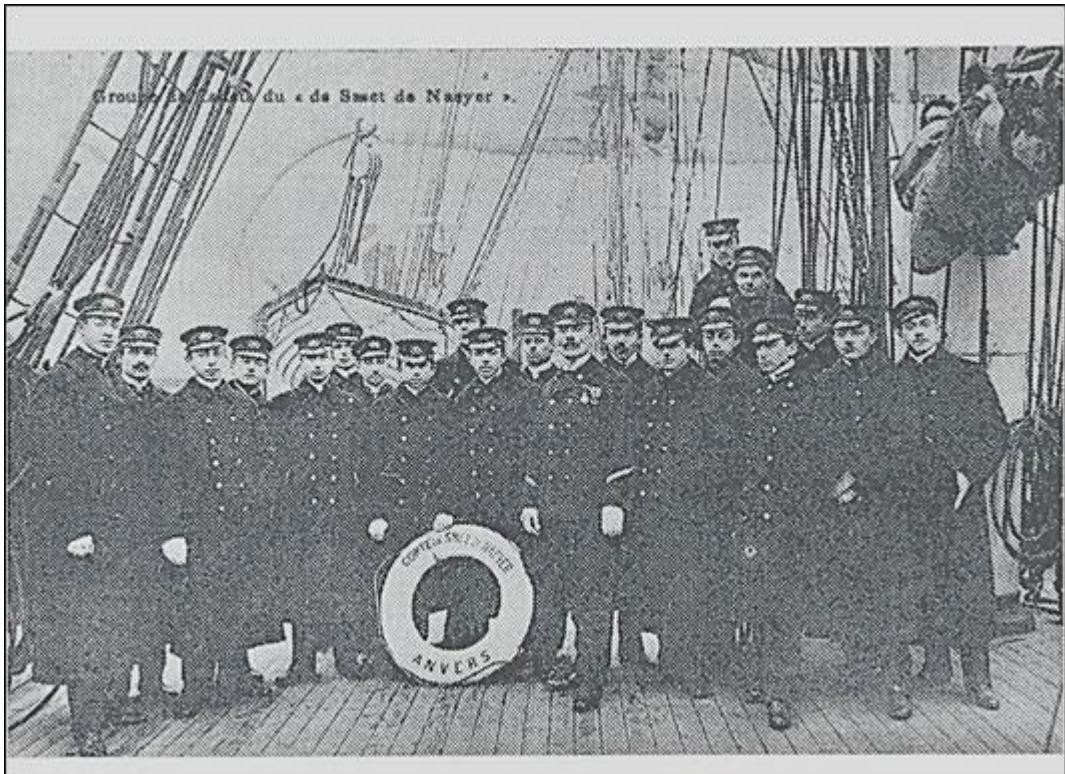
Pour le « COMTE de SMET de NAYER », rongé par un mal mystérieux dont l'évolution, en quelques heures, est devenue foudroyante, l'heure de l'agonie a sonné. Sa cargaison de ciment a joué le rôle d'éponge ; son poids est devenu tel que le navire est condamné à couler bas. Son réservoir à lest complètement rempli d'eau, il subissait à la fois la pression de celle-ci à l'intérieur de la coque et les violents coups de mer à l'extérieur. Sa résistance ne pouvait plus durer très longtemps.

Un instant d'espoir fou, pourtant, au cours de cette tragique nuit du 18 au 19 avril : la vigie signale les feux d'un navire à contre-bord. Deux feux blancs assez lointains.

- Un miracle, murmure l'aumônier Cuypers Aussitôt, les fusées jaillissent du voilier, dont les longues traînées rouges rayent la nuit basse. La rapidité de la réaction dit assez que son équipage n'attendait plus rien du « COMTE de SMET de NAYER », et que l'espoir d'être sauvé ne pouvait venir que de l'horizon. Espoir déçu, car les deux feux blancs ne brillaient plus. Il était quatre heures du matin.

Une dernière inspection du navire révèle au capitaine Fourcault qu'il ne commande plus qu'une épave. Près de deux mètres d'eau dans les cales. Une multitude de craquements, d'éclatements, de déchirures rauques. Le pont du « COMTE de SMET de NAYER » est au ras des vagues. Il n'y a plus une seconde à perdre, il est plus que temps de prendre les dispositions d'abandon.

Un premier canot, celui de bâbord, est descendu. Précipité avec violence contre le flanc du navire, il chavire. Le second, celui de tribord, connaît le même sort entraînant ses trois occupants dans l'eau sombre à peine éclairée par le petit jour gris. Les vagues furieuses les empêchent de saisir les bouées de sauvetage qu'on leur lance du pont à l'aide de cordes.



Chez les cadets, c'est l'affolement. Terrifiés, ils sont tous rassemblés sur le « spardeck », au pied du grand mât, écartés par les matelots qui craignent que leur inexpérience ne soit la cause d'une fausse manœuvre.

Le grand canot est descendu avec d'infinies précautions pour éviter qu'il connaisse le même sort que les deux précédents. Mais il a à peine touché l'eau qu'un grosse lame le précipite contre la coque du voilier et le fait chavirer. Par chance les amarres qui le

retiennent au navire n'ont pas été brisées. Un matelot s'offre pour essayer de le redresser. On le descend à l'aide d'un cordage. Au péril de sa vie, recouvert sans cesse par les lames de plus en plus fortes, risquant vingt fois d'être fracassé entre l'embarcation et la coque, il arrive à redresser le canot.

Pendant ce temps, d'autres matelots se sont portés vers le gaillard d'avant où se trouvent encore deux embarcations, mais il est impossible de s'en approcher, le pont noyé les isolant des naufragés. Bilan du désastre un seul canot à flot, à moitié rempli d'eau, pour les 56 hommes restant à bord du « COMTE de SMET de NAYER ». Encore fallait-il qu'ils puissent l'atteindre !

Debout à l'arrière, le commandant Fourcault donne l'ordre aux cadets de sauter à la mer et de tenter de rejoindre le canot. Toujours groupés autour du grand mât, paralysé par la peur, les pieds déjà dans l'eau, les jeunes gens ne paraissaient pas se rendre compte que c'était maintenant ou jamais. Il fallut que les matelots donnent l'exemple et que le lieutenant Van Zuylen les encourage pour qu'ils se décident à franchir la lisse.

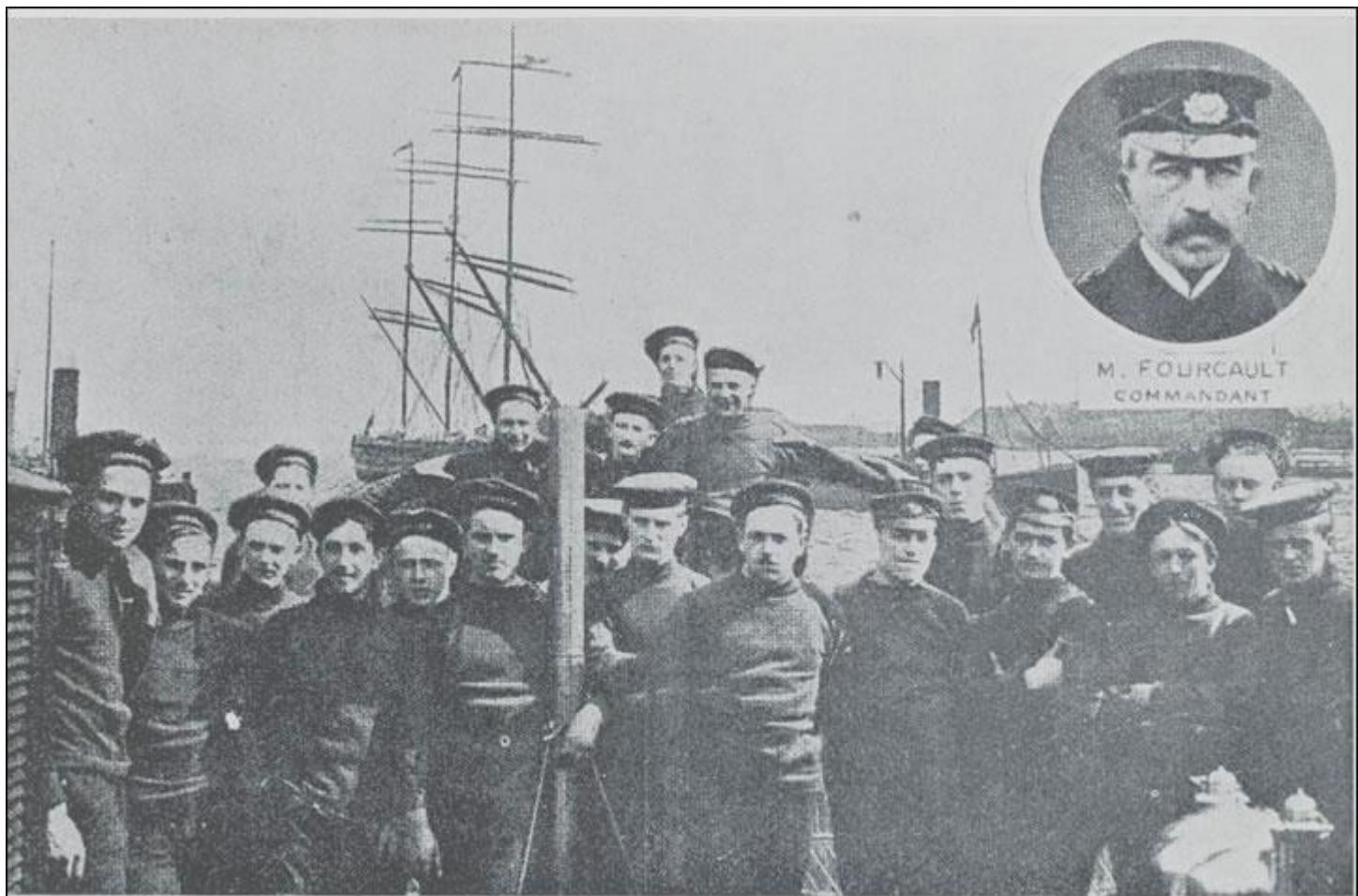
Chaque fois qu'un homme sautait à la mer, l'aumônier Cuypers le bénissait d'un geste large en lui donnant l'absolution.

- Sauvez-vous maintenant, Monsieur l'aumônier, lui dit le commandant Fourcault.
- Je reste près de vous commandant. J'ai trop de travail, répond l'abbé Cuypers.
- Même réponse du lieutenant van Zuylen, qui ne veut pas prendre à bord du canot la place d'un de ses hommes.
- Allez-y. Il leur faudra un officier pour les diriger et les aider à regagner la terre.
- Les trois lieutenants sont là pour cela.
- Je vous ordonne de partir.
- Je partirai lorsqu'il n'y aura plus personne de l'équipage à bord.

Une vingtaine d'hommes restaient encore sur l'épave.

- Mais qu'attendent-ils donc. Allez-vous autres, crie Fourcault.

Son cri se perdit dans un énorme bruit d'explosion. La coque du « COMTE de SMET de NAYER » venait de se briser en deux, au tiers arrière de sa longueur. Les drisses cassent. Les voiles sont arrachées. Leurs lambeaux durs comme des lames frappent les hommes, les renversent, les assomment, les jettent à la mer. Les vagues qui écrasent leurs masses furieuses sur le pont balayent tout sur leur passage. Un craquement terrible. Le tonnerre semble foudroyer le navire. C'est le mât d'artimon qui vient de s'abattre sur le pont fracassant tout sous son poids.



*Un groupe de cadets du Navire Ecole, sombré en avril 1906  
Een groep kadetten van het Schoolschip, vergaan in April 1906*

Il est sept heures dix, ce dix-neuf avril. Dans la lumière blanche du matin, le « COMTE de SMET de NAYER », coupé en deux, la poupe et la proue se dressant obliquement vers le ciel, disparaît dans un grand tourbillon au milieu du fracas des lames et avec un long bruit d'aspiration.

Quelques secondes plus tard, il ne reste à la surface de la mer que quelques épaves noires surnageant sur un tourbillon d'écume.

Ils sont 22, une majorité de cadets, serrés dans le canot à deux cents mètres du lieu du naufrage, hébétés, les yeux agrandis par l'effroi, à se retrouver seuls sur l'immensité grise de l'océan, à prendre finalement conscience de la précarité de leur sort. Écrasés par leur propre faiblesse, la presque totalité des membres de l'équipage a péri en luttant désespérément pour tenter de les sauver, ne comprenant pas comment ils sont encore en vie, anéantis par l'ampleur d'un drame auquel ils n'étaient pas préparés.

Anéantis au point de ne pas lever le petit doigt pour essayer de repêcher quelques autres survivants, agrippés l'un à un tonneau, l'autre à un espar, un autre encore à une cage à poules, qui nagent désespérément vers le canot et, malgré leurs efforts, dérivent loin, toujours plus loin.

Au point d'hésiter à prendre à bord quatre rescapés qui nagent vigoureusement vers le canot dont ils attendent visiblement que les occupants fassent force de rames vers eux. Il s'agit d'un cadet, d'un matelot et de deux lieutenants : Wenmackers et Célis.

- On est déjà trop comme cela, on va chavirer ! On peut les excuser, ce sont des gosses dont le plus âgé a moins de vingt ans. Il faudra qu'un matelot, un peu plus âgé, avance l'argument : « On a besoin des officiers pour nous conduire à terre » pour que les hésitations soient dissipées et qu'on laisse les quatre hommes monter à bord du canot.

Aussitôt, Wenmackers prend le commandement.- Je vous tirerai de là, affirme-t-il. Nous sommes à vingt-quatre heures de la terre. Nous avons assez de provisions pour tenir le coup jusque-là. Mais il faudra souquer dur. Le salut dépendra de votre discipline.

Le canot est endommagé et il fait eau. Il faudra écoper avec des bidons vides. Des équipes sont formées qui rameront à tour de rôle. Au sommet d'un mât de fortune, on hisse une voile faite de vêtements grossièrement assemblés. Le moral revient, car on sent à bord du canot qu'on a affaire à un chef, et on se met à écoper et à souquer. Wenmackers, en fait, a menti, mais il n'avait pas le choix. On n'est pas à vingt-quatre heures de la côte, mais à cinq jours. Les provisions se réduisent à trois livres de chocolat, un baril d'eau et deux bouteilles de « peptone ». De quoi tenir un jour tout au plus. Le seul espoir de survie est la rencontre d'un navire. Espoir fondé, car on se trouve dans le golfe de Gascogne, très fréquenté, mais fort mince espoir malgré tout, car l'océan est vaste et le canot du « COMTE de SMET de NAYER » si petit !

Durant toute la matinée du 19 avril, les rescapés ramèrent avec force, soutenus par les encouragements du lieutenant Wenmackers. Dieu sait pourtant si la partie était dure. L'embarcation, surchargée n'avancait que lentement, embarquant à chaque lame un peu forte. Mais les cadets, ayant retrouvé confiance, ramaient et écoyaient à tour de bras. En début d'après-midi, la lutte contre l'océan devenant de plus en plus dure, la fatigue se faisant sentir et la mer restant désespérément vide, le découragement succéda à l'espoir. La distribution d'une demi-tablette de chocolat et de quelques gorgées d'eau par personne, à midi, assortie de l'annonce qu'il n'y aurait plus rien avant sept heures du soir

souleva quelques murmures. La promesse, fallacieuse, que tout le monde mangerait à sa faim le lendemain et même plus si certains le voulaient, ne récolta que quelques sourires vite éteints. Wenmackers, lui-même, n'y croyait plus. Les gosses n'avaient plus les forces physiques voulues, ni les ressources morales pour tenir longtemps encore. Le lieutenant avait surestimé la résistance des cadets et il commençait à regretter maintenant de leur avoir menti. Que se passerait-il le lendemain, lorsque les vivres seraient épuisés et qu'aucune côte n'apparaîtrait à l'horizon ? Et qu'il ne pourrait plus cacher à ses hommes que la mort lente était désormais la seule issue à leurs épreuves ?

Les hommes les plus solides reliaient désormais plus souvent qu'à leur tour leurs camarades les plus épuisés pour qui manœuvrer une rame est devenu une entreprise surhumaine. Le lourd silence qui règne à bord du canot, la solitude de la mer, le souvenir de la tragédie vécue rongent impitoyablement le moral des naufragés comme l'acide sur l'acier. Plus personne ne se fait illusion sur le sort qui l'attend. Chacun s'en remet, faute de mieux, à la Providence.

Et la Providence se manifeste, à quatre heures, sous la forme d'une voile qui apparaît à l'horizon. C'est le lieutenant Célis, l'autre officier de l'embarcation, qui l'a aperçue. « Un navire ! ». Quelques secondes se passent avant que les occupants du canot ne réalisent la signification de ce cri. Quelques secondes encore avant qu'ils ne se rendent compte que le lieutenant Célis n'avait pas été victime de son imagination ou d'une illusion d'optique, et c'est le délire. On crie, on hurle comme si ces clamours pouvaient être entendues par le trois-mâts lointain, à une dizaine de milles environ, dont l'existence ne fait plus de doute, on agite désespérément des morceaux de toiles, des maillots, les rames, tout ce qu'on peut agiter. On est sauvé ! On est sauvé, pour autant qu'à bord du trois-mâts une vigie ait repéré de son côté le canot du « COMTE de SMET de NAYER ». Pour le lieutenant Wenmackers, cela semble peu probable vu la distance. Pour mettre la chance de son côté, il faut donc, tenter de s'approcher du voilier et pour ce faire se mettre en travers de sa route. Wenmackers, pourtant, hésite à donner l'ordre de changer de cap car, en ce faisant, il choisissait de s'éloigner de la terre et, en cas d'impossible poursuite, condamnait ses hommes à une mort certaine.



Mourir pour mourir, autant avoir tenté l'impossible. Wenmackers choisit le navire et fait modifier la route du canot. Le hasard était désormais maître du destin des naufragés. Deux heures d'attente, interminables, durant lesquelles leur sort fut sur la balance. Décidé comme le lieutenant à jouer le tout pour le tout, le docteur fait procéder à une nouvelle distribution de vivres. Les dernières tablettes de chocolat, les dernières réserves d'eau, les deux bouteilles de « peptone » y passent.

Vers six heures, alors que la nuit tombe doucement et que le désespoir est prêt à fondre de nouveau sur les malheureux, ils voient le trois-mâts changer de cap et se diriger vers eux. On les a vus. Ils sont sauvés. Sauvés ! Une demi-heure plus tard, les hommes du « COMTE de SMET de NAYER » se retrouvent à bord du « DUNKERQUE », un trois-mâts français faisant route vers Hambourg, dont le commandant ne peut dissimuler sa stupéfaction

- Il n'y avait donc que des mousses sur ce bateau-là ! Le drame qu'avait été le naufrage du « COMTE de SMET de NAYER » était terminé, sauf pour les familles des trente-trois victimes qui y avaient laissé la vie. Le mystère qui entoure sa disparition ne faisait que naître. Il n'a toujours pas été dissipé. Qu'il y ait eu mystère, on s'en rendit compte dès l'arrivée du « DUNKERQUE » à Douvres, quelques jours plus tard, lorsque le remorqueur « GRANVILLE » proposa au capitaine du voilier français, Morfouace, de prendre en charge les rescapés pour les rapatrier à Ostende par le premier paquebot venu et qu'il se heurta à un refus. Les naufragés du « COMTE de SMET de NAYER » désiraient continuer leur voyage, à bord du « DUNKERQUE » jusqu'à Hambourg. Ils avaient les nerfs très éprouvés et redoutaient la foule.

Le lieutenant Wenmackers confirma cette décision au patron du « GRANVILLE ». Il attendait des ordres du gouvernement belge, auquel il avait transmis la liste des survivants. Il se borna, visiblement contrarié, à déclarer que le naufrage était dû à une voie d'eau dont on ne s'expliquait pas la cause. Il fallait attendre les conclusions de l'enquête qui ne manquerait pas d'avoir lieu.

Et le « DUNKERQUE » appareilla pour Hambourg. Le lendemain, le naufrage du « COMTE de SMET de NAYER » faisait la une de la plupart des journaux français, anglais et belges. On avait fait de la copie au départ des déclarations laconiques du lieutenant Wenmackers, mais on s'étonnait quand -même du mutisme des naufragés et de leur porte-parole. On comprenait le souci de celui-ci de réserver à son gouvernement la primeur de son récit. Mais de là à refuser de répondre à quelques questions, bien anodines, sur les circonstances du drame, cela créait un certain malaise !



Les survivants, de gauche à droite : inconnu ; Sacré ; Ulser ; inconnu ; Cornerade ; Denecker ; Van der Piasse ; Dr. Molitor ; Meulemeester ; Wenmaeckers ; Tasymans ; Vandeputte ; Van Strydonck ; Vermeulen ; Celis ; Vandenberghe ; Van den Bossche ; Dubois ; inconnu, pas visible ; Van Maele ; Netels ; Barbaix ; Veys ; Beelaerts.

Ce malaise fut ressenti le plus profondément en Belgique, pour laquelle la perte du navire-école constituait une catastrophe nationale, d'autant plus que la liste des disparus n'avait toujours pas été publiée. Intolérable angoisse pour les familles des membres de l'équipage. On cria au scandale. On rappela les avatars qu'avait connus le « COMTE de SMET de NAYER » depuis son lancement. On affirma qu'il avait été construit au rabais avec de mauvais matériaux. De nombreuses demandes d'interpellations furent déposées à la Chambre.

Le gouvernement ne se décida pas à publier la liste des rescapés, les rumeurs les plus folles circulèrent. Le « DUNKERQUE » avait coulé à son tour, en Mer du Nord, II n'y avait pas de survivants ! Le trois-mâts français, qui se portait le mieux du monde, arriva à Hambourg le 28 avril. Les journalistes l'y attendaient, nombreux. Tout comme à Douvres, les rescapés refusèrent de leur parler. A la nuit tombante, encadrés par des forces de police, ils débarquèrent et furent conduits à la gare. Le gouvernement belge redoutant apparemment des manifestations à leur arrivée à Bruxelles, ils furent débarqués à la frontière, et, séparés en petits groupes qui prirent des trains différents. À leur arrivée, ils furent tous interrogés longuement. Il appartenait désormais aux enquêteurs de faire toute la lumière sur le drame. Il fallait faire vite si l'on voulait apaiser l'opinion publique, qui ne s'expliquait pas l'extraordinaire discréption des rescapés au sujet des circonstances du naufrage. Cela cachait quelque chose. Quoi ?

En ce début du mois de mai 1906, la Chambre fut le théâtre de débats houleux au cours desquels on remit à nouveau en question la qualité de la construction du voilier-école, « Un bateau pourri ! » ; on déclara sur base du témoignage de certains rescapés que personne à bord ne savait comment déclencher la mise à l'eau des canots de sauvetage ; on prétendit que les officiers, n'ayant pas su maîtriser la panique de l'équipage, s'étaient montrés inférieurs à leur tâche, que faute d'un commandement ferme la plus grande confusion avait régné au moment de la catastrophe, que des matelots avaient pris de force la place des cadets à bord de la seule baleinière utilisable, etc., etc...

Le gouvernement n'eut pas de peine à répondre que le « COMTE de SMET de NAYER » avait été classé en première catégorie par les experts du Lloyd, à la suite d'essais de solidité et de navigabilité ; que dans des circonstances du même genre, la faiblesse momentanée d'hommes frappés par le malheur avait donné lieu à des Incidents semblables dans beaucoup de naufrages et que l'héroïsme de commandant Fourcault, du lieutenant van Zuylen et de l'aumônier Cuypers étaient dignes des grandes traditions de la mer. 'Le mystère, un certain mystère, n'en subsista pas moins. Dont les experts n'apportèrent jamais l'explication.



Les deux derniers survivants, à gauche Mr. G. Denecker (Ostende), à droit le Prof. Vanden Bossche (Anvers).

(Après que cet article a été rédigé, le Prof. Van Den Bossche est décédé le 18 septembre 1976 ainsi que Monsieur De Necker le 1 décembre.)

L'enquête menée en vue de déterminer les causes du naufrage et d'en établir éventuellement les responsabilités n'aboutit à aucune conclusion précise. Le « COMTE de SMET de NAYER » avait emporté son secret avec lui au fond de l'océan.

Le navire-école belge eut un remplaçant, le « COMTE de SMET de NAYER II », auquel succéda « L'Avenir ». Celui-ci navigua sous les couleurs belges jusqu'en 1932, date à laquelle il fut vendu à un armateur finlandais qui le céda, cinq ans plus tard, à la Hamburg-America Line. Rebaptisé « ADMIRAL\_KARPFANGER » le voilier revint à sa destination première : un navire-école. Il sombra corps et biens au large du Cap Horn, au retour de son premier voyage, une croisière d'amarinage qui l'avait mené d'Hambourg en Australie. 62 hommes, dont 40 cadets se trouvaient à bord.

Tout comme celui du «COMTE de SMET do NAYER», le naufrage de « l'AVENIR » demeura inexpliqué.

## (5 366 – 30/06/24) Challenges to the Spanish monopoly in America until 1585 (I)

The Spanish conquest of the Caribbean after Columbus' first voyage in 1492 is normally not regarded as warfare at sea. The conquistadors did not meet any maritime resistance from the indigenous population.

The invaders' maritime skills and the fact that Columbus stumbled into the only large agglomeration of islands in the New World are nevertheless important ingredients in the early Spanish penetration of America. It became to a large extent a maritime enterprise where the conquest of Caribbean islands was followed by scattered coast settlements in Central America, on the north coast of South America and on the western coasts of the Americas. The conquests of Mexico and Peru added large continental territories to the empire but the maritime character of the enterprise remained.

The rapid spread of Spanish power and the fairly strong control which the Spanish state was able to exercise on a distant continent are difficult to explain if the close connection between settlements and seaborne trade controlled from Seville is not taken into account. The islands and the coastal settlements were easy to defend against attacks from the indigenous population for a power which was supreme at sea. The same supremacy made central control from Spain conceivable as the settlements would be isolated without seaborne communications. Even Peru was connected with the rest of the empire by a sea route to Panama. In the 1560s, Spanish expansion westward continued, with a small settlement on the Philippines and a monopoly on trade between Asia and America. Even if the control of this ocean was extremely limited, the Pacific became a 'Spanish lake' where other Europeans were not welcome and no other power regularly sailed across it from one side to the other.

An empire built around maritime lines of communication was also vulnerable to attack from powers which shared the same maritime skills. In the long run, experience was to show that only Europeans who decided to settle in America were a serious threat to sovereignty over colonies. Fleets and armies sent out from Europe were often struck down by tropical diseases to which the local inhabitants had become immune and major expeditions of conquest were difficult to undertake without a local base of food production. But even small-scale attacks against local shipping and scattered settlements might be resource-consuming for the defender as it was difficult to predict where seaborne raiders might strike. Modern fortifications might delay an attacker long enough to give mosquitos and disease time to defeat him, but such fortifications were expensive.

The French, English and later Dutch penetration of America had three aims: plunder, interloping trade and settlements. These aims were partially overlapping and based on violence. Piracy and privateering were naturally based on armed force. Interloping trade had to be carried out with well-protected ships and with at least symbolic amounts of violence as the Spanish settlers had to show that they had been forced to trade against their will. It was often not very difficult to force them to do so as small Spanish settlements were badly served by the monopoly traders. The interlopers could offer products of good quality at better prices. Finally, the establishment of alien settlements in defiance of Iberian claims of a monopoly – based on their 'discovery' and their investments in the conquest – had to be protected with armed force. Even if an alien colony was established far from any existing settlement, Spain and Portugal feared that it might serve as a base for piracy and illegal trade. The Spanish authorities were also restrictive in selling licences for foreigners to trade, except sometimes to the Portuguese who could supply slaves from Africa. Foreign capital, especially Genoese, was also important in financing the Seville merchants.

Up to 1560 the threat against Spanish Atlantic trade and American settlements came from France. Most of it was normal privateering activities during the numerous French Spanish wars. They gradually increased in intensity and spread westward. In the period 1536–45 privateering attacks mainly took place on the European side of the trade route, in the 'Atlantic triangle' between the Azores, Madeira, the Canary Islands and the Iberian peninsula. It was in this area, also threatened by attacks from North Africa, that in the 1520s Spain began to organise convoys for its trans-Atlantic trade. Portugal (to which the Azores and Madeira belonged) also had naval patrols in the area to protect its in- and out-bound shipping to the Indian Ocean, Africa and Brazil. On some occasions warships of the Portuguese navy (Spain had no navy) also protected Spanish shipping. In 1548–50 Portugal and France were involved in informal armed conflicts as Frenchmen attempted to create settlements in Brazil and French ships also acted as interlopers in the Portuguese-controlled trade with West Africa where English interlopers also began to appear in the 1550s. Portugal resisted the intrusions with armed force.

During the 1550s the French attacks against Spanish interests in America intensified, especially in the eastern part of the Caribbean where they were able periodically to cut the communications to Spain. In 1555 French privateers even conquered Havana. The French also developed a flourishing interloping trade, partly by selling goods they had captured from Spanish ships to local Spanish settlers who during wars must often have had to trade with those Europeans of any nationality who actually came to them with goods. The fact that the French usually traded with the settlements, rather than plundering them,

indicates that they were thinking in a longer perspective and hoped to create trade relations. Spain sent weapons and small forces of soldiers to America and the crown organised local militias as well as patrols with armed ships in the Atlantic triangle and the Antilles. The merchants of Seville preferred convoys with merchantmen of a minimum size. This system favoured their interest in controlling the trade as a monopoly system.

The classical Spanish convoy system found its definite form by 1564 and was in use beyond 1650. Each year two convoys sailed from Seville and its outports in Cadiz Bay, one in April for Vera Cruz in New Spain (Mexico), Cuba, Santo Domingo (Haiti), and Honduras, and one in August for the Tierra Firme (the north coast of South America) and the Panama Isthmus. Both convoys were to leave for Havana early in the following year and from there return to Spain in March. In practice, war, weather and economic factors often changed the convoy schedule but the basic pattern remained. Westbound convoys took a southerly course, passed the Canaries and entered the southern half of the Caribbean, while eastbound convoys sailed north of Cuba and through the Bahamas, often calling at the Azores for reorganisation before the final and dangerous passage to Seville.

This system was developed to make best possible use of the prevailing winds and to avoid sailing in the Caribbean during the hurricane season in late summer. The eastbound convoys carried large amounts of American silver which in the sixteenth century gained crucial importance for Spanish power and the European economy. The silver from Peru was sent by ship to Panama, brought over the Isthmus by mule-trains and loaded on to the Tierra Firme convoy. Each convoy had at least two large armed merchantmen as escort. When the threat to the convoys grew, squadrons of purpose-built warships were added as extra escorts and as carriers of silver. The convoys were strong enough to resist anything except attacks from major enemy fleets and before 1650 it only happened once (Matanzas 1628) that an entire convoy with its silver was captured.

In the 1560s the most spectacular confrontations were an attempt to establish a French Huguenot colony in Florida and the ambition of the Plymouth merchant John Hawkins to become a supplier of slaves from Africa to the Spanish settlements. The French colony was ideally placed as a corsair base for attacks against Spanish shipping but it was eliminated in 1565 by soldiers sent with a fleet from Spain. Hawkins' expeditions were financed by merchants in London and leading men in the navy. They came to an end in 1568 on his third voyage. Hawkins had the misfortune to be at San Juan de Ulúa, the roadstead of Vera Cruz in Mexico, when the heavily armed New Spain convoy arrived at its destination. His fleet – which included two major warships hired from the queen – was to a large extent annihilated by the Spanish force.

Many smaller French and English attempts to penetrate the Spanish monopoly in the 1560s and 1570s were more successful. Spain continued to lose ships to raiders, and interlopers returned year after year. The evidence is vague, but it is probable that the armed ships which attacked Spanish shipping and settlements were sometimes the same as those who traded with the Spaniards. Attacking Spanish ships was one way of getting goods to trade with, but also a method for eliminating competition. Some interlopers also fought each other, another way to reduce competition with violence. The Spanish patrol squadrons sent out to eliminate raiders and traders were also a problem for the mercantilist Spanish system, as they often took part in the illegal trade themselves. Some privateers showed a high degree of skill in commanding daring enterprises. Francis Drake gained both fame and fortune when in 1573 in co-operation with runaway slaves, he attacked a trans-Isthmus shipment of Peruvian silver. As late as 1568 he had been master on one of John Hawkins' slave-ships – flexibility in European behaviour might be profitable overseas.

The crown of Castile organised the defence of shipping and settlements in much the same way as it organised protection of trade in Western Europe. Merchants and settlers had to pay for much of it themselves, and convoy escorts and patrol ships were often armed merchantmen. The state provided some money, weapons, military and naval leaders and specialists, a legal and institutional framework, and rules of behaviour. In the Atlantic triangle, where Portugal and Spain had a joint interest in protecting their shipping, the two powers often co-operated. Portugal appears to have deployed a considerable part of its royal navy in this area.

The first major attempt to protect the Caribbean and trans-Atlantic trades with specialised warships belonging to the crown were made in 1567/68 when 12 small galleons with auxiliary oars were built. This force, the first real royal sailing navy of Castile, served for about a decade as convoy escort and patrol force. It was not able to be everywhere and Pedro Menéndez de Avilés, since the 1550s the strategist behind the defence of Spanish trade and colonies, intended it to intercept raiders and

interlopers when they were homeward bound in the north-eastern Caribbean. The prevailing wind and currents system made it relatively easy to predict their route and to concentrate the Spanish warships in its narrowest part. Intense demands for local defence and convoy escorting made it impossible to fulfil this ideal. From 1577 the galleons were replaced by galleys and small vessels in the Caribbean, making the system of defence strikingly similar to the Mediterranean system with forts and local patrol forces. For a time galleys were a successful deterrent against small corsair ships as they could defeat them in calm weather and in shallow waters. A new squadron of larger galleons was ready by 1583/84, but by then it was no longer small privateers that were the main threat. Full-scale war with major fleets operating in the Atlantic hemisphere was imminent.

### **The European civil wars at sea, 1559–85**

After the general peace of 1559 international politics in Western Europe was dominated by the effects of revolts and civil wars, while the states officially remained at peace with each other until 1585.<sup>9</sup> The first of these crises occurred in Scotland where a Protestant revolt against the regent, the French-born dowager queen Marie de Guise, broke out. The regent, who ruled in the absence of her daughter, Mary Stuart (who until 1560 was in France as consort to King Francis II), kept it under control with her French troops. In late 1559 the French decided to send a fleet with more troops to Scotland. The situation was especially dangerous for England, as the legitimacy of Queen Elizabeth was not beyond doubt and Mary Stuart was a claimant to the English throne. Elizabeth reacted by sending a fleet to the north. Winter expeditions in these waters were risky and the French fleet was dispersed by gales and had to return home. The English fleet persisted in its mission and arrived in the Firth of Forth in January 1560. This limited the operational freedom of the French troops and reduced their hope of relief. By the summer they had been forced to leave Scotland and Mary Stuart had to accept Elizabeth as Queen of England. The almost eternal Anglo-Scottish conflict had reached a settlement which proved to be lasting and French influence in the British Isles was eliminated.

In 1562 the first French civil war began. The English decided to intervene on the Protestant side by taking control of Le Havre and a major fleet was mobilised to support the operation. It ended with a costly failure, as Le Havre had to be evacuated when it was attacked by superior forces after the truce in France in 1563. For more than two decades the English refrained from getting involved in continental embroilments during the French and Dutch civil wars, but they were active in them at sea through private warfare. From her position on an island Elizabeth could refine the use of limited and, often, even profitable violence at sea as an instrument of policy and at the same time keep the increasingly aggressive English seafaring community occupied with overseas ventures in plunder, trade and settlements. Elizabeth could permit, redirect or prohibit such ventures but they were hardly part of a central plan, least of all of a plan for empire building.

Especially in works written during the culmination of British seaborne imperialism, this has sometimes been regarded as a faulty strategy or the result of a capricious policy of a woman. It should, instead, be regarded as an efficient way of co-ordinating very different kinds of information: the government's knowledge about the complicated and volatile political situation on the continent and the seafarer's superior and rapidly increasing know-how about how to explore opportunities for trade and violence in parts of the world where few Europeans had ever been. The private investors and the enterprising seamen acted at their own risk which might have made them eager to develop technology and skills on their own initiative. They were allowed to do so, and the government co-operated with them, invested in the enterprises and integrated the new know-how with the permanent navy – a number of investors in private warfare were also naval administrators.

However, the crown concentrated its own efforts on English security policy in Europe. When that policy forced England to go to war with Spain, a much stronger power, the joint development of private and state-controlled sea power had forged an instrument that technologically had a decided advantage over Iberian sea power, in spite of Spain's long seafaring traditions. This had been achieved without any dramatic increase in taxation or state formation. In a world with men of many and often irresponsible and destructive ambitions,

Elizabeth might appear as the mistress of well-controlled ambitions, aiming at increasing security, power and reputation all at the same time. She was not, in fact, a state builder or an empire builder, but a ruler who allowed her subjects to gather power and wealth by developing new competencies, without fearing that she might lose control over them. In the Western Europe she lived in, this was unusual behaviour.

After 1563, civil wars and revolts continued in France and the Huguenots were especially strong on the Atlantic coast. Much of the seafaring population turned Protestant and the great port of La Rochelle became the most important stronghold for the Huguenots. They also controlled much of the legal framework of French activities at sea as the Huguenot leader Gaspard de Coligny was admiral of France and the Huguenot king of Navarre (later Henry IV of France) was admiral of Guienne. As such they could commission privateers with papers that were legally acceptable to friendly powers. For the politician Coligny a war in the Atlantic against the Spanish arch-enemy might unite France behind an expansionist and profitable policy and also give the Protestant groups increased influence. He shared this interest with many in the French maritime communities who during the civil wars attacked Spanish and Portuguese shipping, to get both financial support for the Protestant side and to hit the religious enemy. These attacks intensified from the mid-1560s and were the main cause behind the strengthened Spanish naval presence along the trans-Atlantic trade route. The French crown vacillated between lukewarm support for a maritime policy that might strengthen the country and fear that it might strengthen groups which undermined the authority of the central state. In practice it exercised no control over overseas ventures or the groups which undertook them.

In these same years the political situation in the Netherlands reached a crisis when the authority of Philip II was undermined by popular Calvinist revolts and elite resistance against attempts to strengthen the power of the central Habsburg government in Brussels. To break this resistance Philip sent a large army under his most experienced general, the Duke of Alba. The Army of Flanders, for nearly a century ahead a centre of gravity in European power politics, had been created. In 1568, William of Nassau (the Prince of Orange) and his brothers organised an attempt to raise a revolt with the help of German mercenaries, but it was defeated by Alba's army. The Netherlands, a conglomerate of provinces and cities with a strong tradition of self-rule, seemed to be on its way to becoming a centralised territorial state and a mere appendage to Spanish power. Philip II had no intention of giving his industrious subjects in the north free rein for a development that might undermine his own power.

Philip II had sold his Dutch navy after the peace in 1559. His lack of permanent armed force at sea became immediately apparent when the Dutch rebels in 1568 began to organise a force of privateers which sailed under commissions from the Prince of Orange in his capacity as sovereign prince in a small city-state in southern France. These privateers, the Sea Beggars (*geux de mer* or *watergeuzen*), were often successful but were also notoriously undisciplined. They co-operated with French Huguenot privateers and English privateers with French letters of marque and together they could use English and French ports, as well as Emden in Germany, as bases. During the years 1568 to 1572 this coalition of privateers cruised from the North Sea to the Azores and Canaries and made Western Europe into a war zone where no seafarers, Spanish, Dutch, French or neutral were safe if they were Catholics, loyal to Philip II or carried enemy goods. The attacks were extended to the Caribbean and rumours of a great Protestant attack against the Iberian and Catholic empires circulated. It became impossible for Philip II to send men and money by sea to the Netherlands, especially since Queen Elizabeth in 1568 had made a forced loan of money on Spanish ships which had sought protection from the privateers in Plymouth. In the future, Spain sent galleys with silver to Genoa where the bankers organised the payment of Spanish troops in the Netherlands through their financial network. This increased the financial power of Genoa. The Army of Flanders was logically connected with Spain and Italy through the famous 'Spanish Road' over the Alps, in itself a proof of Spain's inability to control the sea route between Spain and the Netherlands.

The Huguenots were successful in controlling the Bay of Biscay during the French civil war of 1568–70. The Sea Beggars were able to blockade Dutch ports to such an extent that grain shipments from the Baltic were reduced. Food prices rose and this increased the dissatisfaction with Alba's rule, preparing opinion for a renewed revolt. Alba made no attempt to create a Habsburg navy in the Netherlands. He relied on the mobilisation of private ships for war, primarily from Amsterdam, and he concentrated his army to resist a possible invasion from France, leaving the coastal provinces of Holland and Zeeland more or less without soldiers.

In early 1572 the English asked the Sea Beggars to leave English ports. The result was unexpected. On 1 April the Sea Beggars took the town of Brielle (Brill) in southern Holland. In a few months, internal revolutionaries and Sea Beggars had taken control of a large number of cities, especially in the north. The Protestant Dutch sea forces rapidly switched from privateering to becoming a provisional navy in the struggle for inland waterways and the coastal regions.<sup>16</sup> In 1572/73 the Zeelanders and South Hollanders gained control over the Rhine/Maas and Scheldt estuaries which also meant that they could

control trade to the great port of Antwerp. The North Hollanders and the Frisians gained command over the Zuiderzee, finally confirmed in a naval battle on 13 October 1573. By 1574 Habsburg naval power in the Netherlands was practically eliminated, although Amsterdam remained loyal to Philip II until 1578 and could, for some time, maintain control over some internal waterways. The Dutch began to make money for their navy from their control of the sea routes in the Netherlands. They sold licences to trade with the enemy to their own ships and to neutral shipping, a source of income that was to be important for the Dutch navy.

Philip II was slow to react by sending major naval forces from Spain to regain control of the sea in the north. He was engaged in the great struggle with the Ottomans in the Mediterranean and, apart from the already over-strained guard fleet for the American trade, he had no permanent Atlantic navy. However, early in 1574 he began to mobilise a large fleet in northern Spain through the traditional method of requisitioning armed merchantmen. The first intention was to use it to relieve Middelburg, Philip's last outpost in Zeeland, but this city fell in early 1574. The new plan was to send the fleet to the Channel and, if possible, to base it on Ireland or the Scilly islands in order to gain control of both English and Dutch trade. It seems doubtful if a fleet of this size could have been successful as it would have resulted in a total mobilisation of the English navy. However, the plan is interesting as early evidence of the great Spanish optimism about what they might achieve in the Channel. The plan had to be abandoned as the fleet was severely struck by illness.

In 1575 Spain suffered one of its recurring financial crises and further offensive operations on land and at sea were impossible for a time. A truce was concluded in the Netherlands in 1576. In France the civil wars ended for a time in 1577. Spanish plans for major offensives in the Atlantic were made, however – among them a somewhat imaginative project of 1578/ 79 to hire 30 warships, several of them large, from Sweden. Anglo-Spanish relations became less tense, but English attacks continued outside Europe. The most spectacular was that of Francis Drake who in 1578 sailed around Cape Horn and attacked Spanish interest in the Pacific. His great success was the capture of a silver-laden ship on its way from Peru to Panama.<sup>20</sup> Spain knew of only one place where the English were vulnerable to retaliation for such activities: Ireland. In 1580 a small Spanish force landed at Smerwick to support Catholic rebels, but it was quickly eliminated by a force brought to the scene by an English squadron.

In 1580 a decisive change took place. A lasting truce in the Mediterranean was reached with the Ottoman empire and Philip II of Spain became king of Portugal too. As the son of a Portuguese princess he had a legitimate claim to the throne when the last king of the House of Aviz died and he was the only person who could support his claim with overwhelming military and naval power. The resistance organised by Dom Antonio, an illegitimate son of a Portuguese prince, was crushed by Spanish military and naval power and Portugal became a Habsburg kingdom. It was agreed that the Spanish and Portuguese empires were to be kept separate, but that the two powers should co-operate in the defence of their transoceanic interests, something they in fact already did. For the Habsburgs, the acquisition of Portugal meant that they obtained a permanent sailing navy, an excellent naval base in Lisbon, and a seaborne empire which stretched across the world. The two Iberian empires met each other in the East Indies archipelago (the Moluccas/the Philippines) and in South America.

Dom Antonio went to France and England to get help. He promised to open the Portuguese Atlantic empire to those who supported him and, as nominal king of Portugal, he became a convenient legal source of letters of marque for privateers who wished to attack Iberian interests. Initially he had an important asset as one part of Portugal remained loyal to him after 1580: the Azores. A small Spanish fleet attempted to take control of the islands in 1581, but it failed. The Azores were of great strategic importance for the Spanish convoy system and for Portugal's communications with her empire. They were also an excellent base for a European power who wished to challenge Philip II and penetrate the Iberian empires. The influential dowager queen of France, Catherine de Medici, became interested and decided to resume the Atlantic policy of admiral Coligny, murdered in 1572, possibly on Catherine's initiative. Her ultimate aims are not clear but as an experienced negotiator she probably intended to use Dom Antonio, the Azores and further conquests in the Portuguese empire in order to extract concessions from Philip II. Queen Elizabeth was less interested in the project than some of her privateers and only a small English force took part in the expedition to the Azores which left France with Dom Antonio on board early in 1582.

The size of the French fleet – which formally was a private venture – is not known in detail but various reports indicate a size of around 60 ships (about half of them large) and around 6,000 to 7,000 soldiers. This was the largest French force sent overseas before the age of Louis XIV. It met an Iberian fleet of

two large Portuguese warships, 19 armed merchantmen and ten transports with 7,000 men of which 4,500 were soldiers. This force was smaller than planned as part of the fleet was delayed, but the Spanish commander, the Marquis of Santa Cruz (Don Alvaro de Bazan Jr) decided to fight. After an indecisive gunfight on 24 July 1582 the fleets met two days later in a fierce close battle south of the island of St Miguel. The French initially had the advantage of the wind and attacked the Spanish rear with superior forces but that gave the Spanish commander the opportunity to gain the wind for the Spanish van, which in its turn attacked the French. Several French ships took flight. The magnitude of French losses is uncertain but they were heavy and decisive.

An improvised French fleet had not been sufficient to challenge the Spanish in the Atlantic triangle. In 1583 a Spanish fleet with about 16,000 men systematically conquered the Azores. It comprised five large sailing warships, 31 armed merchantmen, two galleasses, 12 galleys and 48 small vessels. This was the largest force any European power had sent out in the Atlantic up to then, and it indicates both the rising Spanish ability to organise large sailing battle fleets and the importance of the Azores in their Atlantic strategy.

The conquest of Portugal was the start of a general Spanish offensive in the Atlantic and Western Europe which lasted until 1588. Peace in the Mediterranean and massively increased shipping of American silver were two preconditions. The galley fleet remained strong to secure the former and the convoys from America were the lifeline which secured the latter. The Army of Flanders was reinvigorated and became again a highly efficient force under the Duke of Parma, who, unlike his predecessor Alba, was also a skilled politician. In 1582–85 Parma retook most of the rebellious provinces in a series of offensives, sieges and political compromises with the elite groups. In 1579–81, the seven provinces in Northern Netherlands had formed a union and declared themselves independent, but their situation became increasingly desperate. Dunkirk and Nieupoort on the coast of Flanders were taken in 1583 giving Parma ports where he began to create a force of light ships for attacks on trade and an invasion of England. However, the supply lines for his army remained the 'Spanish Road' as the shallow coast outside the Flanders ports was closed to ships from Spain by the small Dutch warships. William of Orange was assassinated in 1584 and the great port of Antwerp fell to Parma's army in 1585. By 1585 the new Dutch Republic had lost much of its territory. Holland, Zeeland and Utrecht, protected by the small ships of the new navy and the Rhine-Maas delta were still beyond Parma's control, but, if no help were to arrive, the future looked bleak.

---

## (5 367 – 07/07/24) Challenges to the Spanish monopoly in America until 1585 (II)

### **The Anglo-Spanish struggle 1585–1603**

In May 1585 the Spanish government seized northern shipping, including English merchantmen, in Spanish ports. The intention was almost certainly not to start a war with England, but the event came as an unusually convenient pretext for an English government which had already decided to take fateful steps towards war with Spain. England sent a small army to the Netherlands to stem Parma's offensive. At sea an English fleet of privateers and two of the Queen's ships sailed to the West Indies under Francis Drake. It carried 2,300 soldiers and early in 1586 took and ransomed Santo Domingo and Cartagena, two of the most important Spanish cities in the region. Spanish vulnerability was demonstrated and the threat against the supply of silver damaged Spanish credit in Europe.

During 1586, Philip II decided to make a decisive strike against his enemies in north-western Europe. A successful invasion of England would destroy the base of attacks against his empire and stop foreign support to the Dutch. As Philip also became involved in the renewed French civil war, it began to look like a gigantic effort to create Spanish hegemony in Western Europe. The old man in the Escorial might have believed that he only defended his inheritance and the traditional religion, but, for his enemies, he looked like a contender for a universal Christian empire.

This was the background to the drama that unfolded at sea during 1587/88. Philip II and his admiral Santa Cruz began to concentrate a great fleet in Lisbon, his new Atlantic naval base. During the spring and early summer of 1587 an English fleet under Drake made a cruise to the Iberian coast, attacked Cadiz and destroyed or captured 24 ships, some of them large. It later captured a large and richly-laden

Portuguese ship from the East Indies. At Cadiz, the English fleet was attacked by galleys which were repulsed with greater ease than in earlier actions during the sixteenth century. The attack delayed the Spanish preparations as they had to search for Drake's fleet and protect the Atlantic convoys with their own. Plans to send it to the Channel during 1587 had finally to be cancelled. In early 1588 Santa Cruz died and the Duke of Medina Sidonia was appointed as his successor. Like many other events connected with 1588 this appointment, perfectly natural in its own time, has raised much controversy. Medina Sidonia was an able administrator who coordinated the final preparations of the fleet in an efficient way and his hesitation to sail may have been based on good judgement rather than lack of self-confidence. For good reasons he doubted if he had the right instrument for the planned operation in the Channel.

The Portuguese navy was the nucleus of the great Armada, but most of it was mobilised in the traditional Spanish way, with armed merchantmen hired from Castile's Biscay provinces and from Andalucia, Italy, Ragusa and Venice. From Philip's kingdom of Naples came four large galleasses and a late decision to cancel the westbound Tierra Firme convoy in 1588 made the Castilian galleons available. The total force included 20 sailing warships (galeones) with a total displacement of around 12,000 tonnes, 47 armed merchantmen (naos) of around 32,000 tonnes, four galleasses (possibly around 1,000 tonnes each), four galleys, 21 transports (urcas) and 31 small vessels for scouting and dispatch-carrying, nearly all smaller than 100 tonnes. The fighting ships in the Armada had a total displacement of around 50,000 tonnes. The three largest of the galeones were of around 1,000 tonnes, but, among the armed merchantmen, there were no less than 11 with a displacement of around 1,000–1,200 tonnes. There were about 8,000 seamen, 19,000 soldiers and 2,000 oarsmen on the fleet when it left Lisbon in May 1588.

This huge fleet, known to posterity as the Invincible Armada, is usually regarded as the greatest sailing fleet ever assembled in Europe up to then. This is possible, although we know too little about the French Channel fleet of 1545 to be certain. The English had commissioned 23 major royal warships of about 250 to 1,500 tonnes displacement, a total of about 18,000 tonnes, ten minor royal warships, one galley and no less than 192 private vessels. However, most of the latter were small and far from all took part in the fighting. Thirty private ships had a displacement of (probably) around 300 to 600 tonnes (total around 11,000 tonnes) and may be regarded as front-line warships. About 30 others were of around 200 to 250 tonnes displacement (total around 7,000 tonnes) while the majority of the private ships were of little importance. The fleet may have had around 16,000 men, of which only 1,500 were soldiers, although these figures are uncertain.

The purpose-built royal warships represented a much larger part of the English fighting power than on the Spanish side and some of the private English ships were real warships, built for privateering. The gun armament of the two contending fleets gave the English a marked quantitative advantage and this seems to have been increased by a qualitative advantage in gun-handling and in the ability of the ships to manoeuvre into a favourable position for a gun-fight. The Spanish fleet could only win a battle if it came to close combat and boarding and, with inferior armament and a fleet of slow and unweatherly merchantmen, it could not force the English to such a battle. Medina Sidonia did not act as if he intended to defeat the English fleet in a major battle to gain command of the sea. His strategy was based on the idea that the Armada should sail through the Channel to its narrowest part. There it would protect the transport of an invasion army of elite soldiers from the Army of Flanders. The plan made sense if it was based on the assumption that English gunnery was not numerous and efficient enough to sink or disable a substantial number of his huge fleet where the sheer size of the ships enabled them to survive a number of hits. Losses might be expected, but, if they could be kept within acceptable bounds the Armada might be successful.

Such an assumption was not unrealistic. The effect of English gunnery in 1588 was indeed not devastating although we will never know if the Armada really would have been able to protect an invasion flotilla in the open sea where the more manoeuvrable English ships probably would have concentrated their attacks on the transport vessels. But the problem was how these vessels should come out to the open sea. The Duke of Parma had created a large invasion flotilla in the Flanders ports, but the coast outside these ports was shallow and inaccessible for the large ships of the Armada. Light Spanish naval forces available in July 1588 were inferior to the light forces of the Dutch and English fleets which would have sunk or captured much of the invasion flotilla before it could reach the deep water where the Armada would have a chance to protect it. The enigma with the Spanish planning is why they brought with them only four galleys when they actually had at least 80 galleys available in the Mediterranean. The French had shown that it was possible to transfer a Mediterranean galley fleet to the Channel in

1512 and 1545, and galleys with heavy guns were the obvious answer to English and Dutch shallow-water forces.

The summer of 1588 seems to have been unusually stormy and the Armada was seriously delayed by heavy weather. The four galleys actually never reached the Channel. The fleet finally entered the Channel on 20/30 July (Julian/Gregorian calendars). The English fleet was divided. Most of it was in Plymouth, guarding the entrance of the Channel, while a smaller force was in the Narrows, guarding Parma's invasion flotilla in company with the Dutch. The English, under the command of the Lord Admiral, Lord Howard of Effingham, with the privateering veterans Francis Drake, John Hawkins and Martin Frobisher as sub-commanders, easily gained the wind from the Spanish and followed the Armada when it proceeded east along the English coast. From a distance they attacked the Spanish fleet with gunfire but, with the exception of two ships which suffered accidents, Spanish losses were small. The main effect of the English shadowing of the Spanish fleet was that it made it impossible for it to make a landing on the English coast or anchor in the protected water inside the Isle of Wight.

On 27 July/6 August, the Spanish fleet anchored on the open roadstead off Calais and the English western fleet joined the squadron in the Narrows. Nothing had happened to solve the problem of how Parma's invasion army would pass the sand-banks guarded by light Dutch ships. The alternative, that the Armada might land its own army, could not be executed in the presence of an undefeated English fleet which effectively might interfere with such a landing or defeat the Spanish ships if the soldiers were landed. Both lack of light forces and inferiority in gunpowder had doomed the enterprise to failure. No explanation for this failure other than Philip II's wishful thinking has ever been found – no Spanish admiral or general had assured him that the plan was feasible.

Failure did not in itself mean catastrophe. That phase began on the night of 29 July/8 August when the English made a fireship attack on the Armada. The Spanish ships cut their cables and escaped (except one galleass which ran aground), but in that process many ships sailed far to leeward and the fleet lost its earlier cohesion. Medina Sidonia was able to form a defensive line with several of the best ships but, with many of the troop-carrying Spanish ships in a leeward position, the English felt free to close for a fight with guns at decisive ranges. English gunnery proved superior. During the battle off Gravelines one Spanish merchantman sank, two galleons ran ashore and were lost and other Spanish ships suffered considerable damage.

The Spanish fleet was now in a critical situation. Ammunition and supplies were running out, ships were damaged and there was no friendly deep-water harbour in the North Sea or the Channel. To sail back through the Channel meant fighting both the English and the prevailing westerly winds, and the Spanish fleet had to make the long return journey to Spain northward around Scotland and Ireland. Many ships were damaged and 28 ships sank at sea or were wrecked on the coasts, often when trying to take on fresh water. The large Mediterranean merchantmen were particularly unsuited to Atlantic weather and suffered badly, eight of ten being lost. The losses of men were very high, although, in that respect, the English also suffered large losses in the months after the battle. Epidemic disease and bad logistics caused the death of thousands of seamen in a fleet where the losses in action were minimal.

The Armada campaign of 1588 has perhaps more than any other naval event become part of mainstream historiography. Maybe the battle of Salamis 480 BC is comparable and for the same reason: it was a decisive battle between a huge empire (Persia) and an upstart sea power (Athens). Fifteen eighty-eight has often been seen as a watershed – the year when Spanish expansion was changed into English and Dutch expansion. There is nothing fundamentally wrong with this interpretation, although Spain did remain the strongest power in Europe for several decades. Spain was never more so close to hegemony in Europe and the Atlantic as in 1588 and a different outcome might have had far-reaching consequences in England, the Netherlands and France. After 1588 Philip II ordered the Army of Flanders to support the Catholic League in France with the predictable result that the Dutch in the 1590s were able to recover much lost territory. The support of the League proved to be without lasting result as Henry IV was able to gain control over France and end the civil wars.

The events in the Channel undoubtedly had a psychological effect as a blow to the Spanish reputation for invincibility, a reputation which seems to have misled Philip when he drew up the strategy before 1588. From a naval perspective the outcome was not sensational as it confirmed a century of technical, tactical and strategic change in warfare at sea, demonstrated in the Indian Ocean, in the Baltic and already in 1545 in the Channel. It revealed growing north-western technical superiority at sea and made it clear that modern technology had made it more difficult to invade a power which defended itself at sea. A century earlier an invading army required only sufficient transport capacity. Now it required a

superior gun-armed fleet as well. For an island state like England this meant that national defence could be organised more cheaply around a fleet which could also be used for offensive operations at long distance.

The first English post-1588 attempt to carry out a seaborne offensive was not a success. A fleet under Drake with a strong army was sent to the Iberian peninsula. It had orders to attack the remaining Armada ships at Santander, to support Dom Antonio in his attempt to raise the Portuguese against Spain and if possible intercept the silver fleet at the Azores. Drake did not even sail to Santander and the Portuguese showed no interest in supporting the pretender. By 1590 it was clear that no side could win a decisive victory and that it had become a war of attrition between two coalitions, Philip II's empire and the French Catholic League against the French king, England and the Dutch Republic. From a maritime point of view it was primarily an Anglo-Spanish war where the Channel, the Atlantic triangle and the Caribbean were the main theatres of operations. The English as before operated with a royal navy in co-operation with private investors in privateering and with small-scale privateers who acted independently. After the failure in 1589 the government did, however, take firmer control over the joint venture operations. Spain radically changed her naval policy after 1588 and built a large state-controlled navy, the largest battle fleet which had existed in Europe up to then. This fleet has received little attention from historians.

The Channel was controlled by the English fleet which could support limited English army interventions in northern France. These were of urgent importance for England as the Catholic League and Spain periodically were close to achieving full control over the French Channel coast. Neither of the two French sides in their civil war had a real navy, only small and improvised forces which supported military operations along the coast.<sup>35</sup> By 1595 the Spanish threat in the Channel was reduced although Brittany remained under pro-Spanish control until France and Spain concluded peace in 1598. The Dutch navy was as before mainly occupied in home waters.

In the Caribbean intense but usually small-scale trade warfare continued throughout the war. Primarily it was a war of attrition where Spain was forced to increase expenditure on convoys, fortifications and garrisons, while the English seldom gained the fabulous wealth they hoped for. The English privateers were normally operating with small ships and attacked only local trade, not the great convoys. An exception was the large squadron of royal warships and privateers which Drake and Hawkins led in 1595/96 – their last voyage as both died in the Caribbean. The fleet failed in its main purpose, attacks on San Juan on Puerto Rico and Panama. In 1598 a private fleet led by the Earl of Cumberland, one of the most important English investors in privateering, was able to take San Juan, but there was no possibility of keeping it permanently.

In the Atlantic triangle between the Azores, the Canary Islands and the Iberian peninsula the English began to implement a more systematic strategy where the Spanish silver fleets and the Portuguese East Indiamen were the main objective. Squadrons of English ships patrolled the Portuguese-Spanish coast or the waters around the Azores. An early attempt with a three-month cruise had already been made in 1586. Another attempt was made in the autumn of 1589 and during 1590 one squadron was sent to the Iberian coast and another to the Azores. In 1591 another squadron sent to the Azores was surprised by a superior Spanish force and one ship, Revenge, was taken in a famous fight. These English fleets took few prizes, but they delayed enemy shipping and silver shipments and forced them to sail during seasons with bad weather. The Caribbean convoys had to be protected by large fleets of warships, a system which proved efficient but expensive for Spain. The huge and richly laden Portuguese East India carracks were more vulnerable targets and a few were captured.

In June 1596 a considerable part of the English fleet, joined by a Dutch squadron of armed merchantmen launched a surprise attack on Cadiz. The fleet attacked and defeated a Spanish squadron in a battle where English gunnery seems to have been more destructive than in 1588. San Felipe, one of the largest warships in the world, and another large Spanish warship were destroyed and two large warships were taken. Later two Portuguese warships and 40 merchantmen, including a westbound Caribbean convoy with its rich cargo, were burnt to avoid capture. An army was landed and took Cadiz which was partly destroyed. The raid was executed with skill and must be seen as the apogee of English efficiency in maritime warfare in the pre-1650 period. It cast doubt on Spain's ability to protect her trans-Atlantic trade and contributed to the financial crisis of 1596, but Queen Elizabeth was upset by the lack of booty for the royal treasury. Spain quickly organised a counterstroke with a large fleet which sailed to the Channel in the autumn. It was dispersed by gales and no fewer than 25 ships, mainly transports, were wrecked on the Spanish coast close to Ferrol.

In 1597, the English fleet attempted to take Ferrol where much of the Spanish fleet was based. When that failed owing to severe weather a large part of the English fleet went to the Azores where it again failed to take a silver fleet. In its absence, the Spanish fleet in Ferrol made a new autumn attack in the Channel. One hundred and thirty-six ships, most of them rather small, with crews of 4,000 seamen and 8,600 soldiers (less than half of the Armada of 1588) set sail for a surprise attack on Falmouth. This port, close to the tip of the Cornwall peninsula and close to Spanish-controlled Brittany, was to be made into a bridgehead to which further reinforcements would be sent in the following spring in order to establish Spanish power on both sides of the western entrance of the Channel. This time the Spanish reached the Channel undetected, only to be dispersed by another autumn gale. Twenty-eight ships were lost. The Spanish armadas of 1596/97 were attempted in defiance of the Atlantic climate. Not even in the twentieth century have invasions in the Channel been attempted in the autumn when the equinoctial gales are a normal phenomenon. Spain was, however, forced into this gamble as surprise offered the only chance of invading England successfully. The last attack was made only because the old and dying Philip II insisted on it.

The new king Philip III (r. 1598–1621), or his advisers, began to try new ideas. One was an embargo on Dutch shipping to Spanish ports. Up to then the Dutch had traded with their enemies, but Spain now began to wage a trade war on the Republic in the belief that the trade had been more profitable to the Dutch than to them. In retaliation, the Dutch sent a fleet to the Spanish and Portuguese coast in 1599. They searched for suitable forms of attack and finally divided their forces for attacks against Guinea and Brazil. It was the largest Dutch naval expedition up to then, but it ended in a failure due to disease. The Spanish fleet which was sent out to find the Dutch was again struck by a gale and suffered severe losses. The English, by now deeply committed against rebels in Ireland, feared that Spain planned a new invasion and mobilised the fleet. Actually, their intelligence reports had magnified a minor Spanish plan into a new Armada (The 'Invisible' Armada). Spain only intended to transfer six galleys to the Netherlands. It succeeded and for some years they showed that galleys had value as special forces in coastal waters. Spain also had plans against Ireland, although it took them a long time to assemble a force. When it sailed in September 1601 the English were on their way to defeating the rebels. Some of the Spanish ships were again forced back by heavy weather and the 3,400 Spanish soldiers that landed at Kinsale could not achieve anything. In early 1602 they surrendered on condition they were allowed to return to Spain.

In 1602 the English, assisted by the Dutch, decided to try to maintain a blockading fleet continuously on Portugal's and Spain's western coast in order to damage trade and check further offensive movements by the Spanish fleet. The blockade started in March and the fleet did not finally return until November, but there had been a break in the summer when a captured Portuguese East Indiaman was escorted to England. Only a limited number of ships could be on station at the same time and when they once sighted a convoy from the Caribbean they found that its escort was too strong for an attack. Nevertheless, the operation showed that the English had made progress in their ability to maintain a fleet in distant waters and early in 1603 they were preparing to repeat the operation. The death of Queen Elizabeth and the truce concluded by her successor James I made it unnecessary. England had, however, repeatedly shown that her fleet might cruise unhindered for long periods in the Atlantic triangle, a strategic area for Spain's Atlantic policy and communications. Technically and logically they had begun to master the problems inherent in long-distance deployments of battle fleets, but their fleet was too small to achieve supremacy outside home waters.

Unfortunately we know little about Spanish sea power in the period 1589–1603. There were great ambitions, but also great problems. There seems to have been technical difficulties with the ships, lack of seamen and logistical obstacles against the concentration of the large number of ships into an efficient battle fleet which could have defeated the English in the Atlantic triangle. The interaction of logistics, administration and strategy is unknown on the Spanish side. The failure to create a concentrated and mature battle fleet which could project Spanish power to north-western Europe and support Spanish policy in the Netherlands, northern France, England and Ireland is obvious. Spain could not protect her sea lines of communication to Northern Europe, nor seriously disturb the lines of communication of her northern enemies. As Spain had gained experience from the same war as England and the Netherlands, we must suspect that the Spanish institutional framework for learning, adaptation and change was deficient. But Spain had shown that she was able to defend her trade and the very important transfer of silver from America with such efficiency that English attacks against them became unprofitable. By 1603

both sides were ready to conclude peace. The first war in the Atlantic was at an end but another was soon to follow. It was a part of the first global war at sea.

## (5 368 -14 07 24) Kredietverlening aan zeelieden in de achttiende eeuw (I)

**Willem --Jan Van Grondelle**

### **Particuliere geldleningen door VOC-opvarenden**

Credit always has been an important issue for sailors. Since they normally received their wages after returning from their voyage, mariners and their families depended on credit to buy goods and services before their departure. That is why the Dutch East India Company (VOC) organised a widely used system of credit facilities of its own, with well-designed checks and balances and a credit limit of about one-and-a-half annual salary. Apart from these credit facilities, some VOC-employees also took out private loans shortly before their departure. These loans were registered before a notary and could amount to up to twenty times their annual salary. This article describes and analyses this less well known credit line. Sailors without own or family funds depended on this type of credit if they wanted to buy goods for their private trading and/or to smuggle cash to Asia. As such, private loans were an important means for entrepreneurial VOC-employees to make a lot of money besides their regular wages.

### **INLEIDING**

Vlak voor zijn vertrek in januari 1740 leende Daniël Ronzieres, de schipper van het VOC-schip Rooswijk, van acht verschillende Amsterdamse geldschutters in totaal ruim 17.000 gulden, een klein vermogen overeenkomend met ruim twintig maal zijn jaarsalaris. Hij leende dat enorme bedrag vooral om privé-handelswaar en smokkelgeld mee te nemen naar Indië. Daar kon hij dan Indische goederen aanschaffen om die na terugkomst in patria met veel winst te verkopen.

Daniël Ronzieres was niet de enige VOC-opvarenden die vlak voor zijn vertrek een bezoek bracht aan een notaris. Bij ons onderzoek in het Oud-Notarieel Archief van Amsterdam naar de bemanningsleden van het begin 1740 vergane VOC-schip Rooswijk bleek dat meer VOC-opvarenden voor vertrek bij de notaris een geldlening lieten vastleggen. Zo werden 208 geldleningen aangetroffen van opvarenden van schepen die eind 1739 en begin 1740 gereedlagen om naar Indië te vertrekken.

In dit artikel staan twee vragen over deze geldleningen centraal. Wat was de omvang en de structuur van de particuliere, notarieel vastgelegde geldleningen van VOC-opvarenden? En wat was de betekenis van deze geldleningen in vergelijking met de door de VOC zelf georganiseerde kredietmogelijkheden voor haar opvarenden, zoals de schuldbrieven die opvarenden konden opnemen bij de VOC? Na een korte beschouwing over krediet voor zeelieden in het algemeen, worden eerst de geldleners beschreven en de omvang, de kenmerken en het doel van de gevonden leningen. Vervolgens komen de achtergronden van de geldschutters aan de orde. Daarna worden de particuliere geldleningen qua omvang, risico en toepassing vergeleken met de VOC-schuldbrieven. Het artikel wordt afgesloten met enkele conclusies.

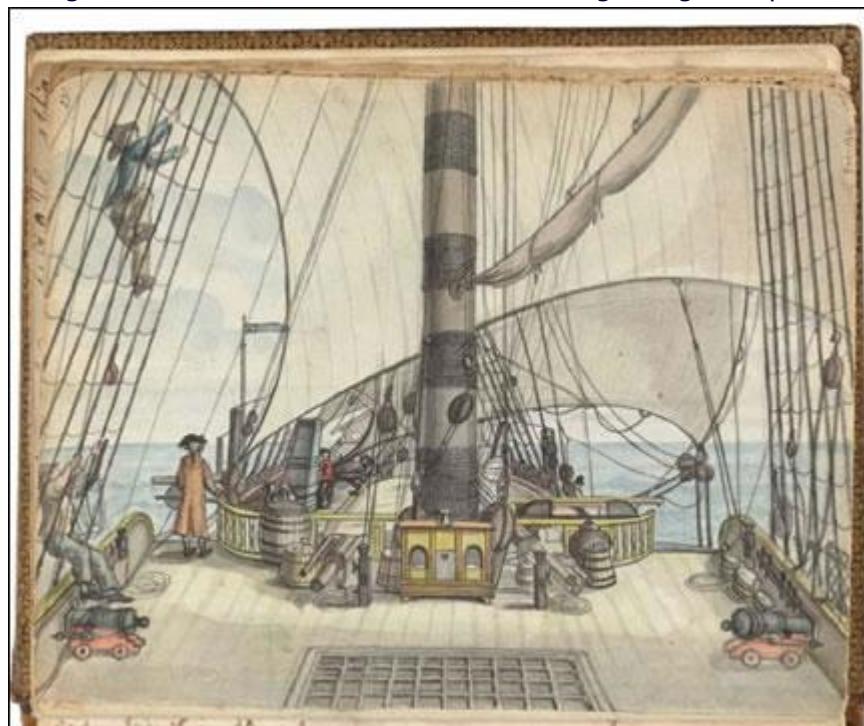
### **KREDIET IN DE ACHTTIENDE EEUW, IN HET BIJZONDER VOOR VOC-OPVARENDEN**

De Republiek der Verenigde Nederlanden kende in de zeventiende en achttiende eeuw al een goed functionerende financiële markt. Terwijl het bankwezen zoals we dat nu kennen pas in de negentiende eeuw ontstond, bestond er in de eeuwen daarvoor ook een goed georganiseerd systeem om de vraag naar en het aanbod van kapitaal bij elkaar te brengen. Er was een betrouwbare registratie, een redelijke verdeling van het risico tussen debiteur en crediteur en een goed geregelde conflictoplossing via de rechter. Deze mogelijkheid van het verkrijgen van krediet van relatief onbekende marktpartijen is een van de pijlers geweest van de economische groei van de Republiek in de zeventiende en achttiende eeuw.

Reeds in de middeleeuwen bestond de verplichting om de verkoop van onroerend goed te laten vastleggen bij de lokale overheid. Geleidelijk aan leidde dit tot de registratie van allerlei financiële contracten bij de schepenbank. De erkenning in 1530 van notarissen als officiële instanties wier documenten rechtskracht hadden, verbreedde de mogelijkheden om juridisch bindende afspraken over kredietverlening en geldleningen vast te leggen. Daarnaast bestond er de mogelijkheid van onderhandse contracten, terwijl voor kleinere bedragen ook voorbedrukte formulieren in zwang raakten om geldleningen vast te leggen. De invoering van het zegelrecht — een belasting op financiële contracten — in 1624 maakte deze formulieren met zegel tot een veelgebruikte contractvorm. Door deze ontwikkelingen kreeg een groot deel van de bevolking toegang tot de financiële markt.

Dat gold ook voor zeelieden. Voor hen was krediet van veel belang om vóór hun vertrek aankopen te kunnen doen en/of contant geld in handen te krijgen. Ze ontvingen hun loon immers pas na terugkeer van een vaak lange reis, terwijl ze in afwachting van hun vertrek wel kosten moesten maken voor tijdelijke huisvesting en voor de aanschaf van hun zeemansuitrusting. Daarnaast was er voor sommigen ook de zorg voor hun achterblijvende vrouw en kinderen, die tijdens hun afwezigheid ook financieel rond moesten zien te komen. Dankzij het instituut van de waterschout konden zeelieden geld lenen van kooplieden en andere handelaren. De waterschout werd door de lokale overheid aangesteld om een ordelijke gang van zaken rond de haven en de handel aldaar te regelen. Een van zijn taken was de registratie van leningen (kredieten) aan zeelieden. Hij was aanwezig bij de uitbetaling van gage na afloop van een reis en zag erop toe dat een deel van de gage werd gebruikt om bestaande leningen af te lossen. Het ging hierbij overigens veelal om kleine bedragen. Dit systeem gaf de kooplieden veel vertrouwen, waardoor kredietverstrekking algemeen werd toegepast. De regels van de waterschout golden echter niet voor opvarenden van de Oost- en West-Indische compagnieën en van de Admiraliteit. Deze instanties hadden hun eigen regels.

Het belang van krediet was voor opvarenden van de Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) wellicht nog groter dan voor andere zeelieden door de lange duur van hun reizen. Hun loon werd namelijk deels in Azië en voor de rest pas na terugkomst in patria uitbetaald. Daarom kende de VOC drie vormen van voorschot of kredietverstrekking op basis van de nog te verdienen gage. In de eerste plaats kreeg een opvarend bij aanmonstering bij de VOC standaard een voorschot van twee maanden gage 'op de hand', vooral bestemd voor de aanschaf van zijn uitrusting. Dit bedrag werd bij de eindrekening in mindering gebracht op zijn gage. Daarnaast kon een opvarend bij aanmonstering desgewenst een op naam gestelde maandbrief tekenen, waarmee zijn echtgenote (of een familielid) tijdens zijn afwezigheid in Indië jaarlijks alvast een vierde deel van zijn gage kon krijgen. Dit werd 'vermaken' genoemd. De echtgenote of het familielid moest dit bedrag zelf gaan ophalen bij het kantoor van de VOC.



Gezicht op het dek van een Oost-Indiëvaarder. Tekening door Jan Brandes, 1785/86. AMSTERDAM,

Ten slotte kon een opvarend bij aanmonstering ook een (verhandelbare) schuldbrief oftewel transportbrief tekenen, bijvoorbeeld als hij een schuld had bij een logementhouder of een koopman. Zo'n schuldbrief was een bewijs van geldlening met zijn nog te verdienen gage als onderpand. De kredietverstrekker kon op vertoon van deze schuldbrief het uitgeleende bedrag — in delen — op het VOC-kantoor gaan innen. Een opvarend kon met een schuldbrief ook een fictieve schuld genereren, bijvoorbeeld aan zijn vrouw. Zijn vrouw kon op die manier tijdens zijn afwezigheid — in aanvulling op de maandbrief — een bedrag aan contant geld verkrijgen door de schuldbrief te innen.

De hoogte van een schuldbrief was beperkt tot f 150 voor 'gewone' zeelieden en soldaten en f 300 voor de hogere rangen. Terwijl het

bedrag op een schuldbrief aanvankelijk de feitelijke schuld aan een kredietverstrekker vermeldde, werd het al snel gewoonte om een schuldbrief voor het vaste bedrag van f 150 of f 300 te tekenen. Een schuldbrief van f 150 betekende voor veel opvarenden een forse schuld, als men bedenkt dat een matroos met een gage van f 9 per maand bijna anderhalf jaar moest werken voor hij op deze manier uit de schulden was. Toch tekende het overgrote deel van de opvarenden een schuldbrief.

op Geeden den Ysstenen December  
dix Jaar Seventig houdt tegen ons drie  
Companieën voor my Abraham Lazeuw, Spoorbaan  
Notaris tot Amsterdam, by den Ed. Streef van  
Holland gedrukt, in printants van de  
ondergenoemde getekend

De Michiel Sanders, gaande voor onder Amerikaans  
opt die Eerste gedaan na Batavia in Oost Indië  
die welke Middere, bekende ontfangen tot dus  
genomen en helder myt handt van S. Pieter Franse  
hier ter Stede woonende, de Sommar van  
twe hondert Ses et Seventig gouden floranten  
tengvoer tot twintig Schepers en eenhonderd  
der halve vergoed Capitaal somma van f 276 17.  
aan hem Franse wel dengdaglyk Schuldigh N  
Wey, myt eldert van geyt congotide gedaan,  
wel volle wetentelyk afstaande. Aannemant  
Belovende de voornem Somma van f 276 17.  
over drieëchtwintig maend na dato des oblygat  
tot eyntentie van vier gelyke goudent tot hondert  
mt jaen, welke intervalle van hedes al komende  
integre van mechtigheyt Franse. Syg oder off  
recht verlopende kost en verhaloer te Lutte  
Nostitueren en Voldoen Cijn, datz Hatt.  
Endt by prolongati en continuati van des oblygat,  
gelyke intressen tot de effectuare voldoening en  
ablotting, Son van Capitaal als intressen, kost en verhaloer  
als vooras toe. Hier ter stede.  
Tot noteringe ditz verbind by Companie Syp  
postor, Lopidors, gagni muid Landengale  
du Stellandse onderstaande alle reeds  
Stadheroy, Conspicere hier af aet  
Altas gappens orgastend Cunis, And, Clau,  
postor Willem Orknius & Jacobus Jonker  
algetogen

Michiel Sanders  
Willem Orknius  
Jacobus Jonker  
Abt Bleuwend  
ster publ.

Een belangrijk aspect van de schuldbrieven was de verhandelbaarheid. Voor logementhouders en kooplieden was het verstrekken van krediet aan een VOC-opvarend om verschillende redenen riskant. In de eerste plaats was het sterftecijfer onder VOC-opvarenden hoog. Gemiddeld kwam slechts een op de drie VOC-dienaren na een reis terug in de Republiek. Er was dus een reëel risico dat de schuldenaar onvoldoende gage zou verdienen om zijn schuld (geheel) af te lossen. En ook als dat wel lukte, duurde het lang voor de kredietverstrekker zijn geld uitgekeerd kreeg. Logementhouders en kooplieden hadden er daarom belang bij om hun schuldbrieven te verkopen aan zogenaamde transportkopers, kapitaalkrachtige handelaren die schuldbrieven als een investering gebruikten. Ze kochten op grote schaal transportbrieven op, maar wel — vanwege het risico — tegen een fors lagere prijs, zo ongeveer de helft van de oorspronkelijke waarde. Een transportkoper kon door de grote aantallen per saldo toch winst maken, terwijl de logementhouder onmiddellijk een, weliswaar lager, bedrag in handen kreeg en bovendien was verlost van het risico van oninbaarheid van de schuldbrief.

Al met al konden opvarenden hun schuldbrieven gebruiken om krediet te verkrijgen voor geleverde diensten en goederen of om contant geld voor hun familie of voor henzelf. Als een opvarend echter een grote hoeveelheid goederen of veel contant geld wilde meenemen naar Indië, dan was een schuldbrief door de maximumwaarde van 150 (of 300) gulden slechts beperkt van nut. Het is dan ook niet verwonderlijk dat VOC-opvarenden naast een schuldbrief regelmatig voor hoge bedragen geldleningen afsloten, die notarieel werden vastgelegd. Gelderblom, Hup en Jonker hebben uitvoerig onderzoek gedaan naar schepenkennissen en notariële akten in Amsterdam, Antwerpen, Den Bosch, Gent, Leiden en Utrecht over een periode van twee eeuwen. Daarbij werden in de Amsterdamse archieven in de steekjaren tientallen (in 1620 en 1700) tot vele honderden (in 1660, 1740 en 1780) geldleningen van VOC-opvarenden gevonden. Hieruit kan worden geconcludeerd dat notarieel vastgelegde leningen in de

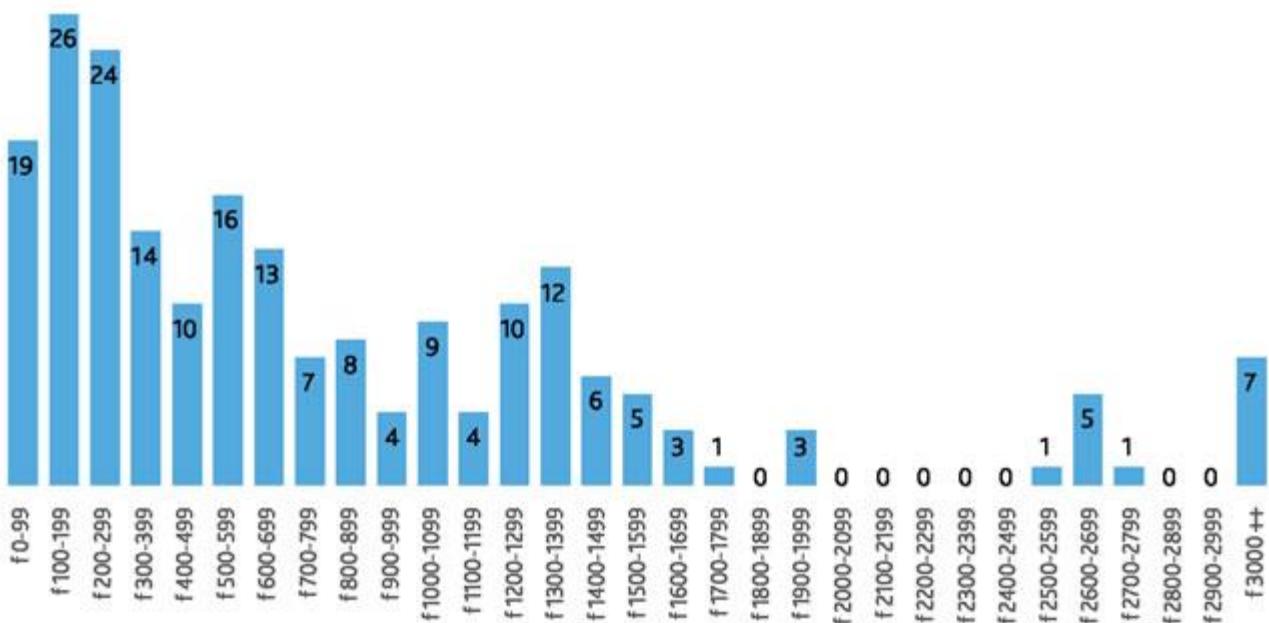
zeventiende en achttiende eeuw een structureel onderdeel waren van de kredietmogelijkheden voor VOC-opvarenden. De in dit artikel onderzochte 208 geldleningen over een periode van ruim drie maanden in 1739 passen in dit patroon. In de eindpublicatie over hun onderzoek hebben Gelderblom c.s. dit type leningen buiten beschouwing gelaten vanwege de gewenste vergelijkbaarheid tussen de zes bestudeerde steden. Van Bochove maakt wel melding van notarieel vastgelegde geldleningen door zeelieden, maar tot op heden ontbreekt in de literatuur een analyse ervan. Met dit artikel wordt beoogd een invulling te geven aan dit tot nu toe weinig belichte aspect van de kredietverlening aan VOC-opvarenden.

## PARTICULIERE GELDLENINGEN DOOR VOC-OPVARENDEN

Bij een eerder onderzoek in het Oud-Notarieel Archief van Amsterdam naar de bemanning van de Rooswijk hebben wij uit de protocollen van 51 Amsterdamse notarissen alle akten van opvarenden van VOC-schepen in de periode oktober 1739 tot en met 8 januari 1740 genoteerd. Dit databestand van ruim drie maanden bevat in totaal 326 notariële akten van VOC-opvarenden, verdeeld over testamenten (10), procuraties (81), obligaties (219) en overige akten (16).

In dit artikel staan de obligaties of schuldbekentenissen centraal. Elf van de 219 obligaties hebben geen betrekking op kredietverlening maar op zogenaamd bestelgeld. Ze vormen geen bewijs van geldlening, maar leggen de door de ondertekenaar aangenomen verplichting vast om een bepaald bedrag aan geld mee te nemen naar Indië en dat geld daar af te dragen aan een met name genoemd persoon, uiteraard zonder rente. Deze obligaties worden in deze analyse niet verder meegenomen. Het aantal echte geldleningen van bemanningsleden uit de periode van ruim drie maanden bedraagt zodoende 208.

Figuur 1. Verdeling van de 208 geldleningen in groepen van 100 gulden.



De totale waarde van de leningen in de onderzochte periode bedraagt 173.140 gulden en 1 stuiver. Het gemiddelde van de 208 leningen bedraagt 832 gulden, de mediaan ligt op 570 gulden. De hoogte van de geleende bedragen varieert van 24 tot 7.477 gulden. Figuur 1 geeft een indruk van het aantal leningen per groep van 100 gulden.

De 208 leningen werden afgesloten door 131 opvarenden, verdeeld over 16 schepen. De geldleners kwamen uit alle rangen: officieren, middenkader en de 'gewone' zeelieden. De hoogte van de geleende bedragen varieerde sterk met de rang van de geldleners. Tabel 1 toont de verdeling van de geleende bedragen naar rang.

Officieren leenden grote bedragen. Schipper Daniël Ronzieres van de Rooswijk leende bijvoorbeeld in totaal 17.037 gulden, schipper Willem Schull van de Hogersmilde 12.960 gulden en schipper Jan Siksz van de Vis 5.436 gulden. Ook de stuurlieden lieten zich niet onbetuigd. Zo leende Willem Klimp,

onderstuurman op de Enkhuizen, 6.310 gulden en Dirk Took, opperstuurman van de Berkenrode, 6.200 gulden. Een aantal derde waken leende ook meer dan duizend gulden.

## (5 369- 21/07/24) Kredietverlening aan zeelieden in de achttiende eeuw (II)

### HET DOEL VAN DE LENINGEN

Waar hadden deze opvarenden al dat geld voor nodig? In een aantal akten wordt het doel van de lening omschreven. Daarbij vallen termen als: 'voor kost, drank, huisvesting en verschoten penningen', 'voor zijn nodige uitrusting', 'ter leen ontvangen en genoten, en tot zijn nodige uitrustinge wederom aangelegt en besteed' en 'voor zoveele contante en aan hem toegetelde penningen'. Op basis van deze omschrijvingen kunnen de volgende doelen worden onderscheiden: een krediet voor genoten kost en inwoning bij een logementhouder, een krediet bij een koopman voor gekochte goederen of een lening van contant geld van een koopman/ondernemer of een particulier. Omdat deze kredieten en leningen vlak voor vertrek werden aangegaan, is het aannemelijk dat opvarenden de gekochte goederen en het contante geld meenamen naar Indië. Een opvarenden kon de gekochte goederen daar met winst verkopen en met het meegesmokkelde geld kon hij koerswinst behalen of in Indië goederen kopen om die na terugkomst in patria met winst te verkopen. Het smokkelen van geld gebeurde door opvarenden van alle rangen. Bij onderzoek van wrakken van VOC-schepen is gebleken dat veel geld naar Indië werd gesmokkeld, vooral in de vorm van zilveren dukatons, omdat die munt daar erg gewild was.

Een goed voorbeeld van krediet van een logementhouder is de lening van Jacob Jurriaanse uit Sunderburg , matroos op de Berkenrode. Hij leende 50 gulden van zijn slaapbaas Jochem Sijbrands 'wegens contante penningen en kost, drank en huisvesting en uitrusting' terug te betalen bij thuiskomst. Overigens had Jurriaanse naast deze lening ook een schuldbrief van 150 gulden afgesloten, op naam van zijn slaapbaas Jochem Sijbrands. Blijkbaar vond zijn slaapbaas de schuldbrief als betaling niet genoeg. Het was Jurriaans eerste reis met de VOC. Wellicht was Jurriaanse na aankomst uit het Deense Sonderborg lange tijd bij Sijbrands in de kost geweest voor hij een plek op een VOC-schip kon vinden.

In het databestand komen 23 leningen voor met explicet 'genoten huisvesting, kost, drank en uitrusting' als reden voor het krediet. De bedragen variëren van 40 tot 300 gulden, met een gemiddelde van 124 gulden en een mediaan van 68 gulden. De geldleners kwamen uit diverse rangen: zeventien matrozen, twee bootsmansmaats, een tweede meester, een kwartiermeester, een adelborst en een derde waak. Het is niet verrassend dat zestien van deze 23 zeelieden afkomstig waren uit het buitenland; zij hadden immers zeker een slaapplek in Amsterdam nodig gehad. Er is verder sprake van 20 verschillende crediteuren. Bij de meeste leningen van slaapbazen werd geen rente gerekend. Vermoedelijk bevatte het geleende bedrag al een opslag voor rentekosten.

Het tweede type obligatie betreft een krediet voor gekochte koopwaar. Zo is er de lening van Michiel Sandersz, onderstuurman van de Rooswijk, die verklaart 276 guldens en 17 stuivers schuldig te zijn aan Pieter Franse, koopman, terug te betalen over 24 maanden, met 4% rente vanaf heden. Hoewel de tekst niet explicet spreekt van geleverde goederen maar van 'aan hem toegetelde contanten', lijkt het hier toch zeker over krediet voor koopwaar te gaan. De gelduitlener is een koopman en het lijkt bovendien onlogisch om contant geld te lenen in de vorm van een gebroken bedrag.

Het aantal leningen voor koopwaar is niet exact vast te stellen, omdat in veel gevallen een duidelijke omschrijving ontbreekt. Het databestand bevat dertien leningen van gebroken bedragen, variërend van 162 gulden en 10 stuivers tot 1238 gulden en 2 stuivers. Daarnaast zijn er leningen met allerlei onregelmatige bedragen wat ook op krediet voor koopwaar zou kunnen duiden, zeker als de omschrijving luidt 'voor zijn uitrusting' (40 keer) en/of als de gelduitlener volgens de akte of volgens de Amsterdamse belasting gegevens van 1742 als een koopman of een andere neringdoende te boek staat (63 keer).

Tenslotte het derde type obligatie: een lening van contant geld. Dit lijkt vooral aan de orde bij leningen door opvarenden uit de hogere rangen van mooie ronde bedragen in 100-voud, met als gelduitleners rijke kooplieden en gegoede burgers. Het geleende bedrag moest binnen twee jaar worden terugbetaald aan de gelduitlener of na aankomst in Batavia aan een vertegenwoordiger, met rente 4% vanaf heden. Zo leende Jan Siksz, schipper van de Vis, 1200 Caroli guldens van Jacob Willink Meures. Hij beloofde dit

bedrag binnen zes weken na zijn aankomst in Batavia te zullen betalen aan Adriaen Willijns, eerste opperkoopman bij de VOC, tegen een rente van 4% per jaar. Leningen van bedragen van een 100-voud (bijvoorbeeld 1200, 1300 en 2600 gulden) betroffen vermoedelijk contant geld in de vorm van rijksdaalders van 50 of 52 stuivers per stuk. Een lening van 1300 gulden bijvoorbeeld — die zeven keer in het databestand voorkomt — betekende dan in de praktijk de overdracht van 500 zilveren rijksdaalders van 52 stuivers per stuk.

## VOORWAARDEN BIJ DE LENINGEN

De leningen kenden een aantal voorwaarden, zoals met betrekking tot de looptijd, het rentepercentage en het onderpand. Ook de plaats waar en de persoon aan wie het geleende geld moest worden terugbetaald en een eventuele borgstelling waren belangrijke onderdelen van de voorwaarden.

De duur van de leningen varieerde. Als het geld moest worden terugbetaald aan de gelduitlener, gold als regel ofwel terugbetalen na terugkomst in patria, of terugbetalen na een bepaald aantal — meestal 24 — maanden, of zoveel eerder als de geldlener terug was in patria. Bij leningen die in Batavia moesten worden terugbetaald, luidde de voorwaarde dat het geleende bedrag plus de rente na aankomst binnen een bepaalde tijd moest worden betaald aan de vertegenwoordiger van de gelduitlener. Deze kon het ontvangen bedrag — minus commissie — dan op wissel terugsturen naar patria. De termijn van 24 maanden is opmerkelijk omdat een VOC-dienaar standaard voor (minimaal) vijf jaar tekende. Sommige VOC-opvarenden verwachtten blijkbaar in de praktijk binnen twee jaar weer terug te zijn in patria. De voorwaarden in de akten voorzagen overigens vaak wel in voortzetting van de lening na de genoemde termijn tegen hetzelfde rentepercentage.

Het rentepercentage bedroeg bij 157 van de 208 leningen 4% per jaar. Bij 123 leningen ging deze rente onmiddellijk in. In deze categorie vallen onder andere de leningen van grote beleggers zoals Jan van Oosterwijk, Jacob Roman en Jacob Willink Meures — over hen later meer —, maar ook leningen voor koopwaar. Bij 34 van de leningen met 4% rente ging de rente pas in na afloop van de leningstermijn van — meestal — 24 maanden. Bij twee daarvan ging het om krediet van een logementhouder en bij de overige meestal om krediet van kooplieden. Bij dit type ‘rente na twee jaar’ was vermoedelijk een opslag verwerkt in het geleende bedrag als alternatief voor rente in de eerste jaren.

Het rentepercentage van 4% lijkt tamelijk laag, in aanmerking genomen dat de rente op Hollandse staatsobligaties in deze tijd meestal ook 4% bedroeg. Op staatsobligaties werd echter wel de belasting van de 200e en 100e penning geheven — oftewel 1,5% —, waardoor deze rente effectief op 2,5% uitkwam, terwijl particuliere leningen niet werden belast. Dit verschil is wellicht een verklaring voor het animo bij kooplieden en beleggers om leningen met VOC-opvarenden af te sluiten.

Daarnaast waren er twaalf leningen met percentages van 3, 5 en 6% per jaar en 39 leningen zonder rente. Bij leningen zonder rente ging het om krediet van een logementhouder, leningen binnen de familie of leningen voor aanschaf van uitrusting. Op drie na moesten deze leningen bij terugkomst van de opvarenden in patria worden terugbetaald, dus het betrof duidelijk geen bestalgeld. Drie leningen moesten in Batavia worden terugbetaald, maar ook die waren duidelijk bedoeld als krediet van een koopman.

Als zekerheid stelden de geldleners in alle gevallen hun persoon en goederen (huidige en toekomstige) en de te verdienen maandgages en andere verdiensten tijdens de reis. In geval van overlijden van de geldlener werden eventuele erfgenamen dus verantwoordelijk voor de terugbetaling van de lening. Soms vond de gelduitlener deze zekerstelling blijkbaar niet genoeg. In die gevallen werd in de akte aanvullend een persoon genoemd die persoonlijk borg stond voor de terugbetaling van de lening.

Als extra zekerheid kwam het voor dat een geldlener de VOC machtigde om, indien hij onderweg zou overlijden, namens hem de lening voor zover mogelijk af te lossen uit zijn verdienende gage. Vermoedelijk kwam daar in de praktijk weinig van terecht. Als de overledene ook een schuldbrief had afgegeven, kan worden betwijfeld of er daarnaast nog gage over was om ook de lening af te lossen. Bovendien ging het vaak om zo grote bedragen dat de tot het overlijden verdienende gage veel te weinig was om de lening af te betalen.

## DE GELDSCHIETERS: LOGEMENTHOUĐERS, KOOPLIEDEN EN BELEGGERS

De gelduitleners c.q. crediteuren hadden heel verschillende achtergronden, variërend van logementhouders, kooplieden en handelsfirma's tot rijke ondernemers en rentniers. Amsterdam telde

in die tijd een groot aantal logementhouders en slaapbazen. Het is dan ook niet verwonderlijk dat bij de 23 akten met logementhouders 20 verschillende namen worden aangetroffen.

Ook bij de kooplieden is er sprake van een groot aantal verschillende namen. Kooplieden worden in een akte soms als zodanig aangeduid, maar vaak is dat niet het geval. Namen van uitleners als 'Berends en Zoon', 'Pieter Prop en Pieter Franse' en 'Frederik en Gerard Stegman' doen echter vermoeden dat het in zo'n akte ook om kooplieden gaat. Bij sommige wordt hun beroep duidelijk uit de Amsterdamse belastinggegevens van 1742. Opvarenden hadden blijkbaar een ruime keus om hun handelsgoederen te kopen.



Zilveren munten uit het VOC-schip *Rooswijk*. Smokkelgeld is soms te herkennen aan een gaatje in de munt om in de kleding vast te naaien. AMERSFOORT, RIJKSDIENST VOOR HET CULTUREEL ERFGOED

Rijke ondernemers waren onder andere Jan van Oosterwijk, een lakenhandelaar wonend op de Nieuwendijk, die eind 1739 aan VOC-opvarenden in totaal 14.458 gulden uitleende tegen 4% rente per jaar, en Dirk Steenhoff, zijdefabrikant op de Fluwelen Burgwal (tegenwoordig de Oudezijds Voorburgwal), die in de onderzochte periode van ruim drie maanden in totaal 5.495 gulden aan VOC-opvarenden uitleende, ook tegen 4% jaarlijkse rente. De bedragen varieerden van onregelmatig (*f* 7.477) tot mooi afgerond (*f* 1.000). Bij onregelmatige bedragen lijkt er sprake te zijn van krediet voor geleverde koopwaren. Een lening van

1.000 gulden wijst echter eerder op uitlening van contant geld als belegging. Het was overigens niet ongebruikelijk dat kooplieden geld uitleenden als belegging. Beleggers werden ook gevonden bij gegoede burgers, renteniers en leden van de Amsterdamse elite. In die laatste categorie valt bijvoorbeeld Jacob Willink Meures, die zich na een verblijf in Indië als VOC-koopman met vrouw en kinderen vestigde aan de Keizersgracht als luitenant van de Burgerij van Amsterdam, regent van het Spinhus en Nieuwe Werkhuis en opperklerk van de Thesaurie extraordinaris. Hij leende aan vijf VOC-opvarenden in totaal 6.540 gulden uit, tegen 4% rente per jaar. Zo ook Jacob Roman, reder en Regent van het Burgerweeshuis, wonende aan de Binnen Amstel, die 2.500 gulden uitleende en Frans Adam Carelson, bankier en makelaar, wonend aan de Keizersgracht, die — soms samen met Coenraad Lokman, oud-opperstuurman VOC — voor een totaal van 7.974 gulden uitleende. Ook Daniel Camerling, in de belastinggegevens 1742 aangeduid als rentenier, leende 2.340 gulden uit. Al deze beleggers rekenden een jaarlijkse rente van 4%.

De onderzochte geldleningen geven ook zicht op de daaronder liggende sociale netwerken. Logementhouders gaven meestal krediet aan zeelieden van de lagere rangen. Beleggers zoals Willink Meures en rijke ondernemers zoals Van Oosterwijk deden — in deze periode — echter uitsluitend zaken met schippers en andere officieren. Steenhoff daarentegen leende vergelijkbare bedragen zowel aan officieren als aan middenkader uit. Het is de vraag of dit alleen met de omvang van de geldleningen samenhang of dat hier ook standsverschil een rol speelde. In de akten zijn hiervoor geen aanwijzingen gevonden.

Het valt ten slotte op dat de gelduitleners steeds dezelfde notaris inschakelden. Zo gingen geldleners bij Jacob Willink Meures (op één na) naar notaris Salomon Dorper (4x), bij Dirk Steenhoff naar notaris Isaak Angelkot (5x), bij Jan van Oosterwijk (ook) naar notaris Angelkot (6x) en bij de koopman Pieter Harsing naar notaris Philippus Pot (9x). Het lijkt ook logisch dat de gelduitlener kon bepalen bij welke notaris een geldlener zijn schuldbekentenis moest vastleggen. Uit de akten blijkt overigens niet dat de kredietverstrekkers c.q. de gelduitleners bij de ondertekening aanwezig waren. In geval van een lening van contant geld vond de overdracht van het geld kennelijk op een ander moment plaats.

## PARTICULIERE GELDLENINGEN: OMVANG EN RISICO

Wat was nu de betekenis van deze particuliere leningen? De omvang van de particuliere leningen in verhouding tot die van de VOC-schuldbrieven laat zich het beste in beeld brengen per schip. Van vijf schepen van de kerstvloot 1739 zijn de gegevens uit het Amsterdamse archief over de particuliere leningen van de bemanningsleden compleet, terwijl ook het totaal aan schuldbrieven van de hele bemanning bekend is. Het totaalbedrag aan 'Amsterdamse' geldleningen blijkt op deze vijf schepen ongeveer 46% te bedragen van het totaal aan krediet via schuldbrieven (zie tabel 2). Dit is overigens een onderschatting omdat Barend Lont, de opperstuurman van de Rooswijk, voor vertrek ook in Rotterdam voor f 3.450 aan leningen had afgesloten, terwijl van enkele bemanningsleden van de Hogersmilde leningen na 8 januari 1740 zijn gevonden voor een bedrag van f 5.814. Met inbegrip van laatstgenoemde bedragen is het totale bedrag aan geldleningen op deze vijf schepen 51% van het totaal aan schuldbrieven. Het aandeel bemanningsleden met een of meer leningen bedraagt circa 4%. Hoewel het hier een steekproef betreft, geeft dit wel aan dat particuliere geldleningen een substantiële bron van krediet c.q. contant geld waren voor VOC-opvarenden.

Anders dan bij een schuldbrief was de hoogte van een privélening niet begrensd; dat was een zaak tussen geldschieter en geldlener. Privéleningen waren daardoor vaak vele malen groter dan de maximale bedragen van de schuldbrieven. Enerzijds was dit ontbreken van een officieel maximum van een geldlening zowel voor geldschieters als voor geldleners een voordeel ten opzichte van een schuldbrief. Zo'n geldlening gaf immers de mogelijkheid om een groot bedrag aan krediet of contant geld te kunnen verstrekken c.q. verkrijgen. Anderzijds liep een geldschieter daardoor wel meer risico dan bij een schuldbrief. Er was geen garantie dat de geldlener de lening werkelijk zou aflossen. Waar bij schuldbrieven de VOC de gage van een opvarendende inhield en zo als het ware spaarde voor de geldschieter, lag bij geldleningen de verantwoordelijkheid voor aflossing geheel bij de geldlener. Daarbij kwam dat de hogere bedragen nooit (geheel) uit te verdienen gage zouden kunnen worden gespaard; aflossing was afhankelijk van de handelswinst en/of koerswinst die de geldlener beoogde. Het kwam dan ook voor dat een geldlener na thuiskomst in patria een deel van de lening opnieuw bij de geldlener moest lenen.

Het feit dat een privélening bij een notaris werd geregistreerd gaf voor de geldschieters wel enige zekerheid. De obligaties vermeldden naast de naam en het geleende bedrag ook dat de geldlener in dienst was van de VOC in een duidelijk genoemde rang en op een met name genoemd schip. Zo'n akte vormde een juridische basis voor de lening, het wel en wee van de geldlener kon via de VOC worden gevuld en de kans dat hij met de noorderzon vertrok was door het langjarige dienstverband gering.

Om het risico voor de geldschieter te beperken, hadden de geldleningen verder, zoals reeds genoemd, niet alleen de te verdienen gage, maar ook de persoon en goederen van de geldlener als onderpand. Dat betekende dat, anders dan bij schuldbrieven, de nabestaanden van een overleden geldlener via zijn nalatenschap aansprakelijk konden worden gesteld voor aflossing van het resterende deel van de lening. Als het om grote schulden ging, is het echter goed voorstelbaar dat erfgenamen zo'n nalatenschap niet wilden of konden aanvaarden en dat de geldschieter zijn geld dan toch niet terugkreeg.

Overigens konden beleggers en kooplieden het risico van geldleningen aan VOC-opvarenden verminderen door hun beleggingen en kredieten te spreiden. Zo leende de rijke burger Jacob Willink Meures in de onderzochte periode aan vijf opvarenden vergelijkbare bedragen uit, verspreid over drie schepen, Jan van Oosterwijk verstrekte zes leningen aan opvarenden van vier schepen en Dirk Steenhoff had vijf leningen lopen op vijf verschillende schepen. Dit lijkt een duidelijk teken van strategisch beleggen. Ook kooplieden hadden krediet uitstaan bij opvarenden van verschillende schepen, zoals bijvoorbeeld Pieter Harsing met negen leningen verdeeld over zes schepen. Het is echter de vraag of

Tabel 2. Het totaal aan schuldbrieven en 'Amsterdamse' particuliere geldleningen van de bemanning van vijf schepen van de kerstvloot 1739.

|             | aantal personen<br>met een schuldbrief | totaal bedrag<br>schuldbrieven<br>(guldens) | aantal personen<br>met leningen | totaal bedrag<br>leningen (guldens) |
|-------------|--|---|---------------------------------|-------------------------------------|
| Berkenrode  | 283                                    | 46.216                                      | 13                              | 12.522                              |
| Beukestijn  | 209                                    | 34.750                                      | 12                              | 15.675                              |
| Buvegnies   | 222                                    | 37.325                                      | 7                               | 17.045                              |
| Enkhuizen   | 192                                    | 30.375                                      | 10                              | 16.804                              |
| Hogersmilde | 218                                    | 36.225                                      | 8                               | 22.118                              |
| totaal      | 1124                                   | 184.891                                     | 50                              | 84.164                              |

kooplieden hierbij actief konden sturen. Wellicht konden ze niet al te kieskeurig zijn bij de keuze van hun klanten.

Aan de kant van de grote geldleners doemt daarentegen het beeld op van ‘shoppen’ bij verschillende geldschieters. Zo leende de commandeur Otto Luder Hemmij bij negen verschillende geldleners een bedrag van in totaal 8.456 gulden. Ook de schippers Daniel Ronzieres (acht leningen), Willem Schull (zes leningen), Jan Siksz (vijf leningen) en Jan de Boer (vier leningen) sloten al hun leningen bij verschillende personen af. Vermoedelijk wisten al die geldlenters niet dat hun ‘client’ ook bij andere geldschieters langs ging. En omdat een geldlender, zoals al opgemerkt, in de regel zijn eigen notaris inschakelde, had die ook geen overzicht van alle lopende leningen van een opvarenden. Deze stapeling van leningen was in principe riskant voor de geldschieters omdat terugbetaling afhankelijk was van de opbrengst van de privéhandel van de geldlener. Dit bleek onder andere bij de afhandeling van de nalatenschap van Willem Schull, de schipper van de Hogersmilde, die in 1741 op Ceylon overleed. Zijn toch niet geringe nagelaten boedel van circa 44.000 gulden bleek niet voldoende om alle schulden af te betalen. Naast de zes boven genoemde leningen had hij nog veel meer schulden. Zijn 31 schuldeisers kregen uiteindelijk elk 68 1/4 % van het door hen uitgeleende bedrag.

Voor de VOC ten slotte was de particuliere kredietstroom problematisch. De VOC probeerde gedurende zijn hele bestaan de privéhandel door opvarenden sterk in te perken. Zo werden lange tijd strenge regels gesteld aan het aantal en de afmetingen van de kisten die opvarenden in de verschillende rangen mochten meenemen. Op de heenreis was dit privégoederenvervoer meestal geen probleem omdat de schepen dan niet volgeladen waren. Op de thuisreis was de ladingcapaciteit van de schepen echter nodig voor de handelsgoederen van de VOC. Toch zagen opvarenden steeds weer kans om veel meer privégoederen mee te nemen dan was toegestaan, terwijl ook het verbod om geld aan boord mee te nemen door hoog en laag stelselmatig werd overtreden. Zo kan worden geconstateerd dat het systeem van particuliere geldleningen — anders dan de door de VOC zelf gecreëerde kredietmogelijkheden — op gespannen voet stond met het VOC-beleid.

## **CONCLUSIE**

Particuliere, notarieel vastgelegde geldleningen door VOC-opvarenden — vooral door officieren en middenkader — kwamen veel voor. Dergelijke leningen vormden in 1739 naast VOC-schuldbrieven een substantiële bron van krediet c.q. contant geld voor VOC-opvarenden. Omdat het gebruik van een VOC-schuldbrief aan een maximum was gebonden, was een privélening voor een opvarenden zonder eigen middelen of familiekapitaal de enige manier om veel handelswaar te kunnen aanschaffen en/of om een groot bedrag aan (smokkel)geld in handen te krijgen. Voor kooplieden en beleggers waren dergelijke leningen overigens ook aantrekkelijk. Ze boden aan kooplieden de mogelijkheid om een ruim krediet te verstrekken. Voor beleggers was het rentepercentage van 4% nog altijd 1,5 procentpunt hoger dan de netto-rente op Hollandse staatsobligaties en blijkbaar aantrekkelijk genoeg om het risico aan te gaan. Zo waren particuliere geldleningen voor ondernemende VOC-opvarenden een belangrijk middel om naast hun gage extra inkomsten te verkrijgen.

OVER DE AUTEUR Willem-Jan van Grondelle deed samen met zijn partner Els Vermij in het kader van het archeologische opgravingsproject #Rooswijk 1740 onderzoek naar de bemanning van het in 1740 vergane VOC-schip Rooswijk. Naast een onderzoeksverslag publiceerden zij diverse artikelen over de herkomst en de lotgevallen van individuele bemanningsleden van de Rooswijk. Inmiddels richten zij hun

onderzoek op Zweedse immigranten in Amsterdam afkomstig van het eiland Gotland in de Oostzee.

Tabel 1. Verdeling van de leningen naar rang.

|                      | aantal<br>personen | aantal akten | guldens | stuivers | gemiddeld<br>per persoon |
|----------------------|--------------------|--------------|---------|----------|--------------------------|
| <b>officieren</b>    |                    |              |         |          |                          |
| schipper             | 9                  | 29           | 47.965  | 10       | 5.329                    |
| opperstuurman        | 13                 | 25           | 29.985  | 14       | 2.307                    |
| onderstuurman        | 7                  | 15           | 16.825  | 7        | 2.404                    |
| derde waak           | 14                 | 28           | 17.564  | 12       | 1.255                    |
| koopman              | 1                  | 2            | 1.700   |          | 1.700                    |
| onderkoopman         | 2                  | 2            | 4.554   |          | 2.277                    |
| assistent            | 1                  | 1            | 1.560   |          | 1.560                    |
| predikant            | 1                  | 2            | 540     |          | 540                      |
| subtotaal            | 48                 | 104          | 120.695 | 3        | 2.514                    |
| <b>middenkader</b>   |                    |              |         |          |                          |
| bootsmansmaat        | 6                  | 7            | 2.211   | 6        | 369                      |
| bootsmansmaat        | 4                  | 5            | 861     |          | 215                      |
| botteliersmaat       | 2                  | 2            | 520     |          | 260                      |
| chirurgijn           | 1                  | 1            | 1.300   |          | 1.300                    |
| constapel            | 2                  | 3            | 849     |          | 425                      |
| constapelsmaat       | 1                  | 3            | 1.059   | 6        | 1.059                    |
| derde meester        | 1                  | 1            | 300     |          | 300                      |
| krankenbezoeker      | 1                  | 1            | 283     |          | 283                      |
| kwartiermeester      | 2                  | 2            | 686     |          | 343                      |
| onderkuiper          | 1                  | 1            | 50      |          | 50                       |
| ondermeester         | 1                  | 1            | 240     |          | 240                      |
| opperchirurgijn      | 1                  | 3            | 5.292   |          | 5.292                    |
| oppermeester         | 6                  | 7            | 7.595   |          | 1.266                    |
| oppertimmerman       | 2                  | 2            | 382     |          | 191                      |
| opperzeilmaker       | 3                  | 3            | 867     |          | 289                      |
| schieman             | 7                  | 11           | 10.076  | 4        | 1.439                    |
| tweede meester       | 3                  | 3            | 2.240   |          | 747                      |
| ziekentrooster       | 1                  | 1            | 1.350   |          | 1.350                    |
| subtotaal            | 45                 | 57           | 36.161  | 16       | 804                      |
| <b>lagere rangen</b> |                    |              |         |          |                          |
| matroos              | 27                 | 28           | 3.565   | 16       | 132                      |
| jongmatroos          | 1                  | 1            | 24      |          | 24                       |
| subtotaal            | 28                 | 29           | 3.589   | 16       | 128                      |

|                   | aantal<br>personen | aantal akten | guldens        | stuivers | gemiddeld<br>per persoon |
|-------------------|--------------------|--------------|----------------|----------|--------------------------|
| <b>militairen</b> |                    |              |                |          |                          |
| commandeur        | 5                  | 13           | 11.436         | 17       | 2.287                    |
| corporaal         | 3                  | 3            | 821            | 9        | 274                      |
| adelborst         | 1                  | 1            | 138            |          | 138                      |
| soldaat           | 1                  | 1            | 297            |          | 297                      |
| subtotaal         | 10                 | 18           | 12.693         | 6        | 1.269                    |
| <b>totaal</b>     | <b>131</b>         | <b>208</b>   | <b>173.140</b> | <b>1</b> | <b>1.322</b>             |

Ook sommige opvarenden van het middenkader leenden grote bedragen, zoals de oppermeester Rutger Bersch van de Buvegnies met in totaal 4.162 gulden, de opperchirurgijn Christoffel Bollee van de Beukestijn met 5.292 gulden en de schieman Cornelis Mazier van de Rooswijk met 4.000 gulden. Deze bedragen zijn des te opmerkelijker als men bedenkt dat hun maandgage f 36 (chirurgijn) en f 20 (schieman) bedroeg. Bij de gewone zeelieden komen veel lagere bedragen voor, variërend van 30 tot 300 gulden. De commandeur van de soldaten Otto Luder Hemmij uit Bremen sloot voor zijn reis met de Buvegnies tien leningen af van in totaal 9.456 gulden. Een lening door een soldaat komt in de onderzochte periode eenmaal voor. Deze Fredrik Blom van de Phoenix leende 297 gulden.

In grote lijnen kan worden geconcludeerd dat, zoals te verwachten was, de hoogste rangen de grootste bedragen leenden. Ook binnen het middenkader kwamen relatief hoge geldleningen voor. Het meest opmerkelijk is wellicht dat ook matrozen particuliere leningen aangingen, voor gemiddeld ruim een jaarsalaris.

Naast deze leningen hadden 58 opvarenden ook een schuldbrief getekend, terwijl 52 opvarenden geen schuldbrief hadden. Van 21 opvarenden is dit onbekend omdat hun scheepssoldijboek ontbreekt. De 58 opvarenden met een schuldbrief waren gelijkelijk verdeeld over de rangen.

## Werdt vervolgd

### (5 369 – 21/07/24) Kredietverlening aan zeelieden in de achttiende eeuw (II)

#### HET DOEL VAN DE LENINGEN

Waar hadden deze opvarenden al dat geld voor nodig? In een aantal akten wordt het doel van de lening omschreven. Daarbij vallen termen als: 'voor kost, drank, huisvesting en verschoten penningen', 'voor zijn nodige uitrusting', 'ter leen ontvangen en genoten, en tot zijn nodige uitrustinge wederom aangelegt en besteed' en 'voor zoveele contante en aan hem toegetelde penningen'. Op basis van deze omschrijvingen kunnen de volgende doelen worden onderscheiden: een krediet voor genoten kost en inwoning bij een logementhouder, een krediet bij een koopman voor gekochte goederen of een lening van contant geld van een koopman/ondernemer of een particulier. Omdat deze kredieten en leningen vlak voor vertrek werden aangegaan, is het aannemelijk dat opvarenden de gekochte goederen en het contante geld meenamen naar Indië. Een opvarend kon de gekochte goederen daar met winst verkopen en met het meegesmokkelde geld kon hij koerswinst behalen of in Indië goederen kopen om die na terugkomst in patria met winst te verkopen. Het smokkelen van geld gebeurde door opvarenden van alle rangen. Bij onderzoek van wrakken van VOC-schepen is gebleken dat veel geld naar Indië werd gesmokkeld, vooral in de vorm van zilveren dukatons, omdat die munt daar erg gewild was.

Een goed voorbeeld van krediet van een logementhouder is de lening van Jacob Jurriaanse uit Sunderburg , matroos op de Berkenrode. Hij leende 50 gulden van zijn slaapbaas Jochem Sijbrands ‘wegens contante penningen en kost, drank en huisvesting en uitrusting’ terug te betalen bij thuiskomst. Overigens had Jurriaanse naast deze lening ook een schuldbrief van 150 gulden afgesloten, op naam van zijn slaapbaas Jochem Sijbrands. Blijkbaar vond zijn slaapbaas de schuldbrief als betaling niet genoeg. Het was Jurriaans eerste reis met de VOC. Wellicht was Jurriaanse na aankomst uit het Deense Sonderborg lange tijd bij Sijbrands in de kost geweest voor hij een plek op een VOC-schip kon vinden.

In het databestand komen 23 leningen voor met explicet ‘genoten huisvesting, kost, drank en uitrusting’ als reden voor het krediet. De bedragen variëren van 40 tot 300 gulden, met een gemiddelde van 124 gulden en een mediaan van 68 gulden. De geldleners kwamen uit diverse rangen: zeventien matrozen, twee bootsmansmaats, een tweede meester, een kwartiermeester, een adelborst en een derde waak. Het is niet verrassend dat zestien van deze 23 zeelieden afkomstig waren uit het buitenland; zij hadden immers zeker een slaapplek in Amsterdam nodig gehad. Er is verder sprake van 20 verschillende crediteuren. Bij de meeste leningen van slaapbazen werd geen rente gerekend. Vermoedelijk bevatte het geleende bedrag al een opslag voor rentekosten.

Het tweede type obligatie betreft een krediet voor gekochte koopwaar. Zo is er de lening van Michiel Sandersz, onderstuurman van de Rooswijk, die verklaart 276 guldens en 17 stuivers schuldig te zijn aan Pieter Franse, koopman, terug te betalen over 24 maanden, met 4% rente vanaf heden. Hoewel de tekst niet explicet spreekt van geleverde goederen maar van ‘aan hem toegetelde contanten’, lijkt het hier toch zeker over krediet voor koopwaar te gaan. De gelduitlener is een koopman en het lijkt bovendien onlogisch om contant geld te lenen in de vorm van een gebroken bedrag.

Het aantal leningen voor koopwaar is niet exact vast te stellen, omdat in veel gevallen een duidelijke omschrijving ontbreekt. Het databestand bevat dertien leningen van gebroken bedragen, variërend van 162 gulden en 10 stuivers tot 1238 gulden en 2 stuivers. Daarnaast zijn er leningen met allerlei onregelmatige bedragen wat ook op krediet voor koopwaar zou kunnen duiden, zeker als de omschrijving luidt ‘voor zijn uitrusting’ (40 keer) en/of als de gelduitlener volgens de akte of volgens de Amsterdamse belasting gegevens van 1742 als een koopman of een andere neringdoende te boek staat (63 keer).

Tenslotte het derde type obligatie: een lening van contant geld. Dit lijkt vooral aan de orde bij leningen door opvarenden uit de hogere rangen van mooie ronde bedragen in 100-voud, met als gelduitleners rijke kooplieden en gegoede burgers. Het geleende bedrag moest binnen twee jaar worden terugbetaald aan de gelduitlener of na aankomst in Batavia aan een vertegenwoordiger, met rente 4% vanaf heden. Zo leende Jan Siksz, schipper van de Vis, 1200 Caroli guldens van Jacob Willink Meures. Hij beloofde dit bedrag binnen zes weken na zijn aankomst in Batavia te zullen betalen aan Adriaen Willijns, eerste opperkoopman bij de voc, tegen een rente van 4% per jaar. Leningen van bedragen van een 100-voud (bijvoorbeeld 1200, 1300 en 2600 gulden) betroffen vermoedelijk contant geld in de vorm van rijksdaalders van 50 of 52 stuivers per stuk. Een lening van 1300 gulden bijvoorbeeld — die zeven keer in het databestand voorkomt — betekende dan in de praktijk de overdracht van 500 zilveren rijksdaalders van 52 stuivers per stuk.

## VOORWAARDEN BIJ DE LENINGEN

De leningen kenden een aantal voorwaarden, zoals met betrekking tot de looptijd, het rentepercentage en het onderpand. Ook de plaats waar en de persoon aan wie het geleende geld moest worden terugbetaald en een eventuele borgstelling waren belangrijke onderdelen van de voorwaarden.

De duur van de leningen varieerde. Als het geld moest worden terugbetaald aan de gelduitlener, gold als regel ofwel terugbetalen na terugkomst in patria, of terugbetalen na een bepaald aantal — meestal 24 — maanden, of zoveel eerder als de geldlener terug was in patria. Bij leningen die in Batavia moesten worden terugbetaald, luidde de voorwaarde dat het geleende bedrag plus de rente na aankomst binnen een bepaalde tijd moest worden betaald aan de vertegenwoordiger van de gelduitlener. Deze kon het ontvangen bedrag — minus commissie — dan op wissel terugsturen naar patria. De termijn van 24 maanden is opmerkelijk omdat een VOC-dienaar standaard voor (minimaal) vijf jaar tekende. Sommige VOC-opvarenden verwachtten blijkbaar in de praktijk binnen twee jaar weer terug te zijn in patria. De voorwaarden in de akten voorzagen overigens vaak wel in voortzetting van de lening na de genoemde termijn tegen hetzelfde rentepercentage.

Het rentepercentage bedroeg bij 157 van de 208 leningen 4% per jaar. Bij 123 leningen ging deze rente onmiddellijk in. In deze categorie vallen onder andere de leningen van grote beleggers zoals Jan van Oosterwijk, Jacob Roman en Jacob Willink Meures — over hen later meer —, maar ook leningen voor koopwaar. Bij 34 van de leningen met 4% rente ging de rente pas in na afloop van de leningstermijn van — meestal — 24 maanden. Bij twee daarvan ging het om krediet van een logementhouder en bij de overige meestal om krediet van kooplieden. Bij dit type ‘rente na twee jaar’ was vermoedelijk een opslag verwerkt in het geleende bedrag als alternatief voor rente in de eerste jaren.

Het rentepercentage van 4% lijkt tamelijk laag, in aanmerking genomen dat de rente op Hollandse staatsobligaties in deze tijd meestal ook 4% bedroeg. Op staatsobligaties werd echter wel de belasting van de 200e en 100e penning geheven — oftewel 1,5% —, waardoor deze rente effectief op 2,5% uitkwam, terwijl particuliere leningen niet werden belast. Dit verschil is wellicht een verklaring voor het animo bij kooplieden en beleggers om leningen met VOC-opvarenden af te sluiten.

Daarnaast waren er twaalf leningen met percentages van 3, 5 en 6% per jaar en 39 leningen zonder rente. Bij leningen zonder rente ging het om krediet van een logementhouder, leningen binnen de familie of leningen voor aanschaf van uitrusting. Op drie na moesten deze leningen bij terugkomst van de opvarenden in patria worden terugbetaald, dus het betrof duidelijk geen bestelgeld. Drie leningen moesten in Batavia worden terugbetaald, maar ook die waren duidelijk bedoeld als krediet van een koopman.

Als zekerheid stelden de geldleners in alle gevallen hun persoon en goederen (huidige en toekomstige) en de te verdienen maandgages en andere verdiensten tijdens de reis. In geval van overlijden van de geldlener werden eventuele erfgenamen dus verantwoordelijk voor de terugbetaling van de lening. Soms vond de gelduitlener deze zekerstelling blijkbaar niet genoeg. In die gevallen werd in de akte aanvullend een persoon genoemd die persoonlijk borg stond voor de terugbetaling van de lening.

Als extra zekerheid kwam het voor dat een geldlener de VOC machtigde om, indien hij onderweg zou overlijden, namens hem de lening voor zover mogelijk af te lossen uit zijn verdiente gage. Vermoedelijk kwam daar in de praktijk weinig van terecht. Als de overledene ook een schuldbrief had afgegeven, kan worden betwijfeld of er daarnaast nog gage over was om ook de lening af te lossen. Bovendien ging het vaak om zo grote bedragen dat de tot het overlijden verdiente gage veel te weinig was om de lening af te betalen.

## **DE GELDSCHIETERS: LOGEMENTHOUDERS, KOOPLIEDEN EN BELEGGERS**

De gelduitleners c.q. crediteuren hadden heel verschillende achtergronden, variërend van logementhouders, kooplieden en handelsfirma's tot rijke ondernemers en rentniers. Amsterdam telde in die tijd een groot aantal logementhouders en slaapbazen. Het is dan ook niet verwonderlijk dat bij de 23 akten met logementhouders 20 verschillende namen worden aangetroffen.

Ook bij de kooplieden is er sprake van een groot aantal verschillende namen. Kooplieden worden in een akte soms als zodanig aangeduid, maar vaak is dat niet het geval. Namen van uitleners als ‘Berends en Zoon’, ‘Pieter Prop en Pieter Franse’ en ‘Frederik en Gerard Stegman’ doen echter vermoeden dat het in zo’n akte ook om kooplieden gaat. Bij sommige wordt hun beroep duidelijk uit de Amsterdamse belastinggegevens van 1742. Opvarenden hadden blijkbaar een ruime keus om hun handelsgoederen te kopen.



Zilveren munten uit het VOC-schip *Rooswijk*. Smokkelgeld is soms te herkennen aan een gaatje in de munt om in de kleding vast te naaien. AMERSFOORT, RIJKSDIENST VOOR HET CULTUREEL ERFGOED

Rijke ondernemers waren onder andere Jan van Oosterwijk, een lakenhandelaar wonend op de Nieuwendijk, die eind 1739 aan VOC-opvarenden in totaal 14.458 gulden uitleende tegen 4% rente per jaar, en Dirk Steenhoff, zijdefabrikant op de Fluwelen Burgwal (tegenwoordig de Oudezijds Voorburgwal), die in de onderzochte periode van ruim drie maanden in totaal 5.495 gulden aan VOC-opvarenden uitleende, ook tegen 4% jaarlijkse rente. De bedragen varieerden van onregelmatig ( $f$  7.477) tot mooi afgerond ( $f$  1.000). Bij onregelmatige bedragen lijkt er sprake te zijn van krediet voor geleverde koopwaren. Een lening van

1.000 gulden wijst echter eerder op uitlening van contant geld als belegging. Het was overigens niet ongebruikelijk dat kooplieden geld uitleenden als belegging.

Beleggers worden ook gevonden bij gegoede burgers, renteniers en leden van de Amsterdamse elite. In die laatste categorie valt bijvoorbeeld Jacob Willink Meures, die zich na een verblijf in Indië als VOC-koopman met vrouw en kinderen vestigde aan de Keizersgracht als luitenant van de Burgerij van Amsterdam, regent van het Spinhuis en Nieuwe Werkhuis en opperklerk van de Thesaurie extraordinaris. Hij leende aan vijf VOC-opvarenden in totaal 6.540 gulden uit, tegen 4% rente per jaar. Zo ook Jacob Roman, reder en Regent van het Burgerweeshuis, wonende aan de Binnen Amstel, die 2.500 gulden uitleende en Frans Adam Carelson, bankier en makelaar, wonend aan de Keizersgracht, die — soms samen met Coenraad Lokman, oud-opperstuurman VOC — voor een totaal van 7.974 gulden uitleende. Ook Daniel Camerling, in de belastinggegevens 1742 aangeduid als rentenier, leende 2.340 gulden uit. Al deze beleggers rekenden een jaarlijkse rente van 4%.

De onderzochte geldleningen geven ook zicht op de daaronder liggende sociale netwerken. Logementhouders gaven meestal krediet aan zeelieden van de lagere rangen. Beleggers zoals Willink Meures en rijke ondernemers zoals Van Oosterwijk deden — in deze periode — echter uitsluitend zaken met schippers en andere officieren. Steenhoff daarentegen leende vergelijkbare bedragen zowel aan officieren als aan middenkader uit. Het is de vraag of dit alleen met de omvang van de geldleningen samenhang of dat hier ook standsverschil een rol speelde. In de akten zijn hiervoor geen aanwijzingen gevonden.

Het valt ten slotte op dat de gelduitleners steeds dezelfde notaris inschakelden. Zo gingen geldleners bij Jacob Willink Meures (op één na) naar notaris Salomon Dorper (4x), bij Dirk Steenhoff naar notaris Isaak Angelkot (5x), bij Jan van Oosterwijk (ook) naar notaris Angelkot (6x) en bij de koopman Pieter Harsing naar notaris Philippus Pot (9x). Het lijkt ook logisch dat de gelduitlener kon bepalen bij welke notaris een geldlener zijn schuldbekentenis moest vastleggen. Uit de akten blijkt overigens niet dat de kredietverstrekkers c.q. de gelduitleners bij de ondertekening aanwezig waren. In geval van een lening van contant geld vond de overdracht van het geld kennelijk op een ander moment plaats.

## PARTICULIERE GELDLENINGEN: OMVANG EN RISICO

Wat was nu de betekenis van deze particuliere leningen? De omvang van de particuliere leningen in verhouding tot die van de VOC-schuldbrieven laat zich het beste in beeld brengen per schip. Van vijf schepen van de kerstvloot 1739 zijn de gegevens uit het Amsterdamse archief over de particuliere leningen van de bemanningsleden compleet, terwijl ook het totaal aan schuldbrieven van de hele bemanning bekend is. Het totaalbedrag aan ‘Amsterdamse’ geldleningen blijkt op deze vijf schepen ongeveer 46% te bedragen van het totaal aan krediet via schuldbrieven (zie tabel 2). Dit is overigens een onderschatting omdat Barend Lont, de opperstuurman van de *Rooswijk*, voor vertrek ook in Rotterdam voor  $f$  3.450 aan leningen had afgesloten, terwijl van enkele bemanningsleden van de *Hogersmilde* leningen na 8 januari 1740 zijn gevonden voor een bedrag van  $f$  5.814. Met inbegrip van

laatstgenoemde bedragen is het totale bedrag aan geldleningen op deze vijf schepen 51% van het totaal aan schuldbrieven. Het aandeel bemanningsleden met een of meer leningen bedraagt circa 4%. Hoewel het hier een steekproef betreft, geeft dit wel aan dat particuliere geldleningen een substantiële bron van krediet c.q. contant geld waren voor VOC-opvarenden.

Anders dan bij een schuldbrief was de hoogte van een privélening niet begrensd; dat was een zaak tussen geldschieter en geldlener. Privéleningen waren daardoor vaak vele malen groter dan de maximale bedragen van de schuldbrieven. Enerzijds was dit ontbreken van een officieel maximum van een geldlening zowel voor geldschieters als voor geldleners een voordeel ten opzichte van een schuldbrief. Zo'n geldlening gaf immers de mogelijkheid om een groot bedrag aan krediet of contant geld te kunnen verstrekken c.q. verkrijgen. Anderzijds liep een geldschieter daardoor wel meer risico dan bij een schuldbrief. Er was geen garantie dat de geldlener de lening werkelijk zou aflossen. Waar bij schuldbrieven de VOC de gage van een opvarende inhield en zo als het ware spaarde voor de geldschieter, lag bij geldleningen de verantwoordelijkheid voor aflossing geheel bij de geldlener. Daarbij kwam dat de hogere bedragen nooit (geheel) uit te verdienen gage zouden kunnen worden gespaard; aflossing was afhankelijk van de handelswinst en/of koerswinst die de geldlener beoogde. Het kwam dan ook voor dat een geldlener na thuiskomst in patria een deel van de lening opnieuw bij de geldlener moest lenen.

Tabel 2. Het totaal aan schuldbrieven en 'Amsterdamse' particuliere geldleningen van de bemanning van vijf schepen van de kerstvloot 1739.

|             | aantal personen<br>met een schuldbrief | totaal bedrag<br>schuldbrieven<br>(guldens) | aantal personen<br>met leningen | totaal bedrag<br>leningen (guldens) |
|-------------|--|---|---------------------------------|-------------------------------------|
| Berkenrode  | 283                                    | 46.216                                      | 13                              | 12.522                              |
| Beukestijn  | 209                                    | 34.750                                      | 12                              | 15.675                              |
| Buvegnies   | 222                                    | 37.325                                      | 7                               | 17.045                              |
| Enkhuizen   | 192                                    | 30.375                                      | 10                              | 16.804                              |
| Hogersmilde | 218                                    | 36.225                                      | 8                               | 22.118                              |
| totaal      | 1124                                   | 184.891                                     | 50                              | 84.164                              |

Het feit dat een privélening bij een notaris werd geregistreerd gaf voor de geldschieters wel enige zekerheid. De obligaties vermeldden naast de naam en het geleende bedrag ook dat de geldlener in dienst was van de VOC in een duidelijk genoemde rang en op een met name genoemd schip. Zo'n akte vormde een juridische basis voor de lening, het wel en wee van de geldlener kon via de VOC worden gevuld en de kans dat hij met de noorderzon vertrok was door het langjarige dienstverband gering.

Om het risico voor de geldschieter te beperken, hadden de geldleningen verder, zoals reeds genoemd, niet alleen de te verdienen gage, maar ook de persoon en goederen van de geldlener als onderpand. Dat betekende dat, anders dan bij schuldbrieven, de nabestaanden van een overleden geldlener via zijn nalatenschap aansprakelijk konden worden gesteld voor aflossing van het resterende deel van de lening. Als het om grote schulden ging, is het echter goed voorstelbaar dat erfgenaamen zo'n nalatenschap niet wilden of konden aanvaarden en dat de geldschieter zijn geld dan toch niet terugkreeg.

Overigens konden beleggers en kooplieden het risico van geldleningen aan VOC-opvarenden verminderen door hun beleggingen en kredieten te spreiden. Zo leende de rijke burger Jacob Willink Meures in de onderzochte periode aan vijf opvarenden vergelijkbare bedragen uit, verspreid over drie schepen, Jan van Oosterwijk verstrekte zes leningen aan opvarenden van vier schepen en Dirk Steenhoff had vijf leningen lopen op vijf verschillende schepen. Dit lijkt een duidelijk teken van strategisch beleggen. Ook kooplieden hadden krediet uitstaan bij opvarenden van verschillende schepen, zoals bijvoorbeeld Pieter Harsing met negen leningen verdeeld over zes schepen. Het is echter de vraag of kooplieden hierbij actief konden sturen. Wellicht konden ze niet al te kieskeurig zijn bij de keuze van hun klanten.

Aan de kant van de grote geldleners doemt daarentegen het beeld op van 'shoppen' bij verschillende geldschieters. Zo leende de commandeur Otto Luder Hemmij bij negen verschillende geldleners een bedrag van in totaal 8.456 gulden. Ook de schippers Daniel Ronzieres (acht leningen), Willem Schull (zes leningen), Jan Siksz (vijf leningen) en Jan de Boer (vier leningen) sloten al hun leningen bij verschillende personen af. Vermoedelijk wisten al die gelduitleners niet dat hun 'client' ook bij andere geldschieters langs ging. En omdat een gelduitlener, zoals al opgemerkt, in de regel zijn eigen notaris inschakelde, had die ook geen overzicht van alle lopende leningen van een opvarende. Deze stapeling van leningen was in principe riskant voor de geldschieters omdat terugbetaling afhankelijk was van de opbrengst van

de privéhandel van de geldlener. Dit bleek onder andere bij de afhandeling van de nalatenschap van Willem Schull, de schipper van de Hogersmilde, die in 1741 op Ceylon overleed. Zijn toch niet geringe nagelaten boedel van circa 44.000 gulden bleek niet voldoende om alle schulden af te betalen. Naast de zes bovengenoemde leningen had hij nog veel meer schulden. Zijn 31 schuldeisers kregen uiteindelijk elk 68 1/4 % van het door hen uitgeleende bedrag.

Voor de VOC ten slotte was de particuliere kredietstroom problematisch. De VOC probeerde gedurende zijn hele bestaan de privéhandel door opvarenden sterk in te perken. Zo werden lange tijd strenge regels gesteld aan het aantal en de afmetingen van de kisten die opvarenden in de verschillende rangen mochten meenemen. Op de heenreis was dit privégoederenvervoer meestal geen probleem omdat de schepen dan niet volgeladen waren. Op de thuisreis was de ladingcapaciteit van de schepen echter nodig voor de handelsgoederen van de VOC. Toch zagen opvarenden steeds weer kans om veel meer privégoederen mee te nemen dan was toegestaan, terwijl ook het verbod om geld aan boord mee te nemen door hoog en laag stelselmatig werd overtreden. Zo kan worden geconstateerd dat het systeem van particuliere geldleningen — anders dan de door de VOC zelf gecreëerde kredietmogelijkheden — op gespannen voet stond met het VOC-beleid.

## CONCLUSIE

Particuliere, notarieel vastgelegde geldleningen door VOC-opvarenden — vooral door officieren en middenkader — kwamen veel voor. Dergelijke leningen vormden in 1739 naast VOC-schuldbrieven een substantiële bron van krediet c.q. contant geld voor VOC-opvarenden. Omdat het gebruik van een VOC-schuldbrief aan een maximum was gebonden, was een privélening voor een opvarenden zonder eigen middelen of familiekapitaal de enige manier om veel handelswaar te kunnen aanschaffen en/of om een groot bedrag aan (smokkel)geld in handen te krijgen. Voor kooplieden en beleggers waren dergelijke leningen overigens ook aantrekkelijk. Ze boden aan kooplieden de mogelijkheid om een ruim krediet te verstrekken. Voor beleggers was het rentepercentage van 4% nog altijd 1,5 procentpunt hoger dan de netto-rente op Hollandse staatsobligaties en blijkbaar aantrekkelijk genoeg om het risico aan te gaan. Zo waren particuliere geldleningen voor ondernemende VOC-opvarenden een belangrijk middel om naast hun gage extra inkomsten te verkrijgen.

OVER DE AUTEUR Willem-Jan van Grondelle deed samen met zijn partner Els Vermij in het kader van het archeologische opgravingsproject #Rooswijk 1740 onderzoek naar de bemanning van het in 1740 vergane VOC-schip Rooswijk. Naast een onderzoeksverslag publiceerden zij diverse artikelen over de herkomst en de lotgevallen van individuele bemanningsleden van de Rooswijk. Inmiddels richten zij hun onderzoek op Zweedse immigranten in Amsterdam afkomstig van het eiland Gotland in de Oostzee.

---

## (5 370 – 28/07/24) Playing at command midshipmen and quarterdeck officer (I)

In 1800 Midshipman Lord William Fitzroy, fourth son of the Duke of Grafton, passed his examination for lieutenant and entered the ranks of the Royal Navy's commissioned officers. Though only eighteen, a full two years shy of the minimum age required to become a lieutenant, Fitzroy's political and social interest superceded Admiralty regulations and propelled his career forward. Rapid promotion continued and Fitzroy received his step to post captain in 1804. A series of uneventful commands did not prevent Fitzroy's appointment to the new, thirty-eight gun frigate HMS *Macedonian* in 1810. As "plum" an appointment as the Royal Navy could offer at the time, *Macedonian* represented the opportunity for independent cruising in the increasingly hostile American shipping lanes. She also presented Fitzroy his best chance of making prizes from the vastly reduced fleet of French merchantmen plying the Atlantic trade in the wake of Trafalgar. *Macedonian's* newly completed crew of more than three hundred mariners and Royal Marines experienced a taste of Fitzroy's temperament with the enforcement of his first standing order that required the men address him as ".my Lord." rather than ".Captain.". Fitzroy's next order condemned a seaman to forty-eight lashes for the very sailor like offense of getting drunk, a sentence four times the standard punishment traditionally allowed a captain outside a court martial. By March 1811 Fitzroy stood before his own court martial facing charges brought by *Macedonian's* sailing master

who accused him of falsifying expense reports on ship's stores and profiting from the difference. The findings of the Admiralty court, however, focused on Fitzroy's brutality towards the men as much as the charges of fraud, citing .False Expense of Stores . "Tyranny and Oppression" as the basis for his dismissal from the service. Five months later, Fitzroy reappeared in the navy list, fully reinstated without loss of seniority. Political and social weight had, once again, intervened in Fitzroy's favor, proving that connections could trump Admiralty law, even when that law supported the best interests of the service. Despite Fitzroy's public flouting of naval authority, he continued to profit from the Royal Navy's rigid system of promotion.

Beyond the rank of post captain, seniority alone controlled advancement and elevation to flag rank. Although discreetly denied active command after 1811, Fitzroy progressed inevitably up the naval ladder, becoming an admiral and drawing an admiral's pay until his death in 1857.

Fitzroy's story reflects two important trends evident in the Royal Navy during the French Revolutionary and Napoleonic Wars. First, it exemplifies the increasing weight ascribed to aristocratic and political connections in both the selection of young officers for sea service and the pace of their promotion. Second, it reveals a growing concern on the part of the Admiralty for the treatment of seamen whose protests commanded greater attention in the wake of the 1797 mutinies.

In the years after the Peace of Amiens, high-ranking contemporaries including First Lord of the Admiralty, the Earl St. Vincent and Commander-in-Chief of the Mediterranean Fleet, Viscount Horatio Nelson, voiced their concerns for the influx of aristocratic and politically-favored boys into the service. Their concerns addressed the issue of social precedence and its corrosive effects on naval professionalism. They understood too, that the root of the problem lay with the entry-level quarterdeck ranks .with those boys who entered the service, typically between the ages of nine and nineteen, with the express aim of becoming sea officers. Known officially as "young gentlemen," this title encompassed a variety of epithets that fell in and out of favor during the course of the Great Wars. Midshipman, Captain's Servant, Volunteer First Class, Boy First Class, were all used to indicate boys being groomed for command. While N. A. M. Rodger argues that .the eighteenth century Admiralty had almost no control over the recruitment of its officers,.4 something changed during the course of the French Revolutionary Wars such that the 1803 mobilization saw nearly four times as many "Honorable" midshipmen, that is the sons of baronets or higher, pass the examination for lieutenant than during the 1793 mobilization. While a .strong middle-class element continued to flourish in the navy's corps of junior officers, the sons of noblemen and high-ranking gentlemen represented a rapidly growing minority during the Great Wars.

Synchronous to this trend were broadening concerns for the treatment of seamen. The fleet-wide mutinies of 1797 highlighted the potential for anarchy, if not in the minds of mariners then in the consciousness of officers whose numbers represented a tiny portion of the complement of any man-of-war. The precariousness of the social structure that sustained the power of the quarterdeck had become all too clear. Officers who brutalized seamen without justification felt the wrath of an Admiralty keen to avoid further uprisings from the lower deck. For midshipmen and quarterdeck boys, the curtailing of disrespectful or unnecessarily authoritarian behavior took different forms, all of which tended to limit their authority.

The apparently conflicting social dynamics that produced a more aristocratic and gentlemanly midshipman.s berth and at the same time hobbled its authoritative status provide the two thematic approaches for this study. The factors that produced these shifts, whether internal or external to the Royal Navy, offer a key to understanding developments in the attitudes of both the Admiralty and the men of George III.s navy.

The general trends apparent within the service also present a microcosmic view of wider patterns in English society at large during the Great Wars.

## **Two Critical Events for the Georgian Navy**

A direct correlation can be drawn between the rising social status of a naval career and the level of political and social interference in the appointment of young gentlemen.

The decision to take a boy to sea as an officer-in-training traditionally resided with individual captains; however, the late-eighteenth and early-nineteenth centuries saw a variety of pressures intrude upon that prerogative. During Pepysian days when a naval career ranked among the lowliest, least-desirable of professions, the Royal Navy and her commanders enjoyed a substantial measure of operational

independence, distanced as they were from the kinds of political and social influences so prevalent in army recruitment and promotion. As Pepys noted in his *Naval Minutes*, .have any of our Heralds allowed in express words the seaman for a gentleman?

During the last quarter of the seventeenth century, royal attempts to correct this situation led to a greater separation between .gentlemen and .tarpaulin officers,. Those of humble origin raised from the lower deck as thorough-going professionals. The emergence of King's Letter Boys or volunteers per order, genteel young recruits seeking a naval career, represented the political push to create a new corps of well-bred *and* professional officers. But the effort begun during the reign of Charles II had gained only a little momentum by that of George I and a "pronounced .social mix" in the commissioned ranks of the Royal Navy. remained a prominent feature of naval life. The process of stereotyping young officers according to their lowest common social denominator continued well into the last quarter of the eighteenth century, bolstered by the fact that in the .unnatural world. of the Royal Navy, .the order of civil society was subverted. Distinctions of dress, accommodation, diet, and most importantly, the deference afforded by noble birth, blurred in the dank confines of the midshipman's berth and upon that great social leveler, the quarterdeck. Aboard a man-of-war, naval rank superceded social rank. Between the American and French Revolutionary Wars, however, the equation began to change.

The first important event to affect general opinions of a naval career occurred in 1779 when George III sent his third son, Prince William Henry, to sea as a midshipman with the instructions, .the young man goes as a sailor, and as such, I add again, no marks of distinction are to be shown unto him; they would destroy my whole plan. Exactly what this plan might have been is open to speculation. As the first Hanoverian to proclaim himself an Englishman first and foremost, George's commitment of a son to the sea service tendered proof of his patriotic zeal. It also reflected a belief in the need for princes to acquire first-hand knowledge of naval and military institutions, as prerequisites for informed and empathic leadership. The decision was, however, a .socially radical, even revolutionary step which instantly improved public perceptions of the Royal Navy and elevated its officers to an unprecedented level of social acceptability. In the following decades, the rising social status of officers in the Royal Navy encouraged the sons (not always the younger) of aristocratic families (not always impoverished) to seek positions as young gentlemen aboard men-of-war. Yearly editions of *Steel's Navy List* from the French Revolutionary Wars show an increasing number of "Honorable"midshipmen becoming lieutenants, indicating the growing popularity of a naval career.

For the French Revolutionary Wars, this trend peaked in 1797, the year of the illustrious Battle of Cape St. Vincent for which Sir John Jervis earned his eponymous earldom and Nelson rose to international fame.

1797 also marked the second great watershed for social dynamics within the Royal Navy. A series of mutinies beginning with the Channel Fleet at Spithead, followed by ships stationed at the Nore, then by the North Sea Squadron at Yarmouth, sent shockwaves through naval command, rudely reminding both the Admiralty and Parliament that order depended entirely on the consent of the seamen who worked their ships.

These two events affected both internal and external perceptions of the Royal Navy and forced senior officers to reevaluate their methods and their men in order to preserve discipline as much as the functionality of the service. Disdain for young, aristocratic incompetents like Lord William Fitzroy mounted, prompting St. Vincent to remark in 1806 that .this vast overflow of young nobility in the Service makes rapid strides to the decay of Seamanship, as well as Subordination. . . . St. Vincent's concerns for the professionalism of officers and the maintenance of discipline and order aboard ship summarized two of the crucial issues involving midshipmen and quarterdeck boys during the Great Wars.

Part I of this study addresses the selection of officers-in-training between 1793 and 1815 and indicates the extent to which wider social, political, and cultural trends infiltrated the Royal Navy and encroached upon the independence of captains in their selection of young gentlemen destined for command. The result of such intervention was a mounting tension between sea officers who originated from the .middling ranks of society and a corps of aristocratic young gentlemen whose influence confused the line between social and naval subordination.

Part II addresses the concern voiced by Lord St. Vincent and other senior officials for the professionalism of future naval officers. Over the course of the Great Wars the nature of the authority wielded by young gentlemen changed in order to remedy abuses and as a response to the new social dynamic between lower deck and quarterdeck. The cultural and institutional constructs that enabled inexperienced boys to

command veteran able seamen altered subtly as a result of the 1797 mutinies. Internal sources of authority generated by a ship's captain, and ultimately by Admiralty law, were also tempered by external influences such as revolutionary political and social instability, education, and religion. Both sets of influences produced occasionally conflicting results, at times limiting and at times reinforcing the authority of midshipmen and quarterdeck boys.

While signs of a changing social equation within Britain in the last decade of the eighteenth century appeared in the altered character of a petty officer's authority, an increasingly aristocratic midshipman's berth and a narrowing field of selection for entrylevel officers reflected wider social and political currents that, in fact, supported the maintenance of an *ancien régime* in British society. The conflict inherent in the position of the quarterdeck boy embodied the dueling forces within the Royal Navy and within society at large "between old-order traditions and social mobility". The ability of the service to absorb the effects of both and to emerge as a strong, professional institution that flourished late into the nineteenth century provides evidence of the flexibility and resilience of the Royal Navy as a sub-culture of Georgian society.

Testing Social Theories Using the Royal Navy Model Characterizations of English society as either a "dynamic state" or an "old order" draw principally on the works of two scholars with opposing views on the nature of eighteenth-century society. Paul Langford challenges all notions of stability, classifying the long eighteenth century as a period of massive and universal change. Expanding on the contemporary view that agricultural and industrial developments "wrought a fundamental alteration in the English people". Langford focuses on the growing middle classes and their pursuit of "polite" status in all its forms including wealth, social rank, and political power as the catalyst for social evolution. The idea that "the debasement of gentility is one of the clearest signs of social change" became manifest in the operational standards of the Royal Navy of the early-eighteenth century. Here was an institution that effectively opened professional opportunities to boys of the lower to middling orders. From the 1730s until the last quarter of the eighteenth century, Royal Navy command represented a largely unchallenged meritocracy and one of the best enablers of social mobility. The impartial handling of midshipmen who originated from a broad spectrum of social ranks reflected the navy's disregard for traditional social hierarchies in its command structure. It also reflected the Admiralty's recognition of the need to build an officer corps based on ability and skill. According to Langford, by the close of the eighteenth century, the broadening middle classes, which included even modest artisans and producers of commercial goods, represented an "increased threat to traditional notions of a hierarchical society". Young naval officers elevated from humble backgrounds only contributed to that threat.

A culture of freedom and mobility, influenced by the liberalism of Romantic radicals, found support from opposition Whigs and Dissenting ministers who touted the constitutional "rights of Englishmen" applicable to all regardless of social rank. The Royal Navy's appreciation of democratic principles sharpened in the wake of fleet-wide mutiny, an event that sparked a new social conscience among officers whose vulnerability had become all too obvious. In the first decade of the new century Captain Alexander Ball noted that "no body of men can for any length of time be safely treated otherwise than as rational beings." . . . Midshipmen who attacked these "newly rational" mariners, either physically or verbally without sufficient justification, found themselves whipped, mastheaded, disgrated, or dismissed from the service.

The relationship between lower deck and quarterdeck altered as the new balance of power within the Royal Navy forced officers to confront the old precept of rule by consent. More humane approaches to the management of crews and the fostering of patriotic fervor amongst the lower deck echoed elements of a dynamic social equation and the transmutation of democratic revolutionary ideology into a far safer form "that of enlightened nationalism. In these developments the Royal Navy example supports" Langford's theory of sweeping social change. But while change undoubtedly occurred over the course of the long eighteenth century, its manifestations both within the Admiralty and aboard its men-of-war diverge from Langford's unidirectional model of social progress.

In contrast to Langford, J. C. D. Clark champions the notion of England as an *ancien régime*. Clark argued that throughout the Great Wars, England remained a "preindustrial,.aristocratic""confessional state" in which the twin foundations of society "law and religion" maintained a state of "patrician hegemony" over a broad social spectrum. While this diversity spurred conflict, from socio-economic discord to religious upheavals, Clark argues that the ability of English society to absorb these shocks, to settle on middle ground, and to assimilate rather than revolt grew from a fundamental social consensus: that the dominance of the patrician elite was justified by laws both natural and revealed. Clark acknowledges that

by the close of the eighteenth century, "some degree of mobility into (and out of) the patrician elite was possible in England," an observation that broadens his definition of ".aristocracy" to include members of the gentry who possessed significant political and financial clout.Clark.s argument, that "contemporary perceptions of the power and influence of the nobility and gentry were legion," builds upon the social theories of David Hume who understood that true authority could not be imposed by deception or force. but depended "on the willingness of the many to obey the few because they saw in the few a certain embodiment of their aspirations"

In naval terms, Clark's model is supported by traditional notions of a rigid shipboard hierarchy, whereby every man minded his place, and honored the system of ranks and privileges out of a combination of duty and resignation, hope and tradition.

During the Great Wars, the increasing number of midshipman's appointments granted on the basis of noble birth and/or political influence also supported the notion of an ascendant elite. In the last decades of the eighteenth century selection favoring those with social rank, parliamentary favor, or at the very least, connections to a high-ranking naval officer, superceded the navy's position as an open meritocracy and thus reflected a renewed state of patrician hegemony in naval command. N. A. M. Rodger relates this trend to a reaction against the revolutionary ideas circulating in the wake of regicide in France: "just as the French navy abandoned its tradition of choosing officers from the nobility in favour of the career open to talent, the British Navy started moving in the opposite direction"

The widening gap between quarterdeck and lower deck which, by 1815, looked more like a chasm, supports Clark's theory of a dominant patrician element. While the particulars of shipboard society evolved during the late 1790s, the general hierarchy remained, becoming more firmly rooted in traditional social systems with each new generation of notable Royal Navy recruits. It is undeniable that, by the turn of the nineteenth century, the relationship between officers and men depended more heavily on expectations of professionalism and mutually respectful conduct; however, the old codes of paternalism and deference within shipboard society remained firm. With the new century, the Royal Navy came to mirror the social make-up of a greater patrician society, one in which birth, political connections, and/or wealth determined opportunities for advancement.

Complications arose, however, with the influx of young officers whose appointments and promotions came primarily as the result of .interest.. A process of advancement that subordinated skill, motivation, or instinct for command to qualifications of birth and connection threatened the implicit contract of professionalism between officers and seamen. Unworthy junior officers were hardly revered by mariners and subsequently struggled to maintain real authority. From the quarterdeck perspective, reassertion of the old social order wrought havoc on the chain of command. By the start of the Napoleonic Wars, the pressure on captains to take up aristocratic boys who were not cut out for naval life increased. Admiral Cuthbert Collingwood complained of one noble youth aboard his flagship: . . ." he is of no more use here as an officer than Bounce is, and not near so entertaining" Bounce was Collingwood's dog. While it did not necessarily follow that all aristocratic boys lacked talent, or a real desire to serve at sea, the problems raised by the presence of socially-superior boys aboard Georgian men-of war posed a serious threat to the effectiveness of naval subordination. Officers of less exalted status than Collingwood often moderated disciplinary measures against the sons of notables, aware that in the prevailing political climate, their actions might receive career-damaging censure. As shown in Part II of this study, lieutenants directly in charge of quarterdeck boys became particularly conscious of whose interest their juniors represented, as promotion to commander and post captain relied, to a large extent, on the political favor of the Admiralty. In this way, the gentrification of the midshipman's berth threatened the professionalism of the quarterdeck and justified concerns for the future of naval seamanship.

The Royal Navy's ability to avoid destruction from competing internal and external forces "from political influences on appointments, to social tensions affecting shipboard hierarchies and the distribution of authority" is best explained using Clark's concept of assimilation, whereby social tensions were absorbed into a system based on patrician hegemony. Roy Porter supports Clark's notions of ".elasticity". and ".resilience" in English social hierarchies as they reinforced the old order. Such qualities emphasized the fact that while English society was "inegalitarian and oozing privilege". . it was neither brittle nor rigid.. It is a description that accurately characterizes the naval command structure.

The precedence given to boys with aristocratic and political influence, at the expense of open entry and rewards based principally on merit, did not substantially impede the Admiralty's ability to maintain operational effectiveness throughout the Great Wars. The manoeuvring of aristocratic young gentlemen,

often through promotion into less crucial roles, as in the case of Lord William Fitzroy, provided a respectable yet effective outlet for young men unsuited to sea command. For those who remained afloat, the paternalistic duty that demanded expertise and infallibility from superiors echoed the expanding reputation of the service. The decisive and popular victory at Trafalgar in 1805 pressured junior officers to shape up, spurred by the threat of public ignominy and professional humiliation if their conduct failed to meet expectations.

While elements of Langford's theory of social dynamics appear relevant to the 1797 mutinies and the more humane handling of seamen that resulted, interpretations of old-order utilitarian motivations are equally apparent on either side of the 1797 uprisings.

The failure of the Admiralty to fulfill its basic duty of sustaining the health and welfare of its seamen collided with the need to keep mariners contented if the Royal Navy's fleets were to remain functional. Mutual need uncovered middle ground and the opportunity for conciliation within the existing social and institutional structure. Mariners' appreciation for strong and effective command did not dwindle with the institution of more restrained approaches to authority and the use of discipline. The professional pride of lower-deck men tended, in fact, to favor the type of authoritative command that conducted a "tight ship". Such attitudes only reinforced the old shipboard hierarchies. Demands for a higher level of professionalism from the quarterdeck encouraged even greater separation between officers and their men, providing further evidence of Clark's social *ancient régime*.

Langford's vision of an increasingly open English society driven by merit might appear more relevant to the reduction of the navy at the close of the Napoleonic Wars.

The process of paying off hundreds of ships and beaching thousands of young officers allowed the Admiralty to keep only the cream of career officers and those who thrived on the new dynamics of shipboard life. Yet, the lasting effects of officer gentrification on the navy of the mid to late-nineteenth century favor Clark's explanation of a continuing patrician hegemony. Rodger acknowledges the social polarization of lower deck ".commoners" and quarterdeck ".gentlemen", a phenomenon that became glaringly apparent by 1815.

Aristocratic and political demand saw a greater number of positions for boys diverted to the sons of the elite, producing, by the end of the Napoleonic Wars, a more socially homogeneous officer corps than had existed at the close of the Seven Years' War.

Rodger emphasizes a vision of the Royal Navy as a microcosm of English society, reflecting wider trends and developments that took place in the long eighteenth century: ". . . for all its undoubtedly peculiarities, the Navy resembled the society from which it was recruited in many more ways than it differed from it." While Paul Langford's dynamic state describes the naval example up until the last quarter of the eighteenth century, the evolutions of the 1790s through the 1810s reveal limitations in the application of his theory. As the quarterdeck increasingly became the realm of the gentleman, Clark's notion of a patrician ascendancy more accurately represents the developments taking place in George III's Navy. Resilience and flexibility within a traditional social hierarchy characterized the naval institution of the nineteenth century, allowing it to survive the strains of complex social and political times.

Clark notes evolutions within the "hegemonic set of ideas which provided the ideological framework within which the changes happened" . . . It was an *ancien régime* that embraced fluctuations in the social order (eschewing notions of stasis) to produce a state that represented "hegemony rather than consensus". The social changes that took place in the Royal Navy of the Great Wars support the conclusion that "modernity" did not mean the end of "Old England". The application of Clark's theory to the changing processes of selection and to evolutions in the authority of midshipmen and quarterdeck boys provides the framework for this study.

To be continued

---

## (5 371 -04/08)Playing at command midshipmen and quarterdeck officer (II)

## Identifying the Quarterdeck Boy

Michael Lewis definition of "quarterdeck" boy as opposed to ".lower deck" boy is useful in broadly identifying the difference between young men who possessed a good chance of attaining commissioned status and those whose highest aspiration might be that of able seaman or, at best, warrant officer (gunner, carpenter, boatswain, coxswain, steward, or sailing master). It also eliminates problems created by the changing conventions and rating systems that spanned the period under consideration. Before 1794 the most popular form of entry for quarterdeck boys was as "captain's servant". Despite the implications, there was nothing menial about the position. Captain's servants were quarterdeck protégés, officers in the making, for whom the assignment of servile duties would have represented a serious insult and demotion. Captains were encouraged to take on as many "servants" as possible by dint of the fact that they received the pay, eighteen shillings per lunar month, of each boy under their care. Muster rolls for three of the largest ships present at the Battle of Quiberon Bay on November 20, 1759 show high ratios of captain's servants to the total complement of Royal Navy (Excludes Royal Marines).

Table 1: Ratios of Quarterdeck Boys to Total Complements, 1759.

| <u>Ship</u>         | <u>Captain/Admiral</u> | <u>Complement<br/>(R.N. only)</u> | <u>Captain's Servants</u> | <u>Ratio Capt's.<br/>Servants to Crew</u> |
|---------------------|------------------------|-----------------------------------|---------------------------|---|
| <i>Namur</i>        | Buckle                 | 651                               | 32                        | 1:20                                      |
| <i>Royal George</i> | Campbell/Hawke         | 780                               | 18                        | 1:43                                      |
| <i>Union</i>        | Hardy/Evans            | 659                               | 30                        | 1:22                                      |

Sources: TNA: PRO ADM36/6255, 5747, 6948, Muster Books for Nov/Dec 1759, HMS *Namur*, HMS *Royal George*, and HMS *Union* respectively.

In 1794 an Order in Council introduced the new rating of ".Boy First Class" or "First Class Volunteer," theoretically abolishing all other entry-level ratings in an effort to limit the number of boys bound for the quarterdeck to the regulation four-per-hundred of the to as many "servants" as possible by dint of the fact that they received the pay, eighteen shillings per lunar month, of each boy under their care. Muster rolls for three of the largest ships present at the Battle of Quiberon Bay on November 20, 1759 show high ratios of captain's servants to the total complement of Royal Navy men. (Excludes Royal Marines).tal crew. As compensation, captain's wages increased, although it was likely that the disparity saw many captains suffer financially. A comparative table showing the number of first class volunteers and boys as a function of ships. complements from three of the largest ships at the Battle of Trafalgar, October 21, 1805 demonstrates a significant change. (See Table 2)

Table 2: Ratios of Quarterdeck Boys to Total Complements, 1805.

| <u>Ship</u>            | <u>Captain/Admiral</u> | <u>Complement<br/>(R.N. only)</u> | <u>1<sup>st</sup> Class Boys &amp;<br/>Volunteers</u> | <u>Ratio 1<sup>st</sup> Class<br/>Boys to Crew</u> |
|------------------------|------------------------|-----------------------------------|---|--|
| <i>Victory</i>         | Hardy/Nelson           | 663                               | 9   | 1:73   |
| <i>Royal Sovereign</i> | Rotherham/Collingwood  | 850*                              | 7   | 1:121  |
| <i>Temeraire</i>       | Harvey                 | 718                               | 8   | 1:89   |

It should be noted, however, that ways around the system were available and popular. One method of circumventing regulations involved rating quarterdeck boys as able seamen, thereby disguising their presence as far as the ship's official muster was concerned.

Lieutenants. passing certificates from 1805 show that 20 percent of those young gentlemen who passed that year entered the service rated "able". By this time the practice of raising midshipmen and potential officers from the lower deck had faded "[T]he forty-year-old midshipman was becoming a rarity,"as potential officers were increasingly singled out in childhood". Although no direct financial gains came from rating additional young gentlemen as able seamen, it provided captains with a means of granting politically advantageous favors (and thus boosting their own careers) at a time when appointments for quarterdeck boys were at a premium.

Rodger suggests that the new volunteer ratings were tools of gentrification, arguing that the difference between the three classes of boy "first, second, and third" were based not on professional knowledge but on birth. According to the Order in Council of 1794, Boys of the First Class were "to consist of Young Gentlemen intended for the Sea Service . . . : to be styled Volunteers and allowed wages at the rate of £6 per annum". The Second Class was "to consist of Boys between 15 and 17 years of age to be divided into watches with the seamen in order to make them such". at £5 per annum" The Third Class consisted of .Boys between 13 and 15 years of age of whom Lieutenants and other officers who are now allowed servants might be permitted to recommend to the Captains, each of them one, to be the attendants upon such officers " at £4 per annum".

As Rodger notes, "since no attempt was made to test whatever qualities [a boy] might possess, the only basis for the distinction". . . was that implied by the wording of the Order in Council; that is between gentlemen and the rest" The Order in Council of 1794 was therefore a major indicator in the official trend towards sanctifying the quarterdeck as the exclusive realm of the gentleman. Controlling the number of official positions for officers-in-training and limiting the social groups capable of filling those positions, demonstrated the expanding influence of the Admiralty as a political body in matters traditionally held as a captain's prerogative.

For much of the eighteenth century, the selection of boys for sea service depended on a combination of influence with and connections to individual captains, enthusiasm, and luck. A relatively democratic process of selection made opportunities available to the sons of sea officers, professional men, and the middling sort as much as to the sons of peers. During the Great Wars, however, opportunities narrowed significantly. Political and social pressure demanded that noble and notable boys receive priority placement.

The prevalence of "book entry", the practice of entering a boy's name in the muster years in advance of his actual appearance on board, spoke to the weight of outside influence on a captain. .False muster " constituted a criminal offence" yet captains were very often willing to risk their careers and their reputations for the opportunity to wield patronage or advantage the son of a friend or relative. The five year-old Lord Thomas Cochrane, who would later become the 10th Earl of Dundonald, found his way onto the books of successive ships captained by his uncle Sir Alexander Cochrane. Lord Cochrane did not take up his first appointment as midshipman until the age of seventeen,<sup>36</sup> by which time his seniority in the service was well established and most of his sea time required for the examination for lieutenant completed. As long a captain did not attempt to draw pay for the absentee ".able seaman" or "master's mate" the Admiralty tended to turn a blind eye.

Book entry, among other abuses, was not merely the province of gentleman captains serving their own family interests. For captains of more humble origin it represented an opportunity to exercise patronage a decision that could benefit the son of a fellow mariner as readily as the son of a parliamentarian. Yet, as the Great Wars progressed, the political, social, and financial stakes associated with accepting the sons of the elite as quarterdeck volunteers soared. The prospect of personal and professional gain combined with Admiralty pressure to select boys backed by powerful interest narrowed the field of candidates. All captains, genteel and otherwise, felt a mounting pressure from above to accommodate the sons of notables, a factor that ensured the continuation of book entry well into the first decade of the nineteenth century.

### **The Midshipmans Lot**

The life of a midshipman or quarterdeck boy aboard a Georgian man-of-war varied from ship to ship and captain to captain. Disparities in the age and competency of individual boys produced a wide range of experiences. On the one hand, there was Midshipman Hamilton Davies, who found himself in command of a fire-brig at age ten.

On the other hand, ten year-old William Henry Dillon was overwhelmed by the noise and activity aboard his first ship, HMS *Saturn*. His fears resulted in a surly and "pensive mood" that required the cheerful efforts and "soothing expressions" of his father .Most cases, however, fell somewhere between these extremes. Midshipmen and quarterdeck boys of all ages generally came under the immediate supervision of a ship's lieutenants who served as both professional and personal mentors. Lieutenants regulated the separation of their own divisions into sub-divisions, placing a young gentleman in charge of each as a means of acquainting him with the duties of command. Standard responsibilities included such tasks as

running aloft to supervise seamen in setting, reefing, or furling sail; supervising sub-divisions at small arms training; attending to the swift transition of the watch; maintaining the ship's safety by constantly checking for naked lights and lanterns below decks; witnessing visits to the purser's, steward's or boatswain's store rooms; and casting the log line in order to determine the speed and, when in soundings, the position of the ship. Beyond these basics, practical duties varied greatly, often depending on the type of ship in which a young gentleman served. Rodger notes the disparities from ship to ship: *It was commonly remarked that there were different types of midshipmen in different ships: sophisticated and hard-s swearing in ships of the line, slovenly and ill-bred in little sloops and brigs, but an elite in the frigates, smart and proud of facing early danger and responsibility.*

Much of this stereotyping stemmed from the nature of the commissions awarded the various ships. As reconnaissance vessels, frigates generally received independent cruises, detached from a fleet and were usually exempt from banal convoy duties.

Intelligent, highly-motivated captains received these "plum" commands and typically wasted no time in seeking out engagement and potential prizes. Boys of similar mettle aspired to frigate service. By seventeen John Harvey Boteler, who later became a distinguished captain, expressed such a desire: ". . my brother Thomas and I, having served so far in ships of the line, both wished for a more active time in frigates". A boy's participation in boarding actions, cutting-out expeditions, and shore raids, all of which required hand-to-hand combat with pistols and dirks, were virtually assured in frigate service. The popularity and prestige of serving aboard a "crack" frigate meant that the sons of noblemen and prominent gentlemen often found their way into these scarce and coveted positions. The four frigates present during the Trafalgar action shipped one quarter of the aristocratic young gentlemen out of a fleet of thirty-three vessels.

Yet for all the opportunities frigates presented for distinguished service and prize money, their quarterdeck boys sacrificed on comfort. Peter Cullen, a gentleman who served as surgeon's mate aboard the frigate *Squirrel*, described the berth for himself, eight midshipmen, and two master's mates which consisted of two small spaces forward of the officers' quarters on the lower deck, where they slung their hammocks and ate their meals adjacent the bulk of the ship's company. Genteel boys from comfortable middle and upper-class environments often expressed horror at the conditions aboard a man-of-war. Young Frederick Chamier wrote of his coming aboard the frigate *Salsette* in 1809: *I had anticipated a kind of elegant house with guns in the windows . . . [but found] the tars of England rolling about casks, without jackets, shoes or stockings . . . the deck was dirty, slippery, and wet; the smells abominable; the whole sight disgusting . . . I remarked the slovenly attire of the midshipmen, dressed in shabby round jackets, glazed hats, no gloves, and some without shoes. . .*

Conditions were hardly better in larger ships. First through third rates (vessels of over one hundred guns down to vessels of sixty-four guns) allowed young gentlemen separate quarters. Midshipmen and quarterdeck boys aged fourteen and older berthed on the orlop, the lowest deck above the hold in a dank space forward of the mizzen mast dubbed the ".cockpit". At approximately five hundred to eleven hundred square feet, a ship of the line' cockpit accommodated anywhere from twenty to thirty-plus midshipmen, master's mates, surgeon's mates and other petty officers, providing a place for them to eat, sleep, and pass their free time. Situated well below the water line, the cockpit's only light came from tallow dips, whose stench mingled with the miasma of putrid bilge water, rotting timber, and the ooze from casks of rancid food. One midshipman, remarking on the dearth of air in the cockpit, noted that it was impossible to keep a flame alight. Proximity to the hold did not help matters. Long cruises often saw the build up of toxic gases in the hold which, despite their ability to asphyxiate human beings, failed to eradicate the vermin that infested the lower reaches of a ship. Rober Mercer Wilson, a young captain's clerk described the results of cleaning and "smoking" the hold of the frigate *Unite* in 1808: "Opened the hatches, found about one thousand mice dead".

Edward Thompson Esq., a civilian commentator, lamented the conditions faced by young gentlemen who were "bedded worse than hogs, and eat less delicacies". Midshipmen and boys, regardless of social rank, generally ate the same fare as seamen and warrant officers. Salt beef and pork, ships'biscuit, cheese, pease porridge, portable soup, and the occasional fresh vegetable, all washed down with a gallon of small beer or a pint of grog each day made it a harsh transition for the palates of well-bred boys accustomed to fine food and wine. Invitations to dine at the captain's table or in the ward room with the senior officers often brought the only respite from a menu that was at best tasteless and at worst putrid. ".Youngsters" or boys under thirteen, berthed with the gunner in the Gun Room.

Not quite as ".stygian" and a somewhat healthier place for an "officers' nursery," the Gun Room also provided adult supervision under a "teady sort of man" like the master gunner. Warrant officers were also known to bring their wives to sea despite Admiralty regulations, yet their function as surrogate mothers to the youngest quarterdeck recruits often contributed to the toleration these particular women aboard ship. Even boys lucky enough to find maternal care aboard a man-of-war endured a life of shocking rawness.

Working uniforms consisted of coarse wool or kersey round-jackets and duck or canvas trousers. The "short clothes" of the navy offered little distinction between quarterdeck boys and their inferiors. Dress uniforms introduced prior to the Seven Years War allowed young gentlemen some outward signs of rank. Brass buttons and white collar patches on the same short wool jackets, breeches, and stockings lent some elegance to an otherwise undistinguished appearance. There were, of course, exceptions. Boteler aboard the frigate *Orontes* remarked, "We were considered a crack ship, and the midshipmen dressed in cocked hats, tight white pantaloons and Hessian boots, with gilt twist edging and a bullion tassel" Such sartorial splendor suggested a predominance of well-heeled boys, a far cry from Boteler's shipmate aboard *Dictator* who had to make the best of his limited resources. John Jones "a young Welsh lad, very good-humoured" . . . had nothing but his pay, and yet he was the neatest dressed midshipman in the ship, his "weekly account" kept so white with pipe-clay. For some quarterdeck boys, affectations of elegance drew the wrath of senior officers who equated genteel standards of costume with signs of effeminacy and weakness. James Anthony Gardner, a midshipman aboard the *Edgar* in 1789, recalled an incident that brought the wrath of his Admiral, the Honorable John Leveson Gower, down upon a fellow petty officer. "He [Gower] was a mortal foe to puppyism, and one of our midshipmen going aloft with gloves on, attracted his eye; for which he got a rub down that I am certain he remembers to the present day".

Such instances provided brutal reminders of the distance, both physical and symbolic, separating naval and civilian life. Aboard His Majesty's ships young gentlemen, regardless of their background or social hauteur, worked, slept, ate, and dressed in ways that offered little of the comfort or distinction afforded by life ashore.

## **PART I . SELECTING YOUNG GENTLEMEN FOR SEA SERVICE**

### **Noble Rot**

The Earl St. Vincent's audience with King George III, 1807: [A]nd the King asked him: .Well Lord St. Vincent you have now quitted active service, as you say forever, - tell me do you think the Naval service is better off or worse than when you first entered it?.

Lord St. Vincent: .Very much worse may it please Your Majesty..

The King very quickly: .How so? How so?.

Lord St. Vincent: .Sire, I have always thought that a sprinkling of nobility was very desirable in the Navy, as it gives some sort of consequence to the service; but at present the Navy is so overrun by the younger branches of nobility, and the sons of Members of Parliament, and they swallow up all the patronage, and so choke the channel to promotion, that the son of an old Officer, however meritorious *both* their services may have been, has little or no chance of getting on..

The King: .Pray who was serving Captain of the Fleet under your Lordship?.

Lord St. Vincent: "Rear Admiral Osborne, Sire, the son of an old Officer"

The King: "Osborne! Osborne! I think there are many more than one of that name Admirals"

Lord St Vincent: "Yes Sire, there are three brothers, all Admirals"

The King: "That's pretty well for democracy, I think"

Lord St. Vincent: "Sire, - the father of these officers served twenty years as First Lieutenant, with my dear friend Admiral Barrington, who had never sufficient interest to get him beyond the rank of Commander. He was of necessity obliged to send all his sons to sea, and to my knowledge, they never had anything more to live on than their pay . . . they got on in the service upon the strength of their own merits alone; and Sire, I hope Your Majesty will pardon me for saying, I would rather promote the son of an old deserving Officer than any Noble in the land"

The King mused for a minute or two, and then said, "I think you're right Lord St. Vincent, quite right."

As apocryphal as this account appears, it nonetheless reflects opinions representative of the feelings of both the former First Lord and his sovereign about the excess of aristocratic young men in the service and its adverse effect on an institution that traditionally represented a meritocracy. St. Vincent, however, took the point a step beyond the issue of individual merit, suggesting that a naval pedigree ought take precedence over that of peerage.

Lewis. data on the social status of Royal Navy officers' parents relative to promotion to flag rank testifies to St. Vincent's concern. Between 1793 and 1815, sons of baronets and peers accounted for 12 percent of the total sample of 1800 officers while sons of "professional men," those with naval, clerical, military, legal, civil, or medicalconnections, accounted for 50 percent. In the arena of promotion, however, nearly percent of baronets and peers advanced to Rear-Admirals rank or higher, while only 22 percent of professional sons managed to achieve the same success. The desirability and prestige of a naval career, boosted by Prince William Henry'.s appearance as a quarterdeck boy, effectively began a constriction of opportunities for entry-level officers based on social rank, despite George III.s ostensibly "democratic" ideals and nominal sympathies.

### **Changing Selection**

Rodger.s survey of the Royal Navy during the Seven Years. War explores several avenues open to boys with ambitions to officer rank. Captains. servants represented those boys of "respectable families" who entered not before the age of thirteen, or if a naval officer's son, not before the age of eleven. This theoretically allowed a certain amount of general schooling and preparation in the navigational sciences before a young gentleman went to sea. In practice, boys joined the service years earlier, taking advantage of the fact that ".the Navy [of the 1760s] was the only profession for a gentleman that did not require . indeed, did not admit" the application of money or influence. For aristocratic younger sons and the sons of impoverished nobility, as much as for sons of genteel, professional, and merchant families, adventure afloat presented an attractive option to the struggles of civilian life. For a small allowance, or in some cases no money at all, boys could embark on a respectable, if socially unglamorous profession. Over the next six years a boy might move between the ratings of able seaman, ordinary seaman, midshipman, and back to captain's servant on the ship's muster. Such ratings were meaningless in terms of shipboard duties, although they allowed a boy to gather the six years sea-experience required for eligibility to the lieutenant's examination.

The second method of rising to commissioned rank during the 1750s and 1760s began on the lower deck, with those boys whose ability allowed them to vault the ranks of warrant officers and land on the quarterdeck. This method harkened back to the Cromwellian practice of elevating competent seamen to the quarterdeck via the midshipman's berth. Throughout the Seven Years. War lower-deck promotion remained a common practice.

The final method of entry came via the merchant service. Experience gained in the East Indies, West Indies, or Baltic trades often presented young men with a chance to impress naval captains with their skill and seamanship and secure a place as a potential officer. In both the second and third instances, midshipmen and quarterdeck ".boys" tended to be older and more practically experienced. Lieutenant.' passing certificates from 1759 reveal that 52 percent of young gentlemen passed their examination after six years of service; however, only 16 percent of the 192 men and boys passed that year entered the service at age fourteen. Twelve percent of applicants, the second largest group, were twenty-five years old at the time of passing. This represents a significant number of older quarterdeck "boys" and suggests that a good proportion of would-be officers came from ratings other than that of captain's servant. With so diverse a pool of hopefuls, the determining factor for success in each of these officer-entry cases was ability. In the era of Anson and Hawke the maxim of merit remained firm: "without a good reputation for professional ability, even the well connected [boy] fared badly".

By the start of the French Revolutionary Wars, the field of officer entry had narrowed. The most popular age of entry remained fourteen, as six years. experience with two of those years rated midshipmen or master's mate were still required in order to sit the lieutenant's examination at the minimum age of twenty.<sup>7</sup> A shift, however, towards a younger and more socially-elevated junior officer corps became apparent with the 1794 Order in Council and with the relatively lower incidence of ".tarpaulin" midshipmen. Lewis. survey of officer entry shows that barely 3 percent of the total 3751 officers created between 1793 and 1815 came from the lower deck while 86 percent entered as quarterdeck boys in one

form or another.<sup>8</sup> In terms of age, 72 percent of the 285 lieutenants passed in 1805 entered at or before age sixteen, with 86 percent spending between six and seven years at sea before sitting their examination. These figures reflect a younger group of candidates and a more concentrated selection and grooming process for young gentlemen. As Thomas Trotter, surgeon aboard HMS *Terpsichore* in 1802 noted in his *A Practical Plan for Manning the Navy*: No person will have the hardihood to contend that a seaman's duty can be learned in less than seven years or after 21 years of age. He must be accustomed to it from boyhood, for no adult can ever be brought to endure the privation, dangers and hardships which are inseparable from a sea life.

In January 1806 the Admiralty under Charles Middleton, then Lord Barham, issued its new *Regulations and Instructions Relating to His Majesty's Service at Sea*, a series of orders that allowed greater Admiralty intervention in day to day shipboard activities including the management, if not the selection, of entry-level officers. The regulations initiated a move towards more centralized forms of naval governance and laid the foundations for future reforms which would, by 1815, eliminate the captain's monopoly on the selection of potential officers. The direction of 1815 which stated that .no Midshipman should be received on board and entered in the Ship's Books unless or until he had received Admiralty Sanction.,<sup>1</sup> instituted centralized approval of all young gentlemen. This allowed the Lords Commissioners greater say in who came aboard His Majesty's ships and provided a means of controlling both the quantity and quality of new recruits entering an already swollen officer corps.

Of the 291 passed lieutenants in 1814, a year that saw a substantial number of ships paid off in anticipation of the peace, only 33 percent of midshipmen passed their six to seven years at sea before seeking commissioned status. The largest group by far, 47 percent, spent only three and a half to five and a half years at sea before being allowed to sit the examination for lieutenant. Of these, more than 50 percent were fourteen years old or younger at their time of entry into the service. Despite the fact that the 1808 *Regulations and Instructions* lowered the minimum age for the lieutenant's examination.

---

## (5 372- 11/08/24)Bones of Empire: Cook and Franklin Reaching to Alaska for a Northwest Passage (I)

by I. S. Madaren



The search for the Northwest Passage captivated European imagination for centuries. While the dream preceded the voyages of Captain Cook, in the late eighteenth century the Admiralty decided it should verify whether the passage, a supposed warm-weather waterway between the Pacific Ocean and Hudson Bay, existed. In 1745, the British Parliament approved a reward for finding the channel, and, thirty years later, it increased the amount to the then prodigious sum of twenty thousand pounds.

The Admiralty was also prompted by receipt of a new Russian map that suggested that a navigable passageway existed, coursing its way through a great northern archipelago among the islands of "Alaschka."

From all appearances at the time, the illusory passage formed part of an amalgam of the complex tapestry of islands and waterways of Southern Alaska, the last temperate region of the world to be fully explored and mapped by Europeans. So, at a legendary dinner party on January 9, 1776, the comptroller, first secretary, and first lord of the Admiralty convinced James Cook to lead a third voyage to the Pacific to locate the imagined passageway, even though he had already completed two grueling voyages earlier in the decade.

Despite Cook's advanced age—forty-seven—and number of successive years at sea, the Admiralty enthusiastically endorsed the voyage, outfitting his ships at the same time they prepared warships to repel the American insurrection. But, less than three years after setting sail, on the morning of Sunday, February 14., 1779, Cook lay dead on a beach in Hawai'i, an island nation the Admiralty and Europe did not even know existed. in the end, Kealakelua Bay would prove to be much more real than a northwest passage.'

Cook spent the tumultuous summer of 1778 charting the coast of northwestern North America, the first European voyager to map the intricate coastline of Alaska. During the expedition that summer, Cook carefully explored today's Prince William Sound and Cook Inlet, in an effort to find the illusory passage,

but both were dead ends. Leaving Southern Alaska, he sailed southwest before he found a way through the Aleutian Islands to Bering Strait.

He then turned north again, reaching what is today the Arctic coast of Alaska. The expedition reached as far as Icy Cape before it turned back due to massive walls of ice. Cook found that Alaska was a vast continental expansion, not the maze of islands promised by the Russian maps. Like them, the imagined passageway seemed also a chimera. Planning a second trip north the following summer, Cook repaired to Hawn to restore the health of his expedition during the winter.

After weeks of pleasant, almost frenetic relations with the Hawaiians at Kealakekua Bay, he had gone ashore that Sunday morning to carry out a policy not new to him: the taking hostage of one or more principal persons, in this case King Kalaniopu'u-a-Kaiamamao (Terreeoboo) and his sons, until the people returned what they had stolen, a cutter that belonged to HMS Discovery.<sup>1</sup> He would not let twenty-eight-year-old Lieutenant James King reason with him.<sup>3</sup> He was outraged, and that notorious character trait, more than ever in evidence in his late forties, cost him his life in what seems to have been no more than a quarter-hour affray of bad management, misunderstanding, and mayhem. Prejudice reigned no sober second thought demanded a hearing fifteen minutes was spent on the wrong side of the line between threatening force and using it.

As historians have rehearsed Cook's death and interpreted the debacle, many have concluded that Cook had himself to blame for death, the deaths of four marines, and those of seventeen to thirty Hawaiians that Sunday morning. One author concluded in 1978 that it was a "fatal confidence in the efficiency of a few musket-shots against any amount of Hawaiians" that doomed Cook. A quarter century later, Nicholas Thomas concurred: "Cook, [Lieutenant Molesworth] Phillips, and just about every other participant in the voyage believed that Islanders would invariably retreat before gunfire. "In reflecting on the whole miserable affair," Glyn Williams wrote in 2008, Cook's fellow captain, Charles Clerke, who also would not survive the voyage, "had no doubt that the crucial mistake was Cook's decision to open fire, confident that this would disperse the crowd. . . . Cook's firm belief in the effectiveness of this 'last resource,' on this occasion at least, was ill-founded."<sup>4</sup> They all take their lead from James King, who concluded in the official narrative of the voyage that, "contrary to the expectations of ever) one, this sort of weapon [muskets] had produced no signs of terror in them [the Hawaiians]." Vanes & Collingridge, who adapted her own book on the affray into a four-part television series, put it most starkly: "What actually killed James Cook . . . was the belief that he could control every situation; that's the tragedy of his death, his needless, pointless, stupid death."<sup>5</sup>

Altogether, this is a rather different view from the one that Canon John Douglas, the editor of the, official account, wrote at the time based on King's account: *Our unfortunate Commander, the last time he was seen distinctly, was standing at the water's edge, and calling out to the boats to cease firing, and to pull in. if it be true, as some of those who were present have imagined, that the marines and boat-men had fired without his orders, and that he was desirous of preventing any further bloodshed, it is not improbable, that his humanity, on this occasion, proved fatal, to him. For it was remarked, that whilst he faced the natives, none of them had offered him any violence, but that having turned about, to give his orders to the boats, he was stabbed in the back, and fell with his face into the water.*



*The death of Captain Cook, 1781 1783. John Webber. There were many pictorial accounts of Cook's death prepared in the years after the event, but only John Webber was in Hawai'i at the time. He was not an eyewitness, but his later drawing closely follows the firsthand accounts. Cook is about to be stabbed in the back while Lieutenant Molesworth Phillips, who has fallen to the ground, fires at an assailant. Cook is holding his hand up to the marines, presumably to tell them to stop firing, but it is too late. State Library of New South Wales, Mitchell Library, digital order number a24183-74.*

Cook lay dead, yes, but not for long. He was, the British soon learned, "cut to pieces, and carried up the country, just like the missing cutter, but in the case of the captain, presumably so that his killers could spiritually share the power he appeared to wield while alive, a power that had prompted them perhaps to treat him like their god, Lono, and from whom Cook had tolerated not just deference but possibly reverence while positioned on a nearby temple, or morai. Second-in-command Charles Clerke made several requests, if not demands, for the return of Cook's body. While he waited during the next week, more Hawaiians were killed; in fact, "in four days, men off Cook's ships killed more Islanders (at least thirty) than they had over the preceding ten years (about fifteen).



### The APOTHEOSIS of CAPTAIN COOK.

*From a Design of P.J. De Loutherbourg R.A. The View of KARAKAKOO BAY  
2d from a Drawing by John Webber R.A. the last he made in the Collection of M<sup>rs</sup> G. Baker.*

*London. Print'd, Jan<sup>r</sup>. 1804 by J. Thane, 8, St. Martin's-Street, Covent-Garden.*

In due course, Clerke got his commander back, but in pieces. Under the cover of night, two priests brought a bundle to the ships with "a piece of human flesh 'from the hind parts,' "about nine or ten pounds weight," but a full week would pass after he had been stabbed before enough of Cook was returned to satisfy Clerke. Then, on the afternoon of February 21, 1779, Cook's few remains were placed in a coffin and lowered into the ocean, or, as James King wrote, rather summarily, "thrown into the Sea. No drawing, painting, or engraving depicts the event; no scholarly monograph is titled *The Burial of Captain Cook*.

At least not all the bones went missing permanently; words, on the other hand, did. Reverend John Douglas, who was appointed to edit the official narratives of Cook's second and third voyages to the Pacific, had access to journals that have long since disappeared. Glyn Williams has judged the disappearance "mysterious." As well, given the regular process Cook had adopted on his second and

third voyages to the Pacific of revising the log book entries in his own hand, the fact that his journal comes to an end before the ships moored in Kealakekua Bay sends up another red flag.

We will never know whether the disappearance of words resulted from plotting by friends or simple neglect. But it took nearly a full year after the captain was consigned to the deep for word of his death, traveling across Russia, to reach London. Another nine months would elapse before the ships turned up in the Thames on October 7, 1781, fifty-one months after the expedition began. And it would be another nearly forty-four months before the official narrative of the voyage appeared in three volumes and an atlas of maps and engravings in June 1784. At the lofty price of nearly £5, all two thousand copies sold in just three days, and several additional printings also promptly sold.

The absence of words is one crucial matter. Another has to do with the words that were not absent. There are altogether far too many of them, a sea of them, written by too many of those aboard, including unofficial books by seamen and officers alike that preceded Douglas's edition, thwarting any understanding of the confusing altercation ashore.

And that state of affairs has prompted a voluminous debate ever since. But beyond those words, more than five full years beyond them, there are the official, authoritative, published-by-command-of His-Majesty words. Canon Douglas composed them even as, perhaps, he destroyed, hid, ignored, or never knew existed other sources or versions of sources that were not at hand while he composed a narrative that would retrieve the honor of Cook. After all, Cook's plans had failed. There was no northern archipelago to discover and his decision to rely on firepower proved disastrous.

How exactly would Douglas have wanted his role to be acknowledged? At one point, he denounced being exposed as the ghost writer, but he also lamented the lack of recognition that his labors garnered. Perhaps he complained only after seeing the heights that Cook's fame scaled in Europe. He griped, *The Public never knew, how much they owe to me in this work. The Capt's M.S.S. was [sic] indeed attended to accurately, but I took more Liberties than I had done with his Acct of the second Voyage; and while I faithfully represented the facts, I was less scrupulous in cloathing them with better Stile than fell to the usual Share of the Capt.*

Some of Douglas's editorial amplifications are crucial; some are not. A frequently cited detail was the addition of human bones to the list of trade items found at Nootka Sound, Vancouver Island, and a subsequent imputation by the official narrative of cannibalism by the Mowachaht/Muchalaht people, a charge that one does not find in Cook's manuscript account: "We had but too much reason to suspect, from this circumstance, that the horrid practice of feeding on their enemies is as prevalent here, as we found it to be at New Zealand and other South Sea islands.". For nearly two hundred years, until J. C. Beaglehole published the third voyage's journals in 1967, that imputation stuck; successive travelers to the Northwest Coast feared cannibalism at Nootka Sound because of the license Douglas took.

Douglas certainly accomplished a monumental task by digesting all the sources to prepare a narrative that did not contradict itself. Even so, "cloathing" the explorer's words "with better Stile" surely evokes a fleshing-out, if not the covering, of bare bones with a verbal garment. And this raises the other prospect that concerns the present discussion: the bones of empire comprised skeletal bones but, like some of the captain's bones and all the marines', some of the words vanished immediately and others latterly. And the written word made public, along with maps, was crucial, for Britain, unlike Spain, already had a firm tradition of using the publication of books and maps to advance formal claims to geographical discoveries by its explorers.

Two crucial concerns arise from the lack of Cook's own words during the last thirty-nine days of his life in the case of his journal, twenty-nine in the case of his log, and the meddling by a ghost writer with those that were officially published. In the case of explorers who survived their voyage of discovery, so many had the books published under their names (titled *The Voyage* or *A Journey* or *An Expedition* or *Travels* or *Wanderings*), where the deeds were fleshed out in words of a better style, often by people who did not travel themselves. These became the explorations. In the case of Cook and Clerke, the explorers do not come home except in the form of a book. In the end, the ships became supernumeraries, and the journals kept on board had to be steered into books.

Such is the case here, with Douglas's edition being titled *A Voyage to the Pacific Ocean*. Douglas writes Cook home. In doing so, he clothes the navigator in a style that will be found "unexceptionable [sic] to the nicest readers," as Cook demanded of Douglas for the narrative of his second Pacific voyage before

sailing off on his third, given that the writing up by John Hawkesworth of the narrative of his first voyage to the Pacific had made the navigator's life miserable.

The editor puts flesh on the bones; the flesh is made word. It is not just that there is this posthumous book; it is that there is nothing but the book. Without a grave, the book is the indispensably necessary crucible of "the first navigator in Europe," as the House of Lords named Cook. The editor must play this vital role if the people on site cannot, and King admitted when the first bundle of remains was opened on the deck of the Resolution on the Monday night that he could not: "Our horror will be better conceiv'd, than can possibly be describ'd," his journal reads. Douglas's job reverses that. The ever-faithful Penelope to Cook's Ulysses/ Odysseus, Douglas is better able to describe than to conceive. Throughout, the editor cajoles Cook into authoritative authorship in a way reminiscent of how, on January 9, 1776, Cook's dinner companions cajoled him to best an already distinguished and celebrated career. And, as we have seen in the passage that blames Cook's humanity for his death, Douglas clothes him in litotes (the affirmation of something by the negation of its opposite) to render the ascription of blame the more decorous: "it is not improbable, that his humanity, on this occasion, proved fatal, to him." With his humanity to blame, everyone in a well-dothed Enlightenment-epoch narrative is let off the hook. Nowhere does the official account indict Cook or anyone else. By contrast, the surviving records lead one historian to conclude that, when the men on whom Cook relied for support from their muskets "had had a chance to save him, they had failed miserably to match their actions to everybody's subsequent sentiments" once Cook was dead.

In one sense, this must be the case, given that Europe subsequently showed its determination to deify Cook. It could not do so if Douglas, himself a man of the cloth, had not yet resurrected Cook in noble words. Ascension cum apotheosis only succeeds resurrection; it cannot precede it. Douglas shuffles off Cook's mortal coil by resurrecting him, refashioning him new-made as eligible material out of which to make a hero, without, as Douglas noted, the public ever knowing how extensive the transformation had been.

As is well known, that deification happened very quickly in Europe, and it reached its apex in 1794 with the engraved print by Philippe Jacques de Loutherbourg, titled *The Apotheosis of Captain Cook*, made from a painting by John Webber, the by then deceased artist aboard Cook's third Pacific voyage. Cook's apotheosis, whether as a prince of peace or a supreme navigator, fired people's imagination. In a perverse way, the same holds for Loutherbourg's engraving. It shows Cook going "farther than any man has been before," but on how many, one must wonder, did the irony dawn that Europe was doing to a posthumous Cook only what Hawai'i had done to the living one—turn him into a god or something terribly akin to one? The irony that seems under-represented in Cook scholarship is that the British Empire evinced as great a desire to deify an expired Cook as King Kalani`Op努u-a-Kaiamamao, himself deceased before Douglas's narrative appeared, and his subjects had done to an unexpired Cook, although one who had, it must be observed, selfishly allowed himself to be worshipped. Although the British public would not read as much for another four years after the appearance of Loutherbourg's engraving, it was in May of the same year, 1794, that George Vancouver, whose role when a twenty-one-year-old midshipman on the day of Cook's assassination was not inconsiderable, eliminated the only possibility—Cook Inlet—that cook had left open for a northwest passage from the continent's west coast:

*Thus terminated this very extensive opening on the coast of North West America, to which, had the great and first discoverer of it, whose name it bears, dedicated one day more to its further examination, he would have spared the theoretical navigators, who have followed him in their closets, the talk of ingeniously ascribing to this arm of the ocean a channel, through which a north-west passage existing according to their doctrines, might ultimately be discovered.*

It sounds a faint note of one-upmanship, and not just with the allusion to Alexander Dalrymple and his acolytes, but also with his predecessor, "the great and first discoverer," and his decision not to spend but "one day more" in order to put an end once and for all to speculation that a passage led through rather than across the top of the continent.

But that meant, as Vancouver himself knew, that Britannia would have to rule waves in a frozen state, a prospect no less daunting than the Great Barrier Reef, because the eighteenth century closed with the clear understanding that the Northwest Passage, if it existed at all, was to be found in the frozen Arctic Ocean above Alaska and Canada. "Here Be Dragons," the last resort for cartographers in need of a label to paste on one or another terra incognita, is not quite what the walruses that greeted Cook on Alaska's north coast in August 1778 seem to be saying in John Webber's illustration. But it takes only a slight

flight of fancy to see that, guarding, as the walruses appeared to do, the western portal to the long sought passageway, a Cerberus-like quality came to be assigned to these "sea horses," even though the crews slew nine of them. Of course, Enlightenment thinking would not indulge such fanciful symbolism for long, but the failure of the third voyage to get past the walruses and Icy Cape again in July 1779 did indeed impose a locked door of sorts at the Alaska end of the passage.

While Cook and Vancouver proved the difficulty of finding a passage sailing past the unfolding Alaska continental landmass, there was little activity at the eastern end of the passage. Whalers in the North Atlantic were faring well, but they could accomplish their work in the confines of Baffin Bay. They had no need to go exploring. Besides, the person who would assume the mantle of John Douglas for books about efforts to find the door to the passage from the eastern end held whalers in very low regard; they plied a trade and so lived a lowly existence in contrast to officers of the Royal Navy, who were committed "to accomplish almost the only interesting discovery that remains to be made in geography."

For the same reason, an equally low rung in purgatory was assigned to feckless fur traders. In 1771, Samuel Hearne took unreliable terrestrial and lunar measurements as he walked from the western shore of Hudson Bay to the Arctic Ocean at the mouth of the Coppermine River, and in 1789, Alexander Mackenzie could not decide if he had reached the ocean when he came to the mouth of the river that bears his name. Men of science would never conduct themselves so indecisively.

The critic of whalers and furriers was John Barrow, second secretary of the Admiralty, after whom Captain William Frederick Beechey named the most northerly place in Alaska in 1826 while missing a rendezvous by less than 150 miles with Captain John Franklin, then on his second Arctic land expedition. Barrow was the Penelope during the Royal Navy's assault on the passage between 1818 and 1858. He famously opined that no other nation than Britain should be left to discover a passage across the top of the world. After all, this was a search in which "her [Britain's] old navigators were the first to open the way."

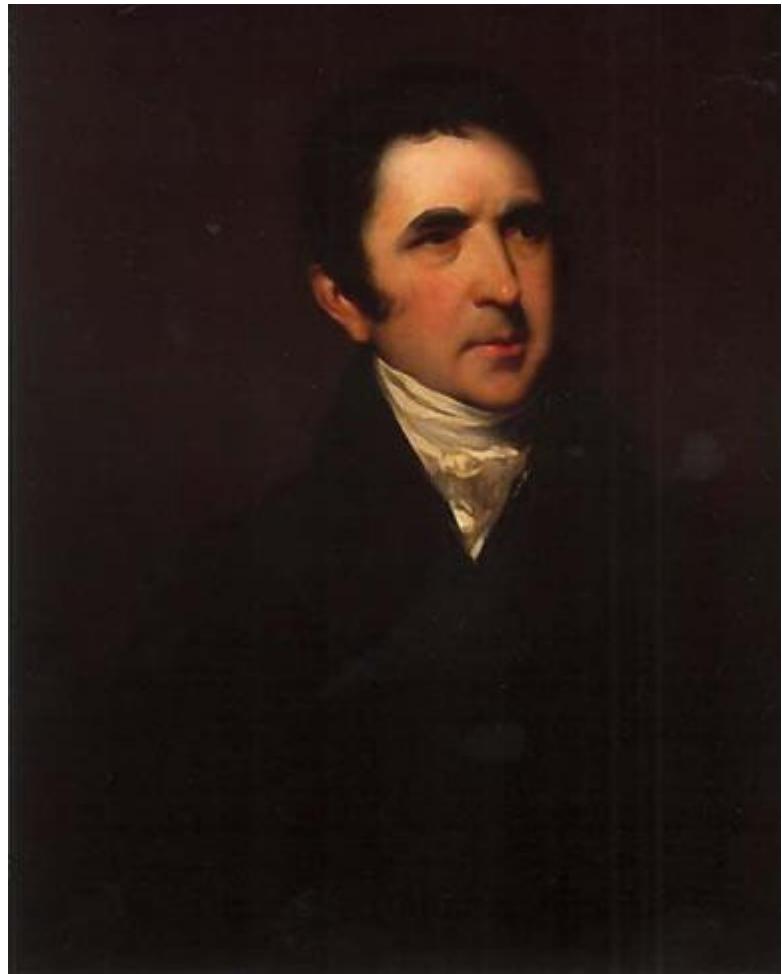
But let us not sail ahead quite so precipitously. Much occurred during the seventy years between the death of James Cook sailing from the Pacific and the death of John Franklin sailing from the Atlantic, the result being two sets of bones thrown into the sea, the one tepid, the other gelid. To sail from the earlier to the later is to navigate from, on the one hand, a study of how so many explorers' words had to be wrestled into a single narrative to, on the other, an exercise in making narratives out of searches for absent words and absent bones.

Although the pursuit of a northwest passage around Alaska had not advanced even one degree of longitude during the intervening decades between the end of Cook's career and the beginning Franklin's, those years had witnessed the rise of Britain as the world's dominant industrial society, largely because it had come to rule the planet's oceans and seas. With the defeat of Napoleon and the end of the War of 1812 with the United States, the United Kingdom "not only possessed the largest empire the world had ever seen but its command of the oceans enabled it to project real power far beyond the borders of its formal empire." Its navy was the greatest floating fighting force that humankind had yet known. Of course, it had been building during the age of Cook, but Britain had suffered a setback by the loss of thirteen of its North American colonies while Cook was being cut to pieces, and it had yet to gird itself to face Napoleon for the better part of two decades.

## To be followed

---

# (5 373-18/08/24)Bones of Empire: Cook and Franklin Reaching to Alaska for a Northwest Passage (II)



*Sir John Barrow. John Jackson [ca 1825]. After spending his early adult years in China and South Africa, Barrow was appointed secretary to the Admiralty in 1804, a post he held for forty years. He was a great promoter of the Arctic voyages that searched for the Northwest Passage in northern Canada, including those of John Ross, William Edward Parry, James Clark Ross, and John Franklin. Barrow Strait in the Canadian Arctic and Point Barrow in Alaska are named for him. National Portrait Gallery, London, NPG 886.*

But those Britons who were not themselves living beyond the United Kingdom, or who did not have loved ones living abroad, paid little attention to imperial affairs. It fell upon Barrow, who was doubtless prodded until he died in 1820 by famed naturalist Sir Joseph Banks, to reply to questions from editor Douglas to plan the British Navy's subsequent eighteenth-century exploration of the Pacific's Northwest Coast, particularly the intricate coastline of Southeast Alaska. Barrow even planned "against all logic" the first post-Napoleonic voyages by the British Navy to Spitsbergen and Baffin Bay in search

of an open polar sea and a passage, attempting to reach the long-sought passageway from the Atlantic, to assail the ice until the passage yielded itself up.



*Erebus and Terror, Sir John Franklin's expedition. Edward William Cooke [ca. 1850]. Franklin's expedition was meant to traverse the part of northern Canada's Northwest Passage that had not yet been navigated. He was a Royal Navy officer and experienced explorer, having served on three previous Arctic expeditions. Leaving England in 1845 aboard two ships, HMS Erebus and HMS Terror, the expedition became icebound in the Canadian Arctic. Cooke was an accomplished maritime artist and engraver who drew an imagined scene of Franklin's predicament. The entire expedition of 129 men, including Franklin, was lost by 148, although a massive British and American search for the expedition continued for many years. Pictures and Manuscripts Branch, National Library of Australia, NIC7402.*

He had, however, already gained some momentum from the abolitionist movement of the late eighteenth century, as the anti-slavery advocates spoke to the great preoccupation of Britons at home, over 90 percent of whom were worshipping Christians. Imperial activity and Christianity collided with Parliament's passage of the Slave Trade Act in 1807, but they came together in the belief that God had ordained Britain to fulfil the Great Commission by taking the Gospel of salvation through Jesus Christ to the ends of the earth. In so doing, the Church Missionary Society sent its first missionaries abroad in 1815, and that initiative represented a design by Britain to take up the Great Commission just as Napoleon met his defeat at Waterloo. "Such perceptions of a national mission and providential purpose continued throughout the nineteenth century."

Britannia's rule of the waves and this providential role for the empire grew inextricably linked with the naval victory by Admiral Horatio Nelson at the Nile in August 1798. Nelson had begun his career on an Arctic voyage that sailed beyond Spitsbergen before being repelled by ice at the same time as Cook searched Antarctica during his second voyage.

Although Nelson died in the Battle of Trafalgar in 1805, his defeat of Napoleon's navy "led to the freeing of the Holy Land from Napoleon's army," which was taken as "evidence of Britain's providential purpose, . . . linking Britain's imperial expansion with the biblical language of the Promised Land. It was in 1804 that William Blake penned his celebrated poem 'Jerusalem', with its conception of England as the new Israel." Fulfilling the Great Commission understandably could be aligned with opening a shorter way from the imperial center to the homes of the heathen who stood in need of hearing about personal salvation.

Although Barrow published many articles about the exploration of the Arctic, he is perhaps best remembered for two volumes, published twenty-eight years apart, that bookended the British Navy's search for a northwest passage in his lifetime. In 1818, *A Chronological History of Voyages into the Arctic Region* provided mariners of his age with a well-researched compendium of all prior efforts to discover northeast, northwest, or polar passages. It was in this book's last chapter that he launched his campaign, identifying a passage as "almost the only interesting discovery that remains to be made in geography." He was certain the Arctic was porous, pervious, penetrable, and permeable—an impediment to the dream of an aspiring empire for a shortcut to the Orient but not one impossible to vanquish. Once discovered, a passage would, beyond any other geographical assistance, help Britain constellate its power and riches. Ever since Martin Frobisher brought two hundred tons of rocks home from Baffin Island in the sixteenth century, British faithful turned it from Terra nullius into the next El Dorado, a myth that even Cook was unable to resist.

In his sequel, *Voyages of Discovery and Research within the Arctic Regions* (1846), Barrow recounted the campaign launched by the Royal Navy to discover a northwest passage after the defeat of Napoleon, when the supply of able officers and seamen quickly became a surplus that needed putting to use or disbanding. Before this opportunity fell into his lap, Barrow had already decided that a passage must exist. By uniting national honor with the unexamined righteousness of scientific curiosity and the magnanimity of British diplomacy, Barrow forged a triumphal rhetorical dynamo for the promotion of his darling projects that only a full-blown catastrophe such as the disappearance of an entire expedition could effectively show was flawed and perilous. Thereby, overbearing hubris displaced faith in the Royal Navy's forty years' effort to discover the secret of the Arctic, but it did so even as it remained bound up in the enchantment of the Great Commission being Britain's commission, and perhaps even of God being an Englishman.

Barrow went to his grave with the passage unsailed and the fate unknown of the voyage he sent off under Franklin's command in 1845. Without the benefit of his pen, the whole world would learn the horrible outcome. Only a very few words survived to adumbrate the annihilation of Franklin and his 129 fellow explorers. Written on a standard naval form first dated May 24, 1847, and subsequently dated April 25, 1848, the crew initially announced that, although HMS Erebus and Terror were beset in ice, the expedition was "all well." But just one year later, an officer wrote that the ships were deserted and an alarming number—"9 officers & 15 Men"—had perished, Franklin among them, and that the remainder were setting out by foot in search of salvation, which they never found. A decade after they were written, those words were found in a tin cylinder, the rust of which had stained the paper, in a cairn on the barren west coast of Qikiqtaq/King William Island in a period of constant blizzards. The Admiralty sent several recovery operations in the late 1840s and early 1850s. The one that found the words in a cairn comprised a salvage expedition commanded by Captain Francis Leopold McClintock, who remarked that "a sad tale was never told in fewer words." In the absence of an explorer on his home-ward voyage, there stood in for him—for his flesh, his blood, his bones—only 180 words, including names, dates, and readings of longitude and latitude, aching to narrate in compressed form all that had occurred.



Of course, the Inuit had many words but, not being written, they would not have counted for Barrow had he lived to hear them. They would have held meaning but not significance. Meanwhile, like Douglas before him, Barrow controlled the navy's output of official narratives. He put flesh on the bones of empire by writing voluminously, if not editing individual volumes as assiduously as Douglas. Moreover, he enjoyed a sparkling working relationship with the publishing house that issued not just most of the books by nineteenth-century Royal Navy explorers of the Arctic (most of them as sumptuous, well-engraved quartos), but also the *Quarterly Review*, a periodical in which Barrow anonymously reviewed his officers' volumes as they appeared, sometimes even quoting himself, thereby advancing his cause.

But Barrow's faith came from reliance on knowledge, especially scientific and geographical knowledge, the keys to national honor, individual fame, and navigational success in high latitudes. When, therefore, he assigned praise or blame to explorers, Barrow tended to judge their character in terms of their willingness to affirm the existence of a passage, and of either their expertise or ignorance in the use of various instruments of mensuration or their narratives' efforts or failures to explain the results observed or obtained. For example, instead of denying the existence of the phantom Greek explorer Juan de Fuca, Barrow contributed to the allure attached to his name of a supposed waterway from the Pacific to the Atlantic, today's Strait of Juan de Fuca, a 100-mile-long waterway that washes the south shore of Vancouver Island and the north shore of the state of Washington's Olympic Peninsula. Fuca made nautical mistakes, Barrow granted, but in 1592 "instruments were imperfect, and theory had made but little progress." By contrast, he disparaged the work of Canon Douglas for discounting the account of Fuca as "the fabric of imposture." "He committed an act of great injustice to the memory of the old pilot," fumed Barrow, before dilating on that injustice and despite later referring to Douglas as "a learned writer" of the official narratives of Cook's second and third voyages to the Pacific.'

By the next decade, instrumentation had apparently made great advances, for Barrow offered only showers of praise for Henry Hudson, who sailed on his first Arctic voyage in 1607: "an experienced and intrepid seaman, well skilled in the theory as well as the practice of navigation, and in the use of nautical instruments . . . he is the first of the northern navigators, and probably the first Englishman, who made observations on the inclination or dip of the magnetic needle." Mutinied against by Henry Greene, Hudson and six others were set adrift by the mutineers. He comes across as a spotless martyr to the cause. The fact that he disappeared somewhere in lower Hudson Bay—a dead end as far as a northwest passage is concerned—is not Barrow's concern.

Hudson's disappearance was not to be the last of a British explorer of the Arctic. Barrow was centrally involved in appointing to command of the great expedition of 1845 a fifty-eight-year-old (fifty-nine by the time HMS Erebus and Terror set sail from Greenhithe on May 19) that was meant to show, by dint of finally discovering the Northwest Passage, that the time had at last come to display British supremacy

over all the waves, including the frozen ones. In the meantime, however, a few other events had played a role in Barrow's project. One for the perpetrator of which he arranged a brisk dismissal was the conclusion reached by Captain John Ross, who had sailed into Baffin Bay in 1818 and hastily retreated back out of it after mistakenly observing that it, like Hudson Bay, was a dead end. Ross had even named what he perceived to be a mountain range. The very next summer, William Edward Parry who had been with Ross and who doubted the existence of mountains, found open water. He was given command by Barrow of two ships and sailed through Lancaster Sound almost effortlessly during an unusually ice-free summer, cruising west along a strait that he named after—who else?—Barrow as far as Melville Island.

This was a triumph. Reaching past 110°W longitude, the expedition garnered a £5,000 prize. In one fell swoop, Parry had added well over six hundred miles to the world's map. Even if he did not yet appreciate that he had entered into a maze, the world's second largest archipelago (after Indonesia), how could he not be full of hope? His ships were beset in Winter Harbour at roughly the mid-point between the west coast of Greenland and Bering Strait. Irony would have been the last tone anyone could conceive of adopting to greet this triumph, and yet time would heap irony on it, for no westbound ship managed to sail farther throughout the nineteenth century than Parry had on the very first voyage past Baffin Bay.

On his first land expedition to the Arctic, Lieutenant John Franklin bestowed the name of Fort Enterprise on his wintering shacks north of Great Slave Lake on what he would name Winter River and Winter Lake one winter after Parry was beset in the ice of what he had named Winter Harbour, ten degrees of latitude farther north. It is no wonder. "Enterprise" for Empire confirms Barrow's relentlessly voiced optimism, a geographical climax for nineteenth-century voyages into the passage from the Atlantic Ocean. Winter Harbour was a sort of Cape of Good Hope, marking the turning point of a darling project for a quick, efficient, consummate discovery, one that paid tribute to Britain's storied list of master mariners, Cook and Vancouver particularly. Alaska seemed almost in view.

Thereafter, and despite the best efforts of Barrow and publisher Murray, no voyage came close to sailing a passage, and disaster threatened or inflicted itself sufficiently often to render Parry's first voyage nearly a waking dream in retrospect. Franklin lost eleven of twenty men on his expedition in the same years. In his next three voyages north, Parry ran out of water, aqueous or gelid, in Foxe Basin, lost one of his ships, which ice unceremoniously heaved ashore in Prince Regent Inlet, and went faster south on drifting pack ice than north while trying to reach the North Pole by sledge. The next explorers to reach his Winter Harbour had sailed through Bering Strait and along the Alaska Coast, lost their ship in Mercy Bay, Banks Island, and walked across McClure Strait from the west to reach that point on Melville Island. The passage was conquered in a most pedestrian, inglorious manner.

Between 1848 and 1858, the British Admiralty sent out thirty-two ships in search of the lost Franklin voyage of 1845. Most returned empty-handed but flung words at the passage as compensation and consolation. Barrow, who had learned from Douglas, had trained the reading public and naval officers alike in the by then tried and true formula: if at first you don't succeed, robustly defend national and institutional honor and redeem failure and disaster by publishing a costly, amply engraved (and not with mere lithographs) quarto, full of narrative and scientific appendices, as well as images prepared by top engravers. Publisher Murray continued the policy after the demise of his friend Barrow.

The passage existed; only ice got in the way of sailing it and rendering Cook's "needless, pointless, stupid death" all the more worthy of honor. But, as he lay dying, Barrow could not have imagined the utter vanishing of Franklin's fourth venture north, could not have imagined that Franklin had pre-deceased him. He also could not have imagined that the only words that would survive the voyage of HMS Erebus and Terror would sound full of hope—"all well"—one year and, as McClintock noted, almost hopeless—ships "deserted," Franklin dead, loss by death of more than two dozen—the next. Nor could Barrow have imagined the imputation of cannibalism. That was as unthinkable as Cook's having permitted himself to be worshipped by Hawaiians. But Hudson's Bay Company Chief Factor John Rae not only met Inuit who recounted the story of kabloona who had eaten each other on King William Island, but also wielded words so ably that he vanquished the illustrious novelist, Charles Dickens, who opposed him in his own weekly periodical.

The nightmare was full-blown. There did not exist words and images sufficient to provide a cover-up, as Cook's inclination to be worshipped or his impetuous, angry rush ashore to take hostages until his cutter was returned would be successfully covered up (or perhaps only drowned by waves of grief followed by ones of adulation). Words did not redeem the empire in Victorian times. No books supplied the antidote. Not only were the bones laid bare, the flesh had been stripped from them, and Dickens could not

successfully play Douglas or Barrow in their stead. Britain bled. In the 1850s, the empire bled over Crimea and the charge of the Light Brigade. It bled over the Indian Mutiny. It bled over the Arctic.

Rae's report of eyewitness testimony was the death knell, but the most telling words in the tale of the bones of empire go less to the oft-quoted tribute from 1866—"they forged the last link with their lives"—than to an image, painted by Edwin Landseer two years before. Why Thomas Holloway would have purchased *Man Proposes, God Disposes* (1864) for his college for women is anyone's guess, but surely eating some humble imperial pie had something to do with it. Landseer's work focuses the mind on the tearing apart of the agents of empire, subtly but still highly suggestively letting polar bears stand in for desperate mariners. Sea horses at the western end; polar bears near the eastern. When He disposed, God dissented.

Among the objects that McClintock's expedition had located near the skeletons on King William Island was a copy of *The Vicar of Wakefield* (1766) by Oliver Goldsmith, a romance novel with a happy ending. The imperialists ought to have been reading *Frankenstein* (1818), which Mary Shelley published anonymously by the time Ross sailed in search of a passage out of Baffin Bay, full of words that anticipate how the hubris and overweening ambition of an individual's darling project to find the imagined passageway—Cook at the dinner table in 1776, unable to resist the temptation of a third voyage; Barrow at his writing desk hardly fifty years later, shaping a dream to find the passage over the top of Canada and Alaska—both of which end, like Prometheus, in death. It seems the Empire wore no clothes; its agents, Cook and Franklin, forged the last link with their bones. And the bones, whether bodies or books, embracing Britain's lurid and dubious search for the illusory passage, still rattle.

---

## **(5 372 – 11/08/24)Bones of Empire: Cook and Franklin Reaching to Alaska for a Northwest Passage (I)**

by I. S. Madaren



George P. L. A. M. M.

*The Resolution crossing through the ice, with the Discovery in the next danger in the distance*

London, Printed for J. D. Murray, by T. McLean, 1808. Reproduced, 1960.

Full page, watercolor, 1808. 30 x 40 cm.

The search for the Northwest Passage captivated European imagination for centuries. While the dream preceded the voyages of Captain Cook, in the late eighteenth century the Admiralty decided it should verify whether the passage, a supposed warm-weather waterway between the Pacific Ocean and Hudson Bay, existed. In 1745, the British Parliament approved a reward for finding the channel, and, thirty years later, it increased the amount to the then prodigious sum of twenty thousand pounds.

The Admiralty was also prompted by receipt of a new Russian map that suggested that a navigable passageway existed, coursing its way through a great northern archipelago among the islands of "Alaschka."

From all appearances at the time, the illusory passage formed part of an amalgam of the complex tapestry of islands and waterways of Southern Alaska, the last temperate region of the world to be fully explored and mapped by Europeans. So, at a legendary dinner party on January 9, 1776, the comptroller, first secretary, and first lord of the Admiralty convinced James Cook to lead a third voyage to the Pacific to locate the imagined passageway, even though he had already completed two grueling voyages earlier in the decade.

Despite Cook's advanced age—forty-seven—and number of successive years at sea, the Admiralty enthusiastically endorsed the voyage, outfitting his ships at the same time they prepared warships to repel the American insurrection. But, less than three years after setting sail, on the morning of Sunday, February 14., 1779, Cook lay dead on a beach in Hawai'i, an island nation the Admiralty and Europe did not even know existed. in the end, Kealakelua Bay would prove to be much more real than a northwest passage.'

Cook spent the tumultuous summer of 1778 charting the coast of northwestern North America, the first European voyager to map the intricate coastline of Alaska. During the expedition that summer, Cook carefully explored today's Prince William Sound and Cook Inlet, in an effort to find the illusory passage,

but both were dead ends. Leaving Southern Alaska, he sailed southwest before he found a way through the Aleutian Islands to Bering Strait.

He then turned north again, reaching what is today the Arctic coast of Alaska. The expedition reached as far as Icy Cape before it turned back due to massive walls of ice. Cook found that Alaska was a vast continental expansion, not the maze of islands promised by the Russian maps. Like them, the imagined passageway seemed also a chimera. Planning a second trip north the following summer, Cook repaired to Hawn to restore the health of his expedition during the winter.

After weeks of pleasant, almost frenetic relations with the Hawaiians at Kealakekua Bay, he had gone ashore that Sunday morning to carry out a policy not new to him: the taking hostage of one or more principal persons, in this case King Kalaniopu'u-a-Kaiamamao (Terreeoboo) and his sons, until the people returned what they had stolen, a cutter that belonged to HMS Discovery.<sup>1</sup> He would not let twenty-eight-year-old Lieutenant James King reason with him.<sup>3</sup> He was outraged, and that notorious character trait, more than ever in evidence in his late forties, cost him his life in what seems to have been no more than a quarter-hour affray of bad management, misunderstanding, and mayhem. Prejudice reigned no sober second thought demanded a hearing fifteen minutes was spent on the wrong side of the line between threatening force and using it.

As historians have rehearsed Cook's death and interpreted the debacle, many have concluded that Cook had himself to blame for death, the deaths of four marines, and those of seventeen to thirty Hawaiians that Sunday morning. One author concluded in 1978 that it was a "fatal confidence in the efficiency of a few musket-shots against any amount of Hawaiians" that doomed Cook. A quarter century later, Nicholas Thomas concurred: "Cook, [Lieutenant Molesworth] Phillips, and just about every other participant in the voyage believed that Islanders would invariably retreat before gunfire. "In reflecting on the whole miserable affair," Glyn Williams wrote in 2008, Cook's fellow captain, Charles Clerke, who also would not survive the voyage, "had no doubt that the crucial mistake was Cook's decision to open fire, confident that this would disperse the crowd. . . . Cook's firm belief in the effectiveness of this 'last resource,' on this occasion at least, was ill-founded."<sup>4</sup> They all take their lead from James King, who concluded in the official narrative of the voyage that, "contrary to the expectations of ever) one, this sort of weapon [muskets] had produced no signs of terror in them [the Hawaiians]." Vanes & Collingridge, who adapted her own book on the affray into a four-part television series, put it most starkly: "What actually killed James Cook . . . was the belief that he could control every situation; that's the tragedy of his death, his needless, pointless, stupid death."<sup>5</sup>

Altogether, this is a rather different view from the one that Canon John Douglas, the editor of the, official account, wrote at the time based on King's account: *Our unfortunate Commander, the last time he was seen distinctly, was standing at the water's edge, and calling out to the boats to cease firing, and to pull in. if it be true, as some of those who were present have imagined, that the marines and boat-men had fired without his orders, and that he was desirous of preventing any further bloodshed, it is not improbable, that his humanity, on this occasion, proved fatal, to him. For it was remarked, that whilst he faced the natives, none of them had offered him any violence, but that having turned about, to give his orders to the boats, he was stabbed in the back, and fell with his face into the water.*



*The death of Captain Cook, 1781 1783. John Webber. There were many pictorial accounts of Cook's death prepared in the years after the event, but only John Webber was in Hawai'i at the time. He was not an eyewitness, but his later drawing closely follows the firsthand accounts. Cook is about to be stabbed in the back while Lieutenant Molesworth Phillips, who has fallen to the ground, fires at an assailant. Cook is holding his hand up to the marines, presumably to tell them to stop firing, but it is too late. State Library of New South Wales, Mitchell Library, digital order number a24183-74.*

Cook lay dead, yes, but not for long. He was, the British soon learned, "cut to pieces, and carried up the country, just like the missing cutter, but in the case of the captain, presumably so that his killers could spiritually share the power he appeared to wield while alive, a power that had prompted them perhaps to treat him like their god, Lono, and from whom Cook had tolerated not just deference but possibly reverence while positioned on a nearby temple, or morai. Second-in-command Charles Clerke made several requests, if not demands, for the return of Cook's body. While he waited during the next week, more Hawaiians were killed; in fact, "in four days, men off Cook's ships killed more Islanders (at least thirty) than they had over the preceding ten years (about fifteen).



### The APOTHEOSIS of CAPTAIN COOK.

*From a Design of P.J. De Loutherbourg R.A. The View of KARAKAKOO BAY  
2d from a Drawing by John Webber R.A. the last he made in the Collection of M<sup>rs</sup> G. Baker.*

*London, Print'd, Jan<sup>r</sup> 2, 1793, by J. Thorne, 8, St. Martin's Street, Lincoln's Square.*

In due course, Clerke got his commander back, but in pieces. Under the cover of night, two priests brought a bundle to the ships with "a piece of human flesh 'from the hind parts,' about nine or ten pounds weight," but a full week would pass after he had been stabbed before enough of Cook was returned to satisfy Clerke. Then, on the afternoon of February 21, 1779, Cook's few remains were placed in a coffin and lowered into the ocean, or, as James King wrote, rather summarily, "thrown into the Sea. No drawing, painting, or engraving depicts the event; no scholarly monograph is titled *The Burial of Captain Cook*.

At least not all the bones went missing permanently; words, on the other hand, did. Reverend John Douglas, who was appointed to edit the official narratives of Cook's second and third voyages to the Pacific, had access to journals that have long since disappeared. Glyn Williams has judged the disappearance "mysterious." As well, given the regular process Cook had adopted on his second and

third voyages to the Pacific of revising the log book entries in his own hand, the fact that his journal comes to an end before the ships moored in Kealakekua Bay sends up another red flag.

We will never know whether the disappearance of words resulted from plotting by friends or simple neglect. But it took nearly a full year after the captain was consigned to the deep for word of his death, traveling across Russia, to reach London. Another nine months would elapse before the ships turned up in the Thames on October 7, 1781, fifty-one months after the expedition began. And it would be another nearly forty-four months before the official narrative of the voyage appeared in three volumes and an atlas of maps and engravings in June 1784. At the lofty price of nearly £5, all two thousand copies sold in just three days, and several additional printings also promptly sold.

The absence of words is one crucial matter. Another has to do with the words that were not absent. There are altogether far too many of them, a sea of them, written by too many of those aboard, including unofficial books by seamen and officers alike that preceded Douglas's edition, thwarting any understanding of the confusing altercation ashore.

And that state of affairs has prompted a voluminous debate ever since. But beyond those words, more than five full years beyond them, there are the official, authoritative, published-by-command-of His-Majesty words. Canon Douglas composed them even as, perhaps, he destroyed, hid, ignored, or never knew existed other sources or versions of sources that were not at hand while he composed a narrative that would retrieve the honor of Cook. After all, Cook's plans had failed. There was no northern archipelago to discover and his decision to rely on firepower proved disastrous.

How exactly would Douglas have wanted his role to be acknowledged? At one point, he denounced being exposed as the ghost writer, but he also lamented the lack of recognition that his labors garnered. Perhaps he complained only after seeing the heights that Cook's fame scaled in Europe. He griped, *The Public never knew, how much they owe to me in this work. The Capt's M.S.S. was [sic] indeed attended to accurately, but I took more Liberties than I had done with his Acct of the second Voyage; and while I faithfully represented the facts, I was less scrupulous in cloathing them with better Stile than fell to the usual Share of the Capt.*

Some of Douglas's editorial amplifications are crucial; some are not. A frequently cited detail was the addition of human bones to the list of trade items found at Nootka Sound, Vancouver Island, and a subsequent imputation by the official narrative of cannibalism by the Mowachaht/Muchalaht people, a charge that one does not find in Cook's manuscript account: "We had but too much reason to suspect, from this circumstance, that the horrid practice of feeding on their enemies is as prevalent here, as we found it to be at New Zealand and other South Sea islands.". For nearly two hundred years, until J. C. Beaglehole published the third voyage's journals in 1967, that imputation stuck; successive travelers to the Northwest Coast feared cannibalism at Nootka Sound because of the license Douglas took.

Douglas certainly accomplished a monumental task by digesting all the sources to prepare a narrative that did not contradict itself. Even so, "cloathing" the explorer's words "with better Stile" surely evokes a fleshing-out, if not the covering, of bare bones with a verbal garment. And this raises the other prospect that concerns the present discussion: the bones of empire comprised skeletal bones but, like some of the captain's bones and all the marines', some of the words vanished immediately and others latterly. And the written word made public, along with maps, was crucial, for Britain, unlike Spain, already had a firm tradition of using the publication of books and maps to advance formal claims to geographical discoveries by its explorers.

Two crucial concerns arise from the lack of Cook's own words during the last thirty-nine days of his life in the case of his journal, twenty-nine in the case of his log, and the meddling by a ghost writer with those that were officially published. In the case of explorers who survived their voyage of discovery, so many had the books published under their names (titled *The Voyage* or *A Journey* or *An Expedition* or *Travels* or *Wanderings*), where the deeds were fleshed out in words of a better style, often by people who did not travel themselves. These became the explorations. In the case of Cook and Clerke, the explorers do not come home except in the form of a book. In the end, the ships became supernumeraries, and the journals kept on board had to be steered into books.

Such is the case here, with Douglas's edition being titled *A Voyage to the Pacific Ocean*. Douglas writes Cook home. In doing so, he clothes the navigator in a style that will be found "unexceptionable [sic] to the nicest readers," as Cook demanded of Douglas for the narrative of his second Pacific voyage before

sailing off on his third, given that the writing up by John Hawkesworth of the narrative of his first voyage to the Pacific had made the navigator's life miserable.

The editor puts flesh on the bones; the flesh is made word. It is not just that there is this posthumous book; it is that there is nothing but the book. Without a grave, the book is the indispensably necessary crucible of "the first navigator in Europe," as the House of Lords named Cook. The editor must play this vital role if the people on site cannot, and King admitted when the first bundle of remains was opened on the deck of the Resolution on the Monday night that he could not: "Our horror will be better conceiv'd, than can possibly be describ'd," his journal reads. Douglas's job reverses that. The ever-faithful Penelope to Cook's Ulysses/ Odysseus, Douglas is better able to describe than to conceive. Throughout, the editor cajoles Cook into authoritative authorship in a way reminiscent of how, on January 9, 1776, Cook's dinner companions cajoled him to best an already distinguished and celebrated career. And, as we have seen in the passage that blames Cook's humanity for his death, Douglas clothes him in litotes (the affirmation of something by the negation of its opposite) to render the ascription of blame the more decorous: "it is not improbable, that his humanity, on this occasion, proved fatal, to him." With his humanity to blame, everyone in a well-dothed Enlightenment-epoch narrative is let off the hook. Nowhere does the official account indict Cook or anyone else. By contrast, the surviving records lead one historian to conclude that, when the men on whom Cook relied for support from their muskets "had had a chance to save him, they had failed miserably to match their actions to everybody's subsequent sentiments" once Cook was dead.

In one sense, this must be the case, given that Europe subsequently showed its determination to deify Cook. It could not do so if Douglas, himself a man of the cloth, had not yet resurrected Cook in noble words. Ascension cum apotheosis only succeeds resurrection; it cannot precede it. Douglas shuffles off Cook's mortal coil by resurrecting him, refashioning him new-made as eligible material out of which to make a hero, without, as Douglas noted, the public ever knowing how extensive the transformation had been.

As is well known, that deification happened very quickly in Europe, and it reached its apex in 1794 with the engraved print by Philippe Jacques de Loutherbourg, titled *The Apotheosis of Captain Cook*, made from a painting by John Webber, the by then deceased artist aboard Cook's third Pacific voyage. Cook's apotheosis, whether as a prince of peace or a supreme navigator, fired people's imagination. In a perverse way, the same holds for Loutherbourg's engraving. It shows Cook going "farther than any man has been before," but on how many, one must wonder, did the irony dawn that Europe was doing to a posthumous Cook only what Hawai'i had done to the living one—turn him into a god or something terribly akin to one? The irony that seems under-represented in Cook scholarship is that the British Empire evinced as great a desire to deify an expired Cook as King Kalani`Op努'u-a-Kaiamamao, himself deceased before Douglas's narrative appeared, and his subjects had done to an unexpired Cook, although one who had, it must be observed, selfishly allowed himself to be worshipped.

Although the British public would not read as much for another four years after the appearance of Loutherbourg's engraving, it was in May of the same year, 1794, that George Vancouver, whose role when a twenty-one-year-old midshipman on the day of Cook's assassination was not inconsiderable, eliminated the only possibility—Cook Inlet—that cook had left open for a northwest passage from the continent's west coast:

*Thus terminated this very extensive opening on the coast of North West America, to which, had the great and first discoverer of it, whose name it bears, dedicated one day more to its further examination, he would have spared the theoretical navigators, who have followed him in their closets, the talk of ingeniously ascribing to this arm of the ocean a channel, through which a north-west passage existing according to their doctrines, might ultimately be discovered.*

It sounds a faint note of one-upmanship, and not just with the allusion to Alexander Dalrymple and his acolytes, but also with his predecessor, "the great and first discoverer," and his decision not to spend but "one day more" in order to put an end once and for all to speculation that a passage led through rather than across the top of the continent.

But that meant, as Vancouver himself knew, that Britannia would have to rule waves in a frozen state, a prospect no less daunting than the Great Barrier Reef, because the eighteenth century closed with the clear understanding that the Northwest Passage, if it existed at all, was to be found in the frozen Arctic Ocean above Alaska and Canada. "Here Be Dragons," the last resort for cartographers in need of a label to paste on one or another terra incognita, is not quite what the walruses that greeted Cook on Alaska's

north coast in August 1778 seem to be saying in John Webber's illustration. But it takes only a slight flight of fancy to see that, guarding, as the walruses appeared to do, the western portal to the long sought passageway, a Cerberus-like quality came to be assigned to these "sea horses," even though the crews slew nine of them. Of course, Enlightenment thinking would not indulge such fanciful symbolism for long, but the failure of the third voyage to get past the walruses and Icy Cape again in July 1779 did indeed impose a locked door of sorts at the Alaska end of the passage.

While Cook and Vancouver proved the difficulty of finding a passage sailing past the unfolding Alaska continental landmass, there was little activity at the eastern end of the passage. Whalers in the North Atlantic were faring well, but they could accomplish their work in the confines of Baffin Bay. They had no need to go exploring. Besides, the person who would assume the mantle of John Douglas for books about efforts to find the door to the passage from the eastern end held whalers in very low regard; they plied a trade and so lived a lowly existence in contrast to officers of the Royal Navy, who were committed "to accomplish almost the only interesting discovery that remains to be made in geography."

For the same reason, an equally low rung in purgatory was assigned to feckless fur traders. In 1771, Samuel Hearne took unreliable terrestrial and lunar measurements as he walked from the western shore of Hudson Bay to the Arctic Ocean at the mouth of the Coppermine River, and in 1789, Alexander Mackenzie could not decide if he had reached the ocean when he came to the mouth of the river that bears his name. Men of science would never conduct themselves so indecisively.

The critic of whalers and furriers was John Barrow, second secretary of the Admiralty, after whom Captain William Frederick Beechey named the most northerly place in Alaska in 1826 while missing a rendezvous by less than 150 miles with Captain John Franklin, then on his second Arctic land expedition. Barrow was the Penelope during the Royal Navy's assault on the passage between 1818 and 1858. He famously opined that no other nation than Britain should be left to discover a passage across the top of the world. After all, this was a search in which "her [Britain's] old navigators were the first to open the way."

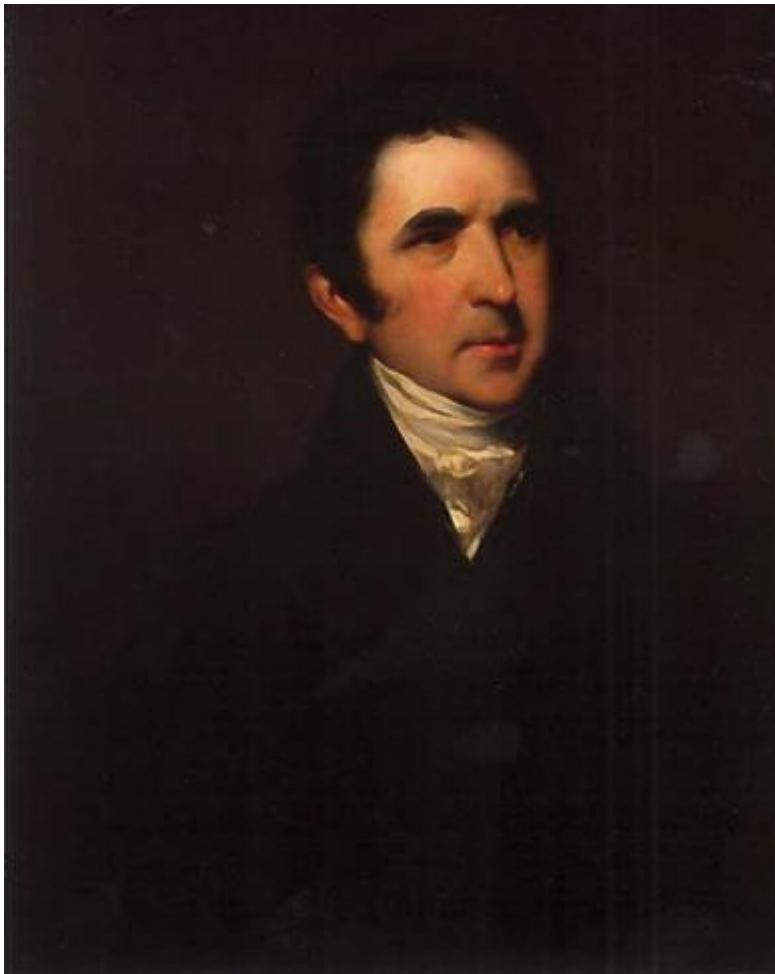
But let us not sail ahead quite so precipitously. Much occurred during the seventy years between the death of James Cook sailing from the Pacific and the death of John Franklin sailing from the Atlantic, the result being two sets of bones thrown into the sea, the one tepid, the other gelid. To sail from the earlier to the later is to navigate from, on the one hand, a study of how so many explorers' words had to be wrestled into a single narrative to, on the other, an exercise in making narratives out of searches for absent words and absent bones.

Although the pursuit of a northwest passage around Alaska had not advanced even one degree of longitude during the intervening decades between the end of Cook's career and the beginning Franklin's, those years had witnessed the rise of Britain as the world's dominant industrial society, largely because it had come to rule the planet's oceans and seas. With the defeat of Napoleon and the end of the War of 1812 with the United States, the United Kingdom "not only possessed the largest empire the world had ever seen but its command of the oceans enabled it to project real power far beyond the borders of its formal empire." Its navy was the greatest floating fighting force that humankind had yet known. Of course, it had been building during the age of Cook, but Britain had suffered a setback by the loss of thirteen of its North American colonies while Cook was being cut to pieces, and it had yet to gird itself to face Napoleon for the better part of two decades.

## To be followed

---

# (5 373- 18/08/24)Bones of Empire: Cook and Franklin Reaching to Alaska for a Northwest Passage (II)



*Sir John Barrow. John Jackson [ca 1825]. After spending his early adult years in China and South Africa, Barrow was appointed secretary to the Admiralty in 1804, a post he held for forty years. He was a great promoter of the Arctic voyages that searched for the Northwest Passage in northern Canada, including those of John Ross, William Edward Parry, James Clark Ross, and John Franklin. Barrow Strait in the Canadian Arctic and Point Barrow in Alaska are named for him. National Portrait Gallery, London, NPG 886.*

But those Britons who were not themselves living beyond the United Kingdom, or who did not have loved ones living abroad, paid little attention to imperial affairs. It fell upon Barrow, who was doubtless prodded until he died in 1820 by famed naturalist Sir Joseph Banks, to reply to questions from editor Douglas to plan the British Navy's subsequent eighteenth-century exploration of the Pacific's Northwest Coast, particularly the intricate coastline of Southeast Alaska. Barrow even planned "against all logic" the first post-Napoleonic voyages by the British Navy to Spitsbergen and Baffin Bay in search

of an open polar sea and a passage, attempting to reach the long-sought passageway from the Atlantic, to assail the ice until the passage yielded itself up.



*Erebus and Terror, Sir John Franklin's expedition. Edward William Cooke [ca. 1850]. Franklin's expedition was meant to traverse the part of northern Canada's Northwest Passage that had not yet been navigated. He was a Royal Navy officer and experienced explorer, having served on three previous Arctic expeditions. Leaving England in 1845 aboard two ships, HMS Erebus and HMS Terror, the expedition became icebound in the Canadian Arctic. Cooke was an accomplished maritime artist and engraver who drew an imagined scene of Franklin's predicament. The entire expedition of 129 men, including Franklin, was lost by 148, although a massive British and American search for the expedition continued for many years. Pictures and Manuscripts Branch, National Library of Australia, NIC7402.*

He had, however, already gained some momentum from the abolitionist movement of the late eighteenth century, as the anti-slavery advocates spoke to the great preoccupation of Britons at home, over 90 percent of whom were worshipping Christians. Imperial activity and Christianity collided with Parliament's passage of the Slave Trade Act in 1807, but they came together in the belief that God had ordained Britain to fulfil the Great Commission by taking the Gospel of salvation through Jesus Christ to the ends of the earth. In so doing, the Church Missionary Society sent its first missionaries abroad in 1815, and that initiative represented a design by Britain to take up the Great Commission just as Napoleon met his defeat at Waterloo. "Such perceptions of a national mission and providential purpose continued throughout the nineteenth century."

Britannia's rule of the waves and this providential role for the empire grew inextricably linked with the naval victory by Admiral Horatio Nelson at the Nile in August 1798. Nelson had begun his career on an Arctic voyage that sailed beyond Spitsbergen before being repelled by ice at the same time as Cook searched Antarctica during his second voyage.

Although Nelson died in the Battle of Trafalgar in 1805, his defeat of Napoleon's navy "led to the freeing of the Holy Land from Napoleon's army," which was taken as "evidence of Britain's providential purpose, . . . linking Britain's imperial expansion with the biblical language of the Promised Land. It was in 1804 that William Blake penned his celebrated poem 'Jerusalem', with its conception of England as the new Israel." Fulfilling the Great Commission understandably could be aligned with opening a shorter way from the imperial center to the homes of the heathen who stood in need of hearing about personal salvation.

Although Barrow published many articles about the exploration of the Arctic, he is perhaps best remembered for two volumes, published twenty-eight years apart, that bookended the British Navy's search for a northwest passage in his lifetime. In 1818, *A Chronological History of Voyages into the Arctic Region* provided mariners of his age with a well-researched compendium of all prior efforts to discover northeast, northwest, or polar passages. It was in this book's last chapter that he launched his campaign, identifying a passage as "almost the only interesting discovery that remains to be made in geography." He was certain the Arctic was porous, pervious, penetrable, and permeable—an impediment to the dream of an aspiring empire for a shortcut to the Orient but not one impossible to vanquish. Once discovered, a passage would, beyond any other geographical assistance, help Britain constellate its power and riches. Ever since Martin Frobisher brought two hundred tons of rocks home from Baffin Island in the sixteenth century, British faithful turned it from Terra nullius into the next El Dorado, a myth that even Cook was unable to resist.

In his sequel, *Voyages of Discovery and Research within the Arctic Regions* (1846), Barrow recounted the campaign launched by the Royal Navy to discover a northwest passage after the defeat of Napoleon, when the supply of able officers and seamen quickly became a surplus that needed putting to use or disbanding. Before this opportunity fell into his lap, Barrow had already decided that a passage must exist. By uniting national honor with the unexamined righteousness of scientific curiosity and the magnanimity of British diplomacy, Barrow forged a triumphal rhetorical dynamo for the promotion of his darling projects that only a full-blown catastrophe such as the disappearance of an entire expedition could effectively show was flawed and perilous. Thereby, overbearing hubris displaced faith in the Royal Navy's forty years' effort to discover the secret of the Arctic, but it did so even as it remained bound up in the enchantment of the Great Commission being Britain's commission, and perhaps even of God being an Englishman.

Barrow went to his grave with the passage unsailed and the fate unknown of the voyage he sent off under Franklin's command in 1845. Without the benefit of his pen, the whole world would learn the horrible outcome. Only a very few words survived to adumbrate the annihilation of Franklin and his 129 fellow explorers. Written on a standard naval form first dated May 24, 1847, and subsequently dated April 25, 1848, the crew initially announced that, although HMS Erebus and Terror were beset in ice, the expedition was "all well." But just one year later, an officer wrote that the ships were deserted and an alarming number—"9 officers & 15 Men"—had perished, Franklin among them, and that the remainder were setting out by foot in search of salvation, which they never found. A decade after they were written, those words were found in a tin cylinder, the rust of which had stained the paper, in a cairn on the barren west coast of Qikiqtaq/King William Island in a period of constant blizzards. The Admiralty sent several recovery operations in the late 1840s and early 1850s. The one that found the words in a cairn comprised a salvage expedition commanded by Captain Francis Leopold McClintock, who remarked that "a sad tale was never told in fewer words." In the absence of an explorer on his home-ward voyage, there stood in for him—for his flesh, his blood, his bones—only 180 words, including names, dates, and readings of longitude and latitude, aching to narrate in compressed form all that had occurred.



Of course, the Inuit had many words but, not being written, they would not have counted for Barrow had he lived to hear them. They would have held meaning but not significance. Meanwhile, like Douglas before him, Barrow controlled the navy's output of official narratives. He put flesh on the bones of empire by writing voluminously, if not editing individual volumes as assiduously as Douglas. Moreover, he enjoyed a sparkling working relationship with the publishing house that issued not just most of the books by nineteenth-century Royal Navy explorers of the Arctic (most of them as sumptuous, well-engraved quartos), but also the *Quarterly Review*, a periodical in which Barrow anonymously reviewed his officers' volumes as they appeared, sometimes even quoting himself, thereby advancing his cause.

But Barrow's faith came from reliance on knowledge, especially scientific and geographical knowledge, the keys to national honor, individual fame, and navigational success in high latitudes. When, therefore, he assigned praise or blame to explorers, Barrow tended to judge their character in terms of their willingness to affirm the existence of a passage, and of either their expertise or ignorance in the use of various instruments of mensuration or their narratives' efforts or failures to explain the results observed or obtained. For example, instead of denying the existence of the phantom Greek explorer Juan de Fuca, Barrow contributed to the allure attached to his name of a supposed waterway from the Pacific to the Atlantic, today's Strait of Juan de Fuca, a 100-mile-long waterway that washes the south shore of Vancouver Island and the north shore of the state of Washington's Olympic Peninsula. Fuca made nautical mistakes, Barrow granted, but in 1592 "instruments were imperfect, and theory had made but little progress." By contrast, he disparaged the work of Canon Douglas for discounting the account of Fuca as "the fabric of imposture." "He committed an act of great injustice to the memory of the old pilot," fumed Barrow, before dilating on that injustice and despite later referring to Douglas as "a learned writer" of the official narratives of Cook's second and third voyages to the Pacific.'

By the next decade, instrumentation had apparently made great advances, for Barrow offered only showers of praise for Henry Hudson, who sailed on his first Arctic voyage in 1607: "an experienced and intrepid seaman, well skilled in the theory as well as the practice of navigation, and in the use of nautical instruments . . . he is the first of the northern navigators, and probably the first Englishman, who made observations on the inclination or dip of the magnetic needle." Mutinied against by Henry Greene, Hudson and six others were set adrift by the mutineers. He comes across as a spotless martyr to the cause. The fact that he disappeared somewhere in lower Hudson Bay—a dead end as far as a northwest passage is concerned—is not Barrow's concern.

Hudson's disappearance was not to be the last of a British explorer of the Arctic. Barrow was centrally involved in appointing to command of the great expedition of 1845 a fifty-eight-year-old (fifty-nine by the time HMS Erebus and Terror set sail from Greenhithe on May 19) that was meant to show, by dint of finally discovering the Northwest Passage, that the time had at last come to display British supremacy

over all the waves, including the frozen ones. In the meantime, however, a few other events had played a role in Barrow's project. One for the perpetrator of which he arranged a brisk dismissal was the conclusion reached by Captain John Ross, who had sailed into Baffin Bay in 1818 and hastily retreated back out of it after mistakenly observing that it, like Hudson Bay, was a dead end. Ross had even named what he perceived to be a mountain range. The very next summer, William Edward Parry who had been with Ross and who doubted the existence of mountains, found open water. He was given command by Barrow of two ships and sailed through Lancaster Sound almost effortlessly during an unusually ice-free summer, cruising west along a strait that he named after—who else?—Barrow as far as Melville Island.

This was a triumph. Reaching past 110°W longitude, the expedition garnered a £5,000 prize. In one fell swoop, Parry had added well over six hundred miles to the world's map. Even if he did not yet appreciate that he had entered into a maze, the world's second largest archipelago (after Indonesia), how could he not be full of hope? His ships were beset in Winter Harbour at roughly the mid-point between the west coast of Greenland and Bering Strait. Irony would have been the last tone anyone could conceive of adopting to greet this triumph, and yet time would heap irony on it, for no westbound ship managed to sail farther throughout the nineteenth century than Parry had on the very first voyage past Baffin Bay.

On his first land expedition to the Arctic, Lieutenant John Franklin bestowed the name of Fort Enterprise on his wintering shacks north of Great Slave Lake on what he would name Winter River and Winter Lake one winter after Parry was beset in the ice of what he had named Winter Harbour, ten degrees of latitude farther north. It is no wonder. "Enterprise" for Empire confirms Barrow's relentlessly voiced optimism, a geographical climax for nineteenth-century voyages into the passage from the Atlantic Ocean. Winter Harbour was a sort of Cape of Good Hope, marking the turning point of a darling project for a quick, efficient, consummate discovery, one that paid tribute to Britain's storied list of master mariners, Cook and Vancouver particularly. Alaska seemed almost in view.

Thereafter, and despite the best efforts of Barrow and publisher Murray, no voyage came close to sailing a passage, and disaster threatened or inflicted itself sufficiently often to render Parry's first voyage nearly a waking dream in retrospect. Franklin lost eleven of twenty men on his expedition in the same years. In his next three voyages north, Parry ran out of water, aqueous or gelid, in Foxe Basin, lost one of his ships, which ice unceremoniously heaved ashore in Prince Regent Inlet, and went faster south on drifting pack ice than north while trying to reach the North Pole by sledge. The next explorers to reach his Winter Harbour had sailed through Bering Strait and along the Alaska Coast, lost their ship in Mercy Bay, Banks Island, and walked across McClure Strait from the west to reach that point on Melville Island. The passage was conquered in a most pedestrian, inglorious manner.

Between 1848 and 1858, the British Admiralty sent out thirty-two ships in search of the lost Franklin voyage of 1845. Most returned empty-handed but flung words at the passage as compensation and consolation. Barrow, who had learned from Douglas, had trained the reading public and naval officers alike in the by then tried and true formula: if at first you don't succeed, robustly defend national and institutional honor and redeem failure and disaster by publishing a costly, amply engraved (and not with mere lithographs) quarto, full of narrative and scientific appendices, as well as images prepared by top engravers. Publisher Murray continued the policy after the demise of his friend Barrow.

The passage existed; only ice got in the way of sailing it and rendering Cook's "needless, pointless, stupid death" all the more worthy of honor. But, as he lay dying, Barrow could not have imagined the utter vanishing of Franklin's fourth venture north, could not have imagined that Franklin had pre-deceased him. He also could not have imagined that the only words that would survive the voyage of HMS Erebus and Terror would sound full of hope—"all well"—one year and, as McClintock noted, almost hopeless—ships "deserted," Franklin dead, loss by death of more than two dozen—the next. Nor could Barrow have imagined the imputation of cannibalism. That was as unthinkable as Cook's having permitted himself to be worshipped by Hawaiians. But Hudson's Bay Company Chief Factor John Rae not only met Inuit who recounted the story of kabloona who had eaten each other on King William Island, but also wielded words so ably that he vanquished the illustrious novelist, Charles Dickens, who opposed him in his own weekly periodical.

The nightmare was full-blown. There did not exist words and images sufficient to provide a cover-up, as Cook's inclination to be worshipped or his impetuous, angry rush ashore to take hostages until his cutter was returned would be successfully covered up (or perhaps only drowned by waves of grief followed by ones of adulation). Words did not redeem the empire in Victorian times. No books supplied the antidote. Not only were the bones laid bare, the flesh had been stripped from them, and Dickens could not

successfully play Douglas or Barrow in their stead. Britain bled. In the 1850s, the empire bled over Crimea and the charge of the Light Brigade. It bled over the Indian Mutiny. It bled over the Arctic.

Rae's report of eyewitness testimony was the death knell, but the most telling words in the tale of the bones of empire go less to the oft-quoted tribute from 1866—"they forged the last link with their lives"—than to an image, painted by Edwin Landseer two years before. Why Thomas Holloway would have purchased *Man Proposes, God Disposes* (1864) for his college for women is anyone's guess, but surely eating some humble imperial pie had something to do with it. Landseer's work focuses the mind on the tearing apart of the agents of empire, subtly but still highly suggestively letting polar bears stand in for desperate mariners. Sea horses at the western end; polar bears near the eastern. When He disposed, God dissented.

Among the objects that McClintock's expedition had located near the skeletons on King William Island was a copy of *The Vicar of Wakefield* (1766) by Oliver Goldsmith, a romance novel with a happy ending. The imperialists ought to have been reading *Frankenstein* (1818), which Mary Shelley published anonymously by the time Ross sailed in search of a passage out of Baffin Bay, full of words that anticipate how the hubris and overweening ambition of an individual's darling project to find the imagined passageway—Cook at the dinner table in 1776, unable to resist the temptation of a third voyage; Barrow at his writing desk hardly fifty years later, shaping a dream to find the passage over the top of Canada and Alaska—both of which end, like Prometheus, in death. It seems the Empire wore no clothes; its agents, Cook and Franklin, forged the last link with their bones. And the bones, whether bodies or books, embracing Britain's lurid and dubious search for the illusory passage, still rattle.

---

## (5 374-25/08/24) LA COMPAGNIE D'OSTENDE(I) de Leon Hennebicq 1919

### L'EXPANSION BELGE JUSQU'A LA COMPAGNIE D'OSTENDE

Il ne s'est guère passé de siècle où le Belge n'ait montré son audace et son esprit d'initiative par quelque expédition lointaine.

Ce furent d'abord ces énergiques Morins et Ménapiens, ces ancêtres de nos robustes populations côtières qui, sur leur petites barques non pontées, se lancèrent hardiment à l'assaut de l'âpre Océan et, doublant les Colonnes d'Hercule, allèrent trafiquer jusque sur les côtes de l'Italie.

On fut tellement frappé, à Rome, de l'audace de ces Barbares, que c'est à un Ménapien, nommé Caraus ou Carausius — un ancien rameur des chiourmes impériales — que fut confié le commandement d'une grande flotte destinée à faire la chasse aux pirates qui infestaient alors la Manche et la mer du Nord. Ce même Caraus s'en servit d'ailleurs pour s'emparer de la province de Bretagne (l'Angleterre actuelle) et pour s'y faire nommer empereur, en 187, grâce à l'argent que lui avait rapporté sa campagne contre les pirates.

Plus tard, malgré le heurt des invasions barbares, rien n'amoindrit cet esprit de commerce qui, dès cette époque reculée, avait fait connaître aux Romains les fameux jambons de Ménapie et exporter de Belgique des blés, des laines et d'innombrables troupeaux d'oies dont la chair était fort appréciée par les gourmets de Rome. Alors que déjà les Huns accourraient des steppes de l'Asie, au trot de leurs petits chevaux rapides, des Belges s'en vont, au fin fond de la Russie, à Novgorod et ailleurs, vendre leurs draps frissons dont la réputation est déjà bien établie. Leurs relations commerciales avec l'étranger ne cessent de s'étendre : ils trafiquent avec le Midi, ils trafiquent avec le Nord. Le commerce allemand s'empare des tissus flamands et s'en fait une richesse. Les règlements de Londres, au IXe siècle, font mention de marchands qui venaient des pays de Bruges et de Liège et parcouraient en tous sens le royaume d'Angleterre.

Puis ce furent les Croisades, cette merveilleuse geste » qu'entraînés dans un souffle de foi et d'épopée les Belges écrivirent de leur sang sur les sables de la Palestine et de l'Asie Mineure —et dont on regrette peut-être déjà de ne pas avoir continué la tradition en aidant, de nos jours, Français et Britanniques à conquérir cette terre que, jadis, nos ancêtres arrachèrent à l'Islam.

Et si nous parlons ici des Croisades, c'est que plus d'un trait commun les rapproche de nos modernes expéditions coloniales et, aussi, qu'elles eurent une influence prépondérante sur les relations commerciales de la chrétienté avec le Levant.

Car si c'est sans aucun esprit de lucre que les Belges luttèrent à corps perdu contre les Infidèles, il n'en est pas moins vrai que Venise put, grâce aux Croisades, se créer un vaste empire et donner un essor prodigieux à son commerce. Comme quoi les grands bouleversements de l'histoire comptent presque toujours des causes économiques parmi leurs causes profondes.

C'est ce que montre à merveille, en une langue pittoresque et colorée, M. Maurice des Ombiaux, dans *Le Brabant et la bataille de Woeringen, sur le Rhin*. Il nous y montre, en effet, que si la bataille de Woeringen (1288) eut pour résultat politique de réunir le Limbourg avec le Brabant et de reconstituer ainsi le duché de Basse-Lotharingie sous un seul chef, un des fruits de cette victoire — et non le moindre — fut de débarrasser la grande route commerciale reliant Bruges à Cologne de tous les brigands qui l'infestaient et rançonnaient les voyageurs se rendant soit à Anvers, soit à Bruges, soit encore à cette foire de Thourout, célèbre alors dans toute l'Europe à l'égal de celle de Beaucaire ou de Novgorod.

La garde des chemins entre Rhin et Meuse était d'une grande importance, alors que Bruges et Anvers avaient besoin d'un vaste « hinterland » dont la sécurité leur fût garantie ; sans quoi on eut à craindre que le trafic commercial qui enrichissait alors Liège, Brabant et Flandre, ne désertât vers Hambourg ou vers quelque autre port de la Hanse Teutonique.

Bruges qui, par sa situation exceptionnelle, était la seule escale entre les Échelles du Levant et les ports de l'Europe septentrionale, n'avait pas tardé à devenir un des plus grands marchés commerciaux de l'univers. « Les passes du Zwyn étaient alors, écrit M. Pirenne, aussi connues des marins que celles des lagunes de Venise, et l'on trouvait sur le « Groote Markt » (Grand-Marché) une animation aussi grande, une foule aussi bigarrée que sur la place Saint-Marc. »

Et dans cette Venise du Nord se rencontraient tous les peuples de la chrétienté : « Là, au témoignage du vieux chroniqueur Chastellain, tenoit tables de marchandizes tout le monde chrestien, et estoient ycelles nacions d'Espaigne, d'Arragon, de la coste de Biscaye et prince de Quispucoa, de Portugal, d'Escosse, Vénissiens, Florentins, Milanois, Genevois (Génois) et habitans de Plaisance, de Lubeck, d'Hambourg, de Dantzig et de Brème », auxquels il faut encore ajouter les Français, les Anglais, les Lusitaniens, les Castillans, les nations de Lombardie et de Navarre.

Une lettre de Marguerite de Flandre, concernant les droits de tonlieu sur le Zwyn, nous donne la nomenclature des principaux produits qui, à l'importation et à l'exportation, faisaient le fond du commerce brugeois. C'étaient les vins d'Espagne et de France, les bières anglaises, les laines d'Ecosse, les soieries italiennes et orientales, les toiles, les filés, les attelages de chariot, les mercerises, les épices de toutes sortes, les pelleteries de Hongrie, l'étain anglais, le cuivre rouge de Pologne, et vingt autres produits qu'y amenaient les nef, les caraques, les caravelles, les galères, les galéasses et les coggen.

C'était l'époque où Bruges et Ypres se trouvaient à la tête des quatre-vingt-dix villes de la Hanse. La Flandre était alors la nation maritime du monde, analogue à ce qu'est l'Angleterre aujourd'hui. La réputation des marins belges était si bien établie que le vocabulaire maritime emprunte la plupart de ses termes au flamand. Devons-nous le rappeler ici ? C'est à un Belge illustre, Mercator, que l'on doit la première carte hydrologique et le système de projection qui sert de nos jours encore à l'établissement des cartes marines ; quant au premier atlas de géographie, c'est son collaborateur Ortelius qui le composa.

Dès cette époque, les expéditions lointaines ne cessent de se succéder. Les relations entre Damme (l'avant-port de Bruges) et les côtes occidentales de France, notamment avec la Saintonge, étaient si fréquentes, au début du XIII<sup>e</sup> siècle, que les marins brugeois rapportèrent chez eux les lois d'Oléron. Ces lois, traduites en flamand et complétées par diverses coutumes locales, prirent le nom de Droit maritime de Damme.

C'est vers la même époque que la mère de Charles le Téméraire, la duchesse Isabeau de Bourgogne, qui avait obtenu du gouvernement portugais la concession des îles Açores, découvertes, en 1449, par Jacques de Bruges, y envoya une colonie flamande sous la direction d'un « poorter » brugeois, nommé Jacob Hurter. De là, le nom d'Iles Flamandes (Ihlas Flamengas) que l'archipel conserva longtemps. On y retrouve bien des traces de cette population flamande : un patois déformé y est encore en usage et les femmes portent la « faille », le manteau à long capuchon dont se parent les paysannes des Flandres.

Plus tard, l'audace de nos hardis marins s'accrut encore. Il s'en trouva même qui se risquèrent sur leurs petites barques jusqu'au Groenland et jusqu'à Terre-Neuve.

Cependant les Belges, que de longues années de guerre avaient ruinés, émigrèrent dans toute l'Europe. Dès le XII<sup>e</sup> siècle, attirés qu'ils étaient par un alléchant prospectus du roi Édouard d'Angleterre qui leur

promettait « du bon bœuf et du bon mouton tant qu'ils en pourraient manger », des tisserands d'Ypres et d'ailleurs s'en vont fonder plusieurs colonies telles que Norwich qui, au XVIe siècle, grâce à des émigrations successives, devait compter plus de 4.000 Belges Aussi le comté de Norfolk et la ville de Norwich restent-ils, jusqu'à la fin du XVIIIe siècle, le grand centre de l'industrie de la laine. De nos jours encore, leurs descendants se reconnaissent à de vieilles coutumes, notamment celle de l'élevage des canaris.

Les relations entre Bruges et Londres étaient alors si fréquentes, les marchands de Bruges établis sur les bords de la Tamise formaient une association si importante, qu'un négociant brugeois était spécialement chargé de régler les rapports entre Flamands et Anglais et de diriger cette association. Il prenait le titre de « comte de la Hanse », de même que l'association des marchands brugeois s'intitulait la Hanse de Londres.

Des artisans wallons, habiles dans le travail des forges, sont attirés à prix d'or en Suède et en Moscovie pour y implanter les procédés en usage sur les bords de la Meuse. De véritables colonies belges se fondent également en Silésie et en Transylvanie. Rappelons-nous, enfin, que c'est un bourgeois de Bruges, nommé van Gobelen, qui, vers la fin du xve siècle, fonda en France la manufacture de tapisserie de haute-lisse qui devait devenir si célèbre sous le nom de Gobelins, après que Colbert l'eut mise sous la protection royale, en 1662 ?

Mais c'est vers l'Allemagne que l'émigration belge fut la plus considérable.

Alors que la Germanie était encore couverte de marais et de forêts, des colons belges s'en vont défricher de vastes contrées incultes et sauvages.

Les premiers paysans flamands, probablement appelés par l'archevêque Friedrich, arrivèrent en 1106 dans la région de Brême et s'établirent dans le pays marécageux appelé Hollerland qu'ils défrichèrent. L'afflux de colons se poursuivit pendant deux générations. Des villages flamands se fondèrent sur les deux rives du Weser ainsi que dans le Holstein occidental, entre l'Elbe et le Stör.

Pendant ce temps, une émigration de religieux cisterciens se fit dans l'Allemagne centrale. Leurs couvents devinrent, à leur tour, le noyau de colonies de paysans flamands. Ces paysans réussirent à drainer, à colmater et à cultiver des terres dont la stérilité avait rebuté les Wendes.

Le succès de ces colons amena divers princes allemands à appeler d'autres colons de cette race tenace et industrielle pour défricher les forêts des Marches de l'Est avec des Saxons et des Westphaliens. Toute une région de la rive droite de l'Elbe porte encore aujourd'hui le nom de Flâming et l'on trouve à cette époque des colonies flamandes jusqu'en Silésie.

Parmi ces populations encore barbares de Germains et de Slaves, les Belges conservèrent leurs coutumes de Flandre et de Brabant. Et ce qui prouve l'importance de ces immigrations belges, c'est la ténacité étonnante avec laquelle quelques axiomes de droits flamands se sont conservés. Dans le Goldene Aue (Prairie d'or, région de l'Elbe moyen), le Jus Flamingicum ne fut aboli qu'en 1850 et la commune des propriétaires ruraux du droit flamand existera à Bitterfeld jusqu'en 1873.

Les Allemands nous ont donc témoigné de singulière façon leur reconnaissance. Pendant la guerre, pourtant, un Allemand, le professeur Dr Georg Brodnitz, a rappelé, après l'historien belge de Borchgrave, une foule de faits qui témoignent de l'importance et des résultats de cette immigration.

Puis vint le déclin de Bruges résultat inévitable de l'ensablement du Zwyn. Ce fut Anvers, qu'un heureux débordement de l'Escaut, au XIIIe siècle, avait relié directement avec la mer, qui prit sa place. Bruges, dans sa lutte contre cet ensablement, eût sans doute pu réussir à conjurer le péril. Mais ce qui, plus sûrement que les éléments, ruina la prospérité de Bruges, ce fut l'état stationnaire de ses méthodes commerciales. En présence des Transformations du commerce, Bruges resta obstinément fidèle à ses traditions médiévales. Elle ne comprit pas que des règlements, si minutieux qu'ils soient, ne prévalent pas contre la vie ; bref, elle ne sut pas évoluer suffisamment, se transformer, se « moderniser ».

Aussi, malgré les efforts que l'on fit pour les retenir, les dix-sept fameuses « nations » qui avaient jadis fait sa gloire émigrèrent en masse. Enfin, en 1516, la Hanse transporta le siège de ses affaires à Anvers. Ce fut le coup de grâce. Désormais, enveloppée dans le suaire de son glorieux passé, Bruges vécut à l'écart, de la benoite vie des petites villes flamandes.

Anvers devint bientôt, à son tour, le marché de l'univers ; elle connut, elle aussi, la splendeur qui, jadis, avait illustré Bruges. Là, comme à Bruges, on rencontrait, au XVIe siècle, des Scandinaves, des Arabes, des Espagnols, des Persans, des Osterlins, des Anglais, des Génois, des Français et des Vénitiens. « Vers

1550, écrit Henne, le mouvement d'entrée et de sortie du port d'Anvers s'élevait à 300 bâtiments par jour. Il y avait souvent, dans l'Escaut, 2.500 navires qui attendaient leur tour de déchargement ». D'après Guichardin, qui habita la ville pendant plusieurs années, l'importation du port d'Anvers montait, vers 1560, à 15.935.000 écus, soit 31.870.200 florins carolus .

Quant à l'exportation, elle était constituée en grande partie par l'industrie belge ; à cette même date, les manufactures des Pays-Bas méridionaux atteignent annuellement un produit moyen de quatre millions de florins, somme énorme, eu égard à la valeur de l'argent.

Bientôt, hélas ! Ce furent les jours maigres ; puis la ruine d'Anvers, lorsque la trêve de Dix-Ans, puis le traité de Munster nous eurent imposé la fermeture de l'Escaut. Privés de leur occupation habituelle, nos marins, qui venaient encore de faire leurs preuves en tant que « gueux de mer », se rabattirent sur la guerre de course. Ce furent eux qui, au temps des grandes guerres maritimes, fournirent d'excellents équipages aux corsaires de Dunkerque et d'Ostende. Et là encore, dans cette audacieuse flibuste, ils montrèrent des qualités exceptionnelles. Jean Bart était de leur race, comme ce Jean Jacobsen d'Ostende qui, dans la guerre contre la Hollande, abandonné par deux frégates espagnoles qui naviguaient de conserve avec lui, résista tout seul contre une escadre entière puis se fit, sauter avec son navire plutôt que de se rendre.

Ce Jean Jacobsen, un grand-oncle de Jean Bart, connaissait si parfaitement tous les bancs et toutes les passes de la mer du Nord qu'il reçut des marins Ostendais le surnom de « Renard de la mer ». Et, pourtant, les marins flamands, célèbres par leur héroïsme et leur habileté nautique, ne manquaient pas. Dans le seul port d'Ostende, que de noms fameux évoquent en nous tout un merveilleux passé de gloire maritime ! C'est le temps des Erasmus de Brouwer, Roel de Reuse (le géant), Jan Broecke, Verstelle, Van Hembden, De Ridder, Janssens, Verhaege, Jan Dieriksen, Jacob Besage et du brave Philippe de Maestricht, à qui, pour sa bravoure, l'archiduc Albert décerna, en 1618, une médaille, sur quoi était gravée la devise « toujours vainqueur, jamais vaincu », juste récompense de tant d'exploits à jamais illustres.

C'était l'époque héroïque où, narguant les frégates qu'armaient contre eux les États Généraux de Hollande, ces audacieux corsaires s'emparaient de nombreux navires de commerce néerlandais. En 1627, notamment, les corsaires ostendais, joints à ceux de Dunkerque, prirent pour plus de dix millions de florins aux gens d'Amsterdam. Et ce qui prouve, mieux que tout éloge, l'exceptionnelle bravoure de nos marins, leur connaissance étonnante des choses de la mer, c'est le cas qu'en faisaient les Hollandais qui n'en prenaient pas un sans le faire prendre haut et court. Mais ils n'en prenaient guère : ils se faisaient plutôt sauter. La mort de Jean Jacobsen en est une preuve.

La guerre, les persécutions, le blocus des ports belges par les bâtiments hollandais interrompirent pendant longtemps tout mouvement d'expansion commerciale. Notre malheureux pays était lui-même trop affaibli pour pouvoir prouver sa puissance à l'étranger. Il fallut attendre que la paix lui eût rendu sa vitalité.

Cependant, dès le XVI<sup>e</sup> siècle, les Belges recommencèrent à fonder des colonies au-delà des mers. Des Flamands s'établissent notamment, en 1652, dans la petite île danoise de Nordstrand située, dans la mer du Nord, au large des côtes du Schleswig, qu'un raz de marée avait désolée deux ans auparavant.

La même année, un religieux de la Flandre maritime, de Furnes, croit-on, le Père Érasme, accompagné de quarante-cinq Capucins, débarqua à l'embouchure du Congo, où un siècle auparavant, en 1597, un groupe de Flamands révoltés et préférant l'exil à l'esclavage l'avaient précédé, dans le but de convertir les populations noires. L'histoire n'a malheureusement pas transmis d'une façon certaine le récit de cette première évangélisation nationale.

Enfin, au XVII<sup>e</sup> siècle, ce fut cette fameuse Compagnie d'Ostende dont l'existence tapageuse troubla longtemps toutes les Chancelleries européennes — et dont nous allons esquisser la trop courte histoire.

## II LA BELGIQUE AU DÉBUT DU XVIII<sup>e</sup> SIÈCLE

Lorsque, en 1716, le marquis de Prié vint, en qualité de plénipotentiaire impérial, remplacer dans nos provinces le prince Eugène de Savoie — ci-devant gouverneur des Pays-Bas autrichiens qui, à cette époque, guerroyait contre les Turcs — il les trouva dans une situation navrante.

Depuis quatre-vingts ans, et plus, la guerre n'a cessé de désoler notre malheureux pays. Français, Espagnols, Impériaux et Hollandais en ont fait leur champ de bataille. Ils ont pillé les récoltes, brûlé les

fermes, dépeuplé les étables, assiégué les citadelles, bombardé les places fortes, saccagé les villes, levé de lourds impôts. Partout ils ont porté la désolation et la mort.

Encore s'il nous avait été permis de panser nos blessures, de relever nos ruines, de reprendre notre commerce et de reconstituer notre industrie. Mais cela même, la Hollande nous l'avait interdit en nous enlevant, dès la prise d'Anvers par Alexandre Farnèse, en 1585, la libre navigation sur l'Escaut. Or, fermer l'Escaut, c'est tuer Anvers et, par suite, ravir à notre industrie ses seuls débouchés en entravant notre trafic maritime.

Malgré l'extrême gravité du péril, l'Espagne, — que nous avions cependant fidèlement servie à Rocroy et sur maints autres champs de bataille, — ne fit jamais rien pour le conjurer. Trahissant notre confiance, elle nous livra sans défense aux coups de la Hollande qui, jalouse de la prospérité de nos provinces, ne manqua pas une si belle occasion de ruiner notre rivalité commerciale ; et de ce jour, sans que l'Espagne s'y opposât jamais, les Provinces-Unies eurent l'habileté de faire ratifier cette disposition dans tous les traités qui intervinrent entre les Pays-Bas espagnols et la Hollande.

Ce fut, d'abord, en 1609, pendant les pourparlers qui amenèrent la conclusion de la Trêve de Douze Ans, que l'Espagne montra combien elle se désintéressait des intérêts vitaux des Pays-Bas catholiques. Au lieu de protester énergiquement contre la fermeture de l'Escaut que rien ne justifiait sinon la jalousie que les Provinces-Unies nourrissaient à notre égard, les ambassadeurs espagnols se contentèrent, ô dérision ! de chicaner longuement aux États Généraux de Hollande le titre d'Illustres Seigneurs.

A Munster, en 1648, les plénipotentiaires espagnols ne montrèrent pas plus d'énergie à soutenir nos justes revendications ; et le traité de Westphalie, en son article 14, ratifia cette iniquité. Enfin le Traité de la Barrière, qui venait de consacrer l'abaissement économique de la Belgique, confirma, par son article 18, la fermeture du canal du Sas, de l'Escaut et du Zwyn.

Jamais pourtant, malgré tous les désastres qui nous accablaient, nous n'avions perdu courage. Avec une énergie tenace, farouche, désespérée, nous nous étions acharnés contre cet injuste destin. Les ennemis eux-mêmes rendaient d'éclatants hommages à notre constance dans le malheur « Les habitants des Pays-Bas catholiques, écrit un intendant français, à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle, sont très laborieux ; jamais ils ne se rebutent du travail ; il n'en faut d'autre preuve que la persévérance qu'ils ont, dans le temps de guerre, à cultiver et ensemencer les terres, quoiqu'ils aient une certitude presque entière qu'ils n'en feront point la récolte.

Malgré notre ténacité indomptable, la misère —fatale conséquence de la domination étrangère — était donc générale, au début du XVIII<sup>e</sup> siècle, dans ce pays naguère le plus opulent de l'Europe. Dans nos campagnes ravagées par « les passées et les repassées » de la soldatesque, dans nos villes en ruines, la famine règne à l'état endémique ; notre commerce maritime est mort ; notre industrie végète si lamentablement « qu'à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle, la plupart des fabriques belges n'eussent pu fournir ensemble la charge d'un grand navire »

Le marquis de Prié — qui, par ailleurs, traitait les Belges un peu trop « à la cosaque » — entreprit aussitôt de rendre à notre pays un peu de sa splendeur d'autan. Toutefois, des mesures vexatoires indisposèrent d'abord les Belges contre le nouveau régime autrichien. Des troubles se produisirent en Brabant ; et ce ne fut que lorsque les pourparlers relatifs au Traité de la Barrière furent complètement terminés que le marquis de Prié put s'occuper du relèvement économique de nos provinces. Enfin, le 22 décembre 1718, il signait, avec les Provinces-Unies, une dernière convention qui atténuait l'humiliation du traité de la Barrière et contentait quelque peu l'opinion belge. Désormais, il allait avoir les mains libres.

Richelieu a écrit : « Les navires sont aussi utiles pour soutenir la guerre que pour profiter de la paix. » Prié se souvint de ce conseil du grand cardinal : avant tout il nous fallait une marine. Elle seule pourrait rendre à notre commerce et à notre industrie cette opulente prospérité que nous avions connue jadis et nous rendre ainsi capables de relever nos ruines. Mais ce qu'il fallait, surtout, c'était se passer de l'intermédiaire et du contrôle des puissances rivales qui nous entouraient de toute part et qui n'eussent reculé devant aucune extrémité pour briser nos projets. Le Traité de la Barrière, notamment, en accordant à l'étranger des tarifs préférentiels, avait prouvé leur mauvaise foi : allions-nous encore la subir ?

# (5 375-01/09/24)La Compagnie d'Ostende(II)

## de Leon Hennebicq 1919

### III LE PORT D'OSTENDE, DERNIER ESPOIR

Au demeurant, rien ne nous faisait absolument défaut pour créer cette marine dont la nécessité se faisait tant sentir.

Nous avions un port : Ostende, que la clairvoyance politique et la ténacité guerrière des archiducs Albert et Isabelle avaient arraché à l'emprise des Hollandais. Certes, ce havre, peu profondément creusé dans une côte basse, ne nous dédommageait pas de la perte d'Anvers. Ce n'en était pas moins un port, et en attendant que la guerre ou la diplomatie nous rouvrît l'Escaut, Ostende suffisait aux ambitions restreintes du marquis de Prié.

Ce serait, d'ailleurs, une erreur que d'attribuer à Ostende une importance médiocre. C'était 'pour le temps une ville assez considérable : en 1698, on comptait à Ostende 1.113 feux composés de 6.728 personnes, chiffre fort élevé si l'on considère qu'au début du XVIII<sup>e</sup>, au temps de sa splendeur, contenu dans ses murs près de 200.000 âmes, ne comptait plus guère que 60.000 habitants. Saint-Malo qui, vers la même époque. Grâce à ses corsaires et à ses navigateurs, jouait un rôle important dans le commerce maritime, n'était ni si bien situé, ni si sûr. Quant à Lorient qui, comme siège des Compagnies Françaises des Indes Orientales et Occidentales, devait avoir une destinée analogue à celle d'Ostende, il comptait à peine 6.000 habitants en 1708, et ne se trouvait pas placé, comme Ostende, au débouché d'une région aussi industrielle que nos provinces.

\*\*\*

Au cours des siècles, Ostende, le petit hameau de pêcheurs dont parle déjà une charte du IX<sup>e</sup> siècle, s'était bien transformé 1. Bâti tout d'abord à l'extrémité d'une sorte de digue naturelle, assez comparable au Lido qui protège la lagune de Venise, — d'où son nom : Ostende-ter-streep, la pointe orientale de la bande, comme Westende, la pointe occidentale et Middelkerke, l'église du milieu — Ostende, malgré les raz-de-marée qui la détruisait périodiquement, ne tarda pas à devenir un centre de pêche important. Grâce à une préparation spéciale du hareng, son commerce grandit chaque jour, — ce qui d'ailleurs ne laissa pas de soulever la jalousie de Nieuport, de Damme et de l'Écluse.

Mais alors même que ses harengs « caqués » lui acquéraient une réputation européenne, Ostende ne possédait pas le moindre port ; comme le font de nos jours encore les pêcheurs de La Panne et de Knocke, ceux d'Ostende échouaient leurs barques sur le sable de la grève.

Mais, en 1395, après avoir beaucoup souffert par les « fortunes, orages et inondations des eaux de la mer », la ville — le titre de cité lui avait été octroyé en 1267 — dut se retirer à l'abri de la digue du Franc, qui était construite un peu en deçà. Là, en 1445, Philippe le Bon permit aux Ostendais de se creuser un port ; ses installations étaient encore peu vastes : un bassin situé à peu près à l'emplacement du Kursaal actuel.

Il fallut les malheurs du grand siège de 1601 pour doter Ostende d'un port plus profond et mieux abrité. Ostende ayant pris parti pour les Provinces-Unies, l'archiduc Albert vint, le 5 juillet, mettre le siège devant la ville. Sentant l'importance que pourrait avoir entre ses mains le seul port du littoral belge, la Taciturne l'avait fortifié avec un soin extrême. Ostende fut défendu avec acharnement, et ce ne fut point trop de toute la valeur du grand général Ambrogio Spinola pourachever heureusement ce siège mémorable.

Le cardinal Bentivoglio lui a consacré une de ses pages les plus mouvementées : « Il fallut, écrit-il, plus de trois ans pour le mener à sa fin, et le dernier jour qu'Ostende tint contre l'ennemi, il étoit presque plus incertain si Spinola la prendroit que le premier jour, et personne n'osoit prédire de quel côté la victoire se tourneroit. Les assiégés ne manquèrent jamais d'être secourus par mer et les assiégeants ne cessèrent jamais d'avancer du côté de la terre. On éleva une quantité de batteries, on donna des assauts sans nombre. On travailla plus sous terre que dessus, tant on creusa de mines et tant on mit d'obstination

à en creuser. On inventa de nouvelles machines à qui il fallut donner de nouveaux noms... Les Espagnols se virent maîtres, enfin, d'un morceau de terre qui passoit plutôt pour un cimetière que pour une ville ». Ce fut pourtant à ce désastre que les Ostendais durent d'avoir connu, dans la suite, des jours prospères, glorieux presque. De ce siège date, en effet, le port actuel d'Ostende. Afin d'enlever aux Espagnols la seule voie dont ils pussent disposer pour attaquer la ville, les Hollandais firent raser les dunes de l'Est. La mer se précipita par l'ouverture qui lui était ainsi ménagée, inonda la plaine aux fortes marées d'équinoxe jusqu'à Oudenbourg, Zandvoorde, Leffinghe et Snaeskerke, et forma une vaste crique intérieure dont les chasses approndissaient l'ouverture. Aussi, quand le siège fut terminé on abandonna l'ancien havre et le chenal de l'Est devint le nouveau port d'Ostende

Le chenal, qui reliait la crique à la mer, avait alors vingt-huit pieds de profondeur. Il ne tarda pas, sous l'action des chasses, à devenir bien plus profond, et, dès 1612, on crut devoir l'endiguer de manière à réduire le volume d'eau qui pénétrait à chaque marée dans la crique. Les résultats furent déplorables et, en 1627, on rouvrit le polder de Zandvoorde. Après l'avoir refermé, on le rouvrit une seconde fois et, en 1698, on avait 13 m. 75 de fond dans le port à marée basse. C'était trop et l'on pouvait craindre des accidents. On referma encore le polder et, en 1708, le port reprenait une profondeur normale de huit pieds à marée basse. Ostende était alors un port d'élection.

Sa situation, elle aussi, semblait la désigner pour devenir le port d'attache d'une flotte de commerce. Reliée, depuis 1665, par un large canal à la ville de Bruges, elle semblait devoir hériter de tous les avantages dont avait joui jadis la Venise du Nord. Comme celle-ci, Ostende paraissait devoir servir de marché à toute l'Europe.

Un vaste réseau de canaux, tel que bien des ports en voudraient posséder, la mettait en communication rapide avec la Flandre tout entière. Par le canal de Plasschendaele, elle était reliée à Nieuport, Fumes et Dunkerque. Gand, également, dans son désir de trouver une mer libre pour son commerce, avait entrepris, dès 1614, le creusement d'un canal jusqu'à Bruges (prolongé 'jusqu'à Ostende) ; mais quoique ce canal ne fût pas encore terminé alors, on pouvait espérer son prompt achèvement ; ce qui eût mis, par l'Escaut, Ostende en communication avec Anvers.

Ne parlait-on pas aussi de reprendre bientôt le projet, élaboré déjà en 1698, par Charles II d'Espagne, de creuser un large canal qui, partant de Bruges et traversant le pays de Waes, aurait abouti au Fort-Marie sur l'Escaut, mettant Anvers à courte distance d'Ostende ? Ostende eût pu ainsi attirer vers elle, à la fois, le commerce de Bruges et d'Anvers et rendre peut-être à nos provinces leur éclat d'antan. On le voit, Ostende, à défaut d'un autre port situé plus à l'intérieur des terres, jouissait de nombreux avantages. Mais, quelque sûr et bien situé qu'il soit, un port ne suffit pas pour créer une marine. Il faut des marins, il faut des navires. Or, les navires, c'était précisément ce qui faisait le plus défaut. Depuis la fermeture de l'Escaut, notre marine était morte ; et c'est à peine si l'on eût pu trouver, sur tout notre littoral, deux ou trois navires de haut-bord qui pourrissaient dans les bassins d'Ostende ou de Nieuport.

Mais qu'importe, le temps ne manquait pas pour les construire, les matériaux non plus. Nous avions aussi des charpentiers expérimentés dans la construction des navires. Leur réputation était même si bien établie que Colbert, quand il voulut doter la France d'une forte marine de guerre, vint recruter sur notre littoral et en Hollande les contremaîtres qui devaient diriger l'armement de ses vaisseaux de ligne. Si les navires étaient rares, les marins du moins ne manquaient pas. Nous avons vu, par ailleurs, ce qu'avaient fait au cours des âges ces robustes marins qui vivent tout le long de notre côte, dans le creux des dunes, au bord d'une mer toujours âpre et toujours orageuse, quelle avait été leur audace, leur énergie et leur intrépidité.

Cette race de Gueux de Mer » n'avait pas dégénéré

#### **IV L'EXEMPLE DU CHEVALIER DE LA MERVEILLE ET LA COLÈRE D'AMSTERDAM ET DE LONDRES**

Ce serait une erreur de faire dater l'essor d'Ostende, au XVIII<sup>e</sup> siècle, de l'intervention du marquis donna une vigoureuse impulsion au commerce de Prié ; car quoique ce fût sous son gouvernement que le commerce belge reçut une vigoureuse impulsion, à ce moment déjà, Ostende avait repris une certaine importance commerciale.

Dès 1714, des marchands gantois et ostendais avaient, de leur propre initiative, sollicitée du gouvernement impérial l'autorisation d'armer des navires pour « transporter vers les Indes Orientales des marchandises et manufactures de ces provinces ». Un incident fortuit leur avait, en effet, prouvé la possibilité de faire le négoce avec les pays d'Orient.

Quelques mois auparavant, un capitaine français, Gollet de la Merveille, avait débarqué à Ostende une riche cargaison. Voici, paraît-il, à la suite de quelles circonstances : son navire, équipé par quelques négociants de Saint-Malo, avait été prendre charge aux Indes et à Ceylan. Pendant que ce voyage s'accomplissait, il s'était fondé en France une Compagnie des Indes. Cette Compagnie, ayant reçu le monopole du commerce dans les mers des Indes, menaçait de saisir la cargaison si le chevalier de la Merveille jetait l'ancre dans un port français ; ses armateurs lui firent donc dire, dès qu'il eût paru en vue de Saint-Malo, de s'éloigner au plus vite des côtes françaises et d'aller débarquer dans le premier port des Pays-Bas. Sur quoi, le bâtiment se remit en route et vint, à Ostende, vendre sa cargaison à des prix excessivement rémunérateurs.

Cette heureuse expédition incita le gouvernement autrichien à accorder l'autorisation que sollicitaient les négociants belges. Plus tard, sur l'avis du conseiller impérial du commerce de Castillon, le marquis de Prié fit proposer au capitaine de la Merveille de retourner aux Indes avec quelques vaisseaux que l'on ferait équiper spécialement. Le chevalier de la Merveille accepta et fit quelques voyages heureux. Aussitôt que l'autorisation demandée leur eût été accordée, les négociants de Gand et d'Ostende réunissent un capital de 2.400.000 florins et arment plusieurs navires à destination de l'Inde et de l'Extrême-Orient. Les deux premiers navires, commandés par les capitaines flamands Guerrebrants et Richard Gargan, quittent Ostende dès juin 1715, salués par les acclamations de tout un peuple.

Cette première expédition eut grand retentissement dans tous les Pays-Bas autrichiens ; elle y suscita le plus vif enthousiasme. Bien des gens ne doutaient pas alors que ce même Ostende, qui relevait encore ses murs abattus par le siège de 1706, allait hériter à son tour de la gloire de Bruges et d'Anvers et rendre à nos provinces leur splendeur disparue. C'était aller bien vite, mais, étant donné les bénéfices considérables que rapportait aux Hollandais le commerce avec l'Orient, on pouvait espérer, pour peu que la fortune couronnât ce coup d'essai, affréter une seconde expédition et constituer peu à peu une petite flotte qui, tout en nous procurant les denrées que nous vendaient jusqu'alors les Hollandais, assurerait de sûrs débouchés à notre industrie.

Cependant les navires qu'avaient armés les négociants belges faisaient voile vers Surate, la grande cité commerciale de l'empire Mogol où « l'argent coule autant qu'en aucun lieu du monde », et y faisaient bientôt connaître, pour la première fois, le pavillon de Bourgogne. Un an plus tard, ils revenaient mouiller à Ostende au quai de l'Empereur, après dix-huit mois de voyage, ramenant dans leurs flancs des barres d'argent, de l'ambre, de l'indigo, des bois exotiques, des épices, du musc, du poivre, des tapis de Perse, des indiennes, des soies et des satins, des armes damasquinées, voire même des lingots d'or. À leur arrivée, on pavoise et l'on carillonne. Mais l'émoi fut plus grand encore lorsqu'on connut les bénéfices considérables qu'avait rapportés aux associés la vente des produits orientaux : ils atteignaient près de cent pour cent.

Ce premier essai avait prouvé que tout n'était pas perdu et que nos provinces pouvaient encore renaître à une vie commerciale qui eût répandu, par le réseau des canaux, la richesse et l'activité dans toutes ces villes flamandes, assoupies maintenant dans l'inaction et la médiocrité. Cet audacieux exemple fut bientôt suivi ; à peine les deux navires sont-ils revenus de leur voyage que déjà une seconde expédition se prépare pour le printemps prochain.

On arme deux navires, là-bas, dans le port. Dans la darse, l'un, déjà à flot, battant tous ses pavois, raie le ciel clair de son gréement neuf. Il est tout rutilant de cambouis et de peinture et sa poupe est dorée comme une châsse. Ses mâts, tendus par les cordages, semblent déjà frémir sous l'assaut des vents, qui bientôt l'emporteront au loin, gigantesque oiseau s'ployant sous le soleil et dans la vague. De robustes soutiers arriment au fond des cales, les marchandises qui seront échangées là-bas, dans le mystère des ports de Cathay et de l'Inde.

L'autre navire, encore sur chantier, résonne des coups de maillet que lui assènent les calfats. Des palans hissent, en gémissant, de lourdes caronnades, dont les gueules bronzées vont s'encadrer dans les sabords béants, tandis que par les écoutilles ouvertes s'échappent les chants rythmés des matelots qui lavent les ponts à grande eau.

Au printemps, les deux navires quittent Ostende. L'un est armé par un négociant d'Amsterdam, le baron Cloots ; ce Hollandais n'a voulu laisser aux seuls Belges le profit du commerce maritime entrepris dans nos provinces. Cependant il n'a pas osé enfreindre la défense des Illustres Seigneurs États Généraux de Hollande, et c'est à un capitaine anglais qu'il a dû recourir.

Car les Provinces-Unies se sont émues de ce réveil des Pays-Bas méridionaux : elles connaissent notre énergie et notre vitalité, et croyant, avec beaucoup de présomption, que nous manquons de marins, elles ont cru conjurer le péril naissant en interdisant, sous peine de mort, à tous leurs matelots de monter à bord des navires belges. Mais nous les narguons bien : nos marins valent les leurs et, malgré toutes les garnisons hollandaises qui nous sont imposées, malgré toutes les citadelles étrangères dont nous sommes hérissés, nous n'abaissons pas le pavillon devant leurs menaces.

Au contraire, leurs attaques incessantes semblent avoir donné une impulsion nouvelle à notre commerce. On croirait que le désir de prendre notre revanche de tant de vexations subies en silence nous pousse à travailler avec une énergie farouche à la construction de nouveaux navires. Capitaines et matelots, dans cette concurrence commerciale, semblent avoir, eux aussi, à cœur de montrer leur mépris pour les pirates qu'instiguent contre eux les Compagnies hollandaises et de montrer par là qu'ils ne sont pas indignes de leurs glorieux ancêtres. Et ce désir d'arracher un peu de richesse aux « ventres dorés » d'Amsterdam provoque un tel enthousiasme que, nonobstant tous les pamphlets, toutes les représentations et toutes les défenses, en 1718 et en 1719, neuf navires quittent le port d'Ostende.

Cependant les attaques des Pays-Bas se font de plus en plus ardentes, de plus en plus violentes : leur intérêt est en jeu. Aux trafiquants d'Amsterdam se joignent encore les marchands de Londres, menacés eux aussi par cette concurrence inattendue. Les timides essais du début n'avaient pas, tout d'abord, inquiété ceux-ci, mais l'essor si rapide de notre flotte de commerce leur montra bien vite quel rival leur était né. Déjà, aux siècles passés, les marins hollandais leur avaient ravi une bonne partie de leur monopole commercial et plutôt que de se voir surgir un concurrent tout aussi redoutable, les marchands de la Cité, oubliant leurs anciennes rancunes, décident d'appuyer les protestations des Provinces-Unies.

De ce jour, se sentant soutenus par une grande puissance, les Hollandais redoublent d'activité ; leur opposition prend un ton d'extrême aigreur ; ils cherchent dans les vieux traités qui, jadis, ont si injustement méconnu les droits des Pays-Bas méridionaux quelque autre clause qui consacre définitivement la ruine maritime de ceux-ci.

Enfin, ils croient avoir trouvé l'argument suprême. Et les voici qui brandissent bien haut le traité de Westphalie qui naguère a consacré la ruine d'Anvers. Avec cette arme, ils menacent le Cabinet de Vienne, bien convaincus que c'est la sentence de mort d'Ostende que vont prononcer les ministres de Charles VI. Mais, fait inoui, sûr de son bon droit, le Cabinet autrichien repousse ces propositions outrecuidantes : il répond aussitôt, avec une fermeté qu'on ne lui aurait pas cru, qu'il désire « maintenir la bonne entente qui règne entre l'Empire et cette Puissance », mais que « la mer étant ouverte à chacun », nul ne peut enlever aux sujets de l'empereur le droit d'y naviguer. Et les ambassadeurs hollandais s'en retournent, la rage au cœur...

Fortes cependant de l'appui de leurs gouvernements respectifs, les Compagnies anglaises et hollandaises se livrent à un coup de main : elles s'emparent, le 15 novembre 1719 , du long-courrier ostendais, le Marquis de Prié, quoique ce navire fût pourvu d'un passeport délivré au nom de l'empereur.

Le capitaine de Winter, qui le commandait, est un vieux loup de mer, audacieux autant qu'énergique. A la force, il répondra par la force. De retour à Ostende, il arme une frégate, s'empare du Commany, le navire qui, peu de jours auparavant, avait osé l'attaquer, et ramène, victorieux, sa capture en rade d'Ostende.

On n'aurait su mieux répondre...

## V POUR PROTÉGER LEUR COMMERCE LES BELGES RÉCLAMENT UNE FLOTTE DE GUERRE

L'événement avait prouvé jusqu'où pouvait aller l'audace des négociants de Londres et d'Amsterdam. Désormais les mers nous sont interdites. Les attaques de piraterie se répètent chaque jour. Enfin les États Généraux de Flandre, outrés de pareils procédés, adressent une supplique à l'Empereur Charles VI pour lui demander de protéger notre marine.

A la nouvelle de la première insulte faite à son pavillon, le souverain avait déjà autorisé le Gouverneur d'Ostende à accorder des lettres de représailles. Mais devant l'hostilité persistante des Compagnies anglaises et hollandaises, il se décida à prendre une attitude plus énergique et il fait demander des réparations à Londres et à la Haye. Après un simulacre de négociation, les Compagnies firent des propositions tellement déraisonnables qu'elles équivalaient à un refus. On réclama l'intervention des deux gouvernements.

Loin de désavouer les actes de violence dénoncés par les plénipotentiaires impériaux, les Cabinets de Londres et de la Haye embrassèrent avec chaleur la cause des Compagnies.

Que faire désormais devant une attitude si nettement hostile ? Déchaîner la guerre pour se faire rendre justice ? Il n'y faut point songer : jamais Charles VI, avec son caractère timoré ne se risquera dans une telle aventure pour un si maigre sujet. Car, à vrai dire, Ostende et les Pays-Bas lui importent fort peu. L'humiliation du traité de la Barrière avait montré clairement combien il s'en désintéressait.

D'ailleurs, eût-il pris vraiment à cœur les intérêts des négociants belges qu'alors même, il n'eût pu songer à les faire respecter par la force. Dans les conjonctures de l'époque, la guerre eût été une folle entreprise dans laquelle l'Empire se fût mis à dos la Hollande et l'Angleterre, les principales intéressées ; la Prusse, à l'affût de conquêtes nouvelles ; la France, par haine atavique pour les Habsbourg, l'Espagne, pour venger la perte des Pays-Bas, la Russie et la Turquie, prêtes déjà à tirer parti de la situation critique de l'Empire.

C'est alors que les États Généraux de Flandre prirent une belle initiative en adressant à l'Empereur une supplique dans laquelle ils le conjuraient de créer, à Ostende même, une marine de guerre belge. Cette flotte de guerre que les Belges voulaient constituer, dès 1720, n'aurait, d'ailleurs, fait que continuer la tradition de l'ancienne marine belge qui, en 1535 notamment, prit part au siège de Tunis, sous l'ordre de Charles-Quint, et y débarqua des Belges qui participèrent brillamment à cette expédition.

Déjà auparavant, en 1442, la Hanse avait pu réquisitionner, presque uniquement dans nos provinces, 240 bateaux ronds, montés par 12.000 marins belges pour combattre le Roi de Suède et un demi-siècle plus tard, grâce à cette flotte, elle put déclarer la guerre aux Anglais, se saisir de leurs vaisseaux sur toutes les mers et faire plusieurs descentes sur leurs côtes.

C'est cette flotte flamande que nous voyons aux prises avec la marine française pendant les guerres de Charles-Quint contre Henri II. En 1554, notamment, au cours d'un combat naval qui fut livré dans la Manche, 22 barques flamandes furent attaquées par 19 navires de guerre et 6 brigantins dieppois. La lutte fut acharnée : après une énergique défense, les flamands durent se faire sauter pour n'avoir pas à se rendre. Cinq barques flamandes seulement s'échappèrent. Quant aux marins français, ils perdirent sept de leurs vaisseaux.

Plus tard, en 1624, Philippe IV d'Espagne projeta, lui aussi, de créer, une marine de guerre belge : par sa fameuse charte d'Almirantazgo, — dont l'objet était le relèvement du commerce maritime des Pays-Bas catholiques — il alla jusqu'à préciser l'importance de cette flotte. Cette marine de guerre devait comprendre 24 navires de haut-bord, montés par 6 à 7.000 hommes ; elle devait être entretenue grâce à un droit de 1%, prélevé sur la valeur de toutes les exportations d'une Compagnie de navigation dont la création était prévue par la même charte. Mais, hélas ! Ce projet ne fut jamais réalisé.

Dans la création de cette flotte de guerre résidait vraiment la solution de toutes difficultés, maintenant qu'étaient épuisées les dernières ressources de la diplomatie. Sans engager les hostilités, on pouvait ainsi prendre une attitude ferme qui ferait peut-être reculer les gouvernements anglais et hollandais ; et même si les entreprises de piraterie continuaient, rien n'empêchait alors, tout en protestant auprès des deux gouvernements du désir de l'Empereur de rester en paix et amitié avec eux, de défendre nos vaisseaux de commerce contre les forbans.

La création de cette flotte de guerre réveillerait, en outre, chez toute notre population du littoral, un vieux fonds d'héroïsme qu'avait trop longtemps étouffé la domination étrangère et dont l'épanouissement ne pourrait que susciter des initiatives heureuses dans nos provinces. C'eût été, en effet, la preuve de l'attachement de l'Empereur pour les Pays-Bas, si malmenés par le traité de la Barrière, et ceux-ci, avec une fidélité que n'avait pu abattre jadis le plus lâche abandon, se seraient fait, en retour, les plus fidèles soutiens de l'Empire.

La création de cette flotte de guerre réunissait de tels avantages que déjà auparavant le Marquis de Prié l'avait préconisé. Lui-même, prétend-on, devant l'hostilité persistante des Compagnies anglaises et hollandaises, avait décidé de réaliser ce projet aussitôt que la constitution d'une flotte de commerce lui permettrait de s'y consacrer. Le croirait-on ? Charles VI, lui-même, malgré son caractère timoré, était conquis à cette idée depuis qu'en 1714, un Ecossais, Jehan Ker de Kersland, de son vrai nom, John Crawford, lui avait vivement conseillé de profiter de la situation d'Ostende pour y lancer quelques navires de guerre.

Il semblait donc bien que la réalisation de ce projet ne dût plus rencontrer aucun obstacle. Il n'en fut rien pourtant. Charles VI voulut encore temporiser. Qui sait ? Le temps arrangerait peut-être les choses

? Et puis, il ne faut faire aux Puissances nulle peine, même légère : notre médiocrité seule peut détourner des périls qu'attirerait plus de superbe. On se contenta donc, pour le moment, de distribuer des lettres de mer à tous les armateurs qui désirent trafiquer avec les Indes.

Ce n'est, sans doute, pas une bien grande garantie contre les entreprises des forbans anglais et hollandais. Mais ces derniers ont eu vent de la constitution d'une flotte de guerre. Devant les protestations courroucées du Cabinet de Vienne, ils comprennent qu'irriter davantage l'Empereur pourrait finalement déchaîner la guerre. Ils se résolvent alors à supporter le commerce d'Ostende qui, à vrai dire, ne leur cause pas grand tort : leurs attaques cessent pour la plupart. Aussitôt, huit navires quittent le port d'Ostende et voguent vers l'Inde et la Chine. Ce sont : la *Ville-de-Vienne*, la *Maison-d'Autriche*, la *Flandria*, le *Saint-Joseph*, le *Saint-François-Xavier*, la *Merveille*, le *Prince-Eugène* et l'*Eugène*.

Mais cet effort considérable rappelle aux Compagnies combien l'essor d'Ostende a été rapide, malgré les attaques qui n'ont cessé d'entraver son commerce : deux navires quittaient le port en 1715; en voici maintenant huit qui mettent ensemble à la voile. Aussitôt ces Compagnies reprennent leur attitude agressive, appuyées, disent-elles, sur d'authentiques traités.

## A SUIVRE

---

### (5 376-01/09/24) La Compagnie d'Ostende (III)

#### de Leon Hennebicq 1919

#### VI FONDATION DE LA COMPAGNIE D'OSTENDE

C'est alors que, piqué au jeu, Charles VI se décide à créer à Ostende, sur le modèle de ce qui existe dans les Provinces-Unies depuis 1602, une Compagnie de navigation avec les deux Indes, qu'il prendrait sous sa protection particulière.

L'idée n'en était pas nouvelle. Déjà, pour conjurer le péril causé par la fermeture de l'Escaut, les États Généraux de Flandre, réunis en 1632, avaient exhorté Philippe IV d'Espagne à constituer à Ostende même une Compagnie des Indes qui eût également servi de trait d'union entre l'Espagne et la Flandre.

Il s'était précisément constitué à Séville, nous l'avons vu, en 1624, sous le nom d'Almirantazga., une sorte de Compagnie privilégiée formée de Belges, résidant en Espagne et appartenant à la confrérie commerciale de Saint-André et qui devait diriger le commerce avec les provinces obéissantes., On eût ainsi pu rivaliser avec les navires hollandais et ruiner peut-être le commerce des Provinces- Unies, « colonne fondamentale de son Estat », suivant le mot de Richelieu.

Le mauvais vouloir et l'inertie de l'Espagne, puis les guerres de Louis XIV ruinèrent toutes ces espérances, en nous interdisant tout commerce, toute tentative même de renaissance commerciale ; et ce projet, comme tant d'autres, fut abandonné.

Enfin en 1697, le traité de Ryswick permit aux Ostendais d'espérer en des jours meilleurs. L'année suivante, un octroi, du 7 juin, signé par Charles II d'Espagne, créa à Ostende une Compagnie pour la libre navigation aux Indes orientales et sur les côtes de Guinée. Fondée pour trente années, elle n'eut qu'une existence éphémère. À la merci des pirates, les armateurs ostendais préférèrent s'établir à Douvres où, du moins, ils trouveraient des convoyeurs anglais pour protéger leurs vaisseaux. Entre temps, Charles VI mourut ; avec lui disparut la première Compagnie d'Ostende.

Ce souvenir était la conviction du marquis de Prié, qu'il était impossible que notre commerce maritime subsistât sans bâtiments de guerre capables de défendre efficacement les long-courriers ostendais contre les entreprises des pirates. On n'y pouvait pourtant songer avant qu'un édit impérial eût consacré la fondation de la Compagnie.

Cette décision ne fut pas obtenue sans peine il fallut que l'empereur fût vraiment poussé à bout pour s'y résoudre. Pendant quatorze mois, de pénibles négociations durent lui prouver que les menaces n'auraient pas plus de résultat que les bons procédés.

Enfin, le 19 décembre 1722, Charles VI rendit, en ces termes, l'octroi qui créait la Compagnie impériale et royale des Indes orientales et occidentales :*CHARLES VI, par la grâce de Dieu, Empereur des Romains, toujours Auguste, Roi de Castille, etc..., à tous ceux que ces présentes verront, Salut : . . . Ayant égard aux très humbles demandes de nos sujets de nos Pays-Bas, Nous avons, tant pour Nous que pour nos successeurs, gracieusement octroyé, permis et concédé, octroyons, permettons et concédons, que ladite Compagnie 'établisse et se forme comme Nous l'établissons et formons par ces présentes irrévocables, pendant le terme de cet octroi sous le nom et titre de Compagnie impériale et royale établie dans nos Pays-Bas autrichiens, sous la protection de saint Charles et sous les articles, libertés et conditions suivantes ARTICLE PREMIER Que cette Compagnie aura la faculté de naviguer et de négocier aux Indes orientales et occidentales et sur les côtes d'Afrique, tant en deçà qu'en delà du Cap de Bonne-Espérance, dans tous les ports, havres, lieux et rivières, où les autres nations trafiquent librement, en observant les maximes et coutumes reçues et approuvées par le droit des gens, pour le terme de trente années à compter de l'entérinement de cet octroi.*

*ARTICLE 2 : Que ladite Compagnie devra, etc... »*

\*\*\*

En créant la Compagnie d'Ostende, Charles VI servait admirablement son intérêt. Ostende était alors en pleine prospérité et l'on citait à l'envi les bénéfices que le commerce avec les Indes procurait aux armateurs. En 1720, le Prince Eugène, notamment, revint à Ostende avec un chargement d'épices, de coton, de soie et de bois exotiques. La vente en produisit 500.000 couronnes d'or, si bien que, pour cette seule expédition, les Anversois Jacques et Arnold de Pret, François de Coninck et d'autres gagnèrent près de cent pour cent. Il y avait donc tout lieu d'espérer à l'avenir d'aussi considérables profits, d'autant qu'en France, la Compagnie des Indes orientales et de la Chine que venait de créer Law en 1719, rapportait de forts beaux bénéfices, malgré la défiance qu'eussent dû soulever certaines opérations plus ou moins louche de ce financier.

On a également prétendu qu'en établissant la Compagnie d'Ostende, l'empereur eut moins en vue de protéger le commerce belge que de se procurer un moyen d'inquiéter les États généraux et de les forcer à renoncer au subside annuel de 1.250.000 florins que, de par le traité de la Barrière, les Pays-Bas autrichiens devaient payer aux Provinces-Unies 1. Quoi qu'il en soit, de toutes manières, Charles VI pouvait donc espérer tirer quelque avantage de la création de la Compagnie d' Ostende .

Aussitôt on s'occupa de choisir des directeurs ; sur le conseil de son conseiller de Castillon, — qui avait été l'âme de la fondation de la Compagnie —Charles VI les nomma parmi les chefs des grandes firmes d'Anvers et de Gand qui lui avaient déjà promis leur appui. Ces pourparlers, toutefois, durent un certain temps et ce n'est que six mois plus tard, en juillet 1723, que l'octroi est définitivement publié.

Il s'agit maintenant de trouver les capitaux nécessaires pour le premier établissement de la Compagnie. Après délibération, on fixe le capital à la somme, énorme pour l'époque, de six millions de florins, quoique plusieurs directeurs eussent estimé ce chiffre exagéré. On n'était pas sans quelque appréhension sur le résultat ; dans l'espoir d'intimider les capitalistes, les Compagnies étrangères avaient fait répandre à profusion les mémoires menaçants adressés par elle au Gouvernement autrichien. Mais l'appât du gain ne tint pas compte -des leçons de l'expérience : on crut qu'après une telle démarche, l'empereur aurait assez de respect de lui-même pour ne pas revenir sur ses engagements. Malgré le fiasco de la Compagnie de 1698, malgré les atermoiements de Charles VI qui eussent dû donner à réfléchir, le succès de la Compagnie paraissait si certain que le capital de six millions fut souscrit en quelques heures le 11 août 1723, les directeurs s'étaient réunis à Anvers pour recevoir les souscriptions et — ô prodige ! — le 12, à quatre heures après-midi, le capital était entièrement constitué.

Comme cela avait eu lieu lors de la création de la Compagnie hollandaise de 1602, les particuliers, les Chambres de commerce, les corporations, les villes, les provinces mêmes se disputèrent les nouvelles actions. La demande en était telle que, dès le 15 du même mois d'août, trois jours plus tard, on les vendait en Bourse d'Anvers avec un bénéfice de 12 %, : plus d'un million et demi de capitaux n'avait pas trouvé à s'engager dans la Compagnie. La ville d'Ostende avait souscrit 12.000 florins, le marquis de Prié, 150.000, le duc d'Aremberg, 120.000. Enfin l'empereur donnait 150.000 patacons à la nouvelle Compagnie dont il exemptait les navires de droit d'entrée et de sortie pendant les trois premières années.

Une fois les capitaux réunis, il fallait déterminer, sans tarder, le plan des premières opérations de la Compagnie. Ce ne fut pourtant que le 6 octobre 1723 — un an après la fondation — que se réunirent les administrateurs ; 80 membres sur 162, seulement, y assistaient. Après de longues discussions, on borna le champ d'action de la Compagnie aux seules Indes orientales. Il s'agissait surtout de commercer avec la Chine, car ses ports étant moins visités par les navires hollandais et anglais, notre concurrence risquait moins d'y gêner le commerce de nos rivaux et d'y causer de nouveaux incidents.

Le plan des opérations était ainsi tracé : on enverrait au printemps suivant (1720 deux navires en Chine, un au Bengale, un à Surate ou à Moka. On discuta également, au cours de cette première assemblée, — et non sans passion — des questions de détail, telles que le choix de la ville où se ferait la vente publique de la cargaison : il y fut décidé qu'elle aurait lieu à Bruges et à Ostende.

Peu de jours après cette réunion, en novembre, les cours souveraines des Pays-Bas intérimèrent les lettres patentes de la Compagnie. C'en était le corpus juris. Désormais la Compagnie Impériale et Royale, établie dans les Pays-Bas autrichiens, existait en droit, et non plus seulement en fait.

Cependant une mission s'était rendue auprès de Charles VI pour lui soumettre les décisions de l'assemblée et lui remettre le lion d'or que la Compagnie des Indes était obligée de lui offrir à titre de reconnaissance. Cette mission, composée du directeur Proli et du pensionnaire d'Anvers, André Melchior Van Kessel, reçut bon accueil de l'empereur qui promit, une fois de plus, toute sa protection à la nouvelle Compagnie.

## VII LE PREMIER CONVOI ET LES INCIDENTS QU'IL PROVOQUE

Le premier convoi ne fut prêt qu'au mois de janvier 1724 ; il quitta Ostende en mars de la même année. Malgré les décisions du conseil, il ne comptait que trois navires : l'Aigle, la Sainte-Élisabeth, et le Saint-Charles, commandés par les capitaines flamands Balthazar Roose, Michel Cayphas et Nicolas Carpentier.

Les deux premiers navires étaient destinés au commerce avec la Chine. C'étaient deux frégates de 400 tonneaux, montées par 75 hommes d'équipage, bien armées contre les pirates ; l'Aigle portait 26 canons, le Sainte-Élisabeth, 22 canons. Après six Mois de traversée, ils arrivèrent à Macao, en août 1724. Là, ils débarquèrent leur cargaison composée surtout de plomb et d'argent : le premier, en avait pour 387.713 florins et le second pour 928.517 florins. Puis ils remplirent leurs cales de soie, de coton, d'épices et de bois exotiques et firent 1 voile vers l'Europe.

Un an plus tard, le 7 août 1725, ils mouillaient en rade d'Ostende. L'enthousiasme, causé par ce premier voyage, fut très grand, d'autant que dans toutes nos provinces la vente de cette première cargaison avait donné 2.186.244 florins, 18 sols, 4 deniers, et que, dans cette seule opération, la Compagnie avait réalisé un bénéfice dépassant 1.257.697 florins.

Tout pourtant n'avait pas été aussi heureux : le Saint-Charles — l'ancien Saint-François-Xavier — qui avait été armé pour le commerce avec le Bengale, s'était perdu corps et biens à l'embouchure du Gange. Tout l'équipage, 75 hommes, avait péri dans le désastre ; et, ce navire de 400 tonneaux n'étant pas assuré, c'était pour la Compagnie une perte morte de 635.181 florins pour la cargaison, plus le prix d'achat du bâtiment lui-même, soit 28.488 florins.

C'était heureusement la seule ombre au tableau, et, grâce au succès de l'expédition de l'Aigle et du Sainte-Elisabeth, la Compagnie gagnait encore près de 600.000 florins, soit le dixième du capital. La Compagnie hollandaise, elle-même, n'avait pas connu à ses débuts un succès aussi rapide.

Aussi quand, le 13 septembre 1725, se réunirent de nouveau les administrateurs, ils purent vivement se féliciter de ce premier résultat. Et quand Proli, le directeur de la Compagnie, se rendit à Vienne pour présenter les comptes à l'empereur,, il put lui annoncer qu'un bâtiment de ligne, le Charles VI, était déjà envoyé au Bengale pour y remplacer le Saint-Charles.

En effet, dès que la nouvelle du naufrage de ce navire était parvenue à Ostende, sans perdre un instant, sans même attendre le retour de, l'Aigle et du Sainte-Élisabeth, le.Saint Charles VI que l'on avait destiné au commerce avec Surate et Moka avait vu l'itinéraire modifié et avait été dirigé vers Calcutta.

Ce bâtiment de ligne de 400 tonneaux, percé, pour 26 canons, monté par 86 hommes d'équipage,, dont 64 étaient Belges, aurait dû faire partie du premier convoi qui avait quitté Ostende en mars 1724 ; mais son appareillage n'ayant pu être terminé pour cette date, on préféra remettre son départ à l'année suivante plutôt que de retarder le départ de l'Aigle, du Sainte-Élisabeth et du Saint-Charles qui n'eussent peut-être pas pu profiter des moussons pour traverser la « mer impériale » des Indes.

Le Charles-VI avait donc cinglé vers l'Inde et l'on ignorait si déjà il cinglait vers l'Europe quand un coup de théâtre vint troubler le quiet espoir que l'on avait dans une expédition fructueuse. Cette conviction que rien ne saurait entraver-désormais l'essor de la Compagnie que soutenait si ouvertement l'empereur était d'autant plus fondée que jamais encore la Hollande ou l'Angleterre, n'avaient osé attaquer les frégates de la Compagnie des Indes. Sans doute, la polémique dans les 4, gazettes, les attaques des pamphlétaire n'avaient pas diminué d'intensité ; mais ce n'était certes pas cela qui aurait empêché nos navires de sortir du port et d'aller commerçer au loin.

Or, tout à coup, l'on apprit avec stupeur que la France et l'Angleterre venaient de signer un traité avec la Prusse. Décidément c'est la guerre — et, par la guerre, la ruine d'Ostende -- que veut l'Angleterre et aussi la France, enchantée de susciter ainsi des ennuis au Cabinet de Vienne ; déjà ces puissances recherchent des alliances, se dit-on. Et, aux yeux de tout le monde, cette Ligue de Hanovre que viennent de conclure, le 3 septembre 1725, ces trois puissances, n'est autre chose qu'une alliance offensive en vue d'une guerre prochaine.

En réalité, ce n'est qu'une riposte aux trois traités d'alliance conclus à Vienne, le 30 avril, entre l'Espagne et l'Autriche pour régler définitivement, après vingt-cinq ans de guerre et de négociations, la succession d'Espagne.

Quand on connut enfin que cette Ligue de Hanovre était destinée seulement à contrebalancer les effets de l'alliance qui venait de se conclure à Vienne, la panique des premiers jours se calma. On respira. N'importe, l'alerte avait été chaude. Et, de ce jour, bien des gens avertis que l'exemple de la Compagnie de 1698 avait enseignés eurent moins de confiance dans la ténacité de Charles VI comme si, à leurs yeux, cette alliance de Hanovre avait été un mauvais présage, un signe avant-coureur de la ruine d'Ostende.

De ce jour, également, quoique les États Généraux n'aient point encore adhéré à l'alliance de Hanovre, l'opposition des Compagnies hollandaises se fait de plus en plus ardente. Comprenant qu'une action énergique fera flétrir Charles VI, déjà naturellement disposé à s'incliner devant les décisions des puissances, elles renforcent leurs attaques de nouveaux arguments. Appuyés sur d'antiques traités, mais dont l'étagage ne manquera pas de faire céder l'empereur.

Une préoccupation absorbait alors Charles VI, Désespérant d'avoir des héritiers mâles, il crut que, pour assurer ses États à sa fille Marie-Thérèse, il convenait de déterminer la manière dont la succession se réglerait. Tel fut le but qu'il se proposa dans 'la Pragmatique Sanction. Cette pragmatique ne déclarait que toutes les possessions de la Maison d'Autriche formaient une masse indivisible qui se transmettrait aux héritiers mâles de l'empereur, s'il en survenait, et, à leur défaut, par les archiduchesses, ses filles.

Faire agréer cette pragmatique dans l'Empire et dans ses États héréditaires ne lui suffisait pas, il voulait la faire reconnaître par les puissances européennes. Et l'intérêt de sa dynastie le passionnait bien plus que celui de la Compagnie d'Ostende.

Nous avions, d'autre part, perdu celui qui seul, peut-être, eût pu empêcher Charles VI de revenir sur sa décision. Grâce au prince Eugène, dont il était le confident, le marquis de Prié avait suffisamment d'influence sur l'empereur pour lui faire soutenir, envers et contre tous, cette Compagnie d'Ostende, dont dépendait tout l'avenir économique des Pays-Bas.

Or, depuis novembre 1724, Prié s'était démis de son gouvernement à la suite de l'incident soulevé par le comte de Bonneval, cet aventurier français qui finit sous le turban d'un pacha après avoir passé successivement au service de tous les princes de l'Europe, dans l'impossibilité où il était de se plier à aucune discipline.

Prié avait, en effet, dû le faire arrêter dans l'hôtel du prince de Ligne, en septembre 1724, et la noblesse belge ne le lui avait pas pardonné. Alors, devant cette opposition persistante, se désintéressant de tout, Prié avait tout abandonné pour laisser à l'archiduchesse Marie-Élisabeth le soin de tenir tête à l'Europe.

## VIII UNE THÈSE DE DROIT QUI EST UNE INIQUITÉ

Pour comprendre le système soutenu désormais au détriment de la Belgique, il convient de rappeler que le Pape Alexandre VI adjugea par une bulle, signée le 1<sup>er</sup> mai 1493, au lendemain de la découverte de l'Amérique 1, à Ferdinand le Catholique, les contrées à découvrir à l'occident du méridien passant à cent lieues à l'Ouest des Açores, la partie orientale étant abandonnée aux Portugais.

La sentence arbitrale d'Alexandre VI, loin de calmer les parties, souleva des difficultés que chercha d'aplanir un traité, conclu à Tordésillas (7 juin 1494) en reculant la ligne de démarcation de 270 lieues vers l'occident ; de telle sorte que le globe entier fut partagé entre Espagnols et Portugais en deux portions égales dont les Moluques devinrent le point de jonction dans l'hémisphère oriental.

De cette nécessité pour les Espagnols de chercher à l'Ouest un passage qui ouvrit à leurs caravelles l'Océan Pacifique résulte peut-être, remarquons-le en passant, la découverte du détroit de Magellan et le premier voyage autour du monde.

Satisfaits du lot qu'ils s'étaient attribué pour leurs découvertes maritimes et leur commerce, les deux peuples maintinrent religieusement leurs conventions ; les Portugais continuaient encore à se rendre vers les Iles aux Épices par le cap des Tempêtes, les Espagnols par le détroit de Magellan, quand les Pays-Bas Septentrionaux secouèrent le joug de l'Espagne et proclamèrent leur indépendance. Philippe II crut alors les châtier durement en leur fermant les ports de toute la péninsule, d'où jusqu'à ce jour les rouliers des mers tiraient les denrées qu'ils distribuaient ensuite au reste de l'Europe.

Cette mesure eut un résultat tout contraire à celui que l'on en attendait : les Hollandais, exclus de la Péninsule, songèrent à se procurer eux-mêmes les denrées qui jusqu'alors ne leur étaient parvenues que par intermédiaires. Ils ne connaissaient pas les mers de l'Inde, où ils n'avaient fait que d'insignifiantes expéditions ; l'audace et la nécessité suppléèrent à l'habitude. Ils n'avaient pas de colonies ; ils s'en procurèrent aux dépens du Portugal qui, depuis 1580, gémissait sous la domination de l'Espagne, du Portugal dont le commerce était ruiné, faute de débouchés, par l'impolitique mesure de Philippe II.

Les progrès maritimes des Hollandais furent tellement rapides que trois ans après, se fondait la célèbre Compagnie des Indes Orientales (1602) et qu'encouragés par le succès de cette première Compagnie, ils fondaient en 1621 la Compagnie des Indes Occidentales.

Tant d'efforts récurrent leur ratification dans le désastreux traité de Munster dont la Belgique moderne ressent encore la funeste influence. Il fut rédigé d'une manière obscure qui laissait de larges ouvertures aux interprétations ; chacune des parties spéculait sur l'avenir et les Pays-Bas seuls purent le mettre à profit.

Deux articles — les articles 5 et 6 — réglaient le sort des colonies en y maintenant le statu quo ; tout ce que les Hollandais avaient enlevé aux Portugais leur était irrévocablement cédé (article 6) et on leur reconnaissait même le droit de reconquérir, sans enfreindre le traité, les lieux que ces derniers étaient parvenus à leur reprendre. L'article 5, enfin, stipulait que « les habitants des Pays-Bas s'abstiendraient de la fréquentation des places que les Castillans ont dans les Indes Orientales » et réciproquement.

C'est avec cette clause qu'assimilant les habitants des Pays-Bas autrichiens aux Espagnols, les Compagnies hollandaises avaient protesté naguère —on s'en souvient — contre le trafic qu'exerçaient les Belges dans l'Inde. Cette interprétation — dont l'invention tardive fut due à un avocat des Compagnies hollandaises, nommé Abraham Westerveen, — était d'autant plus inouïe que jamais auparavant les Hollandais n'y avaient songé pour étayer leurs prétentions.

Lorsque Charles II d'Espagne avait créé, en 1698, la première Compagnie d'Ostende, jamais les Compagnies hollandaises n'avaient tenté de se servir de cette version pour obtenir sa suppression. De même, lorsque, pendant la discussion du traité de la Barrière, le pays était encore soumis à des commissaires anglais et hollandais, plusieurs navires quittèrent Ostende, sans qu'on tentât de trouver dans le traité de Munster un moyen de s'opposer à ces armements. Cet argument ne figure pas même dans les premières notes adressées à Vienne par l'Angleterre et la Hollande.

Voici comment s'appuyait sur ce fameux article 5 du traité de Munster, combiné avec le traité de Tordésillas, l'argumentation principale de la Hollande.

Celle-ci posait, comme postulat, que les Belges, sujets de Philippe IV d'Espagne (qui avait signé le traité de Munster), étaient encore des Espagnols et que, par conséquent, la défense inscrite dans le traité leur devait être également appliquée. Comment, disaient-ils, les Belges peuvent-ils jouir d'un privilège dont les Espagnols ne jouissent pas ?

Et ils ajoutaient que l'Espagne n'avait, à l'époque du traité de Munster, aucun droit de commercer dans l'espace compris entre le cap de Bonne-Espérance et les Moluques ; que, par ce même traité, Philippe IV s'était engagé à maintenir la navigation dans les limites où elle s'était tenue jusqu'alors sans pouvoir s'étendre plus avant, et que l'engagement de Philippe IV devait être sacré pour Charles VI, puisque, disaient-ils, Philippe IV avait stipulé pour tous ses héritiers et successeurs.

Jamais, écrit Borgnet l'argumentation politique ne couvrit plus scandaleuse mauvaise foi. C'est le gouvernement protestant de la Hollande, soutenu par le gouvernement protestant de l'Angleterre, qui faisait revivre, au XVIII<sup>e</sup> siècle, pour s'en faire une arme contre ses rivaux, un des actes les plus exorbitants de la Puissance papale au Moyen-Âge, un acte que les conquêtes maritimes de la Hollande et de l'Angleterre avaient réduit elles-mêmes à néant.

C'était la Hollande qui, après avoir fait de si glorieux efforts pour établir la liberté des mers, se retournait contre le principe de sa propre origine et, à un siècle de distance, se mettait à réfuter par des arguties le célèbre ouvrage que Grotius avait consacré à la défense de ses droits.

## A SUIVRE

---

# (5 376- 08/09/24)La Compagnie d'Ostende (III)

## de Leon Hennebicq 1919

### VI FONDATION DE LA COMPAGNIE D'OSTENDE

C'est alors que, piqué au jeu, Charles VI se décide à créer à Ostende, sur le modèle de ce qui existe dans les Provinces-Unies depuis 1602, une Compagnie de navigation avec les deux Indes, qu'il prendrait sous sa protection particulière.

L'idée n'en était pas nouvelle. Déjà, pour conjurer le péril causé par la fermeture de l'Escaut, les États Généraux de Flandre, réunis en 1632, avaient exhorté Philippe IV d'Espagne à constituer à Ostende même une Compagnie des Indes qui eût également servi de trait d'union entre l'Espagne et la Flandre.

Il s'était précisément constitué à Séville, nous l'avons vu, en 1624, sous le nom d'Almirantazga., une sorte de Compagnie privilégiée formée de Belges, résidant en Espagne et appartenant à la confrérie commerciale de Saint-André et qui devait diriger le commerce avec les provinces obéissantes., On eût ainsi pu rivaliser avec les navires hollandais et ruiner peut-être le commerce des Provinces- Unies, « colonne fondamentale de son Estat », suivant le mot de Richelieu.

Le mauvais vouloir et l'inertie de l'Espagne, puis les guerres de Louis XIV ruinèrent toutes ces espérances, en nous interdisant tout commerce, toute tentative même de renaissance commerciale ; et ce projet, comme tant d'autres, fut abandonné.

Enfin en 1697, le traité de Ryswick permit aux Ostendais d'espérer en des jours meilleurs. L'année suivante, un octroi, du 7 juin, signé par Charles II d'Espagne, créa à Ostende une Compagnie pour la libre navigation aux Indes orientales et sur les côtes de Guinée. Fondée pour trente années, elle n'eut qu'une existence éphémère. À la merci des pirates, les armateurs ostendais préférèrent s'établir à Douvres où, du moins, ils trouveraient des convoyeurs anglais pour protéger leurs vaisseaux. Entre temps, Charles VI mourut ; avec lui disparut la première Compagnie d'Ostende.

Ce souvenir étayait la conviction du marquis de Prié, qu'il était impossible que notre commerce maritime subsistât sans bâtiments de guerre capables de défendre efficacement les long-courriers ostendais contre les entreprises des pirates. On n'y pouvait pourtant songer avant qu'un édit impérial eût consacré la fondation de la Compagnie.

Cette décision ne fut pas obtenue sans peine il fallut que l'empereur fût vraiment poussé à bout pour s'y résoudre. Pendant quatorze mois, de pénibles négociations durent lui prouver que les menaces n'auraient pas plus de résultat que les bons procédés.

Enfin, le 19 décembre 1722, Charles VI rendit, en ces termes, l'octroi qui créait la Compagnie impériale et royale des Indes orientales et occidentales :*CHARLES VI, par la grâce de Dieu, Empereur des Romains, toujours Auguste, Roi de Castille, etc..., à tous ceux que ces présentes verront, Salut : . . . Ayant égard aux très humbles demandes de nos sujets de nos Pays-Bas, Nous avons, tant pour Nous que pour nos successeurs, gracieusement octroyé, permis et concédé, octroyons, permettons et concédons, que ladite Compagnie 'établisse et se forme comme Nous l'établissons et formons par ces présentes irrévocables, pendant le terme de cet octroi sous le nom et titre de Compagnie impériale et royale établie dans nos Pays-Bas autrichiens, sous la protection de saint Charles et sous les articles, libertés et conditions*

*suivantes ARTICLE PREMIER Que cette Compagnie aura la faculté de naviguer et de négocier aux Indes orientales et occidentales et sur les côtes d'Afrique, tant en deçà qu'en delà du Cap de Bonne-Espérance, dans tous les ports, havres, lieux et rivières, où les autres nations trafiquent librement, en observant les maximes et coutumes reçues et approuvées par le droit des gens, pour le terme de trente années à compter de l'entérinement de cet octroi.*

*ARTICLE 2 : Que ladite Compagnie devra, etc... »*

\*\*\*

En créant la Compagnie d'Ostende, Charles VI servait admirablement son intérêt. Ostende était alors en pleine prospérité et l'on citait à l'envi les bénéfices que le commerce avec les Indes procurait aux armateurs. En 1720, le Prince Eugène, notamment, revint à Ostende avec un chargement d'épices, de coton, de soie et de bois exotiques. La vente en produisit 500.000 couronnes d'or, si bien que, pour cette seule expédition, les Anversois Jacques et Arnold de Pret, François de Coninck et d'autres gagnèrent près de cent pour cent. Il y avait donc tout lieu d'escompter à l'avenir d'aussi considérables profits, d'autant qu'en France, la Compagnie des Indes orientales et de la Chine que venait de créer Law en 1719, rapportait de forts beaux bénéfices, malgré la défiance qu'eussent dû soulever certaines opérations plus ou moins louche de ce financier.

On a également prétendu qu'en établissant la Compagnie d'Ostende, l'empereur eut moins en vue de protéger le commerce belge que de se procurer un moyen d'inquiéter les États généraux et de les forcer à renoncer au subside annuel de 1.250.000 florins que, de par le traité de la Barrière, les Pays-Bas autrichiens devaient payer aux Provinces-Unies 1. Quoi qu'il en soit, de toutes manières, Charles VI pouvait donc espérer tirer quelque avantage de la création de la Compagnie d' Ostende .

Aussitôt on s'occupe de choisir des directeurs ; sur le conseil de son conseiller de Castillon, — qui avait été l'âme de la fondation de la Compagnie —Charles VI les nomme parmi les chefs des grandes firmes d'Anvers et de Gand qui lui avaient déjà promis leur appui. Ces pourparlers, toutefois, durent un certain temps et ce n'est que six mois plus tard, en juillet 1723, que l'octroi est définitivement publié.

Il s'agit maintenant de trouver les capitaux nécessaires pour le premier établissement de la Compagnie. Après délibération, on fixe le capital à la somme, énorme pour l'époque, de six millions de florins, quoique plusieurs directeurs eussent estimé ce chiffre exagéré. On n'était pas sans quelque appréhension sur le résultat ; dans l'espoir d'intimider les capitalistes, les Compagnies étrangères avaient fait répandre à profusion les mémoires menaçants adressés par elle au Gouvernement autrichien. Mais l'appât du gain ne tint pas compte -des leçons de l'expérience : on crut qu'après une telle démarche, l'empereur aurait assez de respect de lui-même pour ne pas revenir sur ses engagements. Malgré le fiasco de la Compagnie de 1698, malgré les atermoiements de Charles VI qui eussent dû donner à réfléchir, le succès de la Compagnie paraissait si certain que le capital de six millions fut souscrit en quelques heures le 11 août 1723, les directeurs s'étaient réunis à Anvers pour recevoir les souscriptions et — ô prodige ! — le 12, à quatre heures après-midi, le capital était entièrement constitué.

Comme cela avait eu lieu lors de la création de la Compagnie hollandaise de 1602, les particuliers, les Chambres de commerce, les corporations, les villes, les provinces mêmes se disputèrent les nouvelles actions. La demande en était telle que, dès le 15 du même mois d'août, trois jours plus tard, on les vendait en Bourse d'Anvers avec un bénéfice de 12 %,, : plus d'un million et demi de capitaux n'avait pas trouvé à s'engager dans la Compagnie. La ville d'Ostende avait souscrit 12.000 florins, le marquis de Prié, 150.000, le duc d'Aremberg, 120.000. Enfin l'empereur donnait 150.000 patacons à la nouvelle Compagnie dont il exemptait les navires de droit d'entrée et de sortie pendant les trois premières années.

Une fois les capitaux réunis, il fallait déterminer, sans tarder, le plan des premières opérations de la Compagnie. Ce ne fut pourtant que le 6 octobre 1723 — un an après la fondation — que se réunirent les administrateurs ; 80 membres sur 162, seulement, y assistaient. Après de longues discussions, on borna le champ d'action de la Compagnie aux seules Indes orientales. Il s'agissait surtout de commercer avec la Chine, car ses ports étant moins visités par les navires hollandais et anglais, notre concurrence risquait moins d'y gêner le commerce de nos rivaux et d'y causer de nouveaux incidents.

Le plan des opérations était ainsi tracé : on enverrait au printemps suivant (1720 deux navires en Chine, un au Bengale, un à Surate ou à Moka. On discuta également, au cours de cette première assemblée, —

et non sans passion — des questions de détail, telles que le choix de la ville où se ferait la vente publique de la cargaison : il y fut décidé qu'elle aurait lieu à Bruges et à Ostende.

Peu de jours après cette réunion, en novembre, les cours souveraines des Pays-Bas intérinèrent les lettres patentes de la Compagnie. C'en était le corpus juris. Désormais la Compagnie Impériale et Royale, établie dans les Pays-Bas autrichiens, existait en droit, et non plus seulement en fait.

Cependant une mission s'était rendue auprès de Charles VI pour lui soumettre les décisions de l'assemblée et lui remettre le lion d'or que la Compagnie des Indes était obligée de lui offrir à titre de reconnaissance. Cette mission, composée du directeur Proli et du pensionnaire d'Anvers, André Melchior Van Kessel, reçut bon accueil de l'empereur qui promit, une fois de plus, toute sa protection à la nouvelle Compagnie.

## VII LE PREMIER CONVOI ET LES INCIDENTS QU'IL PROVOQUE

Le premier convoi ne fut prêt qu'au mois de janvier 1724 ; il quitta Ostende en mars de la même année. Malgré les décisions du conseil, il ne comptait que trois navires : l'Aigle, la Sainte-Élisabeth, et le Saint-Charles, commandés par les capitaines flamands Balthazar Roose, Michel Cayphas et Nicolas Carpentier.

Les deux premiers navires étaient destinés au commerce avec la Chine. C'étaient deux frégates de 400 tonneaux, montées par 75 hommes d'équipage, bien armées contre les pirates ; l'Aigle portait 26 canons, le Sainte-Élisabeth, 22 canons. Après six Mois de traversée, ils arrivèrent à Macao, en août 1724. Là, ils débarquèrent leur cargaison composée surtout de plomb et d'argent : le premier, en avait pour 387.713 florins et le second pour 928.517 florins. Puis ils remplirent leurs cales de soie, de coton, d'épices et de bois exotiques et firent voile vers l'Europe.

Un an plus tard, le 7 août 1725, ils mouillaient en rade d'Ostende. L'enthousiasme, causé par ce premier voyage, fut très grand, d'autant que dans toutes nos provinces la vente de cette première cargaison avait donné 2.186.244 florins, 18 sols, 4 deniers, et que, dans cette seule opération, la Compagnie avait réalisé un bénéfice dépassant 1.257.697 florins.

Tout pourtant n'avait pas été aussi heureux : le Saint-Charles — l'ancien Saint-François-Xavier — qui avait été armé pour le commerce avec le Bengale, s'était perdu corps et biens à l'embouchure du Gange. Tout l'équipage, 75 hommes, avait péri dans le désastre ; et, ce navire de 400 tonneaux n'étant pas assuré, c'était pour la Compagnie une perte morte de 635.181 florins pour la cargaison, plus le prix d'achat du bâtiment lui-même, soit 28.488 florins.

C'était heureusement la seule ombre au tableau, et, grâce au succès de l'expédition de l'Aigle et du Sainte-Elisabeth, la Compagnie gagnait encore près de 600.000 florins, soit le dixième du capital. La Compagnie hollandaise, elle-même, n'avait pas connu à ses débuts un succès aussi rapide.

Aussi quand, le 13 septembre 1725, se réunirent de nouveau les administrateurs, ils purent vivement se féliciter de ce premier résultat. Et quand Proli, le directeur de la Compagnie, se rendit à Vienne pour présenter les comptes à l'empereur,, il put lui annoncer qu'un bâtiment de ligne, le Charles VI, était déjà envoyé au Bengale pour y remplacer le Saint-Charles.

En effet, dès que la nouvelle du naufrage de ce navire était parvenue à Ostende, sans perdre un instant, sans même attendre le retour de, l'Aigle et du Sainte-Élisabeth, le.Saint Charles VI que l'on avait destiné au commerce avec Surate et Moka avait vu l'itinéraire modifié et avait été dirigé vers Calcutta.

Ce bâtiment de ligne de 400 tonneaux, percé, pour 26 canons, monté par 86 hommes d'équipage,. dont 64 étaient Belges, aurait dû faire partie du premier convoi qui avait quitté Ostende en mars 1724 ; mais son appareillage n'ayant pu être terminé pour cette date, on préféra remettre son départ à l'année suivante plutôt que de retarder le départ de l'Aigle, du Sainte-Élisabeth et du Saint-Charles qui n'eussent peut-être pas pu profiter des moussons pour traverser la « mer impériale » des Indes.

Le Charles-VI avait donc cinglé vers l'Inde et l'on ignorait si déjà il cinglait vers l'Europe quand un coup de théâtre vint troubler le quiet espoir que l'on avait dans une expédition fructueuse. Cette conviction que rien ne saurait entraver-désormais l'essor de la Compagnie que soutenait si ouvertement l'empereur était d'autant plus fondée que jamais encore la Hollande ou l'Angleterre, n'avaient osé attaquer les frégates de la Compagnie des Indes. Sans doute, la polémique dans les 4, gazettes, les attaques des pamphlétaire n'avaient pas diminué d'intensité ; mais ce n'était certes pas cela qui aurait empêché nos navires de sortir du port et d'aller commerçer au loin.

Or, tout à coup, l'on apprit avec stupeur que la France et l'Angleterre venaient de signer un traité avec la Prusse. Décidément c'est la guerre — et, par la guerre, la ruine d'Ostende -- que veut l'Angleterre et aussi la France, enchantée de susciter ainsi des ennuis au Cabinet de Vienne ; déjà ces puissances recherchent des alliances, se dit-on. Et, aux yeux de tout le monde, cette Ligue de Hanovre que viennent de conclure, le 3 septembre 1725, ces trois puissances, n'est autre chose qu'une alliance offensive en vue d'une guerre prochaine.

En réalité, ce n'est qu'une riposte aux trois traités d'alliance conclus à Vienne, le 30 avril, entre l'Espagne et l'Autriche pour régler définitivement, après vingt-cinq ans de guerre et de négociations, la succession d'Espagne.

Quand on connut enfin que cette Ligue de Hanovre était destinée seulement à contrebalancer les effets de l'alliance qui venait de se conclure à Vienne, la panique des premiers jours se calma. On respira. N'importe, l'alerte avait été chaude. Et, de ce jour, bien des gens avertis que l'exemple de la Compagnie de 1698 avait enseignés eurent moins de confiance dans la ténacité de Charles VI comme si, à leurs yeux, cette alliance de Hanovre avait été un mauvais présage, un signe avant-coureur de la ruine d'Ostende.

De ce jour, également, quoique les États Généraux n'aient point encore adhéré à l'alliance de Hanovre, l'opposition des Compagnies hollandaises se fait de plus en plus ardente. Comprenant qu'une action énergique fera flétrir Charles VI, déjà naturellement disposé à s'incliner devant les décisions des puissances, elles renforcent leurs attaques de nouveaux arguments. Appuyés sur d'antiques traités, mais dont l'étalement ne manquera pas de faire céder l'empereur.

Une préoccupation absorbait alors Charles VI, Désespérant d'avoir des héritiers mâles, il crut que, pour assurer ses États à sa fille Marie-Thérèse, il convenait de déterminer la manière dont la succession se réglerait. Tel fut le but qu'il se proposa dans 'la Pragmatique Sanction. Cette pragmatique ne déclarait que toutes les possessions de la Maison d'Autriche formaient une masse indivisible qui se transmettrait aux héritiers mâles de l'empereur, s'il en survenait, et, à leur défaut, par les archiduchesses, ses filles.

Faire agréer cette pragmatique dans l'Empire et dans ses États héréditaires ne lui suffisait pas, il voulait la faire reconnaître par les puissances européennes. Et l'intérêt de sa dynastie le passionnait bien plus que celui de la Compagnie d'Ostende.

Nous avions, d'autre part, perdu celui qui seul, peut-être, eût pu empêcher Charles VI de revenir sur sa décision. Grâce au prince Eugène, dont il était le confident, le marquis de Prié avait suffisamment d'influence sur l'empereur pour lui faire soutenir, envers et contre tous, cette Compagnie d'Ostende, dont dépendait tout l'avenir économique des Pays-Bas.

Or, depuis novembre 1724, Prié s'était démis de son gouvernement à la suite de l'incident soulevé par le comte de Bonneval, cet aventurier français qui finit sous le turban d'un pacha après avoir passé successivement au service de tous les princes de l'Europe, dans l'impossibilité où il était de se plier à aucune discipline.

Prié avait, en effet, dû le faire arrêter dans l'hôtel du prince de Ligne, en septembre 1724, et la noblesse belge ne le lui avait pas pardonné. Alors, devant cette opposition persistante, se désintéressant de tout, Prié avait tout abandonné pour laisser à l'archiduchesse Marie-Élisabeth le soin de tenir tête à l'Europe.

## VIII UNE THÈSE DE DROIT QUI EST UNE INIQUITÉ

Pour comprendre le système soutenu désormais au détriment de la Belgique, il convient de rappeler que le Pape Alexandre VI adjugea par une bulle, signée le 1<sup>er</sup> mai 1493, au lendemain de la découverte de l'Amérique 1, à Ferdinand le Catholique, les contrées à découvrir à l'occident du méridien passant à cent lieues à l'Ouest des Açores, la partie orientale étant abandonnée aux Portugais.

La sentence arbitrale d'Alexandre VI, loin de calmer les parties, souleva des difficultés que chercha d'aplanir un traité, conclu à Tordesillas (7 juin 1494) en reculant la ligne de démarcation de 270 lieues vers l'occident ; de telle sorte que le globe entier fut partagé entre Espagnols et Portugais en deux portions égales dont les Moluques devinrent le point de jonction dans l'hémisphère oriental.

De cette nécessité pour les Espagnols de chercher à l'Ouest un passage qui ouvrit à leurs caravelles l'Océan Pacifique résulte peut-être, remarquons-le en passant, la découverte du détroit de Magellan et le premier voyage autour du monde.

Satisfaits du lot qu'ils s'étaient attribué pour leurs découvertes maritimes et leur commerce, les deux peuples maintinrent religieusement leurs conventions ; les Portugais continuaient encore à se rendre vers les Iles aux Épices par le cap des Tempêtes, les Espagnols par le détroit de Magellan, quand les Pays-Bas Septentrionaux secouèrent le joug de l'Espagne et proclamèrent leur indépendance. Philippe II crut alors les châtier durement en leur fermant les ports de toute la péninsule, d'où jusqu'à ce jour les rouliers des mers tiraient les denrées qu'ils distribuaient ensuite au reste de l'Europe.

Cette mesure eut un résultat tout contraire à celui que l'on en attendait : les Hollandais, exclus de la Péninsule, songèrent à se procurer eux-mêmes les denrées qui jusqu'alors ne leur étaient parvenues que par intermédiaires. Ils ne connaissaient pas les mers de l'Inde, où ils n'avaient fait que d'insignifiantes expéditions ; l'audace et la nécessité suppléèrent à l'habitude. Ils n'avaient pas de colonies ; ils s'en procurèrent aux dépens du Portugal qui, depuis 1580, gémissait sous la domination de l'Espagne, du Portugal dont le commerce était ruiné, faute de débouchés, par l'impolitique mesure de Philippe II.

Les progrès maritimes des Hollandais furent tellement rapides que trois ans après, se fondait la célèbre Compagnie des Indes Orientales (1602) et qu'encouragés par le succès de cette première Compagnie, ils fondaient en 1621 la Compagnie des Indes Occidentales.

Tant d'efforts récurrent leur ratification dans le désastreux traité de Munster dont la Belgique moderne ressent encore la funeste influence. Il fut rédigé d'une manière obscure qui laissait de larges ouvertures aux interprétations ; chacune des parties spéculait sur l'avenir et les Pays-Bas seuls purent le mettre à profit.

Deux articles — les articles 5 et 6 — réglaien le sort des colonies en y maintenant le statu quo ; tout ce que les Hollandais avaient enlevé aux Portugais leur était irrévocablement cédé (article 6) et on leur reconnaissait même le droit de reconquérir, sans enfreindre le traité, les lieux que ces derniers étaient parvenus à leur reprendre. L'article 5, enfin, stipulait que « les habitants des Pays-Bas s'abstiendraient de la fréquentation des places que les Castillans ont dans les Indes Orientales » et réciproquement.

C'est avec cette clause qu'assimilant les habitants des Pays-Bas autrichiens aux Espagnols, les Compagnies hollandaises avaient protesté naguère —on s'en souvient — contre le trafic qu'exerçaient les Belges dans l'Inde. Cette interprétation — dont l'invention tardive fut due à un avocat des Compagnies hollandaises, nommé Abraham Westerveen, — était d'autant plus inouïe que jamais auparavant les Hollandais n'y avaient songé pour étayer leurs prétentions.

Lorsque Charles II d'Espagne avait créé, en 1698, la première Compagnie d'Ostende, jamais les Compagnies hollandaises n'avaient tenté de se servir de cette version pour obtenir sa suppression. De même, lorsque, pendant la discussion du traité de la Barrière, le pays était encore soumis à des commissaires anglais et hollandais, plusieurs navires quittèrent Ostende, sans qu'on tentât de trouver dans le traité de Munster un moyen de s'opposer à ces armements. Cet argument ne figure pas même dans les premières notes adressées à Vienne par l'Angleterre et la Hollande.

Voici comment s'appuyait sur ce fameux article 5 du traité de Munster, combiné avec le traité de Tordésillas, l'argumentation principale de la Hollande.

Celle-ci posait, comme postulat, que les Belges, sujets de Philippe IV d'Espagne (qui avait signé le traité de Munster), étaient encore des Espagnols et que, par conséquent, la défense inscrite dans le traité leur devait être également appliquée. Comment, disaient-ils, les Belges peuvent-ils jouir d'un privilège dont les Espagnols ne jouissent pas ?

Et ils ajoutaient que l'Espagne n'avait, à l'époque du traité de Munster, aucun droit de commercer dans l'espace compris entre le cap de Bonne-Espérance et les Moluques ; que, par ce même traité, Philippe IV s'était engagé à maintenir la navigation dans les limites où elle s'était tenue jusqu'alors sans pouvoir s'étendre plus avant, et que l'engagement de Philippe IV devait être sacré pour Charles VI, puisque, disaient-ils, Philippe IV avait stipulé pour tous ses héritiers et successeurs.

Jamais, écrit Borgnet 1'argumentation politique ne couvrit plus scandaleuse mauvaise foi. C'est le gouvernement protestant de la Hollande, soutenu par le gouvernement protestant de l'Angleterre, qui faisait revivre, au XVIII<sup>e</sup> siècle, pour s'en faire une arme contre ses rivaux, un des actes les plus exorbitants de la Puissance papale au Moyen-Âge, un acte que les conquêtes maritimes de la Hollande et de l'Angleterre avaient réduit elles-mêmes à néant.

C'était la Hollande qui, après avoir fait de si glorieux efforts pour établir la liberté des mers, se retournait contre le principe de sa propre origine et, à un siècle de distance, se mettait à réfuter par des arguties le célèbre ouvrage que Grotius avait consacré à la défense de ses droits.

## A SUIVRE

---

### (5 377-15/09/24) La Compagnie d'Ostende (IV)

#### de Leon Hennebicq 1919

On invoquait, pour exclure la Belgique de la navigation des mers lointaines une prescription de non-usage, comme si la Hollande et l'Angleterre ne s'étaient pas trouvées autrefois dans la même position à l'égard de l'Espagne et du Portugal, qui les avaient devancées d'un siècle.

On faisait revivre le traité de Tordésillas contre l'Espagne pour l'exclure de l'hémisphère oriental et on ne le laissait pas subsister en sa faveur, car elle n'avait plus le monopole de l'hémisphère occidental.

De quel droit surtout pouvait-on interdire à la Belgique la faculté de parcourir les mers, faculté dont jouissaient tous les états maritimes de l'Europe, à une époque surtout où l'Espagne, le Portugal, l'Angleterre, la Hollande, la France, le Danemark même, avaient des colonies ? Enfin, ce qui prouvait, mieux que toute chose, la faiblesse de l'argumentation hollandaise, c'était la nécessité d'assimiler les Belges aux Espagnols, comme si les deux pays, quoique soumis au même souverain, n'avaient pas toujours eu une existence distincte.

On conçoit pourtant, à la rigueur, que pendant la domination espagnole, on ait pu confondre les Belges avec les Espagnols. Cette confusion, aurait peut-être pu servir à étayer leur thèse aussi longtemps que l'Espagne avait protestée contre la perte de nos provinces. Mais maintenant que les traités de Vienne avaient définitivement réglé ce litige, rien ne pouvait plus justifier l'emploi de tels procédés.

Une lutte s'engagea donc, très vive de part et d'autre, sur l'interprétation des dispositions indiquées. Des livres, des pamphlets, des mémoires sans nombre furent publiés à la Haye, à Bruxelles et à Cologne, en latin, en français, en flamand et même en allemand. Un trait pourtant leur est commun, c'est leur rédaction diffuse et pénible, comme si le débat n'avait qu'un intérêt médiocre de procédure.

Les défenseurs de la Compagnie belge, dont la cause était si belle, suivent leurs adversaires dans toutes leurs arguties, développant ainsi, hélas ! en faveur de la Belgique des arguments qui témoignent combien la dignité nationale s'était atrophiée sous les sceptres étrangers.

Ils insistent, en effet, sur cette considération que la Belgique doit servir de barrière à la Hollande ; que si elle n'a pas de commerce, elle s'appauvrira au point de ne pouvoir ni lui payer ses subsides, ni entretenir convenablement ses fortresses ; que, dès lors, il est de l'intérêt des États Généraux de ne point lui interdire le commerce qu'elle ambitionne. Puis, au risque de paraître peu logique, ils ajoutent : « Ce commerce, en définitive, à quoi se réduit-il ? Presque rien : au droit d'envoyer, chaque année, deux ou trois navires aux Indes et de se pourvoir des denrées coloniales, nécessaires à la consommation intérieure. »

Ainsi, l'on s'amoindrit le plus qu'on peut, on se crée des titres à une tolérance de dédain, on se fait, en quelque sorte, un bouclier de sa propre humiliation, s'assimilant, suivant le mot de Borguet, à ces mendians qui se prévalent de leurs infirmités pour solliciter la commisération publique.

Tant s'était perdue cette fierté nationale qui seule peut faire une grande nation.

#### IX LE PUSILLANIME CHARLES VI SUSPEND LA COMPAGNIE EN PLEINE PROSPÉRITÉ

Cependant que les pamphlétaires se débattaient dans le maquis de leur savante argumentation, la diplomatie, dans l'éventualité d'une guerre européenne, cherchait de toutes parts à s'acquérir des alliances.

La cour impériale gagna à sa cause le gouvernement de Pétersbourg, à qui pourtant Walpole avait fait des ouvertures sur la Pologne, et obtint du Roi de Prusse qu'il se retirât secrètement de l'Alliance de Hanovre, quoiqu'on lui eût laissé entrevoir d'éventuels agrandissements en Prusse Polonaise.

Mais Frédéric-Guillaume Ier n'était pas de ces souverains que l'on peut payer de vaines promesses. L'Autriche exploita ses défiances et lui enleva ses derniers scrupules en lui procurant des avantages immédiats en espèces sonnantes.

La France et l'Angleterre, de leur côté, cherchèrent à attirer la Hollande, dont l'adhésion était presque certaine dans l'état d'aigreur où se trouvaient les rapports des Cabinets de Vienne et de la Haye.

Cependant les États Généraux, songeant aux 600 millions que leur avait coûtés leur coopération à la guerre de Succession d'Espagne, hésitèrent près d'une année avant d'entrer dans cette alliance. Peut-être une politique habile eût-elle pu tirer parti de cette répugnance ; mais les négociations entamées à ce sujet furent maladroitement conduites de la part de l'Autriche, et les Provinces-Unies se décidèrent, le 9 août 1726, à accéder à l'alliance de Hanovre.

La guerre semblait inévitable, d'autant que la Suède et le Danemark avaient suivi l'exemple de la Hollande, quand, brusquement, des propositions de paix partirent de la cour de Vienne. L'Empereur demandait de laisser décider, par arbitre, si l'établissement de la Compagnie d'Ostende était, ou non, contraire aux traités.

Cette offre de médiation fut rejetée ; mais cette ouverture en amena d'autres et, après plusieurs ultimatums, Charles VI, à qui l'on avait promis de ratifier sa Pragmatique Sanction, consentit à signer, le 31 mai 1727, les préliminaires de Paris.

Sacrifiant les intérêts d'Ostende et de tous les Pays-Bas autrichiens à ceux de sa dynastie, l'Empereur déclarait que « n'ayant d'autre but que celui de contribuer à la tranquillité de l'Europe, et, -voyant que le commerce d'Ostende avait causé des inquiétudes et des ombrages, il consentait à ce qu'il y eut suspension de l'octroi de la Compagnie d'Ostende et de tout commerce des Pays-Bas aux Indes pendant sept ans. »

Enfin, après de patientes négociations, un an plus tard, le 15 mai 1728, le Baron de Fonseca signait à Paris, avec Walpole et M. Boreel, plénipotentiaires des Provinces-Unies, un traité où se trouvait inscrite la déclaration de Charles VI, suspendant pendant sept ans la Compagnie Impériale et Royale établie dans les Pays-Bas Autrichiens.

\*\*\*

La suspension de la Compagnie d'Ostende, —suspension regardée déjà, à bon droit, comme une abolition anticipée, — était d'autant plus désastreuse que, malgré les polémiques des pamphlétaires et les intrigues diplomatiques, jamais la situation financière n'avait été aussi florissante.

Peu après que l'émoi causé par la Ligue de Hanovre se fut calmé, une troisième Assemblée générale se tint à Anvers, le 4 décembre 1725. On y examina les comptes de la Compagnie depuis sa création ; et le bilan fut trouvé si encourageant que l'on décida, avec une forte majorité, la colonisation de Cabelon sur la côte de Coromandel, de Brankibazar et d'Hydsiapour à l'embouchure du Gange, ainsi que la création d'un entrepôt belge, un *hong*, à Canton.

La Compagnie devenait donc, à l'instar des grandes Compagnies anglaises, hollandaises et françaises, une Compagnie de colonisation.

Coloniser, à cette époque, c'était surtout créer, tout le long de la côte du pays que l'on voulait exploiter, des comptoirs où les indigènes venaient apporter leurs marchandises. Elles y étaient entreposées jusqu'à l'arrivée du prochain bateau, de telle sorte que jamais aucun bateau ne devait attendre pour trouver du fret, ce qui permettait à la Compagnie d'acheter les denrées qu'elle voulait importer en Europe à bien meilleur compte. Cette colonisation, malgré les dépenses qu'elle nécessiterait, présentait donc de grands avantages.

Le retour du Charles VI, qui avait été envoyé au Bengale pour remplacer le Saint-Charles, vint confirmer l'espoir que l'on avait de réaliser des bénéfices permettant la création de tous ces établissements de colonisation.

Arrivé à Calcutta, en juillet 1725, après trois mois de voyage, ce bâtiment de ligne y avait débarqué une cargaison valant 694.838 florins. Puis chargé de coton, de soie, de mousseline, de cauris (petites

coquilles qui servent de monnaie dans l'Inde et au Sénégal), de curcuma ou safran des Indes, de bois de calliatour (santal rouge) et de rotin, il avait, par le Cap de Bonne-Espérance, repris sa route pour rentrer à Ostende.

Il y revint, le 18 juillet 1726, et sa cargaison fut vendue pour 1.554.456 florins, 6 sols, 3 deniers, rapportant à la Compagnie un bénéfice de 362,328 florins.

Alors que le Charles VI voguait encore dans l'Océan Indien, d'autres navires étaient déjà envoyés vers le Bengale. C'était l'Espérance, un vaisseau de ligne de 250 tonneaux, percé pour 20 canons et la Paix, une frégate de 400 tonneaux et de 28 canons, montée par 95 hommes d'équipage.

Appareillés dès la fin de janvier 1726, ces deux navires quittèrent Ostende, le 15 février, chargés de plomb et d'argent. L'Espérance avait à bord, outre ses 94 matelots, le Gouverneur Général des Établissements belges du Bengale, Hume, ainsi que les quelques fonctionnaires qui devaient l'aider dans sa tâche.

Après quatre mois de traversée, ces deux navires arrivèrent aux Indes. Ils y débarquèrent leurs passagers, vendirent leur cargaison qui valait 1.179.782 florins, puis, ayant arrimé dans leurs cales des cauris, des bois exotiques, des indiennes, des cachemire, etc., ils cinglèrent vers leur port d'attache.

Cette fois l'expédition fut moins rémunératrice que les précédentes, car la vente de la cargaison ne rapporta à la Compagnie que 121.650 florins.

C'était peu. Heureusement, au printemps de 1727, deux navires, le Charles-VI, revenu depuis six mois à peine, et l'*Archiduchesse-Elisabeth*, un vaisseau de ligne que l'on venait de lancer, firent voile vers l'Inde avec un armement valant 1.330.220 florins.

Ces deux navires, naviguant de conserve, revinrent à Ostende un an plus tard, le 12 juillet 1728, et cette fois la cargaison rapporta près d'un million de • florins de bénéfices à la Compagnie (exactement 907.590 florins).

Ce fut, malheureusement, la dernière expédition que l'on tenta vers le Bengale, car à leur retour, la Compagnie des Indes, établie dans les Pays-Bas autrichiens, avait cessé de vivre.

Mais la Compagnie d'Ostende n'avait pas borné son champ d'action aux Indes Orientales seules ; elle devait aussi faire le négoce avec la Chine.

Déjà, en 1724, l'Aigle et la Sainte-Elisabeth avaient jeté l'ancre à Macao, et cette expédition avait rapporté 1.257.000 florins, bénéfice tel que jamais la Compagnie n'en réalisa de semblable dans ses armements avec l'Inde.

Aussi, s'était-on bien gardé, malgré la longueur du voyage, d'abandonner le marché chinois à nos rivaux.

En même temps que le Charles-VI partait pour remplacer, au Bengale, le Saint-Charles, perdu corps et bien, deux navires quittaient également le port d'Ostende, à destination de Canton, au printemps de 1729. C'étaient L'impératrice, un nouveau vaisseau de 500 tonneaux, 28 canons et 93 hommes d'équipage, qui avait coûté 57.000 florins et le Marquis-de-Prié, une frégate de 180 tonneaux, 28 canons, montée par 92 matelots dont 71 étaient Belges.

Six mois plus tard, les deux bâtiments avaient à peine accosté les quais de Canton que, déjà, trois autres navires avaient cinglé vers la Chine : l'Aigle, qui avait déjà fait partie de la première expédition envoyée à Macao, le Tigre et le Lion, deux frégates de 250 et 400 tonneaux, montées- respectivement par 70 et 82 hommes d'équipage. Leur armement consistait, pour le Tigre, en 28 canons, et, pour le Lion, en 22 canons.

Au printemps de 1727, la seconde expédition (Impératrice et Marquis-de-Prié) vint mouiller en rade d'Ostende. Le bénéfice fut tel (1.359.250 florins) que, malgré l'émoi causé par la Ligue de Hanovre, on arma sur-le-champ une quatrième expédition, qui devait comprendre le Marquis-de Prié et la Concorde, un bâtiment de ligne de 600 tonneaux, percé pour trente canons et monté par 140 hommes.

Ces navires en étaient à leur second voyage : le Marquis-de-Prié revenait précisément de la précédente expédition ; quant à la Concorde, elle avait déjà fait partie de la flottille, dont le départ avait été la cause de la création de la Compagnie.

Entre temps, la troisième expédition venait jeter l'ancre dans l'avant-port d'Ostende à l'automne, rapportant une cargaison dont la vente rapporta à la Compagnie la somme, énorme pour l'époque, de La Compagnie d'Ostende 2.370.504 florins, somme qui constitue le bénéfice le plus fructueux qu'aït jamais réalisé la Compagnie.

Quant à la quatrième expédition, qui rentra en même temps que le *Charles VI* et l'*Archiduchesse Elisabeth* — retour ceux-ci du Bengale — elle rapporta presque autant que la troisième expédition de Chine, bien qu'elle ne comprît que deux navires : 2.060.874 florins au lieu de 2.370.504, tandis que la vente de la cargaison du *Charles-VI* et de l'*Archiduchesse-Elisabeth* avait rapporté près d'un million de florins.

Mais l'âge d'or, déjà, était fini

## X DE LA SUSPENSION A LA SUPPRESSION

L'impression que produisit la suspension de la Compagnie d'Ostende fut d'autant plus profonde que jusqu'alors on avait pris fort au sérieux les promesses réitérées d'une protection efficace : jusqu'au dernier moment, *Charles VI* n'avait cessé de protester de sa ferme volonté de ne jamais permettre aux puissances de causer quelque détriment à la Compagnie.

Après chaque assemblée générale, alors que l'on allait à Vienne soumettre le bilan, l'empereur avait chaque fois renouvelé ses solennelles déclarations. Un an à peine auparavant, après que la Ligue de Hanovre eut déterminé une troisième assemblée générale, *Charles VI* avait encore réitéré sa promesse au directeur Proli.

Aussi l'émotion fut-elle à son comble, lorsque l'on apprit que l'empereur avait consenti à l'abolition de la Compagnie. Un moment, on n'y voulut point croire, quoique depuis quelques jours, des bruits fâcheux eussent circulé avec persistance ; ces bruits étaient, disait-on, répandus par les nombreux agents que l'ennemi avait disséminé dans toutes nos provinces, avec l'intention évidente de faire baisser les actions de la Compagnie.

Il fallut la publication officielle des préliminaires de Paris pour dessiller les yeux. La désillusion fut cruelle : on put craindre un moment que ; comme en 1718, des troubles ne soulevassent les Belges contre la domination autrichienne. Mais deux siècles de guerres et d'infortunes avaient affaibli ce peuple, si épri, pourtant, de liberté. On se contenta de déplorer amèrement le sort et de tirer la leçon de l' 'événement.

La perte était énorme. Le commerce avec la Chine avait laissé un bénéfice net de 7.058.305 florins et le commerce avec le Bengale et Moka un bénéfice de près de trois millions de florins, de sorte que le capital de la Compagnie, qui s'élevait à six millions de florins et que l'on avait estimé exagéré, avait été amorti en moins de trois ans ! Toutes proportions gardées, la Compagnie hollandaise de 1602 elle-même n'avait jamais connu une telle prospérité.

Aussi, malgré les bruits fâcheux lancés par les agents hollandais, les actions étaient-elles encore à 128 florins. Mais dès que la suspension ne fit plus de doute, elles tombèrent à 48. En revanche, la Compagnie anglaise des Indes orientales réalisa, en 1728, un bénéfice de 1.200.000 livres sterling de plus que les années précédentes et décida d'armer pour la Chine trois vaisseaux au lieu d'un.

La Compagnie d'Ostende ayant été déclarée suspendue et non abolie, il fallait songer à la soutenir pendant sept ans, sans quoi, il eût mieux valu une abolition immédiate, puisque les capitaux devaient rester improductifs et les frais d'administration continuer. Le ministère autrichien s'était montré oublieux des intérêts du commerce belge au point de ne stipuler aucune mesure conservatrice. On proposa plusieurs moyens ; mais ils eussent pu mécontenter les puissances hostiles, et l'empereur, toujours tremblant sur le sort de sa Pragmatique, n'osa pas y recourir.

En tous cas, c'était une question qu'il fallait régler au plus vite. A cet effet, les plénipotentiaires des Puissances se réunirent à Soissons ou un Congrès s'ouvrit en juin '1728. Charles VI, avant d'étudier, d'accord avec les diplomates étrangers, la manière de faire vivre la Compagnie d'Ostende jusqu'en 1734, voulut aussitôt faire ratifier sa Pragmatique Sanction par les puissances, comme elles le lui avaient promis lors des préliminaires de Paris. Mais le gouvernement français, désireux de créer des ennuis à l'empereur, feignit d'ignorer la promesse qu'il lui avait faite un an auparavant. Peu après, Charles VI apprit que, par le traité de Séville, du 9 novembre 1729, l'Espagne, à son tour, l'abandonnait. Comprenant alors qu'il avait été dupé, il ne cacha plus son indignation et, après quelques vaines tentatives, qui se heurtèrent à l'attitude intransigeante des puissances, les négociations furent définitivement rompues.

Pourtant la suspension de la Compagnie d'Ostende n'était pas un résultat satisfaisant aux yeux de Walpole et des gens de Hollande : on risquait, en effet, de la voir revivre dans quelques années. C'était

un spectre toujours menaçant. Ce qu'il fallait, c'était la supprimer définitivement. Alors seulement on pourrait trafiquer en paix, délivré, enfin, de cette obsession.

De plus, malgré la rupture un peu brutale du congrès de Soissons, aucune des puissances ne voulait la guerre ; elles savaient trop ce qu'il en coûtait de la faire. Enfin, ni la Hollande, ni l'Angleterre n'étaient absolument opposées à la ratification de la Pragmatique Sanction, à la condition toutefois que l'Autriche payât chèrement cette faveur. Seule la France, qui voyait encore dans l'Autriche une toujours menaçante ennemie, malgré que la Prusse eût dû déjà lui inspirer plus de crainte, ne voulait à aucun prix régler par traité la succession de l'Empire, se réservant ainsi le droit d'intervenir à la mort de Charles VI ; à peine l'annexion des Pays-Bas autrichiens eût-elle pu compenser l'octroi de la garantie qu'implorait Charles VI.

Walpole et les États-Généraux de Hollande, comprenant que, sur ce point, Fleury était irréductible, se séparèrent de la France et entamèrent des négociations secrètes avec l'empereur, en décembre 1730.

Elles aboutirent rapidement : le 16 mars 1731, l'Angleterre et la Hollande promirent à Vienne de reconnaître la Pragmatique Sanction si Charles VI empêchait le commerce et la navigation des Indes. Le 22 juillet suivant, l'empereur signa un traité où il s'engagea « à faire cesser incessamment et pour toujours tout commerce et navigation aux Indes orientales dans toute l'étendue des Pays-Bas autrichiens » (article 5), et il obtint de l'Angleterre et de la Hollande la promesse de défendre, maintenir et garantir de toutes leurs forces « l'ordre de succession établi dans sa Pragmatique (article 2) ».

Ce traité, dont les clauses draconiennes évoquaient le dououreux souvenir du traité de la Barrière, était une nouvelle preuve — bien inutile, hélas ! — du sort que la domination étrangère réservait à nos provinces. Vraiment, nous avions bu la coupe jusqu'à la lie.

Pourtant la Hollande ne se contenta pas de ce succès si facilement remporté : quoiqu'elle figurât au traité, son ministre, prétextant de pouvoirs insuffisants, ne le signa pas ; toutefois une convention annexe en prévit la ratification endéans deux années. Pour obtenir de la Hollande cette ratification, il fallut encore une série de pénibles négociations. Malgré les avantages que lui accordait ce traité, les États Généraux ne s'estimaient pas satisfaits. Ils eussent voulu étendre aux Indes occidentales la défense de trafiquer, quoique la discussion n'eût jamais roulé que sur les Indes orientales. Il eût même fallu déclarer que tous vaisseaux, quels qu'ils fussent, venant des Indes, ne pourraient entrer dans les ports flamands. C'était non seulement exclure les Belges de la navigation des Indes, mais fermer leurs ports à l'étranger, les mettre dans la nécessité de recevoir des Hollandais eux-mêmes les denrées coloniales que réclamait la consommation intérieure.

L'Autriche, heureusement dans cette occasion, se montra inflexible et les États Généraux, après avoir mûrement pesé les avantages du traité, se décidèrent à accorder leur accession, le 20 février 1732.

Les clauses du traité furent inexorablement exécutées. Vainement on essaya de se soustraire par la fraude à cet inique abus de force ; la malheureuse Compagnie d'Ostende fut poursuivie dans ses débris avec un incroyable acharnement, tandis qu'ailleurs de semblables sociétés se créaient sans soulever d'opposition sérieuse.

Deux ans après le second traité de Vienne (1733), Philippe V d'Espagne trouva bon d'instituer une Compagnie pour le commerce avec les Indes orientales et, malgré les réclamations, maintint son octroi. Les Espagnols restèrent ainsi en possession d'un droit dont les Belges n'avaient été privés que par suite de leur assimilation avec les Espagnols. Rien ne fait mieux ressortir la révoltante iniquité de la mesure dont nous fûmes victimes.

Charles VI fut châtié d'avoir sacrifié, sans hésitation, la cause de notre pays à des intérêts dynastiques. Six ans plus tard, par un deuxième traité de Vienne (18 novembre 1731), il se voyait arracher par Don Carlos, Naples et la Sicile ; de plus il était contraint de céder Novare au roi de Sardaigne.

Après sa mort, le 20 octobre 1740, la Pragmatique Sanction, qu'il avait fait ratifier au prix du plus lâche abandon, ne protégea en rien l'Empire contre les convoitises des puissances. Celles d'entre elles qui avaient mis le plus d'empressement à la ratifier n'eurent de cesse qu'elles ne se fussent coalisées pour disputer à sa fille, Marie-Thérèse, un héritage si chèrement acheté.

Ainsi se vérifia la prophétie du prince Eugène, que cent mille baïonnettes eussent mieux garanti la Pragmatique Sanction que cent mille signatures.

**XI**

**SUPRÊMES**

**ET**

**VAINS**

**EFFORTS**

L'abolition de la Compagnie d'Ostende ne fut pas, cependant, un coup assez rude pour abattre

définitivement notre indomptable énergie. Il ne serait pas dit, qu'après un premier échec, plus rien ne serait tenté pour relever notre commerce et pour envoyer à nos établissements de l'Inde, qui étaient alors en pleine prospérité, les secours qui leur étaient nécessaires.

On voulait lutter encore !

À peine la suppression de la Compagnie était-elle officiellement édictée que déjà il se créait à Anvers une jointe secrète pour essayer de rétablir les communications entre Ostende et le Bengale.

Ce n'était certes pas chose facile que de tromper la surveillance des navires de guerre embossés par les Provinces-Unies devant la rade d'Ostende, depuis la suppression de la Compagnie. Néanmoins, la nuit, en se glissant hardiment à travers les hauts fonds, plusieurs navires légers parvinrent à prendre le large et à cingler vers les Indes où le gouverneur Hume manquait de tout.

Successivement, quittèrent le port le *Cheval-Marin*, le *Neptune*, le *Phénix* et le *Duc-de-Lorraine*. Tous portaient dans leur cale de l'or, des armes et de la poudre pour permettre à Hume de se procurer l'alliance des radjahs indigènes et de défendre ses postes contre une attaque éventuelle des Hindous, qu'armaient contre eux, disait-on, les compagnies anglaises et hollandaises.

Peu après, l'embargo ayant été levé, deux autres navires de 600 tonneaux, percés pour 30 canons, deux « vétérans » partirent encore pour les Indes : c'étaient la *Concorde*, montée par 140 hommes, qui avait déjà fait deux voyages en Chine, et l'*Apollon* qui, sous le nom de *l'Archiduchesse-Élisabeth*, avait fait partie du dernier convoi destiné aux Indes orientales.

Faute de capitaux, ces armements secrets, presque tous déficitaires, durent cesser bientôt, et nos possessions de l'Inde, laissées sans secours, ne tardèrent pas à disparaître.

C'était la ruine de nos dernières espérances ; le beau rêve s'était évanoui.

Et, résignée, songeant sans amertume à son glorieux passé, Ostende s'endormit pour cent ans, réveillée parfois par le bruit des armes et le fracas des canons.

Mais ce n'étaient que de courts cauchemars dans ce long sommeil

## A SUIVRE

---

# (5 378-22/09/24)La Compagnie d'Ostende (V)

## de Leon Hennebicq 1919

### XII DEPUIS

Depuis, les Belges n'ont pas renoncé à leurs belles traditions de gloire maritime et coloniale. Sans cesse, leurs efforts ont tendu à les renouer.

Quoique privée de ses établissements et supprimée par des traités solennels, la Compagnie d'Ostende subsista en fait jusqu'à la fin du régime autrichien. Elle s'intéressa dans diverses entreprises nationales et étrangères et, pendant longtemps, les actionnaires touchèrent de gros dividendes.

Pourtant, malgré leurs démarches, Marie-Thérèse, qui avait succédé à Charles VI en 1740, ne fit jamais rien pour les dédommager des pertes subies aux Indes Orientales. Elle préféra favoriser les ports de l'Adriatique plutôt que d'accorder quelque faveur à Ostende.

Aussi, en 1770, n'y avait-il plus en Belgique, au témoignage de Romberg, « ni navigation intérieure, ni fret, ni transport par bateaux »,

Ostende prit, cependant, un vil essor commercial au moment où éclata la guerre entre l'Angleterre et la Hollande : il profita de ce conflit, qui paralysa pendant quelques années la navigation des deux Puissances belligérantes, en accueillant dans ses eaux les navires portant l'un ou l'autre pavillon.

En 1781, Joseph II, particulièrement intéressé aux questions économiques, déclara Ostende port franc, et, aussitôt, les vieux quais, déserts jusqu'alors, devinrent le centre d'un commerce considérable. En une seule année, plus de 2.500 navires de haut-bord vinrent mouiller dans le port ; les étrangers ne

tardèrent pas à affluer de toutes parts et la population s'accrut à un tel point qu'il fallut démanteler les remparts, pour étendre les limites de la ville.

Joseph II, qui venait de faire raser les forteresses de la Barrière, prétendit alors affranchir complètement la Belgique de la tutelle des Provinces-Unies en rouvrant l'Escaut au commerce mondial. Il sollicita l'appui de l'Angleterre, alors en guerre contre la Hollande, et l'alliance de Catherine II. Celle-ci songeait précisément à faire d'Anvers, sinon une base russe dans la mer du Nord, du moins un entrepôt et une escale pour ses navires ; peut-être songeait-elle aussi à étayer ses prétentions à la liberté du Bosphore et des Dardanelles en ouvrant l'Escaut aux navires de toutes nationalités.

Tous ces efforts furent stériles, hélas !

En vain, toujours en vain, Joseph II déchaîna alors la fameuse *guerre de la Marmite*. Le seul résultat de toutes ces tentatives fut de nous montrer avec quelle rigueur les gens de Hollande nous fermaient notre seul grand débouché commercial.

Il fallut attendre l'invasion française pour libérer notre grand fleuve national de toutes ces entraves. Notre commerce, pourtant, n'y trouva guère de profit, car, si, dès 1801, Bonaparte rouvrait la Bourse d'Anvers et y faisait creuser de vastes bassins, notre pays ne devait encore réaliser aucune expansion. De même qu'aux siècles précédents s'étaient battus pour compte d'autrui la fameuse Infanterie Wallonne et les dragons de Latour, —les « blancs becs » comme on les appelait, — les Belges d'alors durent se contenter de montrer leur bravoure au service de la République française et de l'Empire. Ce fut dans cette pléiade des Duvivier, les Evers, des van der Burgh, des Daine, couverts d'honneurs par Napoléon, que, dès 1815, le gouvernement des Pays-Bas fit choix d'officiers pour guerroyer aux Indes. Ils partirent avec enthousiasme ; c'était le temps où l'on croyait encore à la possibilité de faire de la Hollande et de la Belgique une Patrie commune ; et, dans cette pensée, ils voulaient accroître le domaine de la Patrie.

Ces Belges constituèrent bientôt l'immense majorité des troupes expéditionnaires du général Antinck. Des corps entiers comme le célèbre bataillon de flanqueurs n° 1 (commandé par le colonel Schenk), comme le 7e régiment de hussards, furent presqu'exclusivement composés de Belges. Il faut citer parmi nos compatriotes qui illustrèrent le mieux le nom belge les colonels de Bast et de la Fontaine, le major Leclercq, les capitaines Boindon, de Lassasie, Artan, Cartou de Familleureux André de Nothomb, les lieutenants de Guaître, de Cuypers, de Dudzeele, Benoît Holvoet, le sergent d'Union, le maréchal des logis Lahure, qui devint plus tard général et aide de camp du roi Léopold. Ce sont quelques noms choisis parmi des centaines, quelques noms que les voyageurs retrouvent avec émotion sur la pierre des humbles tombeaux au loin dans les pays conquis ; la plupart de ces héros sont, en effet, tombés là-bas.

C'est le colonel namurois de la Fontaine qui, en 1819, reconquit les Célèbes et se couvrit de gloire à Palembang. Ce sont les contingents commandés par des Belges qui soumettent l'empire de Sumatra. Ce sont eux qui soutiennent, à Java, la terrible guerre de cinq ans. On ne célébrera jamais assez l'obscur héroïsme de certains chefs comme ce capitaine Nicolas Goffinet, Luxembourgeois, qui après avoir conduit à la victoire les « six mille soldats qu'il commande, meurt, un soir de bataille, d'une flèche empoisonnée pour avoir voulu, en visitant un poste avancé, sauver du risque de mort des soldats indigènes » ; — comme ce lieutenant de Lieser, Luxembourgeois aussi, de cette partie de la province prise par la Prusse en 1815, qui, ayant le bras emporté, s'écrie « Il me reste un bras et un cœur pour mon pays ! » et tombe mort de sa blessure.

Mais le « mariage de raison » de la Belgique et de la Hollande ne dure pas. En 1830, alors que la colonie était définitivement reconquise, l'écho des événements de Bruxelles arma bientôt de nombreux Belges des Indes. Ils furent aussitôt de cœur avec leurs frères restés au pays ; et un esprit nouveau ne tarda pas à se faire jour.

Comment laisser ces îles, soumises au prix de leur sang, à ceux que l'on chassait là-bas des provinces belges ? Avaient-ils travaillé pour la Hollande ? Non, pour leur pays, pour la Belgique qu'ils veulent libre, indépendante et forte.

Déjà les plus ardents et les audacieux parlaient d'expulser les représentants du roi Guillaume et de s'emparer de Java au nom du peuple belge.

Le bruit de cette insurrection fut apporté en Belgique par des navires venant de l'Inde. Les équipages de ces navires donnaient les détails les plus circonstanciés sur la marche et le succès de cette révolution militaire. Ces détails, rapportés dans nos provinces le 8 août 1831, susciteront un vif enthousiasme et des espoirs immenses.

La Belgique vivait alors des heures tragiques : l'armée hollandaise s'avance rapidement vers Bruxelles ; l'armée de la Meuse, que commande Daine, est en pleine déroute ; celle de l'Escaut (Ticken de Terhoven) doit se replier sur Louvain, et les Français, dont on attend l'arrivée avec anxiété, viennent à peine de passer la frontière. Aussi, pour réconforter le moral, le Gouvernement annonça-t-il sans tarder les heureuses nouvelles des Indes dans le Moniteur, et le baron de Coppin, gouverneur du Brabant, fit placarder aussitôt une proclamation annonçant que « les Belges, qui se trouvent à Batavia, s'étaient emparés du Gouvernement de l'île de Java et que ce gouvernement avait été reconnu par les naturels ».

Hélas ! Cette nouvelle était considérablement exagérée : tout s'était borné à une tentative avortée. Du moins le drapeau noir, jaune et rouge avait-il flotté quelques heures sur la capitale de l'île.

Ce fut tout. La Belgique déçue eut bientôt une déception plus cruelle qui lui fit oublier celle-là. Non contente de l'exclure du partage de ses colonies, la Hollande obtenait deux de ses provinces les plus chères : ce Limbourg et ce Luxembourg dont tant et tant de fils avaient succombé là-bas bravement et obscurément en pensant à leur pays et n'avaient pas cru travailler pour d'autres...

Sous la vigoureuse impulsion de Léopold Ier, l'expansion belge connut un nouvel essor. En vertu de l'axiome anglais que le trafic suit le pavillon, (Trade follows the flag), ce grand roi commença par où eût dû peut-être commencer le marquis de Prié. Il dota la Belgique d'une petite marine de guerre.

Mais loin d'être soutenu et encouragé dans la réalisation de ses vues par les ministres et par l'opinion, le Roi, vieux et malade, fut combattu, entravé, livré à lui-même, et, en 1863, alors précisément que l'Escaut s'ouvrait enfin librement au commerce international par le rachat des péages, notre marine royale était morte, morte faute de crédits, morte par la faute de ce sot et mesquin esprit de clocher qui, si longtemps, fit notre médiocrité, et en vertu de quoi, en 1828, alors que, comme nous l'avons vu, des Belges versaient à flots leur sang dans la brousse malaise, plusieurs députés des provinces belges demandèrent que la Hollande renonçât à ses colonies .

Pourtant si l'esprit d'entreprise et l'intelligence des affaires étaient encore peu développés en Belgique, il se trouvait, comme aux siècles passés, des Belges audacieux qui comprenaient tout le prestige et tout le profit que la Patrie pourrait tirer de son expansion dans les pays lointains.

Dès 1837, les Belges ne cessèrent d'étudier une foule de projets de colonisation sur tous les points du globe. La plus célèbre de ces entreprises de colonisation est celle qui fut tentée au Guatemala. En 1842, il s'était formé, avec l'appui du Roi, une société anonyme pour créer des établissements coloniaux dans l'Amérique Centrale et ouvrir des relations commerciales entre cette contrée et la Belgique. Cette société belge avait racheté à une Compagnie anglaise à charte une concession de 500.000 hectares I que celle-ci avait obtenue à Santo-Thomas de Guatemala .

Un premier groupe de colons y arriva, en mai 1843, à bord des bricks Théodore et Ville-de-Bruxelles qu'escortait une goélette de la Marine Royale, la Louise-Marie. Aussitôt ces colons se mirent à défricher l'emplacement de la future ville. Déjà, un débarcadère était construit lorsqu'arriva, au début de 1844, un nouveau groupe de 400 colons ; et, dans la même année, 500 autres émigrants vinrent grossir le nombre des Belges établis au Guatemala. Les 1.200 colons belges, aidés par une nombreuse main-d'œuvre indigène, se mirent aussitôt à l'œuvre, en août 1844, ils avaient déjà mis en culture une soixantaine d'hectares.

Mais cette entreprise, qui avait débuté sous de si heureux auspices, devait bientôt connaître de tristes jours. L'alcool et la maladie ne tardèrent pas à décimer les colons, tandis que, privée de concours financier du gouvernement, la compagnie belge devait cesser de payer au gouvernement guatémaltèque la redevance imposée par l'acte de concession ; et le territoire concédé devint une circonscription administrative de la république.

Mais cet échec ne ruina pas notre énergie. En 1844, une autre tentative du même genre était faite par une Compagnie Belgo- Américaine de Colonisation qui avait obtenu une concession de 20 lieues dans la province de Santa-Catharina, au Brésil. Elle n'eut, hélas ! pas plus de succès que la précédente.

Léopold Ier regretta longtemps l'insuccès de ces tentatives. « L'Amérique Centrale, écrivait-il en 1851 à M. Rogier, est devenue fort importante ; elle a de l'avenir et il est inconcevable comment en Belgique on ne lui accorde pas plus d'intérêt.. » Ce grand Roi comprenait, avant que les esprits à courte vision ne s'en rendissent compte, que la Belgique allait avoir, avant un demi-siècle, un besoin impérieux de colonies qui ouvrissent des débouchés à son commerce et qui fournissent .des matières premières à son

industrie. Il voulait que la Belgique s'en créât avant que la France, l'Allemagne et l'Angleterre ne se les disputassent.

Jusqu'alors les entreprises coloniales des Belges avaient été surtout un épanouissement de notre puissance et de notre vitalité ; le moment allait venir où les colonies seraient pour la Belgique, comme pour toutes les grandes puissances européennes, un prolongement nécessaire de la mère Patrie, un débouché indispensable pour l'expansion à outrance de cette industrie que l'on voyait alors naître et qui devait grandir démesurément. Ce moment est venu pour l'Angleterre dès après Waterloo : de là date l'Empire Britannique ; pour l'Allemagne en 1870, avec la victoire qui lui donnait la force et la puissance ; pour la France en 1870, également, avec la défaite qui lui enlevait plusieurs de ses débouchés européens et qui, par là même, la forçait à s'en conquérir d'autres au-delà des mers. C'est ce qui explique que, de toute son énergie, Léopold Ier poussa la Belgique à s'occuper de son expansion avant que les grandes Puissances ne lui enlevassent tout espoir d'y parvenir. Dès 1844, comprenant l'inutilité de nos efforts en Amérique, il dirigeait l'expansion belge vers l'Afrique, où, trente ans plus tard, reprenant la tradition de cette grande politique, Léopold II devait nous conquérir pacifiquement, malgré les ambitions des trois grandes Puissances, un immense empire colonial. Cette année-là, il fut question — fait généralement ignoré — de l'envoi d'un corps de troupes belges en Abyssinie. En 1848, la Belgique acquit, sur les bords du Rio Numez, à la côte de Guinée, la possession d'un district appartenant à des chefs indigènes. Cette tentative d'établissement commercial, plus sérieuse que les précédentes, échoua par crainte des charges et des complications diplomatiques, qui pouvaient, prétendait-on, en résulter pour le pays. Si elle avait réussi, comme le faisaient espérer les premiers résultats obtenus en 1849, nous eussions devancé de trente ans les Français, les Anglais et les Allemands dans la prise de possession des côtes de l'Afrique Occidentale.

C'est ce que faisait encore remarquer, sept ans plus tard, le rapporteur de la Commission de la Marine, le capitaine Brialmont, lorsqu'il proposait, dans la séance du 25 octobre 1856, de créer des relations entre la Belgique et la Côte d'Afrique. « Si nous n'y prenons garde, disait-il, nous y serons bientôt devancés par la France et par l'Allemagne qui commencent à sentir vivement la nécessité de créer des débouchés nouveaux .» Mais tous ces avertissements, hélas ! Tombèrent dans l'oreille de sourds. Et Léopold I<sup>e</sup>, que déjà la maladie minait, s'en plaignait amèrement. « Nous devons tout créer, écrivait-il à M. Deschamps, Ministre des travaux publics, pour ce pays car l'entreprise particulière ne fait presque rien. »

C'est à cet état d'esprit que Léopold II se heurta lorsqu'il voulut, à son tour, conquérir pour la Belgique une grande possession africaine. Pas plus que Léopold Ier, il ne fut soutenu par la nation, quand il voulut, à son tour, conquérir pour la Belgique une grande possession africaine. Dans notre petit pays, trop peuplé, hélas ! par de petites gens, il était comme un aigle en cage, avec l'amertume au cœur de voir si souvent incomprises ou méconnues les hautes ambitions qu'il nourrissait pour son peuple.

Pareil à ces conquistadors lusitaniens, il en avait l'inf�xible volonté ! Nulle indécision chez lui ; il courait droit au but sans s'inquiéter des contingences. Plus diplomate aussi qu'aucun doge ne le fut jamais, il nous conquit, sans flotte, sans argent, sans appui cette magnifique terre d'Afrique que, jusqu'alors, selon la coutume des géographes anciens, on eût pu désigner par l'inscription : Hic suret icones. Lorsqu'il s'agit de donner un drapeau au jeune Etat indépendant du Congo, il fut proposé qu'on y dessinât un sphinx pour symboliser à la fois le mystère de l'Afrique et le caractère aventureux de l'entreprise. Léopold II opposa à ce projet son veto : « Quoi ! dit-il, ce qu'il faut sur ce drapeau d'azur c'est non pas un sphinx, mais une étoile. Elle nous montrera le but vers quoi nous marchons et l'inébranlable confiance qui nous anime dans la réussite de notre dessein. »

Depuis, l'étoile s'est posée sur cette terre prédestinée et celle-ci vaut à la Belgique l'encens, la myrrhe et l'or... ,

## TABLE DES MATIÈRES

### PRÉFACE

### INTRODUCTION

CHAPITRE I. L'expansion belge jusqu'à la Compagnie d'Ostende

CHAPITRE II. La Belgique au début du XVIII<sup>e</sup> siècle. CHAPITRE III. Le port d'Ostende, dernier espoir . . . . .

CHAPITRE IV. L'exemple du chevalier de la Merveille et la colère d'Amsterdam et de Londres

CHAPITRE V. Pour protéger leur commerce, les Belges réclament une flotte de guerre  
CHAPITRE VI. Fondation de la Compagnie d'Ostende.  
CHAPITRE VII. Le premier convoi et les incidents qu'il provoque  
CHAPITRE VIII. Une thèse de droit qui est une iniquité.  
CHAPITRE IX. Le pusillanime Charles VI suspend la Compagnie en pleine prospérité  
CHAPITRE X. De la suspension à la suppression  
CHAPITRE XI. Suprêmes et vains efforts  
CHAPITRE XII. Depuis

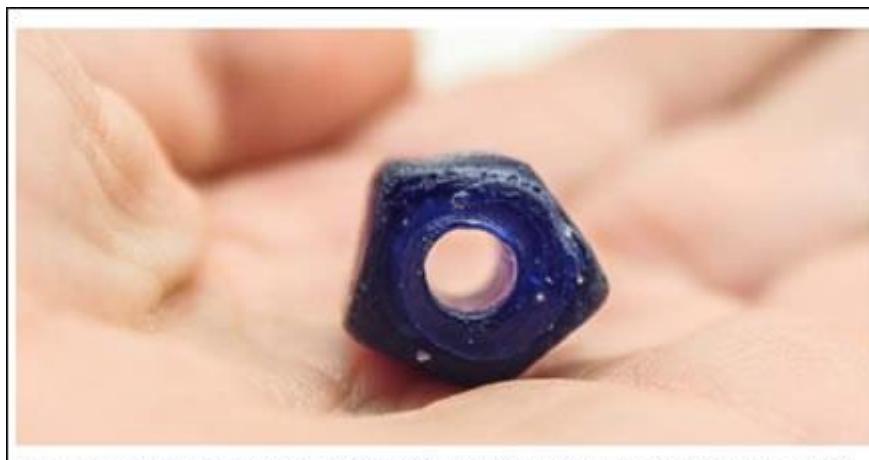
## (5 379 -29/09/24) GEKE BURGER : De blue beads van Sint-Eustatius

Een historisch onderzoek op het snijvlak van archeologie en geschiedenis

On the island of St. Eustatius the presence of pentagonal cobalt blue beads resulted in the constitution of a set of traditions and beliefs that occupy the minds of locals, tourists and academics. The beads would have been brought to the island by the Dutch West-Indian Company (WiC) and used as a payment for slaves. When slavery was abolished in 1863, former slaves would have thrown the beads off the cliffs. Tradition tells that this is the reason that the beads still wash ashore on St. Eustatius, as a silent remembrance of the colonial days. These allegations raise questions, considering the known trading patterns of the WiC, the common payment methods and the regularity and numbers of the beads showing up on the beach. In this article the plausibility of these traditional stories will be examined. The origin, arrival and role of the blue beads on the island will be researched, as well as their context and position in the trading patterns of St. Eustatius. In order to achieve this, literature on St. Eustatius, the WiC and the early modern Dutch shipping will be used. Besides that, archival research and the results of archaeological excavations are essential for studying the blue beads. In this respect, this study shows the profit of combining both results from the historical and the archaeological discipline in order to construct the story of the Statian blue beads as comprehensive as possible.

### INLEIDING

Op het kleine eiland Sint-Eustatius — in de volksmond Statia genoemd — ontkom je als bezoeker niet aan de zogenaamde blue beads; glazen kralen variërend van donkerblauw tot spierwit en alles daartussen.<sup>1</sup> Eén specifiek type wordt vrijwel uitsluitend op Sint-Eustatius gevonden: de vijfhoekige kobalt blauwe blue bead (type Wiif(d)). Voor de eilandbewoners zijn de voorwerpen een symbool van het slavernijverleden. Voor toeristen zijn ze felbegeerde souvenirs die opgedoken kunnen worden voor de kust of zelfs op het strand te vinden zijn. Voor archeologen en historici zijn de blue beads echter een mysterie.



De meest voorkomende blue bead op Sint-Eustatius: de vijfhoekige kobaltblauwe kraal type wiif(d).

De kralen worden op het eiland gekoesterd en hebben volgens archeoloog en oprichter van het St. Eustatius Center for Archaeological Research (sEcAR) Richard Grant Gilmore bijna een 'cult status' bereikt. Omdat er geen sprake is van een religieuze verering van de kralen, spreken we liever van een 'blue bead-traditie': het geheel aan verhalen, gebruiken en betekenissen die met de kralen samenhangen. De voornaamste zaken die op het eiland over de kralen worden verteld — en die hier en daar

zelfs door archeologen en historici worden overgenomen — zijn als volgt. De kralen zouden in Amsterdam zijn gemaakt, meer specifiek in de glasfabriek van Jan Hendrik Soop aan de Kloveniersburgwal. Vervolgens zouden de blue beads door de West-Indische Compagnie (Wic) op Sint-Eustatius zijn

gebracht en aldaar gebruikt om slaven uit te betalen. Bij de afschaffing van de slavernij op 1 juli 1863 gooiden de vrij-gemaakten hun kralen massaal van de kliffen in zee. Dat zou de reden zijn dat de kralen nog steeds aanspoelen op de kust van het eiland.

Aan deze verhalen zitten opmerkelijke aspecten, wat tot de vraag leidt of ze wel op waarheid berusten, of dat het om een historische mythe gaat. Het is bekend dat de Nederlanders kralen gebruikten bij het inkopen van slaven op de West-Afrikaanse kust. Kralen die als betaling dienden voor de slaven in de koloniën is tot nog toe een vrij onbekend fenomeen in de geschiedschrijving. Daarnaast is het opmerkelijk dat er een verband wordt gelegd tussen de kralen en de Wic, maar dat er in de literatuur nergens wordt vermeld dat de compagnie kralen exporteerde naar het Caribisch gebied. Ook het verhaal van de slaven die de blue beads in zee zouden hebben geworpen, roept vraagtekens op. Waarom zouden ze afstand hebben gedaan van voorwerpen die economische waarde vertegenwoordigden? De blue beads zijn een fenomeen dat nader onderzoek verdient. Johannes Hartog, die in 1976 een uitgebreid historisch overzicht van het eiland publiceerde, noemde al dat de kralen een onderbelicht onderwerp zijn. Onlangs verscheen het proefschrift van archeoloog Ruud Stelten, waarin hij herhaaldelijk het historisch belang van de blue beads voor de Statiaanse geschiedenis benadrukte. Hij concludeerde aan de hand van archeologisch onderzoek dat de kralen hoogstwaarschijnlijk afkomstig zijn uit een wrak dat voor de kust van het eiland ligt. Ruim veertig jaar na het verschijnen van Hartogs boek bleek dat er over de rol van de kralen op Sint-Eustatius nog steeds weinig gezegd kon worden. Dit terwijl de blue beads bij nagenoeg elke archeologische opgraving op het eiland werden gevonden.

In dit artikel wordt gezocht naar een antwoord op de vraag wat de herkomst en rol van de blue beads was op het vroegmoderne Sint-Eustatius. Ofwel: waar zijn de kralen geproduceerd en hoe kwamen ze op het eiland terecht? Maar ook: welke functie hadden de kralen en in welke context moeten ze worden gezien als het gaat om de handelspatronen van Sint-Eustatius? Wat is er waar van het verhaal van 1863? Op basis van literatuur- en archiefonderzoek, maar ook aan de hand van archeologische onderzoeksresultaten, worden deze vragen behandeld. Daarmee bevindt dit onderzoek zich op het snijvlak van archeologie en geschiedenis en toont het tevens het nut van het combineren van onderzoeksresultaten uit beide disciplines.

## DE GOUDEN ROTS



De introductie van de kralen op Sint-Eustatius is verbonden met de Nederlandse kolonisatie van het eiland. De Nederlandse expansiedrang in de zeventiende eeuw zorgde onder andere voor de opbouw van een Atlantisch handelsnetwerk. Als westelijke tegenhanger van de Verenigde Oost-Indische Compagnie (voc) werd aan het eind van het Twaalfjarig Bestand in 1621 de Wic opgericht.<sup>13</sup> In de West zat de Iberische vijand de Wic voortdurend in de weg en al gauw bleek dat een steunpunt in de Cariben noodzaak werd. Zo werd na de verovering van Curaçao in 1634 ook op Sint-Eustatius in 1636 een

nederzetting gesticht. Een jaar later werd het West-Afrikaanse fort São Jorge da Mina (Elmina) op de Portugezen veroverd, met als doel de aanvoer van arbeidskrachten voor de suikerindustrie van Nederlands-Brazilië te reguleren. Het was het startschot voor de Nederlandse deelname in de slavenhandel. Curaçao was de belangrijkste doorvoerhaven: van daar werden de slaven aan de omliggende Spaanse, Franse en Engelse koloniën verkocht. In 1667 werden er vierduizend slaven via Curaçao verhandeld en daarmee was het eiland het drukste transitiestation in de Cariben geworden. Grofweg vervoerden de schepen textiel en vuurwapens van Europa naar West-Afrika. Over de Atlantische Oceaan werden er slaven van Afrika naar Amerika gebracht en van Amerika naar Europa werden luxegoederen als tabak, suiker en cacao getransporteerd. In werkelijkheid waren de goederenstromen iets complexer, zo werden er op het traject tussen Afrika en de Cariben naast slaven ook (voornamelijk gebruiks-)goederen voor de koloniën vervoerd. 16 Curaçao verloor rond het begin van de achttiende eeuw zijn sleutelpositie. Dat had te maken met het feit dat het Spaanse asiento in 1713 als gevolg van de Spaanse Successieoorlog aan Engeland werd gegeven. Het asiento was een serie handelscontracten die Spanje uitgaf aan een land dat daarmee slaven aan de Spaanse koloniën mocht leveren. Het verlies van het asiento betekende voor Curaçao het einde van de bloeiperiode in de slavenhandel. De smokkelhandel, die steeds naast de legale handel had bestaan, ging wel onverminderd door.

De neergang van Curaçao was een belangrijke factor voor de opkomst van Sint-Eustatius in de slavenhandel. Op Sint-Eustatius werd tot die tijd voornamelijk tabak, katoen en later ook suiker verbouwd, maar de economie was mede vanwege de vele bezettingen door Frankrijk en Engeland nooit echt op gang gekomen. In 1721 arriveerde het slavenschip Leusden met 450 Afrikaanse slaven op de rede van het eiland. Er volgde een periode van negen jaar waarin Sint-Eustatius ruim een derde van de totale Nederlandse verkoop van slaven verzorgde in de West, zelfs meer dan Suriname. De slavenhandel maakte dat ook de goederenhandel een vlucht nam. De pakhuizen aan de Oranjebaai lagen vol met allerhande goederen die werden verhandeld aan de Franse en Engelse slavenhandelaren die het eiland aandeden. Om een vooralsnog onbekende reden hield de slavenhandel abrupt op in 1729. Dat betekende niet dat het bergafwaarts ging met het eiland. Het ging zich nu volledig richten op de 'kleine vaart': de handel met de omliggende eilanden en Spaans- en Noord-Amerika. Die handel bezorgde Sint-Eustatius een lange periode van voorspoed en de bijnaam Gouden Rots. Het economische succes van het eiland was ook te danken aan het feit dat de Oranjebaai in 1730 tot een vrijhaven werd verklaard. Dit betekende dat de Wic haar monopolie geheel kwijt was en particuliere en buitenlandse bedrijven tegen een vergoeding (recognition) legaal konden handelen via het eiland.

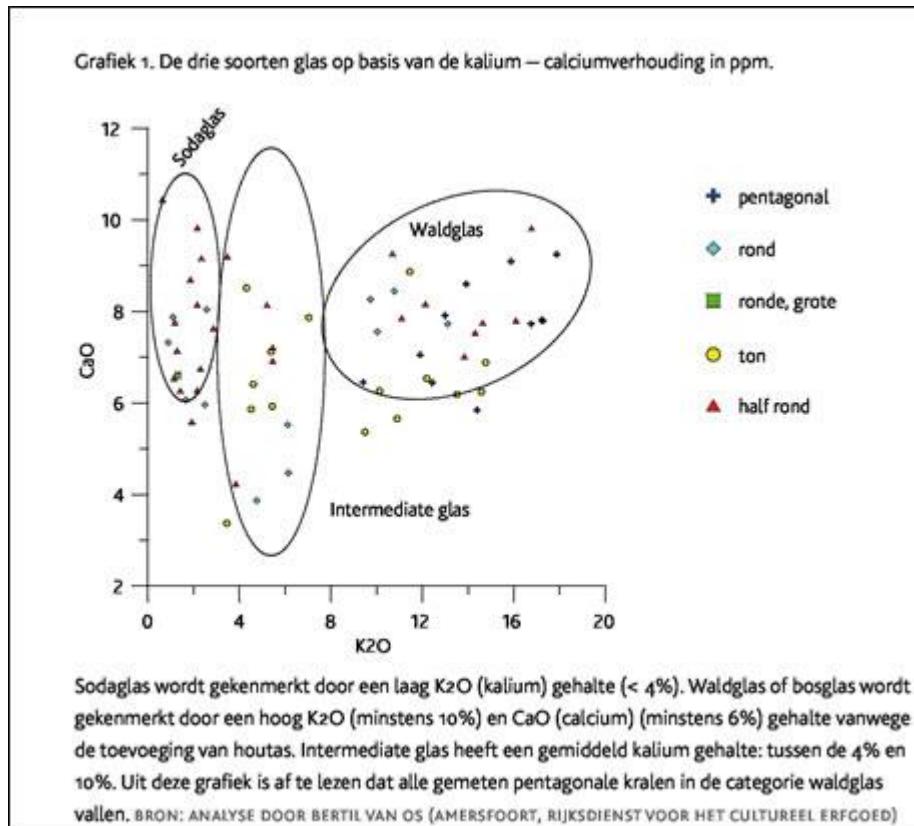
## DE HERKOMST VAN DE BLUE BEADS

De bewering dat de kralen in de glasfabriek van Jan Soop in Amsterdam zouden zijn gemaakt, is gebaseerd op een onderzoek uit 1963. Wicher Nicolaas van der Sleen onderzocht een aantal glaskralen en glasafval dat gevonden werd bij het omploegen van een stuk grond in Bussum. Het onderzoek wees uit dat het glasafval productieresten betrof van een glasfabriek. Het stuk grond was vermoedelijk bemest met compost bestaand uit Amsterdams afval dat ook glasresten bevatte. Een van de gevonden kralen was een vijfhoekige blue bead, type Wiif(d), de meest voorkomende blue bead op Sint-Eustatius. Van der Sleen beweerde op basis van de chemische samenstelling dat de kraal uit Bussum van Nederlandse makelij was. Toen hij onderzoek deed naar de Amsterdamse glasproductie in de zeventiende eeuw, kwam hij uit bij de glasfabriek van Jan Hendrik Soop aan de Kloveniersburgwal. Kort daarna kreeg Van der Sleen vanuit Sint-Eustatius enkele Wiif(d) kralen opgestuurd. Vanwege de uiterlijke gelijkenis werd de conclusie getrokken dat de Statiaanse blue beads bij Soop waren vervaardigd.

Als er wordt gekeken naar de Nederlandse en Europese glasproductie in de vroegmoderne tijd, is dat een zeer onwaarschijnlijke bewering. Allereerst stonden er in de periode dat Soop zijn glasfabriek runde — in de eerste helft van de zeventiende eeuw — ook andere glasfabrieken in Amsterdam die kralen voor de overzeese handel produceerden. Ten tweede waren er meer glasfabrikanten in andere Nederlandse steden te vinden, wiens producten in Amsterdam terecht kwamen. Ten derde bereikten ook de glasproducten van tussenhandelaren die hun waar in andere landen kochten de Nederlandse hoofdstad. Dat het glasafval van Bussum uit Amsterdam kwam, wil dus niet zeggen dat de kralen daar zijn gemaakt. Sterker nog, dat lijkt helemaal niet het geval te zijn geweest.

De blue beads worden — zo zal later nog uitgewerkt worden — op Sint-Eustatius veelal in laat-achttiende-eeuwse contexten gevonden. Niets wijst ertop dat er in de achttiende eeuw nog glas werd geproduceerd in de Republiek. In Amsterdam werd de laatste oven in 1679 gedooft en rond 1700 was er in de

Nederlanden geen enkele fabriek meer in werking. De export van kralen naar West-Afrika ging in de achttiende eeuw wel door, wat er op wijst dat er op grote schaal kralen — of glas — werden geïmporteerd vanuit andere Europese productiecentra. Dat betrof onder andere steden in Oostenrijk, Duitsland, Bohemen en Italië. Sint-Eustatius, van oorsprong een Zeeuwse nederzetting, onderhield nauw contact met Zeeuwse handelaren. Deze kooplieden haalden — zo wees onderzoek van Gerhard de Kok uit — hun glaskralen met name uit Bohemen en Praag. Een ander argument dat pleit voor de stelling dat de kralen vermoedelijk in die regio zijn gemaakt, vloeit voort uit recent onderzoek van kralenexpert Karlis Karklins. Karklins ontdekte in 2016 dat een vijfhoekige blue bead die hij vond in Noord-Amerika, qua chemische samenstelling in grote mate overeen kwam met kralen uit Bohemen en Beieren die hij eerder had onderzocht.



Daarnaast vond Karklins in 2016 meerdere vijfhoekige blue handen. Glasproductiecentra die deze techniek wel toepasten, bevonden zich in Bohemen en Duitsland; grote gebieden werden daar reeds vanaf de middeleeuwen ontbost ten behoeve van de glasproductie. Daarnaast was er veel kobalt in de kralen te vinden, een stof die met name gewonnen werd in het Middellandse Zeegebied en streken in Duitsland en Bohemen. Natuurlijk kan het kobalt ook geïmporteerd zijn en in Amsterdam verwerkt in glas, maar in combinatie met het structurele gebruik van houtas, is dat onwaarschijnlijk. Gesteld kan worden dat voor een substantieel deel van de gescande blue beads geldt dat in ieder geval het glas niet in Amsterdam is vervaardigd.

De bewering dat de glasfabriek van Soop alle blue beads produceerde, is daarmee ontkracht.

Het is mogelijk dat de kralen door de Wic op het eiland zijn gebracht, al is die kans niet erg groot. De Wic gebruikte de kralen met name om op de West-Afrikaanse kust slaven in te kopen. Onderzoek in de archieven van de Wic en de Middelburgsche Commercie Compagnie (Mcc), die ook frequent handelde op Sint-Eustatius, liet zien dat het uitzonderlijk was dat er nog kralen aan boord waren bij aankomst in het Caribisch gebied. Wat betreft de Wic is er geen enkel bewijs gevonden dat deze kralen op het eiland afzette. Voor de mcc geldt dat van de 24 reizen die de compagnie naar Sint-Eustatius maakte, er slechts driemaal sprake was van een hoeveelheid kralen die nog aan boord was bij aankomst aldaar. De tonnetjes glaswerk werden echter met dezelfde vaart weer terug naar de Republiek gestuurd. Er was in ieder geval geen sprake van een regelmatige en grootschalige afzet van kralen op het eiland. Het valt daarom te betwijfelen of de blue beads wel onderdeel waren van de relatief kleine goederenstroom die — samen met de slaven — van Afrika naar de Cariben werden gestuurd.

## EEN SLAVENLOON?

De blue beads zouden — zo luidt het traditionele verhaal — gebruikt zijn door de Wic om de slaven uit te betalen, in plaats van munsgeld. Soms wordt er zelfs gesteld dat de kralen het enige betaalmiddel binnen de slavengemeenschap was. Ook wordt er gesproken van de blue beads als middel voor vrijkoping.

Hoewel het merendeel van de slaven het eiland slechts op doortocht passeeerde, bleef er ook een klein deel op het eiland. Deze slaven die door de blanke Statianen werden gekocht, werden voor allerlei zaken ingezet. Een deel werkte op de kostplantages<sup>35</sup> van de Wi c, een ander deel werd te werk gesteld op tabaks-, suiker- en later ook katoenplantages, zoals dat ook gebeurde in de andere Nederlandse

koloniën. Op Sint-Eustatius waren er daarnaast veel slaven werkzaam in distilleerderijen waar rum en stroop werd gemaakt. Ook waren er slaven actief in de scheepsbouw en werkten ze als sjouwers bij het in- en uitladen van de schepen. Er valt veel over de Statiaanse slaven te vertellen, maar dat zou te ver afwijken van het onderwerp van dit artikel. Van belang voor het bestuderen van de rol van de blue beads is de manier waarop de slaven werden beloond.

In het Wic-archief bevinden zich de onkostenrekeningen die door de commandeur op Sint-Eustatius naar de Kamers in de Republiek werden gestuurd. Op 3 december 1720 schreef commandeur Jacob Stalperd op één van die rekeningen dat hij op 14 oktober twee stuivers had uitgegeven aan de beloning van slaaf Tam, nadat deze een andere slaaf op brandstichting had betrapt.<sup>38</sup> Ook documenten in het Oud-Archief van Sint-Eustatius getuigen ervan dat slaven in geld werden beloond. Het grootboek van het ‘koopmanshuis’ van firma Beaujon en Zoon laat zien dat de slaven die in 1780 in de pakhuizen van het bedrijf werkten in pesos werden uitbetaald; het zogenaamde ‘negerloon’. Ook op onkostenrekeningen uit de negentiende eeuw is uitbetaling van de slaven in muntgeld te zien. De onbeheerde wees- en boedelkamer was bijvoorbeeld bij de verkoping van de nalatenschap van Isaac Huret Zurmühlen op 23 juni 1818 twee dollar kwijt aan ‘negerloon’. Verder kostte het de familie van Isaac een paar dollar om de slaven de wijn te laten halen die na de begrafenis werd gedronken.

Het is, met het oog op het bovenstaande, aannemelijker dat de kralen niet als loon werden gebruikt, maar als gelegenheidsgiften door de slaveneigenaren werden gegeven. Dit incidenteel uitkeren van bepaalde voorwerpen gebeurde vaker. Zo is in het Journal of a West India Proprieter, het verslag van de Londen-se planter John Murray die op Jamaica woonde, te lezen dat hij accessoires en luxere kleding dan gebruikelijk uitkeerde bij speciale gelegenheden. Dergelijk bezit werd door de slaven onderling geruild, zodat er binnen de zwarte gemeenschap een informele economie ontstond. Het is op basis van historische documenten niet te bewijzen dat de blue beads ook in dat licht moeten worden gezien, maar dit is zeker mogelijk.

Evenmin is er bewijs gevonden dat de kralen functioneerden als betaalmiddel voor vrijkoping. De verzameling manumissiebrieven<sup>44</sup> in het Oud-Archief van Sint-Eustatius getuigt juist uitsluitend van gevallen waarbij de slaven zich vrijkochten met muntgeld. Zo kocht slavin Silima, eigendom van twee kooplieden, zichzelf en haar kind Sophia in 1747 vrij voor een som van twaalf honderd pesos. Op 27 mei 1768 werd bepaald dat slavin Sonny haar vierjarige zoon Semmy voor 120 stukken van achten kon vrijkopen en op 2 september 1789 overhandigde Sonny het bedrag aan haar eigenaar. Ook in verschillende huwelijksakten in het Oud-Archief waarin het bezit van een echtpaar werd besproken, werd de mogelijkheid gegeven de slaven te lossen voor een bepaald bedrag in pesos.<sup>48</sup> Vrijkoping geschiedde doorgaans via het opstellen van een manumissiebrief, het is daarom niet verwonderlijk dat bij deze procedure — die dus onderdeel was van de officiële economie — alleen een algemeen geaccepteerd betaalmiddel in de vorm van muntgeld werd gebruikt. Incidentele vrijkoping met andere betaalmiddelen is vanwege de informele aard moeilijk te traceren. De archieven zwijgen over de rol van de blue beads op het eiland, en daarom moet er worden gekeken naar de resultaten van archeologisch onderzoek.

## DE ROL VAN DE BLUE BEADS

Tabel 1. Overzicht gevonden *blue beads* door Karklins en Barka (tot 1988).

| Site   | Upper Town / Lower Town | Omschrijving vindplaats   | Datering vindplaats | Kralen Wilf(d) | Kralen totaal |
|--------|-------------------------|---|---------------------|----------------|---------------|
| SE 2   | UT                      | Vuilstortplaats + graf  | 1750-1775           | 3              | 45            |
| SE 7   | LT                      | Crooks Castle*, vermoedelijk een suikerfabriek                        | >1700               | 12             | 27            |
| SE 19  | LT                      | Vuilstortplaats tussen twee pakhuizen                                 | < 1800              | 18             | 28            |
| SE 218 | UT                      | Het woonhuis van commandeur Simon Doncker                             | >1750               | 3              | 46            |
| SE 219 | UT                      | Onbekend, diende in 1920-30 als gastenverblijf                        | >1700               | 43             | 171           |
| SE 220 | Binnenland              | Princess Estate plantage, met twee negentiende-eeuwse suikerfabrieken | >1800               | 1              | 4             |
| SE 307 | LT                      | Pakhuis   | 1700-1900           | 1              | 1             |
| Sleen  | -                       | Strand (Wilf(d))  | -                   | 4              | 14            |
| Totaal |                         |   |                     | 85             | 336           |

\* Vindplaats aangetast door bead hunters (schatzoekers die zoeken of graven naar *blue beads*).

In de tabel is te zien dat de *blue beads* over het hele eiland gevonden worden en dus niet uitsluitend voor doorvoer op Sint-Eustatius aanwezig waren. Daarnaast toont de tabel aan dat de kralen in met name in contexten uit de tweede helft van de achttiende eeuw of later werden gevonden. Naar Karklins en Barka, 'The beads of St Eustatius', 57-59.

Gilmore twee opgravingen die leidden tot nieuwe aannames over de *blue beads* waarbij de kralen in verband werden gebracht met de slavengemeenschap van Sint-Eustatius. De eerste opgraving betrof een vondst van een ketting in het privaat van de tuin van Duinkerk House (zie voor deze en de andere vindplaatsen afbeelding 5). Zowel het huis als de tuin zouden van 1740 tot 1800 in gebruik zijn geweest. Omdat er ook veel Afro-Caribisch aardewerk bij de vindplaats werd gevonden, ging Gilmore er van uit dat de ketting van een slaaf was geweest. Het privaat was echter onderdeel van het woonvertrek van een blanke Europeaan, het is daarom niet uit te sluiten dat de ketting in zijn bezit was. Een dergelijke ketting werd eerder door Karklins en Barka gevonden in een naamloos graf bij de Nederlands

De eerste archeologen die de *blue beads* aan een onderzoek onderwierpen, waren Karlis Karklins en Norman Barka. In 1989 maakten zij onder andere een overzicht van alle kralen die tot aan 1988 op het eiland waren gevonden (verwerkt in tabel 1).

Het overzicht laat zien dat de *blue beads* niet alleen voor doorvoer op het eiland waren. De pakhuizen bevonden zich namelijk uitsluitend op een smalle strook aan de waterkant op het zuiden van het eiland, terwijl de *blue beads* over het hele eiland werden gevonden. Karklins en Barka maakten aan de hand van te dateren andere artefacten op de vindplaats tevens een schatting in welke periode de *blue beads* een rol hebben gespeeld op het eiland.

In 2000 en 2001 deed Richard



Suikerplantage op Sint-Eustatius. Aquarel in een geïllustreerd reisjournaal door Joannes Veltkamp, 1761. AMSTERDAM, HET SCHEEPVAARTMUSEUM

Vanaf 2013 verschenen er verder enkele opgravingsrapporten van het sEcAR waarin *blue beads* in een context werden beschreven. Dit betrof opgravingen bij Battery Bouillé, plantage Fair Play en de Old Gin House. Bij Battery Bouillé, een van de verdedigingswerken op het eiland, werd er in 2013 een aantal *blue beads* gevonden. De kralen bleken in een opslagruimte te liggen die vergrendeld kon worden, waaruit werd afgeleid dat het moest gaan om een bewaarplaats voor waardevolle spullen. De reden waarom de kralen in deze batterij werden bewaard, bleef onduidelijk. In ieder geval werden er geen

andere artefacten gevonden die wijzen op de aanwezigheid van slaven in de batterij. Plantage Fair Play, voor het eerst op een kaart vermeld in 1742, was een van de grootste plantages en gelegen tussen de krater van De Quill en het huidige F.D. Roosevelt Airport. In 2014 werden er in een put zeven blue beads gevonden. Het bleek net als bij de vondst in Battery Bouillé om een opslag voor waardevolle spullen te gaan. Op basis van het aardewerk en porselein dat werd gevonden, kon gesteld worden dat de put van 1780 tot 1800 in gebruik is geweest. De gebruikers van de put waren vermoedelijk de bewoners van de naastgelegen slavenverblijven, maar ook hier geldt dat er geen andere artefacten zijn gevonden die gerelateerd zijn aan de slavengemeenschap. In 2015 werd er door het sEcAR gegraven bij het Old Gin House Hotel. Er werden 49 blue beads gevonden, 20 daarvan betroffen blauwe vijfhoekige kralen. Het bleek te gaan om huiselijke bebouwing die in gebruik was tussen 1750 en 1825; over mogelijke eigenaren van de kralen kon niets worden gezegd. Bij een grootschalige opgraving op plantage Schotsenhoek in 2015 werden juist in de slavenverblijven geen blue beads gevonden en in de vertrekken van de planter wel. Het is mogelijk dat kralen eigendom geweest zijn van de huisslaven, maar aangezien de slaven op de plantages vrijwel uitsluitend in slavenhutten woonden, is dat niet aannemelijk.

Alle bovengenoemde resultaten van archeologisch onderzoek pleitten niet voor een direct verband tussen de kralen en de slavengemeenschap, maar sluiten dit ook niet uit. Over de functie van de blue beads worden we aan de hand van deze rapporten niet veel wijzer, behalve dat het erop lijkt dat de kralen als waardevol bezit werd gezien. De opgravingen zeggen wel wat over de periode waarin de blue beads een rol speelden op Sint-Eustatius: steeds was er sprake van bebouwingen uit de tweede helft van de achttiende eeuw of zelfs later. Na 1750 was de trans-Atlantische handel of 'grote vaart' volledig teruggelopen en was Sint-Eustatius energiek deelnemer in de 'kleine vaart' op Noord-Amerika en andere Caribische eilanden. In de kleine vaart had de Wic nauwelijks een rol, wat de bewering dat de blue beads door de compagnie op het eiland zijn geïntroduceerd, niet erg geloofwaardig maakt.

## 1863

Dan rest er nog één onderdeel van het traditionele verhaal over de blue beads: de gebeurtenis van 1 juli 1863. Op de dag van de afschaffing van de slavernij, zouden op Sint-Eustatius de vrijgemaakten hun kralen van de kliffen in de zee hebben geworpen. Hoewel iedereen het verhaal op het eiland lijkt te kennen, is het niet bekend wanneer het de wereld in is geholpen.

Wel kan gesteld worden dat het in geen geval op historische feiten berust. De gebeurtenissen in de koloniën werden nauwkeurig opgeschreven en verstuurd naar het ministerie van Koloniën. Zo deed de gouverneur van Curaçao, die vanaf 1845 ook Sint-Eustatius onder zijn gezag had, ook per ambtelijke brief verslag van de gebeurtenissen rondom de afschaffing van de slavernij. Op 1 juli klonken er 's ochtends op Sint-Eustatius saluutschoten. Kort daarop las gezaghebber N.A. Rost van Tonningen in de kerk een proclamatie voor waarin hij de vrijgemaakten geluk wenste met de vrijverklaring, daarna volgde er een eredienst. Na afloop kwam er bij Rost van Tonningen een optocht van vrijgemaakten langs om hem te bedanken voor de verkregen vrijheid. 's Middags was het feest; met een optocht, muziek, versieringen en vlaggen werd de vrijheid gevierd. Verder voegde de gouverneur van Curaçao over de eilanden in het algemeen toe:

De houding der vrijgemaakten in die dagen verdient allen lof; nergens werd eenige ongeregeldheid bedreven of de openbare rust verstoord, nergens sloeg de vreugde tot baldadigheid over. Alles bleef binnen de perken van betrouwbaarheid. Ook na dien tijd zijn de vrijgemaakten rustig en ordelijk gebleven, en hun gedrag laat in dit opzigt niets te wensen over.

Ook Rost van Tonningen schreef dat de vrijgemaakten op Sint-Eustatius zich in de dagen na 1 juli rustig bleven gedragen. Veel vrijgemaakten vertrokken voor enkele dagen naar de naburige eilanden om van hun vrijheid te genieten; allen keerden spoedig terug. Het verslag is zeer gedetailleerd. Een ongewone gebeurtenis, zoals vrijgemaakten die massaal hun kralen van de kliffen gooiden, was zeker in de correspondentie opgenomen, mocht er sprake van zijn geweest. Ook in het verslag van 1864 is niets over de vermeende gebeurtenis te vinden. Voor het regelmatig aanspoelen van de kralen op het strand van Sint-Eustatius moet dus een andere verklaring worden gezocht.

Op een paar honderd meter uit de kust ter hoogte van Gallows Bay ligt de zogenaamde 'Blue Bead Hole' (zie afbeelding 5). Op deze zandvlakte, gelegen op circa zestien meter diepte, zijn er door duikers vanaf eindjaren negentig volgens Ruud Stelten duizenden blue beads gevonden. De kralen worden voornamelijk in een kleine regio in het midden van de vlakte gevonden en met elke storm komt er een nieuwe lading kralen omhoog. In de Blue Bead Hole zijn verder ballaststenen, aarde- en glaswerk en

metalen voorwerpen aangetroffen, wat de aanwezigheid van een scheepswrak doet vermoeden. Reeds in 1911 schreef zeiler en schrijver Frederik Fenger (1882–1970) over een wrak dat zou liggen op de plaats die men nu als de Blue Bead Hole bestempelt:

Passing the walls of the last sugar refinery in operation on the island, we came to the beach. A blue spot in the sand caught my eye and I picked up a slave trading bead of the old days. It had been part of a cargo of a ship bound for Africa; her hulk lay somewhere out there in the dark waters of Crook's Reef where it had lain for the last century or more, sending its mute messages ashore with each southwest gale, ground dull on their slow journey over the bottom of the Caribbean.



Satellietafbeelding van Sint-Eustatius met de in de tekst besproken locaties:

1. Fort Oranje.
2. Oranjebaai.
3. Fort Amsterdam (waterfort).
4. Pakhuizen in het benedendorp.
5. Free black village.
6. Krater van de Quill.
7. Nederlands Hervormde Kerk en begraafplaats.
8. Duinkerk House.
9. Plantage Pleasure Estate.
10. Battery Bouillé.
11. Plantage Fair Play.
12. Old Gin House Hotel.
13. Plantage Schotsenhoek.
14. Blue Bead Hole.
15. Crooks Castle.
16. Gallows Bay.

BRON: [WWW.GOOGLE.NL/MAPS](http://WWW.GOOGLE.NL/MAPS)

Recent onderzoek in de Blue Bead Hole bevestigt de aanwezigheid van een laat achttiende-eeuws of vroeg negentiende-eeuws scheepswrak, details blijven vooralsnog achterwege. De vondst sluit aan bij het vermoeden dat de blue beads onderdeel waren van de kleine vaart. Verder onderzoek moet meer duidelijkheid geven over de aard en omvang van de lading. Wellicht is er zelfs een identificatie van het schip mogelijk. Dat zou helpen de aanvoer van de blue beads op Sint-Eustatius in de context van de grotere handelspatronen te plaatsen.

## CONCLUSIE

Geconcludeerd kan worden dat vrijwel alle verhalen over de blue beads op aannames berusten. Die aannames zijn een samenraapsel van uit verband gerukte historische feiten, onterechte verbanden en overgenomen misvattingen. Om die reden kunnen de verhalen als historische mythen worden bestempeld.

Dit onderzoek maakte duidelijk dat de blue beads hoogstwaarschijnlijk niet in Amsterdam zijn gemaakt. De geschatste patronen van de Europese glasproductie, de twee onderzoeken van Karklins en het uitgevoerde ~onderzoek wijzen op Bohemen of Duitsland als plaats van vervaardiging. Verder was er geen sprake van een structurele afzet van de kralen op Sint-Eustatius door de Wic. Hoewel het goed mogelijk is dat de slaven de kralen in bezit hadden en deze inzetten voor ruilhandel en lichaamsversiering, is hiervoor geen archeologisch noch historisch bewijsmateriaal gevonden. In ieder geval waren de blue beads niet het enige betaalmiddel van de zwarte gemeenschap; er was gemunt geld in omloop dat werd uitgekeerd door Europeanen en gebruikt voor manumissie. Over de functie van de kralen tasten we veelal nog in het duister. Wel is het opvallend dat de kralen waarvan een archeologische context bekend is, veelal gevonden zijn in laat achttiende-eeuwse bebouwingen, wat wijst op een rol in de kleine vaart op de omliggende eilanden en Noord-Amerika. Het aanspoelen van de kralen vandaag de

dag kan worden verklaard met de aanwezigheid van het scheepswrak in de Blue Bead Hole. Onderzoek op deze vindplaats zal hoogstwaarschijnlijk meer informatie over de blue beads onthullen. Ondanks de vele misvattingen die over de blue beads bestaan, moet men het belang van de historische mythe voor de Statianen niet onderschatten. Voor de eilandbewoners symboliseren de kralen een keerpunt in de geschiedenis: de afschaffing van de slavernij en de overgang naar een tijd waarin de zwarte bevolking geleidelijk aan haar plek en rechten in de samenleving verwierf. De verhalen creëren voor de hen een verleden dat past bij hun identiteit en waarden. Door de aanhoudende toevoer van kralen op het eiland vanaf de zeebodem worden deze verhalen levend gehouden. De Blue Bead Hole zal echter mogelijk in de toekomst een heel ander verhaal openbaren, waarvan de contouren in dit onderzoek zichtbaar werden.

## **OVER DE AUTEUR**

Geke Burger studeerde maritieme geschiedenis in Leiden. Na haar studie werkte ze bij de afdeling Bijzondere Collecties van de Universiteitsbibliotheek Leiden en rondde ze een fellowship bij Het Scheepvaartmuseum af. Momenteel doet ze als PhD-student aan de Universiteit Leiden onderzoek naar het in de Waddenzee gelegen scheepswrak Scheurraak SO1.

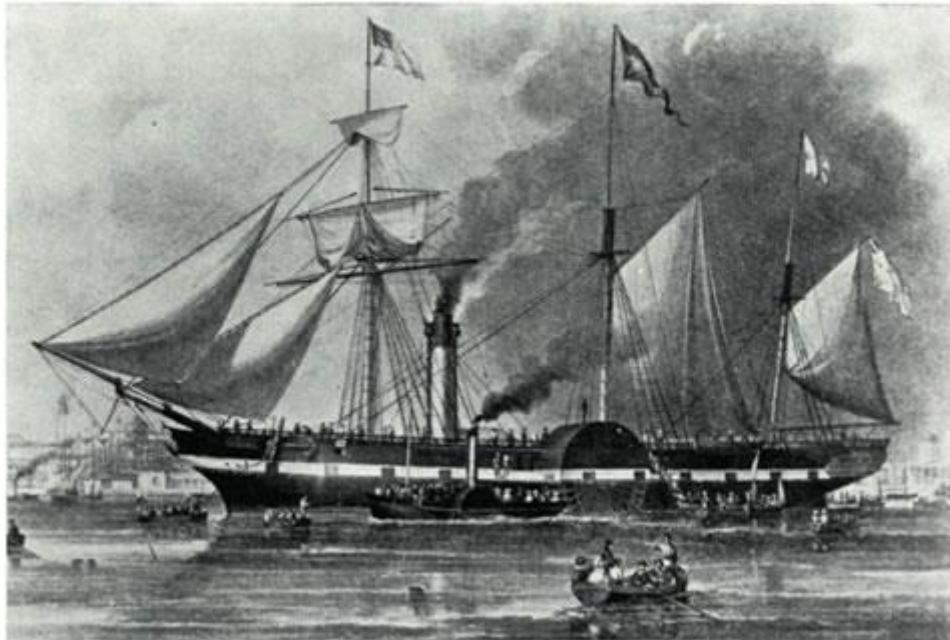
---

# **(5 380 – 07/07/24)ONZE KOOPVAARDIJ.. de belgische koopvaardij het verleden en het heden (I)**

p. vandensteen

## **HET GRIJS – MAAR TOCH GEKLEURD VERLEDEN**

Waar begint de geschiedenis van een land ? van een Volk ? Elk antwoord op deze dubbele vraag — zelfs door eminente historici — is subjectief geladen. Het zal in hoofdzaak gedetermineerd zijn door de definitie welke men wenst te geven aan de begrippen land en volk. Tijdsgebondenheid, nationaliteit en ideologische beschouwingen zullen hun stempel drukken op deze definitie. Het ligt voor de hand dat Frankrijk de gemeenten Duinkerken en Grevelingen betrekt in zijn eigen maritieme geschiedenis. En nochtans kan Pirenne ons bevestigen dat we hier ook eigen vaderlandse rechten kunnen doen gelden. En is onze bloedeigen Vlaamse Jan Baert niet evengoed een Franse Jean Bart ? In alle bescheidenheid zal ik mij dan ook beperken tot het tijdperk dat ingaat bij het ontstaan van onze huidige onafhankelijke staatsstructuur. Ik zou nochtans de historische werkelijkheid tekort doen indien ik, in het kader van dit uiteraard beknopt artikel, niet even de nadruk legde op het rijke maritiem verleden van onze gewesten... zelfs indien we deze gewesten situeren binnen de enge grenzen van het huidige België. Ik kan werkelijk niet aan de verleiding weerstaan even enkele namen, feiten en cijfers te citeren. Onze vroegere zeelui ? Het waren allemaal vechtjassen, maar terzelfdertijd ondernemende handelaars, stoute pioniers en — eerder sporadisch — onbaatzuchtige zendelingen.



In het grijze verleden hadden we vooreerst een Vlaamse zeeman, Caïus Carausius (wie kent hem niet uit Rodenbach's « Gudrun • ? » « Ik wil Britania, 'k Wil Oost en West, Ik wil de wereld. »), die op het einde van de 3e eeuw met zijn vloot de zee beheerde van Antwerpen tot Bretagne, in opstand tegen het machtige Rome.

Veel later, nl. van 1071 tot 1093 zien we Robrecht de Fries gestalte geven aan de opgang van de maritieme bedrijvigheid in Vlaanderen. Zijn zoon Robrecht II — die aan de Eerste Kruistocht deelnam en met zijn eigen vloot over zee terugkeerde — en kleinzoon, Boudewijn VII, zetten zijn handelspolitiek voort. Vlaamse koggen en bussen vaarden vanuit het Zwin naar de Baltische Zee, naar Engeland, naar Bordeaux en naar de Middellandse Zee. In 1107 ontscheepte een vloot van zeshonderd bussen 7.000 Vlaamse, Brabantse en andere pelgrims te Jerusalem.

Onder het bewind van de hertogen van Bourgondië, in de 15e eeuw, maakte de scheepvaart ons voor de eerste maal tot « koloniale mogendheid » wanneer talrijke Vlamingen zich gingen vestigen op de Azoren : de zogenaamde « Vlaamse Eilanden ».

En kan men de Gentse Keizer Karel vergeten ? Deze illustere vorst, « die de zon niet zag ondergaan in zijn Rijk », gaf aan onze handelsvloot een nieuw elan dat — hoe kan het ook anders ? — geschraagd werd door een solide maritieme wetgeving. Om naar Frankrijk, Engeland, Noorwegen, Zweden of Denemarken te varen moest ieder geladen schip ten minste 40 ton meten en als bemanning acht mannen tellen. Het moest bewapend zijn met 6 dubbele kanonnen, met 6 haakbussen en 6 pieken. Voor Spanje, Portugal, het Oosten, de Kanarische Eilanden, Madeira en St.-Thomas stelde men de eisen wat hoger : 80 ton, 15 bemanningsleden, 2 dubbele kanonnen, 6 enkele, 5 haakbussen en een dozijn pieken. Voor het vertrek was een zeevaartinspecteur belast met het nazicht van de goede staat van zeilen, masten, ankers en touwen.

En dan later... ja, dan hebben we de godendeemsting na het onzalige Verdrag van Munster in 1648 dat ons maritieme leven heeft gewurgd door het sluiten van de Schelde. Eén melodramatische opflakkering, nl. de Oostendsche Compagnie in de 18e eeuw, gestikt door het eigentijdse egoïsme van de maritieme mogendheden: Holland, Frankrijk, Spanje, Portugal en Engeland.

## DE PERIODE 1830-1839 — TASTEND BEGIN

Het « Hollands Bewind », met de hiermee gepaard gaande heropening van de Schelde (tijdens de Franse overheersing had deze heropening uiteraard geen praktisch effect gehad), schijnt toch heel wat ondernemende landgenoten te hebben aangezet om zich terug aan het maritiem avontuur te wagen. In het eerste register, gepubliceerd in 1829, van het « Bureau de Renseignements pour les Assurances Maritimes » — een classificatiekantoor dat op 2 juli 1828 te Antwerpen werd opgericht en dat later, toen de zetel in 1832 naar Parijs werd overgebracht werd omgedoopt in « Bureau Veritas » — zijn in totaal 182 Belgische schepen vermeld (totale tonnenmaat : 31.457 T), met als thuishaven:

|           |    |            |   |
|-----------|----|------------|---|
| Antwerpen | 99 | Mechelen   | 2 |
| Gent      | 28 | Leuven     | 1 |
| Oostende  | 21 | Roeselare  | 1 |
| Brussel   | 18 | Temse      | 1 |
| Brugge    | 10 | Willebroek | 1 |

Het grootste schip heette « STAD ANTWERPEN ». Het was een fregat van 800 ton, toebehorend aan J. Roelandt en C". De galjas « SOPHIA » van 160 ton, met thuishaven Roeselare, was nog veruit niet de kleinste eenheid van onze vloot. Het gaat hier om de netto-tonnenmaat, uitgedrukt in volume-tonnen van 1,5 m3.

Over het jaar 1830 zelf zijn de cijfers, die ik in verschillende bronnen heb aangetroffen, tegenstrijdig en onvolledig. Volgens A. De Vos (3) bestond de Antwerpse vloot in dat jaar uit 112 schepen met een totale tonnenmaat van 23.145 N. T. en toebehorend aan 57 rederijen. De auteur puurt deze cijfers uit de hierboven reeds geciteerde registers van « Bureau Veritas ». G. Beeteme, in zijn werk « Anvers, métropole du commerce et des arts » (Antwerpen 1886) geeft ook 112 schepen, maar met een tonnenmaat van 30.366 ton. Volgens A. De Vos is het een toeval dat Beeteme ook 112 schepen opgeeft want, waar het totaal schijnt te kloppen is er de opgave van de samenstelling die afwijkt voor meer dan 40 schepen. Ik kan moeilijk arbitreren in het dispuut: enerzijds heeft Beeteme het voordeel van « dichter » bij de gebeurtenissen te hebben geleefd, maar anderzijds ken ik A. De Vos als een bekwaam en gewetensvol speurder met een rijke bron van oorspronkelijke documenten te zijner beschikking: het Nationaal Scheepvaartmuseum. Wat er ook van zij het zwaartepunt van onze overzeese trafiek was toen reeds, zoals nu, te Antwerpen gevestigd.

Het verwerven van onze onafhankelijkheid betekende meteen een zware slag voor deze jonge — en zo kwetsbare — koopvaardijvloot. Vergeten wij niet dat de Hollandse generaal Chassé, spijs zijn naam, zich helemaal niet zo gauw liet verjagen uit de citadel van Antwerpen, van waaruit hij, samen met een kleine flottielje, de Schelde beheerste. Het is slechts in december 1832 dat de Franse maarschalk Gérard met zijn troepen de Hollanders tot capitulatie kon dwingen. Maar zelfs dit klinkend wapenfeit bracht nog geen oplossing, noch voor de Antwerpse haven en nog minder voor onze nationale vloot. Inderdaad, heel wat zogenaamde Antwerpse rederijen, met ongeveer 3/4 van de vloot, waren met de noorderzon vertrokken en de overblijvenden vonden eenvoudig geen bemanningen voor hun schepen, ze bleven dus aan de kade liggen.

Die acht eerste jaren van onze onafhankelijkheid moeten aan onze voorvaderen slechts een broos gevoel van zekerheid hebben gegeven. Ondanks alles hing ons lot als natie volledig af van de Conferentie te Londen, met name van vijf grote mogendheden : Oostenrijk, Frankrijk, Groot-Brittannië, Pruisen en Rusland, die in 1815 het Verdrag van Wenen hadden getekend. Onderlinge rivaliteit en wantrouwen tussen de diplomaten, de steun van Engeland en het daadwerkelijke militaire ingrijpen van Frankrijk hebben ten slotte geleid tot de erkening van een « neutrale » Belgische staat. Noteren we terloops dat gedurende gans deze periode van onderhandelingen, en in het bijzonder van 1832 tot 1838 de vaart op de Schelde geen enkele hinder ondervond en dat vanwege de Hollanders geen enkele taks werd gevergd voor de schepen die zich naar Antwerpen begaven. Dit veranderde meteen bij de ondertekening van het definitief vredesverdrag der XXIV artikelen van 19 april 1839. Door dit verdrag verspeelden wij de helft van Luxemburg en al het Limburgse grondgebied op de rechteroever van de Maas en bovendien werd de fameuze Scheldetol ingevoerd. Deze Scheldetol — te innen door Nederland — bestond uit een enkelvoudig recht van 1,5 gulden per ton, te weten 1,12 gulden voor de schepen die uit volle zee komend de Westerschelde of het kanaal van Terneuzen opvoeren en 0,38 gulden voor de schepen die langs dezelfde weg afvoeren. Een wet van 5 juni 1839 voorzag de terugbetaling van deze tol aan alle schepen die Antwerpen en Gent aandeden. Er werd lang gediscussieerd in de Kamers of deze terugbetaling ook moest geschieden voor de Nederlandse schepen, maar dit werd ten slotte aanvaard want de volgeladen schepen van en naar « den Oost » waren welkome klanten in onze havens. E. Van Bruysseel, in zijn werk « Histoire politique de l'Escaut » is getroffen door de nobele gedachte welke de debatten in de Kamers heeft beheerst : « L'Escaut belge, avait on dit, doit être aussi accessible au commerce des nations sous le règne du roi Leopold, qu'il l'était jadis sous la domination hollandaise. S'il faut que l'étranger, en débarquant sur nos côtes, s'aperçoive d'un changement de régime, que ce ne soit qu'à liberté plus grande et plus complète de nos institutions ».

Deze korte geschiedkundige parenthesis mag ons niet doen vergeten dat ik, enkele regels hoger, heel wat bona fide Belgische handelsschepen zonder bemanning aan de kaai heb liggen. Onze nationale

koopvaardij begon dus wel in zeer slechte omstandigheden. Weinig ervaren reders, te weinig geld en te weinig vakbekwame zeelieden. Bij dit alles volslagen gebrek aan belangstelling voor deze sector vanwege de Overheid, zowel regering als Wetgevende Kamers, enkele uitzonderingen niet te na gesproken. En onder die uitzonderingen moeten we in de eerste plaats citeren: de koning, Leopold I. In de loop van onze verdere maritieme geschiedenis, en — laten we het maar toegeven — tot op heden, zullen het « uitzonderingen » blijven, maar met die gelukkige bijzonderheid dat het steeds ging om geduldige taaie en zelfs koppige figuren, aan wie we het ten slotte te danken hebben dat op geregelde tijdstippen een ingrijpende staatshulp werd geboden aan de koopvaardij. Een staatshulp die soms zeer — soms minder efficiënt was, die soms te laat kwam... maar die ten slotte het onontbeerlijke houvast heeft gevormd voor de langzame maar zekere expansie van onze koopvaardij.

In die troebele verwilde dagen van onze eerste stappen als onafhankelijke natie ontving de koopvaardij de eerste reddende impuls van de Zeemacht! Inderdaad, de Koninklijk Marine, tot stand gebracht dank zij Leopold I, leverde kaders en bemanning voor onze grootste handelsschepen. Eén voorbeeld : Het K.B. van 5 november 1834, verschenen in de « Moniteur Belge » van 30.11.1834 bepaalt het volgende: « Art. 1 — Un équipage de la Marine Royale sera embarqué sur le navire « LE ROUSTE », destiné pour l'Egypte. Art. 2 — Cet équipage sera nourri par l'Etat et restera à sa solde pendant l'expédition ». Anderzijds werd — na zeer lange en moeizame discussie een wet gestemd (wet van 7 januari 1837) waarbij een premie van 30 fr of 24 fr per ton — naargelang de constructie — werd toegekend voor zeilschepen van 100 tot 500 ton, en van 32 fr tot 40 fr per ton voor stoomschepen, gebouwd sedert 1 januari 1835 op Belgische scheepserven. Deze wet is van toepassing gebleven tot 31 december 1851. Gedurende die periode werden kredieten toegekend voor een totaal bedrag van 783.000 fr voor 80 schepen.

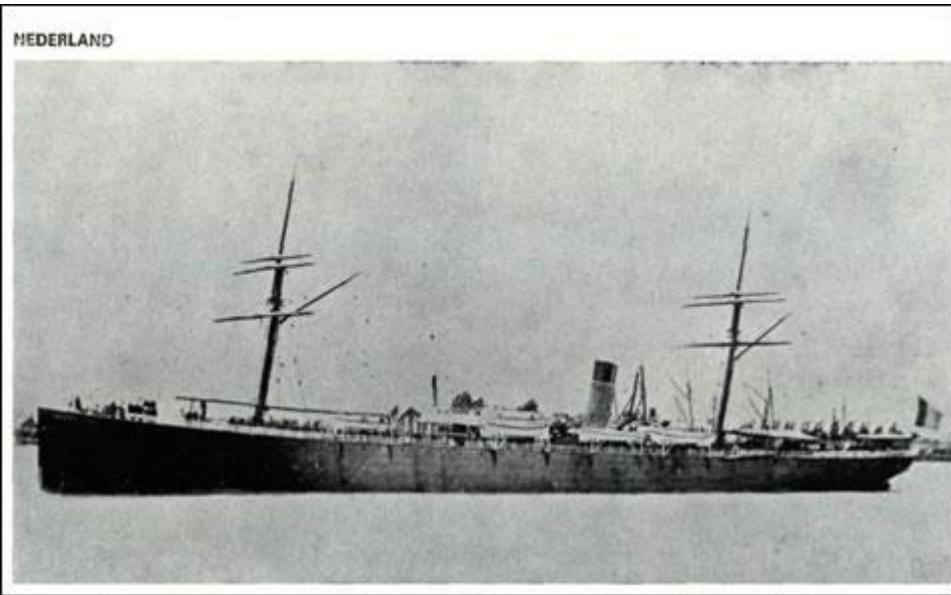
Het effect van deze te eenzijdig naar de scheepsbouw gerichte steun was niet zo schitterend, aangezien we moeten vaststellen dat in een tijdperk van 15 jaar de vloot slechts was aangegroeid met 8 eenheden. Volledigheidshalve moeten we toch aanstippen dat —enkel voor de periode van 1834 tot 1841 — eventjes 77 schepen van de Belgische handelsvloot zijn vergaan. In deze heroïke zeiltijd eisten zware stormen regelmatig hun tol.

Bij het einde van de hier beschouwde periode telde de Belgische handelsvloot 146 zeilschepen met een totale netto-tonnenmaat van 21.557 T en 5 stoomschepen met 1.988 N. T.

## 1839.1851

De grote handicap voor die tijd was wel het gemis aan reders en privé-kapitaal voor « het maritieme avontuur ». Uit een wet van 29 juni 1840 (6) blijkt het inzicht van de regering om een stoombootlijn te subsidiëren tussen België en de Verenigde Staten. De uitgave welke voorzien was, zou nochtans het jaarlijks bedrag van 400.000 fr niet mogen overtreffen en dit voor een periode van 14 jaar. Daar er echter geen akkoord kon bereikt worden met een rederij besloot de regering de zaak zelf in handen te nemen. Dit geschiedde onder de vorm van rechtstreekse uitbating door de Staat

Na onderzoek van verschillende voorstellen, weerhield de regering het aanbod van de « Société anglo-américaine » die haar twee oceaanschepen wilde verkopen: de « PRESIDENT » en de « BRITISH QUEEN ». Ongelukkig werd de « PRESIDENT » nooit geleverd : het schip kwam te vergaan tijdens de onderhandelingen. Het tweede schip werd gekocht voor anderhalf miljoen frank. Het was een mooi vaartuig, het grootste van zijn tijd (2.016 ton, drie dekken, 234 voet lang). Op 4 mei 1842 vertrok de « BRITISH QUEEN », via Southampton, met 46 passagiers naar New York. Het schip nam op de heenreis 900 ton kolen mede, maar — noblesse oblige — de regering had beslist dat de « BRITISH QUEEN » slechts Belgische steenkool mocht gebruiken, zodat vijf Belgische zeilschepen speciaal naar New York moesten varen om het daar met deugdelijke nationale brandstof te gaan bevoorraden. Ter bestemming gekomen op 28 mei, vertrok het met 40 passagiers de 7e juni. Het werd op 24 juni te Antwerpen met saluut-schoten verwelkomd. Deze eerste reis had een groot verlies nagelaten... Voor de tweede reis werden de Engelse machinisten aan boord behouden, doch de commandant Eyckholdt en zijn luitenant waren Belgen, evenals de bemanning. Het schip verliet Antwerpen de 7e september, met 69 passagiers. Op de terugreis had dit weinig handelbaar vaartuig af te rekenen met dertien dagen storm. Men moest op de Azoren binnenlopen om 100 ton kolen te bunkeren. In geen enkele geconsulteerde bron kon ik de bevestiging vinden dat het hier om Belgische steenkool ging. Op 4 november kwam de « BRITISH QUEEN » eindelijk te Antwerpen aan. Het verlies van deze reis was nog groter dan dat van de eerste reis en de regering was dan ook van oordeel dat het nu welletjes was. Het schip werd in openbare veiling verkocht.



De uiterst voorzichtige regering wedde echter niet op één paard. Zij wijdde ook haar aandacht aan de zeilboot. Zo werd in 1841 een lijn voor zeilschepen ingelegd naar Rio de Janeiro en Valparaiso. Aan de reder werd een premie toegekend per ton. Hetzelfde geschiedde in 1843 voor de lijn op Vera-Cruz en voor die op New York en in 1844 voor de lijn op Istanbul en voor die op Bahia. Dit premiestelsel duurde tot 1845-1846 en voor New York tot 1847, terwijl tegelijkertijd o.a. voor de lijn op Batavia en Singapoor het stelsel werd toegepast, dat we reeds hoger aangehaald hebben, namelijk het verstrekken door de Staat van de volledige bemanning, althans tot 1848.

Het hier beschouwde tijdperk werd echter in hoofdzaak gedetermineerd door een zeer belangrijke wet van 21 juli 1844 (9) op de differentiële rechten; hetgeen we in onze moderne terminologie zouden bestempelen als een wet van vlagdiscriminatie. Door deze wet werd o.m. een voorkeurtarief toegestaan voor vreemde goederen die onder nationale vlag, of die rechtstreeks uit het land van oorsprong werden ingevoerd. De protectionistische grondslag van de wet van 21 juli 1844 was volkomen normaal wanneer we hem situeren in zijn tijd en zijn omstandigheden. Hij zal vrij spoedig verdwijnen in de frisse mondiale wind van de vrije handel. Maar twee fundamentele bepalingen van deze wet zullen de hoeksteen vormen van een sociale uitbouw van onze maritieme wetgeving : artikel 11 de wettelijke basis voor de oprichting van hulp — en voorzorgskassen voor zeevarenden onder Belgische vlag (de in 1815 opgerichte « Kas » bestaat nu nog) en artikel 12 bepaalt uitdrukkelijk dat Belgen en vreemdelingen slechts tot de functie van kapitein en wachtoverste zullen toegelaten worden na een bekwaamheidsexamen waarvan het reglement door de regering zal worden uitgevaardigd. Dat het ditmaal ging over een wet die werkelijk de expansie van de handelsvloot wilde stimuleren moge blijken uit artikel 8, dat meteen een sirenenzang liet horen voor de mercantile reders die in het begin der jaren dertig het "establishment" van Holland hadden verkozen boven het gewaagde avontuur van de onstuimige Belgen. Luisteren we even naar deze zang, die helemaal niet romantisch is maar eerder rauw realistisch : » Pendant les 18 mois qui suivront la promulgation de la présente loi, le gouvernement pourra moyennant le payement d'un droit de 30 fr, par tonneau, accorder la nationalisation à des navires étrangers reconnus, par des experts à désigner par lui, être de bonne qualité et en parfait état de navigabilité.

Le gouvernement est autorisé à accorder la remise du droit à condition que pour chaque navire nationalisé il sera construit en Belgique dans un délai à fixer, un navire d'une capacité au moins égale. Pourront être dispensés du droit de 30 fr par tonneau, les navires d'origine belge naviguant maintenant sous pavillon étranger, pour lesquels dans les 3 mois de la promulgation de la présente loi, on demandera le pavillon national et qui rempliront les conditions requises ».

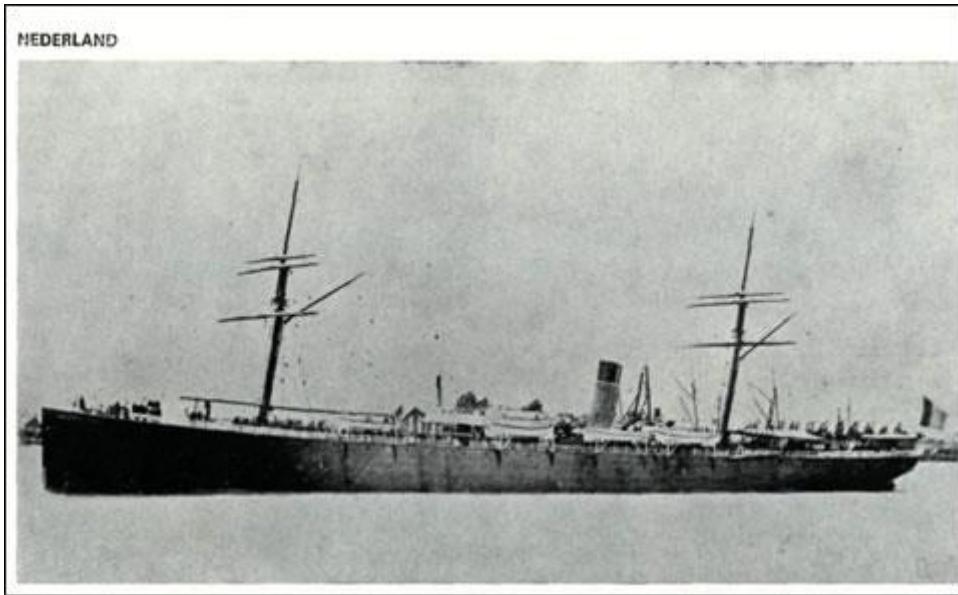
Gebrek aan tijd heeft me belet van na te pluizen of het laatste lid van artikel 8 inderdaad enkele verloren zonen naar het vaderhuis heeft doen terugkeren. Ik betwijfel het. In ieder geval moeten we vaststellen dat van 1840 tot 1850 de vooruitgang niet bijster schitterend was. Inderdaad, in 1840 beschikken we over 151 zeilschepen (22.417 NT) en 5 stoomschepen (1.988 NT). In 1850 waren deze cijfers respectievelijk 149 (30.577 NT) en 5 (2.026 NT), wezen dus een achteruitgang in aantal eenheden en een vooruitgang inzake tonnenmaat.

Het jaar luidt een nieuwe periode in voor de Belgische zeescheepvaart. Een paar jaar vroeger, in 1849, had Groot-Brittannië inderdaad zijn fameuze » Navigation Act » van Cromwell afgeschaft. Deze wet, daterend van 1651, bepaalde dat Europese waren alleen door Engelse schepen of door deze van het land van herkomst mochten ingevoerd worden. Later (in 1660) werd deze wet uitgebreid met de bepaling dat niet-Europese goederen uitsluitend door Engelse schepen mochten worden ingevoerd.

Groot-Brittannië, dank zij eeuwen monopolie inzake maritiem transport, kon zich dit breed gebaar best veroorloven. Het had er trouwens alles bij te winnen : met zijn machtige vloot beheerde het de zeven wereldzeeën, en de reders kenden hun stiel van vader op zoon.

De wind van de vrije ruilhandel waait over Europa. België — nog jong en wat slap op de benen, maar van nature vrijheidsminnend — volgt met jeugdige geestdrift. Het sluit in 1851 een handelsverdrag met Engeland. In deze euforie past niet langer meer een protectionistische wet als deze van 1844 op de differentiële rechten. Een gelegenheidswet van 31.1.1852 gaf de regering 'machtiging om voorlopig geheel of gedeeltelijk bij koninklijk besluit wijzigingen aan het tolregiem aan te brengen. De wet van 19 mei 1856 schafte voorgoed het beschermingsregime af. En nu maar hopen op privé-initiatieven en op privé-kapitaal. Het eerste manifesteerde zich schuchter maar het tweede bleef jammerlijk in gebreke. Dr W. Van Cauwenberg heeft het begin van deze periode op merkwaardige wijze samengevat, mede aan de hand van gegevens verzameld door Albert de Burbure die destijds gepubliceerd werden in de « Lloyd Anversois » en die nadien, dank zij Henry De Vos, gebundeld werden in « Une Anthologie de la Marine Beige ». « Zo de Belgische buitenlandse handel — zowel onder het protectionistisch regime als gedurende het daarop volgend tijdvak van vrijhandel — voorspoedig is geweest, van de koopvaardijvloot kan niet hetzelfde gezegd worden. De statistieken tonen inderdaad aan dat na 1856 de nationale vloot in haar opgang gestuit werd en voortdurend achteruit ging. De steun aan de stoomscheepvaart, waarmede men met de « BRITISH QUEEN » een aanvang gemaakt was — met het gekende resultaat — werd opnieuw te berde gebracht bij de stichting van de « Société beige de bateaux à vapeur transatlantiques » op 29 mei 1853. Deze onderneming, met een kapitaal van vijf miljoen frank, zou de lijn Antwerpen - New York uitbaten. De maatschappij sloot een overeenkomst met de Staat waardoor de tolrechten, de tonnenmaat- en lichtgelden (droits de fanaux) kwijtgescholden werden. Verder werd een toelage van 1.200 fr per reis toegezegd, terwijl de Staat bovendien gedurende 10 jaar een minimum intrest verzekerde van 4 0/0 op het gestorte kapitaal. Dit belette echter niet dat de vennootschap haar aandelen niet geplaatst kreeg, wat reeds een vlieg teken was. Het kapitaal stelde nu eenmaal geen belang in maritieme angelegenheden. Als tegenprestatie moest de vennootschap het toezicht van de Staat aanvaarden, terwijl het aantal reizen bepaald werd op minstens twaalf voor het eerste, en 24 voor het tweede jaar. De dienst zou geschieden met vijf schepen, drie werden er bij Cockerill besteld en twee in Nederland. De levering uit Nederland geschiedde met een enorme vertraging, zodat de eerste reis slechts op 29 december 1855 kon doorgaan. De « BELGIQUE » — het eerste schip in Nederland van stapel gelopen — voldeed helemaal niet aan de vereisten. Het moest terugkeren en gans herbouwd worden. Er ging bijna een jaar voorbij alvorens de dienst terug kon hervat worden, namelijk op 4 oktober 1856. De schepen van Cockerill waren goed, maar toen kon men de tweede helft van het kapitaal weer niet geplaatst krijgen»

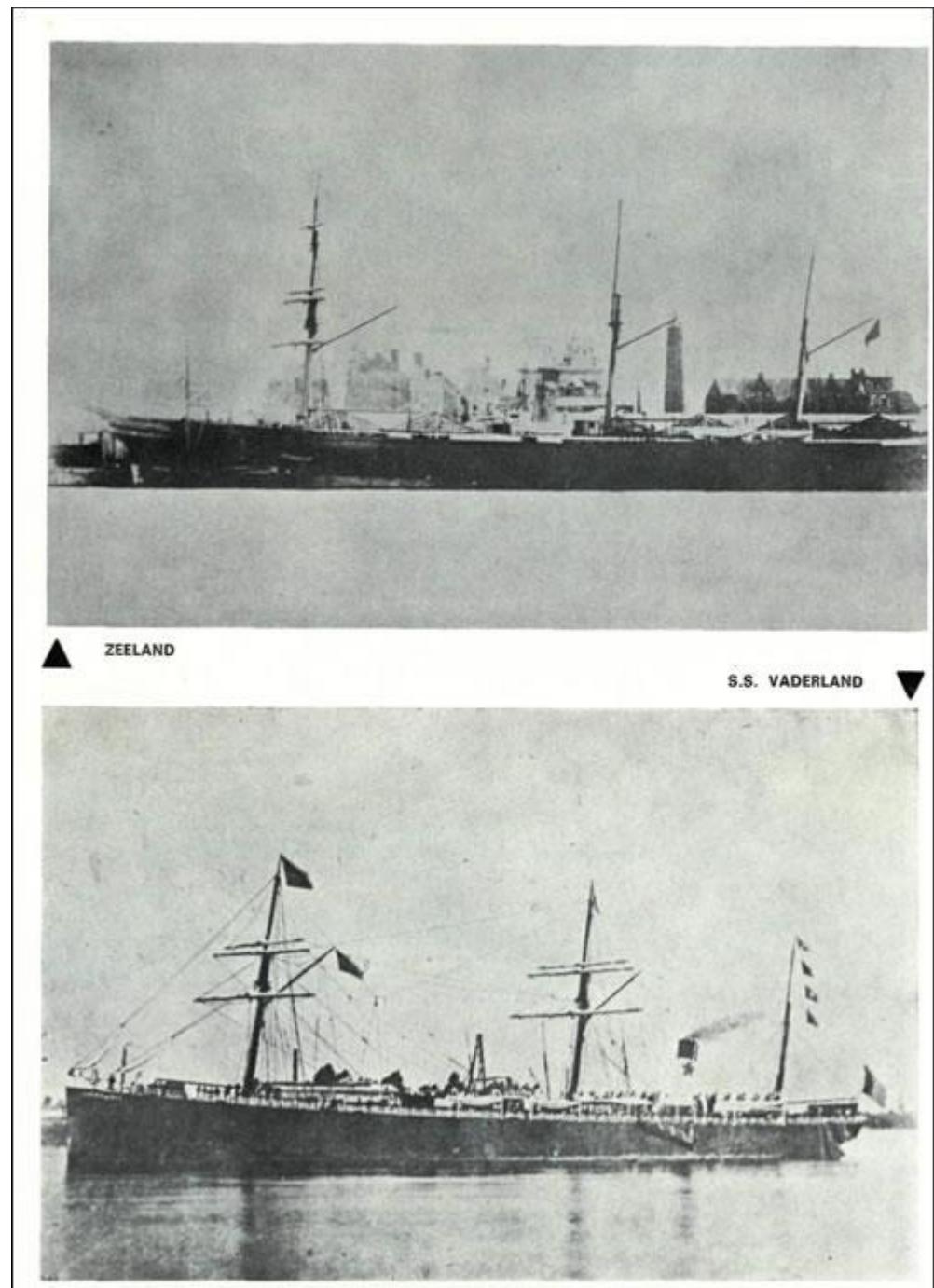
Om het kort te maken : de « S.A. belge des bateaux à vapeur transatlantiques » ging op de fles in 1859. Vermelden we toch nog voor de liefhebbers van de « petite histoire » dat de vier schepen van de rederij (het laatste schip, de « CONGRES », was nog niet geleverd) in huur werden gegeven aan de Britse Admiraliteit om troepen te verscheppen naar Indië in verband met de bloedige revolutie van de Cipayers in 1857.



Spijts alle goede bedoelingen en pogingen van sommige gezagdragers — en in de eerste plaats van onze koningen — liep het helemaal niet gesmeerd met onze maritieme expansie: we trappelden ter plaatse inzake tonnenmaat en gingen zelfs achteruit wat aantal betreft. Onafgezien van onze eigen « landelijke » mentaliteit heeft de moeilijke overgang van zeilvaart naar stoomvaart hier ook wel een rol gespeeld. Ter ere van onze toenmalige regeringen moet gezegd worden dat ze reeds van 1837, bij het verlenen van steun, de voorkeur gaven aan de stoomschepen,, maar de zeilschepen hebben zich nog lang en hardnekkig gehandhaafd. Het is slechts in 1873 dat de tonnenmaat van de Belgische stoomschepen ongeveer op gelijke hoogte kwam (16.200 NT) als deze van de zeilschepen, terwijl de cijfers voor het aantal resp. 19 en 40 bedroegen. In 1878 overschreed het aantal stoomschepen voor de eerste maal het aantal zeilschepen (resp. 28 en 22). Zoals men ziet : interessante maar geen spectaculaire cijfers. De afkoop van de Scheldetol in 1863 gaf aan onze nationale koopvaardij niet de stimulans die men ervan had mogen verwachten. In feite is deze afkoop geen maatregel te noemen die deel uitmaakt van een maritieme politiek. Hij hoort veeleer thuis in een algemene handelspolitiek. Alhoewel deze staatstussenkomst het belang van de scheepvaart diende mogen we niet uit het oog verliezen dat deze transactie tot stand kwam met de instemming en zelfs met de deelneming der vreemde mogendheden (België betaalde 13.328.000 fr en de met België handeldrijvende landen 22.950.000 fr) en dat ze ten goede kwam aan al de schepen, zonder onderscheid van nationaliteit, zodat er geen kwestie kon zijn van een bevoordeling der nationale koopvaardijvloot. Trouwens voor België zelf moeten we bij de beweegredenen veel minder zoeken naar een heropbeuring van onze koopvaardijvloot, dan wel naar het verlangen een hinderpaal uit de weg te ruimen die onze buitenlandse handel ten zeerste hinderde, de ontwikkeling van onze industrie belemmerde en aldus gans onze economische structuur dreigde aan te tasten.

Gans de tweede helft van de 19e eeuw is overigens gekenmerkt door de orthodoxe • vrijhandelsgeest » van de regeringen, die stelselmatig verkozen overeenkomsten af te sluiten met vreemde reeds bestaande rederijen e.a. met het oog op het postvervoer. Het aantal Belgische kandidaat-reders slonk ernstig. Er werden er heel wat opgericht, maar de meesten haalden de drempel van de 20e eeuw niet. Enkele gelukkige uitzonderingen : - de " Rederij Cockerill ", opgericht in 1858, waarvan het eerste schip s/s " SERAING" in dienst kwam in 1873, heeft het volgehouden tot 1970.

- " Armement Deppe ", onze oudste thans nog bestaande rederij ter lange omvaart, die gesticht werd in 1860, maar dan nog met het bescheiden doel een regelmatige lijn te verzekeren tussen Antwerpen en de Franse havens Duinkerken, Bordeaux en Bayonne.



- de " S.A. de Navigation Belgo-Américaine ", beter gekend onder de naam van " Red Star Line ", werd opgericht in 1872 op initiatief van de Antwerpenaren Marsily en von der Becke, maar met de hulp van Amerikaans kapitaal. Haar passagiersscheepen « NEDERLAND », « SWITZERLAND », « RHYNLAND », « VADERLAND », « RUSLAND », « ZEELAND », « KROONLAND » en « FINLAND », in dienst op de lijn Antwerpen - New York - Philadelphia, genoten een wereldfaam. De onderneming ontwikkelde zich op bevredigende wijze tot na de eerste wereldoorlog. De ommegang in de trafieken die afgestemd waren op de oorlog 1914-1918, het stopzetten van de massale uitwijkingen naar de Verenigde Staten, de financiële mislukkingen en de economische ramp van 1930 veroorloofden ongelukkigerwijze de Red Star Line niet het jaar 1931 te overleven.

- in 1891 ontstond de « American Petroleum Co », voorganger van de N.V. « Esso Marine Belgium ».
- in hetzelfde jaar werd de « S.A. Belge de Navigation à Vapeur SCALDIS » gesticht. Haar zeil- en stoomscheepen verzekeerde het verkeer met Spanje, Portugal en Italië. Willem Geurts vervoegde de firma in 1893 en legde de grondslag van de huidige rederij René Geurts, die nu nog de kustvaarder « MARIE FLORE » bezit.
- in 1895 zien we de oprichting van de « Compagnie Belge Maritime du Congo », die zal uitgroeien tot onze grootste nationale rederij. Ze had voor opdracht een regelmatige dienst tot stand te brengen tussen Antwerpen en de onafhankelijke Congo-Staat. Deze vennootschap was in feite een filiaal van de Britse

firma « Elder Dempster ». On hetzelfde ogenblik stichte een Duitse sociétéit « Woermann Linie » eveneens een Belgische filiaal, de « Société Maritime du Congo ». De dienst werd door beide vennootschappen gemeeenschappelijk verzekerd. Op 6 februari -1895 vertrok het stoomschip « LEOPOLDVILLE ». Wanneer in 1908 België de onafhankelijke Congo-Staat overnam, beslisten enkele personaliteiten, met aan het hoofd generaal Thijs, van de Congolijn een zuiver Belgische onderneming te maken. Op 1 februari 1911 werd een akkoord bereikt met de Britse vennootschap tot afkoop van haar aandelen ; de Duitse firma had zich reeds teruggetrokken in 1901.



Hoe zag de situatie er nu uit op de drempel van de 20e eeuw ? Een beetje hoopgevend als wij de statistieken bekijken. Er was wel een lichte inzinking in de jaren 1905 en 1906, maar het jaar 1914 was gekenmerkt door een forse en plotselinge stijging van aantal en tonnenmaat. Nochtans zaten er meer mogelijkheden in dit tijdperk van algemene economische expansie. Lodewijk De Raet schreef in 1905 « Op 100 miljoen frank jaarlijks aan vracht besteed, komen er 97 in de zak van vreemde rederijen. De Belgische uitvoer hangt dus feitelijk af van de goede wil van zijn mededingers. Welke factoren zijn er nu van aard om de levensvatbaarheid en de bloei onzer handelsvloot te bevorderen ? Er zijn er drie : de rederij, de scheepsbouw, de bemanning

- De rederij (...) Op de 21 zogezegde Belgische rederijen, zijn er eigenlijk maar 5 die nationaal zijn naar kapitaal en scheepsvolk. Onze Vlaamse kapitalisten moeten leren inzien dat de zeevaart en zeer voordelige geldbelegging kan zijn. Ten bewijze daarvan gaf de Antwerpse Kamer van Koophandel de tabel uit der winsten van de voornaamste Deense, Hamburgse en Hollandse stoomvaartmaatschappijen. Daaruit blijkt dat voor 1894-1900 de uitkering aan het kapitaal gemiddeld 7,25 t.h. bedroeg.

- De scheepsbouw kan voor Vlaams-België een bron worden van welvaart. De lijst der Belgische schepen is geenszins lang en de meeste zijn dan nog op buitenlandse werven gebouwd (58 op 71 !).

De bemanning. In ons land arm aan schepen, het is er niet veel beter aan toe met het zeevolk. Al onze rijkdom bestaat in een school voor scheepsjongens te Oostende en twee zeevaartscholen waar ernstige herinrichting broodnodig is. Om in de bestaande leemte te voorzien, ontstond juist de beweging tot oprichting van het schoolschip. Is het niet wraakroepend dat op onze weinige Belgische schepen 144 vreemde officieren en slechts 74 Belgen aangetroffen worden ! (...)

- Op « onze » 2.201 matrozen vindt men 721 Belgen, verder niets dan Engelsen en Duitsers.

## Wordt vervolgd

# (5 381- 13/10/24)4ONZE KOOPVAARDIJ.. de belgische koopvaardij het verleden en het heden (II)

In 1912 laat Lodewijk De Raet een nieuwe meer optimistische klank horen « Zonder dat de Belgische zeevaart een grondige verandering onderging is er, sedert het schrijven van dit opstel in 1905, op dit gebied het een en ander gebeurd, dat hier in het kort dient vermeld te worden. Immers wij stelden hoger vast dat hier een gunstige kentering waar te nemen was : onze Vorsten, Leopold II, de ervaren zakenman en stichter van het koloniaal Rijk in Afrika ; Koning Albert, bijzonder bevoegd in industriële zaken, steunden uit al hun macht de ontluikende zeevaartbeweging; de Regering en de openbare machten volgden en de nijverheids- en handelskringen lieten zich niet onbetuigd. De gevolgen van deze pogingen bleven niet uit : een grote uitslag dient vooral aangestipt: de natie ging belang stellen in de zeevaartzaken. Afgezien nog van het gestadig toenemen der beweging van onze havens en vooral van Antwerpen, is er ook een vermeerdering van de handelsvloot vast te stellen, maar deze vermeerdering staat nog geenszins in verband met de economische positie van ons land ».

## DE EERSTE WERELDOORLOG 1914.1918

Als men thans, in 1971, de regeringspolitiek ten aanzien van de Belgische koopvaardij in oorlogstijd in alle objectiviteit ontleedt, kan men zich niet van de indruk ontdoen dat wij in 1914-1918 leergeld hebben betaald voor de latere wereldoorlog 1940-1945. Dit hoeft ons niet te verwonderen. In 1914 geloofden we nog rotsvast in onze neutraliteit en de plotselinge oorlogssituatie waarin we werden megesleept stelde onze reders al dadelijk voor het cruciale probleem van de verzekering. Er was inderdaad niets voorzien inzake de verzekering van de oorlogsrisico's. Men deed dan maar een beroep op de Britse «Board of Trade» waarmede op 5 oktober 1914 een overeenkomst werd ondertekend op grond waarvan de Belgische schepen op dezelfde voet werden behandeld als de Engelse. De meeste Belgische schepen konden aldus terug worden ingezet, in het begin voornamelijk voor troepentransport... alhoewel er geen wet bestond voor de opeising van koopvaardijschepen (die zou er eerst komen in 1916). De Belgische Redersvereniging sloot met de regering een overeenkomst — op 11 juni 1915 — waarbij de reders zich verbonden 20 t.h. van hun vloot ter beschikking te stellen voor militair vervoer, en zulks voor een vergoeding op basis van de tarieven en voorwaarden van de Britse » Blue Book rates » (nl. de Engelse opeisingstarieven) die nog waren vastgesteld op grond van de situatie van de vooroorlogse vrachtenmarkt. Slechts met de overige 80 t.h. van hun vloot konden de reders min of meer profiteren van de vrachtprijsverhoging welke voortvloeide uit de steeds grotere vraag naar scheepsruimte.



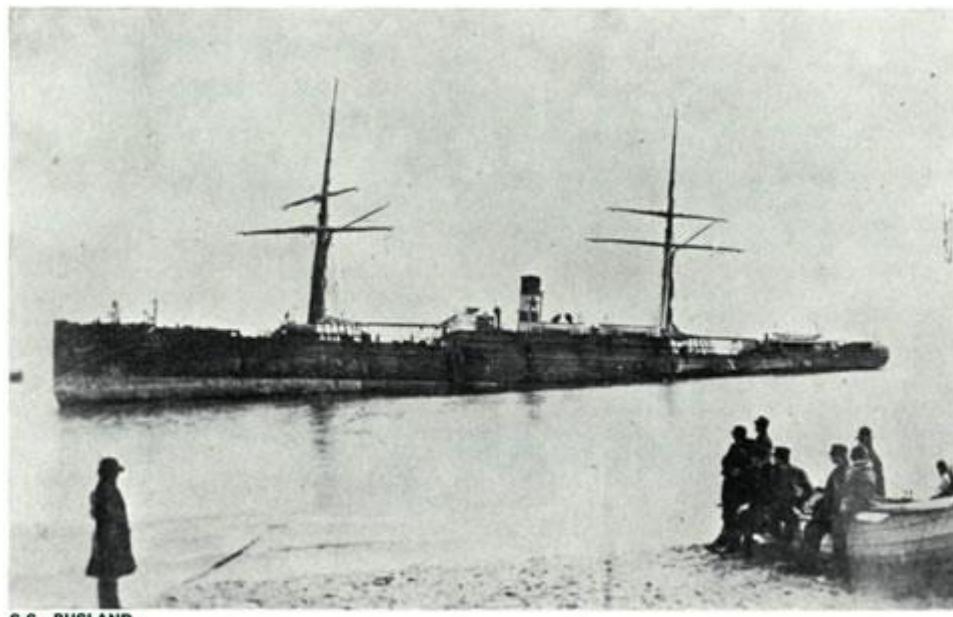
Inmiddels was het probleem ontstaan van de bevoorrading der burgerbevolking in het bezette België. Met dit doel werd de « Commission for Relief in Belgium • opgericht in 1916. Zij gebruikte vooreerst schepen van diverse nationaliteiten voor het vervoer van levensmiddelen. Maar weldra zou de Britse regering aan haar schepen verbod opleggen uit te varen van neutrale tot neutrale haven, terwijl de Regering van Den

Haag haar schepen inzette voor eigen ravitaillering. De Belgische regering sloot terug een overeenkomst met de reders. Nagenoeg alle beschikbare grote schepen werden ter beschikking gesteld van de « Commission for Relief » voor de vaart Verenigde Staten -S.S. SWITZERLAND Rotterdam. De vracht werd vastgesteld op 75 % van deze welke betaald werd door de » Royal Commission of Wheat Supplies ». Deze Commission verzekerde het graantransport op de Britse Westkust. De vracht, betaald door de CRB was merkelijk hoger dan het opeisingstarief, maar ze bleef steeds onder de vracht van de vrije markt.

De regering gaf er zich rekenschap van dat de koopvaardijvloot een onmisbaar element was in de oorlogsvoering. Er werd naar middelen gezocht om de vloot in stand te houden. Vanaf 1915 mochten geen schepen meer aan het buitenland verkocht worden zonder voorafgaande toelating (K.B. van 23.2.1915), terwijl ook in hetzelfde jaar, nl. bij besluitwet van 20 mei 1915 de Staat, in zekere omstandigheden, zijn waarborg kon verlenen om de aankoop van schepen te bevorderen.

Gedurende de oorlog werden de

buitgemaakte schepen in Engeland bij opbod verkocht. Van de koopsom was er steeds een deel dat niet onmiddellijk te betalen was, namelijk 75 %. Voor dit deel verleende de besluitwet van 20.5.1915 de staatswaarborg. Enkele maanden later werden de verhoudingen juist omgekeerd. Contant werd nu 75 % geëist, zodat de staatswaarborg nog slechts op 25 0/0 sloeg. Dit zoeken naar middelen om de vloot op peil te houden en zelfs uit te breiden heeft in 1916 (besluitwet van 19 juli) geleid tot de stichting van een nieuwe rederij : de « Lloyd Royal Belge ». De Staat waarborgde kapitaal en intrest der obligaties van de nieuwe rederij, die in feite een uitbreiding was van de bestaande rederij Brijs-Gylsen. Deze zakelijke uiteenzetting moet ons niet uit het oog doen verliezen dat ook de eerste wereldoorlog een zware tol heeft geëist van de handelsvloot. Van de 125 schepen, die 350.000 BRT vertegenwoordigden in 1913, bleven er einde 1918 nog slechts 60 over met een totaal van 150.000 BRT.



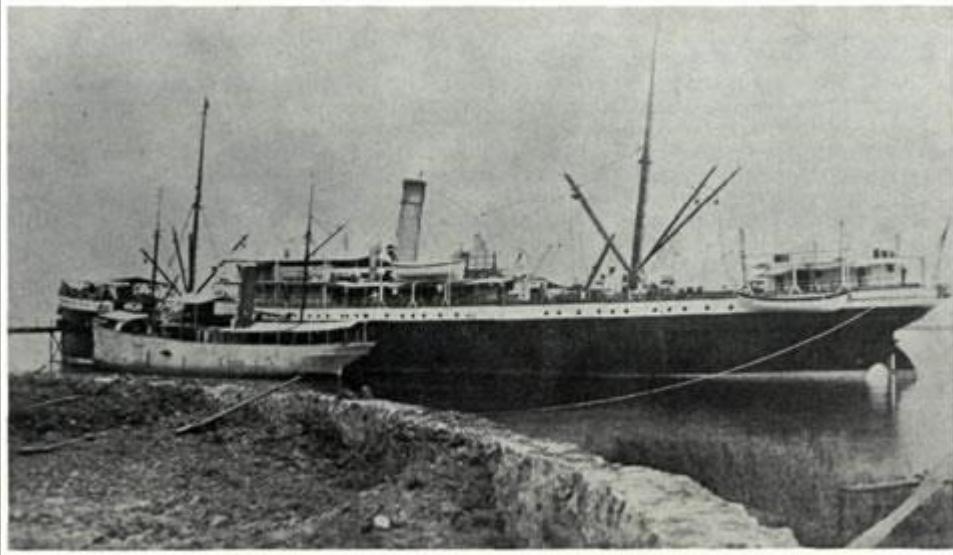
S.S. RUSLAND

## DE PERIODE VAN 1919 TOT 1940. WEINIG WEL EN VEEL WEE.

Onmiddellijk na de oorlog, in de euforie van een heropleving die zo spoedig mogelijk moest worden tot stand gebracht, werd een bijzondere krachtinspanning gedaan om onze handelsvloot in een minimum van tijd op het vooroorlogse peil terug te brengen. Dit gelukte reeds in 1920. Iaar waarin dit peil reeds werd overschreden aangezien de koopvaardij op dat ogenblik 174 schepen telde met een gezamenlijke brutotonnenmaat van 406.464 T. In 1921-22 bereikten we het hoogste aantal koopvaardijschepen uit onze geschiedenis, nl. 202, met in totaal 543.000 BRT, een recordtonnenmaat die we pas in 1959 zullen overschrijden (met 99 schepen). Vermelden we terloops dat in 1920 de « Compagnie Financière Beige des Pétroles » werd gesticht — het latere « Petrofina » — die in 1921 zeer bescheiden als rederij startte met het tankschip « MAZOUT I » van 700 TDW. De grootste rederij in 1921 was de « Lloyd Royal Beige », met 59 schepen en 178.766 BRT. Zij verzekерden diensten naar de Verenigde Staten, de Oostkust van Zuid-Amerika, Spanje, Portugal, het Oosten en Indië.

De naoorlogse « boom » in de scheepvaart was ongelukkig van korte duur. Reeds in 1921 kenden de vrachtprijzen een gevoelige inzinking. Nochtans wisten, in de jaren twintig, onze rederijen zich betrekkelijk goed te handhaven, met uitzondering evenwel van de te giganteske « Lloyd Royal » waarvan de vloot in 1929 geslonken was tot 20 eenheden met 97.814 BRT. Deze rederij werd tenslotte in 1930 overgenomen door de « Compagnie Belge Maritime du Congo ». De aldus ontstane maatschappij kreeg de benaming « Compagnie Maritime Beige (Lloyd Royal) ».

LEOPOLDVILLE I (1895)



Het begin van de dertigerjaren was gekenmerkt door de wereldcrisis die ook nefaste gevolgen had voor de scheepvaart. De Belgische koopvaardijvloot die in 1930: 154 schepen telde met 508.197 BRT was in 1936 geslonken tot 94 schepen met 341.743 BRT. Deze cijfers op zichzelf zijn nog misleidend, want in 1932 bleef ongeveer de helft van deze tonnenmaat ongebruikt. Onze handelsvloot was ook niet van de jongste. Behoudens de tankschepen en de zeelichters waren er in België in 1932 op 132

bruikbare schepen, slechts 71 minder dan 20 jaar oud. Deze toestand zou nog verergeren in de loop van de volgende jaren. Deze catastrofale gang van zaken was van aard enkele regeringen en zelfs het parlement te beroeren. Staatsinterventie bleek een conditio sine qua non om uit de penarie te geraken. Reeds in 1930 had de toenmalige Minister « belast met het Zeewezen » een wetsontwerp neergelegd bij de Kamer van Volksvertegenwoordigers, er toe strekkende een « Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Zeevaart » op te richten. Het ontwerp kwam er niet door, en het werd definitief geklasseerd na de Kamerontbinding in 1932. De talrijke opliggende zeeschepen vormden nochtans een latent verwijt aan de gezagdragers. Op de buitengewone begrotingen van 1934 en 1935 werden dan ook kredieten voorzien met het oog op het terug in de vaart brengen van deze schepen. Deze maatregel had dus geenszins de bedoeling de Belgische vloot uit te breiden. Gedurende deze twee jaren werd aldus, voor de wederindienststelling, een toelage van 0,50 fr per dag en per ton toegekend. Dank zij deze staatsinterventie werden in 1934 : 13 schepen (96.763 BRT) — met 544 zeelieden — opnieuw in de vaart gebracht ; in 1935 volgden 7 andere schepen met 235 bemanningsleden. Einde 1933 lag 35 % der Belgische handelsschepen op, in december 1934 was dit percentage 23 %, einde 1935 : 8 0/0. De verleiding wordt hier groot om enkele lovende woorden te wijden aan het Bestuur van het Zeewezen en aan de onder impuls van dit Bestuur actieve « Hogere Zeevaartraad », die in die moeilijke jaren onverpoosd hebben geijverd om aan ons land een koopvaardij te bezorgen waarop het toch, uit hoofde van zijn geografische ligging en zijn industriële structuur, normalerwijze aanspraak mag maken. Het uiteraard sober bestek van dit artikel weerhoudt me nochtans van deze zijsprong.

Om zeer summier het resultaat van moeizame palabers samen te vatten : de in 1936 opgerichte « Dienst voor Economisch Herstel » (beter bekend gebleven onder de afkorting OREC van zijn Franse benaming « Office de Redressement Economique ») nam in zijn programma van nationale hernieuwing het bouwen op van een aantal nieuwe schepen : ongeveer 150 miljoen frank werd voorgeshoten voor het bouwen van 28.000 ton scheepsruimte. Kort nadien begon er iets te dreigen in het wereldgebeuren. Ongetwijfeld heeft de aldus verwekte psychose er toe bijgedragen dat uiteindelijk de wet van 1 februari 1939 « tot inrichting van het Krediet voor de uitbreiding van koopvaardij- en vissersvloten en van de scheepsbouw » werd uitgevaardigd. Ingevolge deze wet was de Staat gemachtigd tot een bedrag van ten hoogste 375 miljoen frank de terugbetaling — in hoofdsom, intresten en bijhorigheden — te waarborgen van leningen door openbare kredietinstellingen toegestaan aan de Belgische rederijen tot vernieuwing en uitbreiding, bij voorkeur op Belgische scheepswerven, van de koopvaardij- en vissersvloot. Ten einde de intrestenlast te verminderen mocht de Staat — binnen de grenzen van een jaarlijks bedrag van 11.250.000 fr — aan de hiervoren bedoelde ontleners, toelagen verstrekken die in geen geval hoger beliepen dan het bedrag overeenstemmende met een intrest tegen 3 0/0 's jaars op de verschuldigd blijvende kapitalen.

Deze wet was een goede zaak... maar ze kwam te laat. In september 1939 was onze tonnenmaat volstrekt ontoereikend om aan de elementaire behoeften van het land te voldoen: er was zowat 350.000 ton aan scheepsruimte tekort om de nodige uitheemse producten voor ravitaillering en grondstoffen aan te voeren. (19) Op 1 september 1939 telde onze handelsvloot 91 schepen met 359.527 BRT. Onmiddellijk werd een uiterste krachtinspanning gedaan om de capaciteit van onze vloot op te drijven. Van 1.1.1939

tot 10.5.1940 werden 21 eenheden onder Belgische vlag gebracht met een totale brutotonnenmaat van 95.154 T. Een bijzondere vermelding in dit verband verdient de oprichting van de « Société Maritime Anversoise », die acht Amerikaanse schepen aankocht met 67.439 BRT. In dezelfde periode gingen 11 schepen verloren, waarvan 5 door oorlogsfeiten en 6 ingevolge zeerampen die grotendeels te wijten waren aan de onveilige vaart door gebrek aan bebakening. Een klein kustvaarder werd aan Frankrijk verkocht.

Ik wil deze vooroorlogse periode niet afsluiten zonder een zeer belangrijk initiatief van de toenmalige regering te vermelden. Onder de dreiging van het naderend oorlogsgevaar werden, op basis van de volmachtswet van 1937, de koninklijke besluiten van 7 en 8 augustus 1939 uitvaardigd waarbij, door de oprichting van een « Vereniging voor Onderlinge Zeeverzekeringen tegen Oorlogsris'zo » (VOZOR), waarbij alle reders verplichtend waren aangesloten, een dergelijke oorlogsverzekering werd in het leven geroepen die, dank zij de staatswaarborg, niet gebonden was aan de draconische voorwaarden voor dergelijke verzekering op de vrije markt. Deze maatregel zal later — mits een noodzakelijke aanpassing door de besluitwet van 27 februari 1947, een doorslaggevende rol spelen bij de heropbouw van onze zwaar gehavende vloot.

## **FABIOLAVILLE, ANTWERPEN**

De verliezen die de vloot van de Compagnie Maritime Beige tijdens de tweede wereldoorlog leed, betekende een zware handicap voor de rederij bij de heropening van een regelmatige verbinding naar Congo. Om hieraan te verhelpen werd, in 1946, aan de scheepswerven John Cockerill te Hoboken, opdracht gegeven voor de bouw van vijf pakketboten. In 1948 werden de twee eerste schepen, namelijk de ALBERTVILLE en de LEOPOLDVILLE afgeleverd. Dit duo werd in 1949 gevuld door de ELISABETHVILLE, in 1950 door de BAUDOUINVILLE en tenslotte in 1951 vervolledigd door de CHARLESVILLE. Tengevolge van de toenemende concurrentie van de luchtvaart, en vooral na de moeilijkheden van 1960 was men verplicht verschillende schepen van de hand te doen. Aldus blijven van dit prachtige kwintet slechts de ALBERTVILLE en de LEOPOLDVILLE over op de lijndienst naar de Rep. Zaïre. Dit laatste schip werd in 1967 overgenomen door de Compagnie Maritime Congolaise (nu Compagnie Maritime du Zaïre) en onder Congolese vlag in de vaart gebracht als P.E. LUMUMBA.

Beide schepen hebben echter de leeftijdsgrens bereikt en moeten vervangen worden. Daarom werd door de Comp. Mar. Beige en de Comp. Mar. du Zaïre in het begin van 1970 met Cockerill Yards een gezamelijke overeenkomst gesloten voor de bouw van twee zusterschepen, waarvan elke rederij er één zou uitbaten.

In aanbouw voor de Comp. Mar. Beige onder bouwnummer 861, liep op 28 januari jongstleden het eerste schip van dit nieuwe duo van stapel. Uit eerbied voor een jarenlange traditie werd de eenheid FABIOLAVILLE genoemd.

De doop en de tewaterlating werd verricht door H.M. Koningin Fabiola, die welwillend het meterschap aanvaardde.

Deze pakketboot is geschikt voor het gemengd vervoer van passagiers en vracht. De voornaamste gegevens zijn -lengte over alles : 161,15 m

-lengte tussen de loodlijnen : 148 m.

-Breedte buiten de spanten : 23,10 m.

-Holte tot het hoofddek : 13 m.

-Diepgang : 9,87 m.

-Draagvermogen als cargoschip : 15.800 metr. ton.

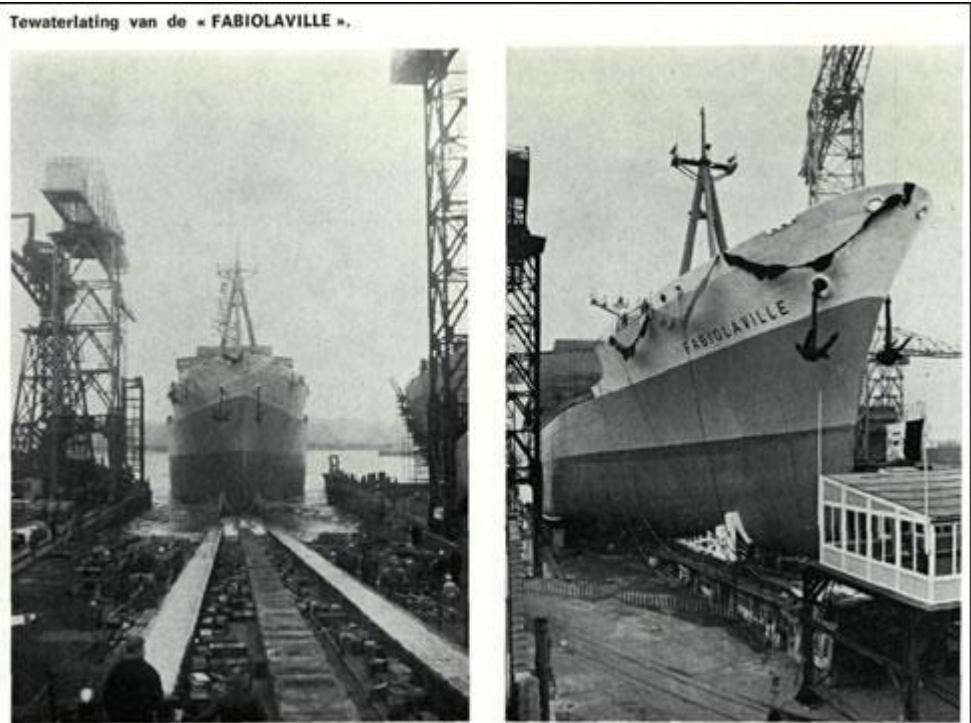
-Draagvermogen als pasagierschip : 12.200 metr. ton.

-Passagiers : 71

-Officieren en bemanning : 58

-Dienstsnelheid : 19 knopen

De FABIOLAVILLE, waarvan de romp gebouwd is volgens het



dwarsspanenconstructiesysteem, terwijl voor de sterktedekken en de bodem het langspanenbouwsysteem werd toegepast, is volledig gelast. De bouw geschiedde onder toezicht van het klassificatiekantoor « American Bureau of Shipping » volgens de hoogste klasnotatie en in overeenstemming met de voorschriften van de Belgische Zeevaartinspectie.

Eigenaardig is wel dat de romp dezelfde is als deze van de drie schepen van de MONTAIGIE klasse. In tegenstelling met de huidige mode, bezit de FABIOLAVILLE geen bulbsteven. Zeven waterdichte schotten verdelen het schip in acht compartimenten : de voorpiek, ruimen 1 tot 4, de machinekamer, ruim 5 en de achterpiek. De dubbele bodem onder de machinekamer in ingericht als opslagruimte voor brandstofolie, smeerolie en zoet water. Deze onder de ruimen kunnen gebruikt worden als waterballast- en stookolietanks.

In de vijf ruimen werd een doorlopend tussendek ingebouwd. Alle ruimen worden niet alleen mechanisch geventileerd, maar ze zijn ook voor brandgevaar beschermd door een CO<sub>2</sub>-installatie. Het bakdek reikt tot over het eerste ruim zodat extra bergplaats verkregen wordt, maar waardoor ook de kracht van de overkomende golven gebroken wordt, zodat beschadiging aan dekcargo tot een minimum kan beperkt blijven.

In de ruimen 3 en 4 zijn langschochten ingebouwd. Verticale geleiders verdelen ruim 3 in cellen voor het vervoer van 20' en 40' containers. Ruimen 2 en 4 kunnen later voor een gelijkaardig doel ingericht worden. De totale graaninhoud van de laadruimten bedraagt ca. 18.250 m<sup>3</sup>.

De talrijke en ruime luikhoofden laten een makkelijke stouwing toe.

Zoals bij de overige VILLE-boten is ook in deze eenheid plaats voorzien voor de verscheping van palmolie. In zes tanks kunnen 1.550 ton van dit product gepompt worden. Ook het laadgerei staat in functie van een snelle en efficiënte goederenomslag. Het electrisch aangedreven kraanwerk bestaat uit 3 kranen voor 12 ton elk, 4 laadbomen voor 5 en 10 ton, 2 bokken van het Velle-type met elk een hijskracht van 30 ton, en op het bakdek een tripod mast met een zware spier voor een hefvermogen van 60 ton. Verder werden als dekwerktuigen opgesteld : een ankerlier, 2 kaapstanders, 12 laadlieren en 4 toppinglieren.

Het stuurmechanisme is electro-hydraulisch versterkt.

Evenals het op de helling staande zusterschip kan deze nieuwe eenheid 71 passagiers - 58 volwassenen en 13 kinderen vervoeren. De dienstverlening voor het beperkt aantal passagiers wordt tot het maximum nagestreeft. Alle verblijven, dus ook deze van de bemanning, en zelfs de stuurhut, zijn « airconditioned ». In de zes dekken hoge opbouw zijn er 3 dekken speciaal voorbehouden aan allerlei ontspanningslokalen ten gerieve van de gasten. Op het A-dek beschikken deze laatsten over een promenadedek, salon, bibliotheek, rooksalon, veranda, bar en projectiezaal.

Jeugdige passagiers worden verzorgd in een kinderkribbe terwijl de liefhebbers een duik kunnen nemen in het openluchtzwembad dat gelegen is voor het ruim 5. Op het B-dek geeft een kapperssalon de gasten

de mogelijkheid hun haar te laten verzorgen. Op dit dek is ook een boetiek ondergebracht, evenals een hospitaal. Het restaurant tenslotte bevindt zich op het C-dek.

De FABIOLAVILLE is uitgerust met de meest moderne navigatiemiddelen, zoals gyrokompas, twee radars, echolood, loginstallatie, radiotelefonie, Facsimile en Deccanavogator. Een 8 cylinder-dieselmotor Cockerill - B & W. 8 K 74 zorgt voor de aandrijving van een vierbladige schroef. De motor heeft een continu vermogen van 15.000 EPK bij 124 omw./min. waardoor een dienstsnelheid van 19 knopen kan gehouden worden.

De electriciteit wordt geproduceerd door 3 dieselgeneratoren. Elke set bestaat uit een opgeladen 8 cylinder ABC-motor met een vermogen van 900 EPK welke gekoppeld is aan een ACEC generator van 600 KW. Verder staan er in de machinekamer allerlei pompen, kompressoren, olie- en waterverwarmers, koelers, separatoren. alsook een draaibank opgesteld.

De motor kan vanaf de brug bediend worden zonder direct toezicht vanuit de machinekamer.

In de uitrusting van het schip zijn ook nog 4 motorreddingssloepen van versterkte polyester glasvezel en 2 opblaasbare reddingsvlotten begrepen. Iedere sloep biedt plaats aan 51 personen terwijl de 2 vloten samen 30 personen kunnen opnemen.

Na een geslaagde aflevering van de tweede eenheid, zal de FABIOLAVILLE ingelegd worden op de lijn naar Zuid-Afrika, waarna zal overgeschakeld worden naar de dienst op Matadi.

## **WRESTLER, ANTWERPEN**

Na een succesvolle technische proefvaart nam de sleepdienst Letzer N.V. op 14 april bezit van haar nieuwste aanwinst : de hoogzeesleper WRESTLER.

De WRESTLER is niet alleen het vlaggeschip van de rederij, maar tevens de sterkste sleper onder Belgische vlag. Bij een trekkracht van 65 ton laat het de tot nog toe sterkste sleper, de MICHEL GERLING, met 22 ton achter zich.

Het vaartuig werd gebouwd, onder toezicht van de klassificatiemaatschappij Bureau Veritas bij de Oostendse werf Béliard Murdoch (bouwnummer 210).

De hoofdafmetingen zijn : 52,32 m - 11,02 m x 5,78 m. De bruto tonnage bedraagt 704 register ton : de netto tonnage 40 register ton. Het vaartuig is zo ontworpen dat het drie verschillende taken aankan : de hoogzee-sleepvaart, de berging van in nood verkerende vaartuigen en tenslotte ook, hoewel in minder mate. de bevoorrading van booreilanden.

Door zijn bouw en zijn uitrusting is de WRESTLER in staat, in de meest barre omstandigheden, zijn plicht te verrichten.

Bijzondere zorg werd besteed aan de inrichting van de machinekamer. Twee G.M. Dieselmotoren van elk 2.15- PK bij 900 omw. /min. zorgen voor de aandrijving van twee, in kortstraalbuizen geplaatste, verstelbare schroeven. Het dubbelschroefsysteem werd verkozen omdat het een betere manuvreerbaarheid toelaat. Bovendien werd het vaartuig uitgerust met een boegschroef, aangedreven door een 250 PK electromotor.

De sleepuitrusting bestaat uit een dubbele hydraulische sleeplijn welke midscheeps in een speciaal daarvoor voorziene lierruimte is geplaatst. Twee kabels, één van 1.000 meter lengte met doormeter 50 mm., en één van 600 meter met doormeter 42 mm. liggen gebruiksklaar in twee kabeltrommels. Verder vindt men er de bijbehorende sleepuitrusting zoals een hydraulische sleephaak, de sleepbetng en sleepbogen.

Op het achterdek tenslotte bevindt zich een speciale breidellier voor een 40 m. staaldraad, doormeter 32 mm.

Voor rekening van de Duitse rederij HAPAG-LLOYD A.G. liep op 12 mei jongstleden, de MÜNCHEN, het tweede en laatste LASH-schip dat Cockerill Yards in bestelling had, te Hoboken van stapel. De MÜNCHEN is tevens het zusterschip van de BILDERDIJK, welke in het begin van maart aan de Holland Amerika Lijn afgeleverd werd.

Beide kangoeroeschepen zullen in het raam van de COMBI LINE ingelegd worden in de dienst tussen Europa en de Amerikaanse havens aan de Golf van Mexico, waarbij slechts 6 havens aangelopen worden. In Europa zijn dat : Bremerhaven, Rotterdam en Sheerness, in de Verenigde Staten : Savannah, New

Orleans en Houston. De MÜNCHEN was oorspronkelijk besteld door de H.A.L., maar bij de vorming van de gemeenschappelijke dienst overgenomen door de HAPAG-Lloyd A.G.

De hoofdafmetingen en algemene kenmerken van de MÜNCHEN zijn identiek aan deze van het zusterschip BILDERDIJK, beschreven in een vorige uitgave van Neptunus door Dhr. Rogie.

De lichters van beide kangoeroeschepen worden gebouwd door de General Steel Tank Co. Inc. te Reidsville (U.S.A.), alsmede door haar Ierse dochtermaatschappij Ross & Co., uit New Ross.

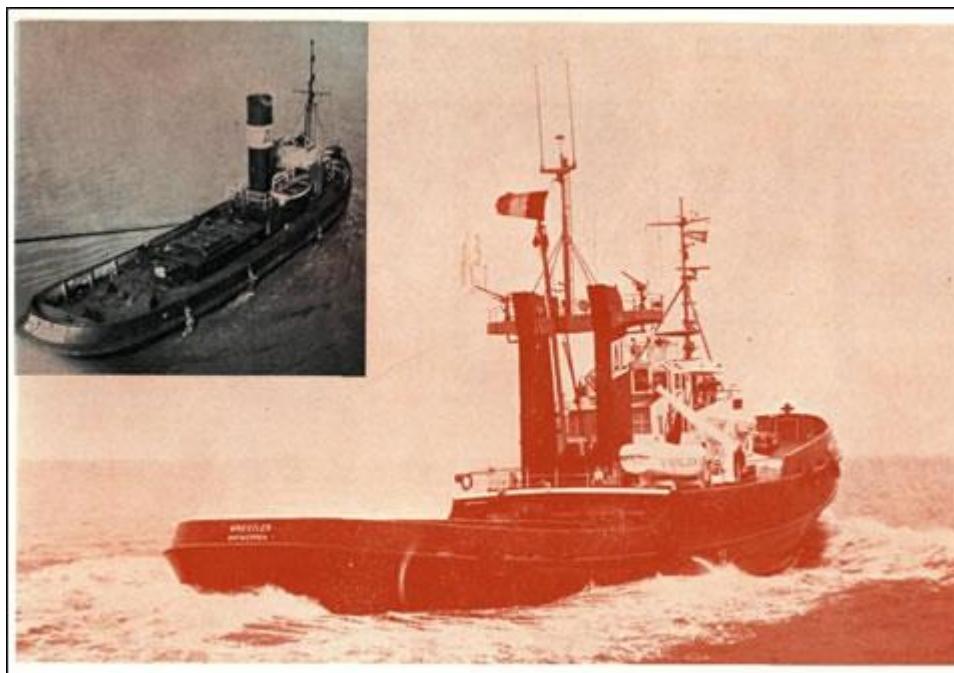
In totaal werden 410 bakken besteld, waarvan de afmetingen luiden : 18,74 m x 9,5 m x 4,4 meter. Elke bak weegt ongeveer 80 ton, en kan een lading van 380 ton vervoeren. De lichters bezitten geen eigen voortstuwingssinstallatie. Het transport naar het hinterland gebeurt daarom via duwkonvooien. Opdat zij op de Rijn en Schelde over eigen middelen zou beschikken bestelde de H.A.L., via een dochteronderneming Koeningsfeld, twee duweenheden bij de werf « De Biesbosch » uit Dordrecht.

Daarenboven plaatste een andere dochtermaatschappij, Van der Laan, bij « De Merwede » uit Hardinxveld, een opdracht voor de bouw van een mini-lichterschip van 2.100 ton draagvermogen met een capaciteit van 14 lichters. De oplevering van dit vaartuig, dat als afmetingen heeft : 102 m. lengte bij 20 m. breedte, wordt voorzien in het vierde kwartaal van 1972.

Dank zij dit « feeder-ship » kunnen de lichters ook deze rivieren bereiken welke niet uitmonden in de havens die door de moederschepen aangelopen worden (vb. de Seine over Le Havre).

Gezien de mogelijkheden waarover de COMBI LINE tegen het einde van dit jaar zal beschikken is het weinig waarschijnlijk dat na de oplevering van de MÜNCHEN (voorzien in september) het vaartuig nog ooit naar Antwerpen zal terugkeren.

Nochtans kan de Belgische scheepsbouw fier gaan over haar technische vaardigheid welke eens te meer gedemonstreerd wordt met de bouw van beide Lash-schepen. Sinds het vierde kwartaal van 1971 hebben verschillende schepen de Belgische vlag verlaten, terwijl hier tegenover praktisch geen aanwinsten kunnen geregistreerd worden. Vooreerst valt de verkoop te melden van drie Antwerpse havenslepers naar Italië. Op 19 november verleden jaar werden de CATHERINE LETZER en SABINE LETZER van de Sleepdienst Letzer, eigendom van de Agustea Imprese Marittima S.p.A. uit Sicilië.



De « WRESTLER » oud en nieuw...

Opvallend is wel de volledige automatisatie van de hele uitrusting ; zowel de hoofdmotor, schroeven en lieren zijn vanuit de stuurhut te bedienen zodat de hele sleepoperatie van hieruit kan geschieden.

Voor bergingsoperaties beschikt de WRESTLER over een stel pompen van verschillend debiet. Speciaal voor hulpverlening aan brandende schepen werden in de achtermast twee brandspuiten gemonteerd, waarbij de brand zowel met water als/of met schuim kan bestreden worden. Voor onderwaterwerk beschikt men

aan boord over een volledige brand- en lasapparatuur alsook een duikersuitrusting.

Tenslotte kan de WRESTLER ook ingezet worden als bevoorradingsschip. Speciaal voor deze taak werd het achterdek versterkt tot 3 ton per m<sup>2</sup>, zodat een dekkargo van maximum 300 ton kan vervoerd worden. Om de werkzaamheden aan boord te vergemakkelijken werd een 9 meter lange laadboom met een hefvermogen van 5 ton geplaatst.

Buiten de gebruikelijke navigatie-apparatuur beschikt de sleper over vele extra's. Zo vindt men er 2 radars, R.D.F., extra radioposten, 3 zoeklichten van 1500 W. elk, tot zelfs een intercom-installatie.

Aan boord is accommodatie voorzien voor 23 bemanningsleden. De inrichting der verblijven met o.a. een rooksalon, 2 kantines en een hospitaal overtreft de hedendaagse eisen.

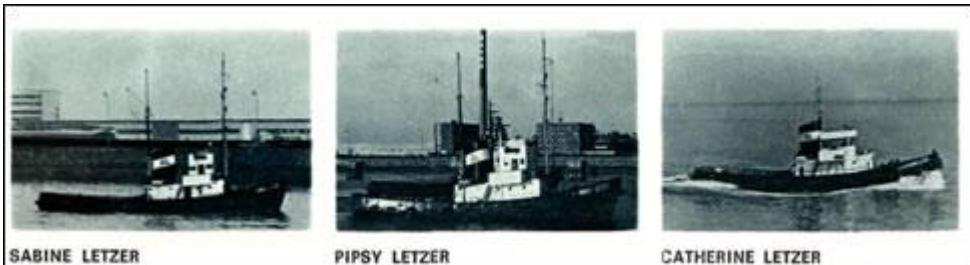
Van de eerste WRESTLER is niet veel bekend. Waarschijnlijk werd deze 500 PK sterke stoomsleper tijdens de eerste Wereldoorlog gebouwd in Engeland (bouwjaar is mogelijk 1918).

Tot in 1923 deed het vaartuigje waarschijnlijk dienst op de Colne rivier, en in de haven van Colchester. Dat jaar werd het door de Sleepdienst Letzer aangekocht van een reder uit Brightlingsea, waarna het vooral dienst deed voor de rede van Antwerpen en op de Schelde. Na een loopbaan van 40 jaar werd de sleper uit de sterkte afgevoerd en op 31 mei 1963 voor sloop verkocht aan de Boelwerf te Temse.

De verre reis naar de nieuwe standplaats, waarbij de beruchte Baai van Biscaya moest overstoken worden, zou door de drie sleepers op eigen krachten worden uitgevoerd. De voorbereidingen van de reis nam ongeveer twee maanden in beslag. De sleepers werden door de Scheepswerf van Rupelmonde nagekeken en zeeklaar gemaakt, waarbij o.a. de radar van de PIPSY LETZER vervangen werd. Op 15 januari verlieten de sleepers, nog steeds onder hun oude naam en vlag, de rede van Antwerpen. De reis, welke naar men verwachtte een drietal weken zou in beslag nemen, zou enkel onderbroken worden om te bunkeren en proviand in te nemen. Defect aan de radar van de konvooileider, de PIPSY LETZER, verplichtte de schepen twee supplementaire havens aan te lopen. Na haltes in Boulogne, Brest en Gijon, voer het konvooi op 25 januari voorbij Gibraltar en werd de oversteek naar Italië aangevaren. Zonder verdere moeilijkheden bereikten de sleepers tenslotte hun nieuw werkterrein

De drie afgevoerde sleepers maakten deel uit van een type van 12 identieke sleepers onder Belgische vlag, allen gebouwd door F. Schiehau uit Bremerhaven. Deze werf, gespecialiseerd in de bouw van sleepers, had een modelsleper ontworpen, waarvoor veel belangstelling bestond, vooral vanwege de Bugsier Reederei und Bergungs A.G. uit Hamburg.

In 1953 kocht de Unie voor Redding en Sleepdienst enkele sleepers van deze Duitse rederij en plaatste ook een opdracht bij F. Schiehau voor de bouw van identieke schepen. In 1945 van stapel gelopen als UNION 3 en UNION 1 werden



de sleepers bij hun oplevering overgenomen door de Sleepdienst Letzer en omgedoopt in CATHARINE LETZER en PIPSY LETZER. De SABINE LETZER, door haar eigenaar rechtstreeks in Duitsland besteld, kwam in 1958 in de vaart.

Zoals de overige sleepers van deze klasse, bezaten de drie verkochte boten een Deutz dieselmotor van 850 pk. waardoor ze een trekkracht van 10 ton konden ontwikkelen. Ze opereerden meestal op de Schelde maar af en toe kon men ze ook schepen zien assisteren in Gent of Zeebrugge. Terwijl de SABINE LETZER en de PIPSY LETZER hun oorspronkelijke vorm behielden, werd het stuurhuis van de CATHARINE LETZER drastisch omgebouwd, hetgeen haar een typisch onmiskenbaar uitzicht gaf. Op enige maanden tijd verkocht de Compagnie Maritime Beige twee van haar schepen. Op 30 november 1971. werd de LUALABA verkocht aan de Sea Union Limited of Monrovia, en als SEA UNION onder Griekse vlag in de vaart gebracht.

In tegenstelling met wat de naam laat vermoeden maakt de LUALABA geen deel uit van een serie schepen, bekend als LU-boats.

De LUALABA (8.223 Brt - 10812 TDW), een schip van het open/gesloten shelterdeck type, werd in 1950 als SAKURA gebouwd door de Higoshi Nippon Jukoguo, Yoko'nama. Voor rekening van de United Carriers Inc. uit Monrovia. Onder Liberiaanse vlag was het schip meestal bedrijvig in de vaart tussen Japan en de West-kust van de Verengde Staten. In 1952 werd het schip aangekocht door de Compagnie Maritime Congolaise en herdoopt in LUALABA.

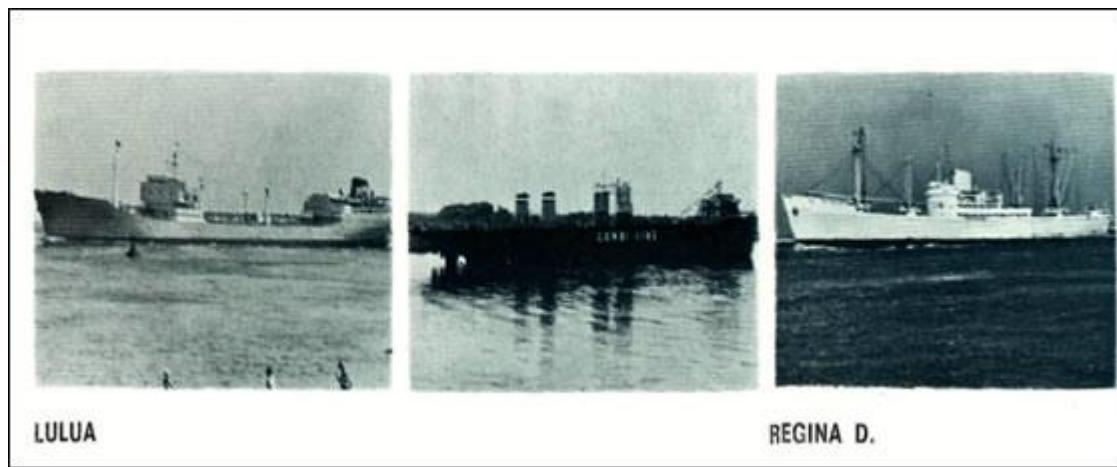
Tot in 1960 voer de LUALABA regelmatig vanuit Antwerpen naar West-Afrika, hetzij rechtstreeks, hetzij via de Verenigde Staten. Nadien werd het schip ingelegd in de dienst naar Noord-Amerika, later weer naar Oost-Afrika.

In 1967 werd het schip getransfereerd naar de Compagnie Maritime Beige, maar dit bracht geen wijziging in haar dienstschema. Op het einde van haar loopbaan echter werd het schip weer op de lijn naar Matadi ingelegd.

Bij aankomst in Antwerpen op 13 augustus werd het schip opgelegd tot het enige maanden nadien werd verkocht.

Het tweede schip dat van de hand gedaan werd is de LULUA (8.223 BRT - 10812 TDW). Na een jaar onttakeld gelegen te hebben werd de LULUA op 19 april jl. aangekocht door een Cyprische maatschappij. Een brand, uitgebroken op 24 januari vernielde de hele opbouw van het schip. Nadat de nodige herstellingen zullen uitgevoerd zijn, wordt het vaartuig als GOOD MARINER door de Pergamos Sh:pping Company in de trampvaart ingezet.

Als laatste van een serie van zeven schepen, gekend als LU-boats, liep op 24 mei 1956 bij John Cockerill N.V. te Hoboken, de LULUA van stapel.



De LULUA bezat de volgende hoofdafmetingen :  
-lengte over alles : 147,- m.  
-breedte : 18,7 m.  
-diepgang : 8,9 m.  
-bruto tonnage : 8223 BRT als gesloten shelterdeckship  
-6612 BRT als open

shelterdeck-ship.

Buiten een zeer grote ruiminhoud, bezat het vaartuig eveneens tanks voor het transport van palmolie, alsook koelruimten. Bovendien was er ook accommodatie aan boord voor 12 passagiers. Een 6 cylinder B & W dieselmotor van 7500 pk. gaf het schip een snelheid van 16 knopen.

Gezien deze grote polyvalentie kon de LULUA, evenals zijn zusterschepen trouwens, makkelijk overschakelen op de verschillende diensten door de Compagnie Maritime Belge uitgebaat.

Buiten reizen naar Noord-Amerika en Afrika, heeft de LULUA ook verschillende malen Zuid-Amerika bezocht. De LULUA is daarenboven ook, voor zover kan nagegaan worden, het enige schip van de Compagnie Maritime Beige dat Australië aanliep.

Na de verkoop van de LULUA blijven er van de oorspronkelijke zeven schepen, slechts twee over in de vlootsterkte van de C.M.B., namelijk de LUSAMBO en de LUGUKA. Hiervan vaart slechts de LUSAMBO nog in regelmatige dienst naar Zuid-Amerika, terwijl de LUGUKA in huurdienst werd gegeven.

Sinds 23 april . ligt in de Antwerpse haven de Belgische tanker BOLGIOS op een koper te wachten.

Beide schepen waren, voor die periode, conventionele tankers zonder bijzondere kenmerken. De cargo werd geladen in 10

BOLGIOS



ROYSTON GRANGE



middentanks en 12 zijtanks, waarbij 4 pompen een totale capaciteit hadden van 1.600 m<sup>3</sup> per uur.

In 1967 werd de RUDOLF OETKER verkocht aan de Panamese firma Cia. de Nav. Napier S.A. Deze bracht het schip als REGINA D. onder Griekse vlag. De REGINA D. was vooral bedrijvig in de trampvaart. Enige malen kwam ze daarbij ook in Antwerpen. Tenslotte werd het schip in 1971 aangekocht door de Belgische rederij en herdoopt in BOLGIOS. Na de opheffing van de onderneming werd de BOLGIOS noodgedwongen opgelegd, in afwachting van de verkoop van de tanker.

## Wordt vervolgd

# (5 382 -20/10/24)ONZE KOOPVAARDIJ.. de belgische koopvaardij het verleden en het heden (III)

De BOLGIOS (12857 BRT - 18410 DV) werd op 26 augustus van verleden jaar in Rotterdam onder Belgische vlag gebracht, in eigendom van de Belgian Tanker Transport Company uit Antwerpen. Deze rederij werd inmiddels op bekentenis failliet verklaard. Tijdens de korte carrière onder Belgische registratie heeft de BOLGIOS nooit zijn thuishaven bezocht. Een kort overzicht van zijn reizen maakt dat duidelijk vertrokken op : van : naar : aankomst :

|   |            |                   |           |
|---|------------|-------------------|-----------|
| 29.8.71   | Rotterdam  | Tenerife          | 3.9.1971  |
| 7.9.71  | Tenerife   | de Tees           | 13.9.1971 |
| 16.9.71   | de Tees    | Amsterdam         | 17.9.1971 |
| In Amsterdam werden tot 12.12.1971 reparaties uitgevoerd. |            |                   |           |
| 12.12.71  | Amsterdam  | Tuapse            |           |
| Tuapse  | Immingham  |                   |           |
| 14.1.72   | Immingham  | Sarroch           | 21.1.1972 |
| 25.1.72   | Sarroch    | Alexandrië        | 29.1.1972 |
| 2.2.72  | Alexandrië | Sarroch           | 9.2.1972  |
| 14.2.72   | Sarroch    | Tenerife          | 17.2.1972 |
| 19.2.72   | Tenerife   | Lissabon          | 22.2.1972 |
| 25.2.72   | Lissabon   | Augusta           |           |
| Augusta   | Hamburg    |                   |           |
| 15.3.72   | Hamburg    | Amsterdam         | 7.3.1972  |
| Amsterdam   | Coruna     |                   |           |
| 1.4.72  | Coruna     | London            | 4.4.1972  |
| 6.4.72  | London     | Gibraltar         |           |
| ?4.72   | Gibraltar  | Dagenham (London) |           |
| Dagenham  | Antwerpen  |                   | 23.4.1972 |

Oorspronkelijk werd het schip besteld door Dr. Rudolf A. Oetker — de bekende pudding-fabrikant — bij de Deutsche Werft in Hamburg-Finkenwerder (bouwnummer 668). Als RUDOLF OETKER werd het schip op 24 mei 1954 te water gelaten, als tweede tanker in de vloot, slechts voorafgegaan door het zusterschip RICHARD KASELOWSKY.

Beide schepen waren, voor die periode, conventionele tankers zonder bijzondere kenmerken. De cargo werd geladen in 10 middentanks en 12 zijtanks, waarbij 4 pompen een totale capaciteit hadden van 1.600 m<sup>3</sup> per uur.

In 1967 werd de RUDOLF OETKER verkocht aan de Panamese firma Cia. de Nav. Napier S.A. Deze bracht het schip als REGINA D. onder Griekse vlag. De REGINA D. was vooral bedrijvig in de trampvaart. Enige malen kwam ze daarbij ook in Antwerpen. Tenslotte werd het schip in 1971 aangekocht door de Belgische rederij en herdoopt in BOLGIOS. Na de opheffing van de onderneming werd de BOLGIOS noodgedwongen opgelegd, in afwachting van de verkoop van de tanker.

Vermoedelijk 82 mensen verloren het leven bij een zware scheepsramp in de monding van de Rio de la Plata. In de zeer nauwe Indio vaargeul, op ongeveer 40 mijl ten zuidwesten van Montevideo botsten in

de vroege morgen van 11 mei bij dichte mist het Engelse vrachtschip ROYSTON GRANGE met de Liberiaanse tanker TIEN CHEE.

Onmiddellijk na de schok brak brand uit aan boord van de tanker. Ook de lading, bestaande uit 19.000 ton ruwolie vatte vuur. De wind dreef de drijvende vuurhaard in de richting van de ROYSTON GRANGE, zodat het vaartuig in een minimum van tijd omsingeld was door het vuur. Al spoedig stond ook de ROYSTON GRANGE van voor- tot achtersteven in brand.

Tweeëndertig bemanningsleden van de tanker wisten het leven te redden door overboord te springen. Ze werden opgevist door een boot van de Argentijnse kustwacht en in La Plata aan land gebracht. Voor de passagiers en de bemanning van de Engelse vrachtboot kwam alle hulp echter te laat. Gezien de intense hitte, alsmede de brandende olie rondom het schip, konden de ter hulp gesnelde vaartuigen onmogelijk het schip benaderen. Toen de redders zich, niettegenstaande er steeds brand woedde en de platen gloeiend heet stonden, tegen de middag aan boord begaven, vonden zij slechts verkoelde lijken.

Terwijl men zich bekommerde om de ROYSTON GRANGE, strandde de stuurloze TIEN CHEE in de slechts 160 meter brede vaargeul, en blokkeerde aldus alle verkeer van en naar Buenos Aires. Later werd het schip gelicht, waarbij de overgebleven lading werd overgepompt in de ENTRE RIOS. Het wrak van de uitgebrande ROYSTON GRANGE werd onderwijl door twee sleepers naar Montevideo gesleept. Zolang een onderzoek aan gang is aangaande de juiste oorzaak van de aanvaring zou het vaartuig in deze haven ter beschikking blijven.

De ROYSTON GRANGE (9035 BRT - 5.028 NRT) is een koelschip met beperkte passagiersaccommodatie. Het werd gebouwd door Hawthorn Leslie (S.B.) Ltd. uit Newcastle. Sinds de indienststelling in december 1959 voer het schip voor rekening van Houlder Bros. & Co. Ltd., een dochteronderneming van Furness, Withy & Co. Ltd., op een regelmatige lijndienst tussen Europa en de Plata-rivier. Af en toe bracht de ROYSTON GRANGE bevoren vlees naar Antwerpen en bij een dezer gelegenheden werd de hierbij gepubliceerde foto genomen.

Op het ogenblik van de ramp was het schip op weg naar London, via Montevideo, Santos en Rotterdam met een lading bevoren vlees en algemene cargo.

De TIEN CHEE (12.595 BRT - 18750 DV) daarentegen bracht een volle lading ruwolie van Bahia Blanca naar de Argentijnse staatsraffinaderij in La Plata.

Als DANSBORG liep deze tanker in 1954 van stapel bij John Cockerill N.V. te Hoboken. Het was een van zes identieke tankers welke de werf in aanbouw had voor verschillende eigenaars. In maart 1955 werd de tanker afgeleverd aan de Deense eigenaar C. K. Hansen, en gedurende negen jaar bleef ze onder de huisvlag van deze Scandinaafse reder.



Foto R. KLEYN.

CORAL TRADER

In december 1964 werd het schip overgenomen door de Westwaters Shipping Inc. uit Monrovia. Als CORAL TRADER was het schip vooral bedrijvig in de trampvaart. In december 1969 werd het schip in Bordeaux aangekocht door de Power Tankers Inc. Ltd., eveneens uit Monrovia en omgedoopt in GOLDEN JUBILEE. Deze naam kon men slechts gedurende anderhalf jaar op de boeg van het schip lezen, want in het midden van 1971 besliste de firma het schip te herdopen in TIEN CHEE.

Hoewel geen van beide schepen zonk bij het ongeval is het weinig waarschijnlijk dat ze nog ooit in de vaart komen. De schade is dermate groot dat de schepen waarschijnlijk voor sloop worden verkocht.

De N.V. Royal Antilles (dochteronderneming van de Koninklijke Nederlandse Stoomboot Mij. uit Amsterdam) en de N.V. Holding & Beleggingsmij. Oceanica (een bedrijf van de N.V. Scheepvaart- en

Handelsbedrijf Dammers & Van der Heide uit Rotterdam) delen mede dat zij elk voor de helft, het hele aandelenkapitaal van de Belgian Fruit Lines N.V. hebben verworven ».

Dit communiqué, op 23 juni jongstleden door de woordvoerders van de nieuwe eigenaars verspreid, bevestigde meteen wat reeds enige maanden vermoed werd in de Antwerpse scheepvaartkringen. De Belgische vennootschap, gespecialiseerd in het vervoer van fruit, groeide uit tot een belangrijke maritieme maatschappij en van bijzonder belang in de Antwerpse fruitkringen. De vervoerde vruchten werden verkocht in alle EEG-landen en zelfs in Zwitserland, Oostenrijk en Tsjecho-Slowakije. De evolutie van de Belgian Fruit Lines kan eigenlijk ingedeeld worden in vier periodes :

- 1946-1954 : oprichting der mij. en inrichting van de lijnen.
- 1954-1964 : stabilisatie en versterking van de organisatie.
- 1964-1972 : omschakeling op andere vaargebieden.
- 1972-197.

### **Eerste periode: 1946-1954 : Algemeen**

De BELGIAN FRUIT LINES N.V., in 't kort B.F.L., werd opgericht op 19 december 1946. Zij kwam tot stand onder de impuls van een bananeninvoerder de Heer Leon Van Parijs en van verzekerings- en scheepsmakelaars.

Het oprichtingskapitaal bedroeg 10 miljoen BFr. Zeventig percent hiervan was gelijkmatig verdeeld tussen twee groepen :

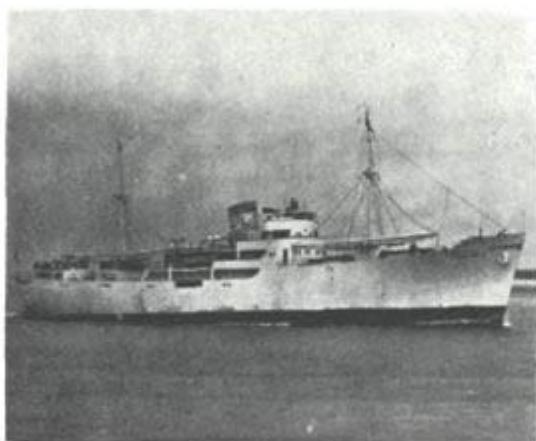
- fruitinvoerders (Fruit Import en de Heer L. Van Parijs).
- verzekeringswezen (BUFA en de Heer F. Good).

De overige acties waren verspreid tussen verzekeringsmakelaars (15 %) en scheepsmakelaars (15 %). Tevens ontvingen de Heer Van Parijs en de Heer J.P. Eastwick elk 150 van de 500 oprichtingsaandelen « als vergelding voor de inbreng met het oog op de oprichting van de vennootschap en de inrichting van haar diensten ». De overige stichtersaandelen lagen ter beschikking van de beheerraad.

De firma vestigde zich in de Huidevettersstraat 55 Antwerpen, waar ook de kantoren gelegen waren van de verzekeringsmij. BUFA. Op 8 juli 1947 verhuisde de maatschappelijke zetel echter naar de Herbosch-building op de Van Meterenkaai 4. Tijdens de buitengewone algemene vergadering op die datum gehouden werd ook beslist het kapitaal tot 25 miljoen BFr. te verhogen. Meer dan de helft der nieuwe aandelen werd onderschreven door BUFA (850 stuks) terwijl de Heer Van Parijs 200 acties bijkocht.

Op 3 november 1948 volgde een nieuwe verhoging van het kapitaal met 5 miljoen BFr. Deze som werd in haar geheel onderschreven door de Cie. Maritime Beige. De interesse van deze rederij in de B.F.L. is mogelijk te vinden in het feit dat deze laatste in 1948 een verbinding tot stand bracht met Boma, het traditionele vaargebied van de C.M.B.. Deze welbekende rederij krijgt in 1950 een meerderheidsinvloed. Op 17 november van dat jaar verhoogde de B.F.L. het kapitaal tot 46,25 miljoen BFr. Van de 1625 nieuwe sociale aandelen kocht de C.M.B. er 1000, een dochteronderneming Cie. Mar. Congolaise kocht er 500, terwijl de resterende 125 acties naar BUFA gingen. Ook besliste deze vergadering de oprichtingsaandelen te annuleren.

Met het vertrek  
op 15 mei 1948  
van de «  
BRARENA »  
begon de B.F.L.  
haar



« BRANITA », zusterschip van de « BRARENA ».

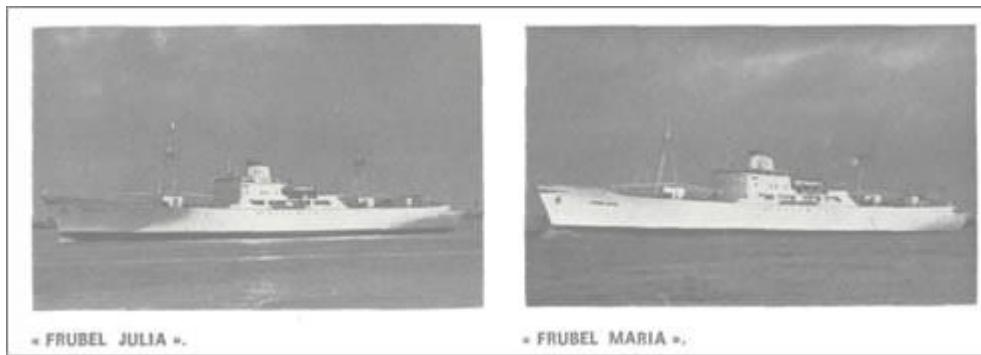


« FRUBEL MONICA ».

werkzaamheden. Deze eerste afvaart opende de dienst naar Boma (Belgisch Congo), en deze lijn zou geexploiteerd blijven tot in 1964. De grote expansie kwam echter in 1949 wanneer niet minder dan 5 schepen in dienst traden. Een tweede verbinding, ditmaal naar Costa Rica via Dublin, kwam tot stand bij het vertrek op 30 juli 1949 van de « BRANITA ». Men vertrok voor deze laatste dienst met een afvaartfrequentie om de drie weken.

## Schepen

De Belgian Fruit Lines bezat bij haar oprichting geen eigen schepen. Na de oorlog was er een groot tekort aan scheepsruimte, zodat de prijzen voor tweedehandsschepen zeer hoog lagen. De rederij waagde het dan ook niet oude, mogelijk ongeschikte eenheden aan te kopen. In plaats daarvan bestelde ze in 1947 bij de S.A. John Cockerill een koelschip. In afwachting dat dit schip werd opgeleverd werkte de onderneming met moderne fruitschepen die in time-charter werden gehuurd. De « BRARENA » (3185 BRT) was het eerste schip dat onder deze voorwaarden werd in dienst genomen. Op 15 mei 1948 verliet dit gloednieuwe schip Antwerpen met op de schoorsteen de kleuren van de B.F.L. : een gele achtergrond met witte band, waarin de rode letters B.F.L. in voorkwamen. Op 17 maart 1949 volgde de « BRANITA » (3175 BRT) van dezelfde reder. Beide zusterschepen ontstonden bij de Oskarshamns Varv A/B. voor de Noorse reder Ludv. G. Braathen. Een korte technische beschrijving van deze koelschepen wordt later in dit artikel gegeven.



Eveneens in 1949 nam de Belgian Fruit Lines bezit van haar eerste eigendom. De werf leverde de « FRUBEL MONICA » (3057 BRT) af na een geslaagde proefvaart gehouden op 9 maart 1949. Dezelfde maand nog vertrok het schip naar Boma om een cargo bananen te laden. Deze

eenheid luidde de traditie in waarbij de schepen van de rederij de prefix FRUBEL ontvingen door een voornaam van een vrouw, later door de naam van een continent. In mei 1949 werd de « RAGNHILD BROVIG » (3128 BRT) van Th. Brtivig uit Farsund (Noorwegen) in huur genomen. Kwamen vervolgens de vloot versterken :

- juni 1949: het Noorse « RINGDRUDE » (3214 BRT), eigenaar : Olav Ringdal.
- november 1949: het Noorse « RANDI BROVIG » (3130 BRT), eigenaar : Olav

maart 1950: het Noorse « BARBARA BROVIG » (3129 BRT) van dezelfde reder. De drie schepen van Th. Brtivig werden eveneens bij S.A. John Cockerill gebouwd, en bezitten dezelfde technische kenmerken als de « FRUBEL MONICA ». Enkel in het uiterlijke verschillen ze lichtjes van het prototype. De « RAGNHILD BROVIG » en de « FRUBEL MONICA » werden ten andere op dezelfde dag (30 oktober 1948) tewatergelaten. Terwijl de « FRUBEL MONICA » gebouwd werd in een droogdok, groeide de « RAGNHILD BROVIG » op een nabije helling. Het debuut van deze Noorse boot was tamelijk dramatisch. Op thuisreis van haar eerste uitvaart naar Congo kwam het schip op 1 juli 1949 in botsing met de Belgische coaster « MARIE FLORE ». Terwijl het Belgische schip in de monding van de Schelde zonk, voer de « RAGNHILD BROVIG » verder op naar Antwerpen met zware boegschade. Ongelukkig was ook het begin van de carrière van de « BARBARA BROVIG ». Van stapel gelopen op 15 december 1948, brak tijdens de afwerking brand uit in de koelruimten. Hiermee werd de aflevering met enige maanden vertraagd zodat de « RANDI BROVIG » (lancering op 12 maart 1949) vroeger in dienst kwam.

De « RINGDRUDE » tenslotte was het produkt van de scheepswerven Kaldnes M.V. uit Tonsberg. De tewaterlating vond plaats op 15 februari 1949.

Met deze zeven moderne schepen beschikte de Belgian Fruit Lines over een harmonisch samengestelde vloot. Doorheen haar hele bestaan bleef de rederij trouw aan de politiek om constant haar vloot te vernieuwen met schepen met identieke kenmerken.

Uiterlijk waren er weinig verschillen aan de schepen, niettegenstaande ze van verschillende werven werden opgeleverd. Het voordek was verlengd tot aan de brug, terwijl de achtersteven, buiten deze van de « BRARENA » en de « BRANITA », eveneens was opgehoogd. De bruto tonnages verschilden niet veel

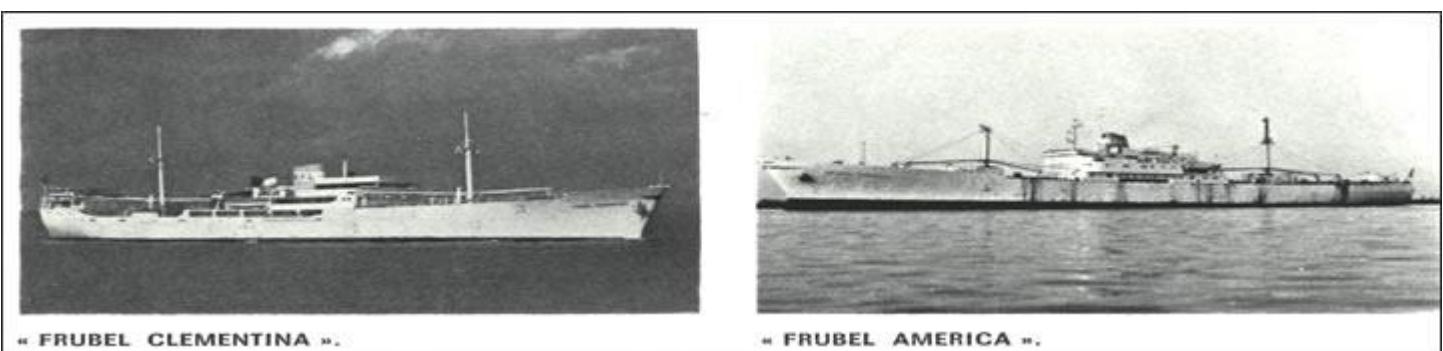
en ook de afmetingen toonden veel gelijkenis : lengte 343 á 340 voet, breedte 47 voet en diepgang plus minus 20'6". De ruiminhoud varieerde tussen de 160.000 kub. voet bij de Brøvig schepen tot 181.000 kub. voet bij de « RINGDRUDE ». Alle schepen bezaten een B. & W. dieselmotor type 1050VF90 met een vermogen van 3400 PK bij 165 toermin. Hiermee haalden ze een dienstsnelheid van 16,5 knopen.

Een koelinstallatie maakte het mogelijk de temperatuur van de ruimen te regelen van — 10° C tot + 35° C.

Buiten de verblijven voor de bemanning bezaten ze ook nog accommodatie voor 7 á 9 passagiers.

Na een huur van 5 jaar werden in 1954 de meeste schepen teruggegeven aan de eigenaars. De B.F.L. behield slechts de vroegere « BRARENA », in feb. 1954 door haar nieuwe eigenaar Hjalmar Sjbsten herdoopt in « FRUBEL ANNIKA » in dienst. Zelfs na een tweede raamverandering, nu als « BENFRUIT », het gevolg van de verkoop aan de Noorse reder Rasmussen, bleef het schip nog verschillende maanden in dienst van de Belgische huurders.

De overige schepen werden door hun eigenaars verkocht of aan andere organisaties in huur gegeven. Later ging een schip verloren, namelijk de « RANDI BROVIG ». Op 17 mei 1963 had er een ontploffing plaats in de koelinstallatie waarna aan boord brand uitbrak. Het wrak zonk later in de Atlantische Oceaan.



De Belgian Fruit Lines kocht in 1954 haar tweede schip, de « FRUBEL CLEMENTINA » (3265 BRT), van de Noorse rederij Motzau's Tankrederi. Deze reder bestelde het schip als « ALVDAL » bij dezelfde werf waar ook de « RINGRUD » vandaan kwam, Kaldnes M.V., en stelde het schip in dienst in 1950. Onder de nieuwe naam en vlag verlaat de « FRUBEL CLEMENTINA » op 10 augustus 1954 Antwerpen met bestemming Ecuador.

### Tweede periode : 1954.1964

Nu de Belgische rederij vaste voet gezet had in Midden-Amerika en West-Afrika poogde ze ook door te dringen in andere vaargebieden.

Begin 1954 startte de Florida-Texas-Antwerp Line. Na enkele reizen werd de poging echter opgegeven maar het jaar daarop hernomen. Ook nu bleef het succes uit en na enkele maanden stopten de afvaarten naar dit gebied.

Een derde maal - van oktober 1956 tot juni 1957 - zette men alles in het werk om regelmatige verbindingen met de Golf van Mexico tot stand te brengen, maar ook nu liep de poging zonder veel succes uit. Sindsdien probeerde de rederij nooit meer in dit vaargebied door te dringen.

De Congolese onafhankelijkheid in 1960 had vele nadelige gevolgen voor de vennootschap. De onzekere toestand waarin de nieuwe republiek zich bevond verminderde sterk het vervoer van bananen. De plantages werden verlaten zodat geen fruit meer aangevoerd werd in de laadplaatsen. Gradueel werden de afvaarten naar de voormalige kolonie verminderd en in 1964 volledig gestaakt. Sindsdien concentreerde de maatschappij zich volledig op Midden- en Zuid Amerikaanse winningsplaatsen, waarbij voornamelijk Ecuador van een grote betekenis werd. In deze periode vielen ook twee kapitaalsverhogingen, waarbij vooral valt aan te stippen dat de controle van de maatschappij overging in de handen van verschillende fruitvoerders.

Op 27 juni 1958 besloten de partners tot een vierde kapitaalsverhoging. Het kapitaal wordt van 46,25 miljoen BFr. gebracht op 92,5 miljoen BFr. De nieuwe aandelen worden opgekocht door de verzekерingsmaatschappij BUFA, « handelend in haar naam en in de naam van derden ». Men kan slechts gissen wie deze derden zijn, maar waarschijnlijk dateert de invloed die de fruitvoerders op de rederij kregen van deze periode. Het is een feit dat BUFA in 1963 slechts 200 aandelen bezat (tegen 5432 na

de verhoging van het kapitaal in 1958). De fruitverkopers echter bezaten dat jaar 7479 aandelen, verdeeld over vier groepen :

- Firma L. Van Parijs en Fruit Import, Antwerpen : 3596 aandelen
- Bananen Import Mij., Utrecht : 896 aandelen
- Velleman & Tas, Rotterdam : 896 aandelen
- Gebr. Koninckx, Antwerpen : 2091 aandelen

De Compagnie Maritime Beige had haar aandelenbezit geslonken tot 1000 acties, en dit « op aanvraag van de fruitinvoerders ».

Op 21 juni 1963 werd 27,5 miljoen aan het bestaande kapitaal toegevoegd. Deze som wordt onderschreven door de vier groepen en wel in verhouding van 70 % door de Belgische firma's tegen 30 % door de Nederlandse partners.

De grootste aandeelhouders zijn de firma's L. Van Parijs en Fruit Import die samen 38 van het kapitaal beheren.

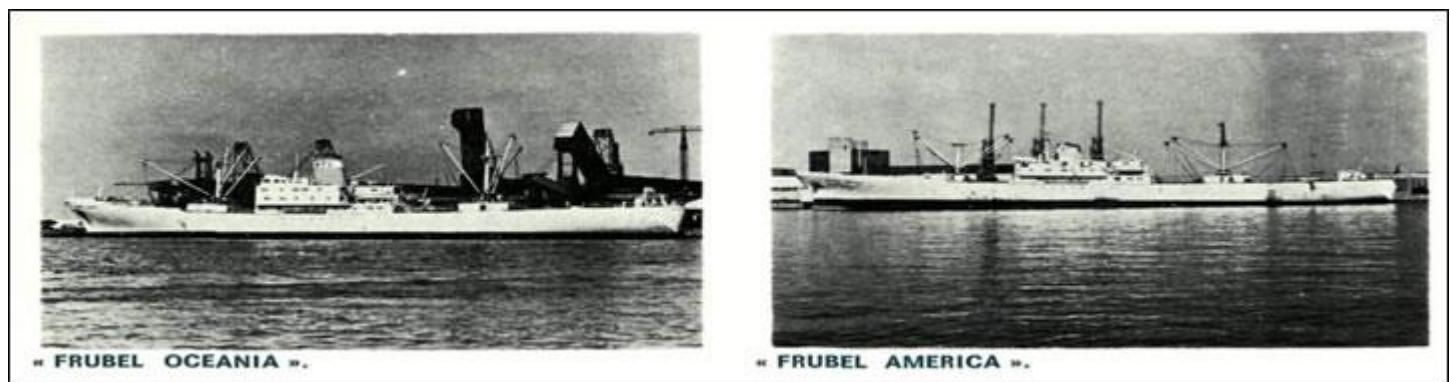
Ondertussen was de maatschappelijke zetel verplaatst naar de Tavernierkaai nr. 4 (op 2 februari 1959). Uiteindelijk vestigde de Belgian Fruit Lines zich op 1 april 1964 in de Zeevaartstraat 3.

Tot in 1964 beheerde de PVBA P. Van Dooselaere de schepen, maar dat jaar vertrouwde men deze taak toe aan de firma Roeckens & Van Regemortel.

### **1954-1964: Schepen**

In 1956 en 1957 werden drie schepen van de rederij Thorden uit Uddevalla (Zweden) in tijdhuur genomen door de B.F.L.. In mei 1956 kwam de « KARIN THORDEN » (3267 BRT) de vloot versterken gevuld in september door de « AASE THORDEN » (3231 BRT) en in maart 1957 door de « BRITA THORDEN » (3442 BRT). Terwijl de beide eerstgenoemde vaartuigen gebouwd werden door de Uddevalla M/V. kwam de « BRITA THORDEN » van de Valmet 071' uit Helsinki. In navolging van haar gevolgde politiek had de B.F.L. haar keuze laten vallen op gloednieuwe schepen die rechtstreeks na hun oplevering in dienst werden genomen. Deze prachtige schepen onderhadden dank zij een dieselmotor van 6250 PK een dienstsnelheid van 18 knopen.

In juli 1958 kocht de Belgische maatschappij de « AASE THORDEN » en de « KARIN THOR-DEN ». Als « FRUBEL JULIA » respectievelijk « FRUBEL MARIA » bleven ze eigendom van de rederij tot april 1966. Zelfs na hun verkoop aan de Criomar Inc., Monrovia bleven ze onder hun nieuwe namen « KASSOS » en « KOS » gecharterd om slechts in 1967 vervangen te worden door nieuw bouw. De « BRITA THORDEN » werd na het beëindigen van haar charter in januari 1963 terug ter beschikking gesteld van haar eigenaar, maar door deze verkocht aan een andere Zweedse reder. Later nog werd het schip aangeschaft door de U.S.S.R. en als « INEJ » vaart ze nog steeds onder de rode vlag met de hamer en de sikkel. In 1960 tenslotte werd door de B.F.L. een laatste maal beroep gedaan op chartertonnage. Van de Noorse reder K. Olsen huurde ze twee koelschepen : de « HIDLEFJORD » en de « BYFJORD », eens te meer pas gebouwde schepen. Deze zusterschepen van 5788 BRT waren afkomstig van Akers M/V die ze in april respectievelijk december 1960 opleverde. De afmetingen waren : 437'3" x 54'4" - 23'6". Een dieselmotor van 7900 PK gaf ze een dienstsnelheid van 18 knopen. Ook deze charter verliep slechts in 1967.



In 1964 verlieten de twee ouderdomsdekens de vloot. De « FRUBEL MONICA » werd in mei van dat jaar verkocht aan Nationalistisch China en herdoopt in « TAITsing » ; in juni volgde de « FRUBEL

CLEMENTINA ». Nieuwe eigenaar van dit vaartuig werd de Empresa Cubana de Nav. en als « LUIS ARCOS BERGNES » zorgt ze voor een regelmatige aanvoer van fruit naar dit Centraal Amerikaans eiland.

### **Derde periode : 1964-1972**

In deze periode schakelde de firma over naar een vloot van zes schepen, in volle eigendom. Na 1967 werd geen beroep meer gedaan op gecharterde vaartuigen. Integendeel, terwijl vijf schepen in regelmatige lijndienst lopen naar Ecuador - tot in 1970 ook Costa Rica - is één schip in time-charter gegeven aan de Zweedse firma Salén. (« FRUBEL EUROPA »).

De afvaartfrequentie van de lijndienst werd opgevoerd tot één per week. De schepen worden gelost aan een moderne installatie aan kaai 190 van de Antwerpse haven. Hierbij worden de bananen via een rollende band aanstonds van de ruimen in een koelkamer gebracht. Bij twee kapitaalsverhogingen - op 18 mei 1965 en 17 mei 1966 - verhoogde het grondkapitaal tot 210 miljoen BFr. Tijdens deze operaties vonden geen noemenswaardige « machtsverschuivingen » plaats. Het hele aandelenpakket was nog steeds overwegend in handen van zes verkoopsorganisaties :

- Firma L. Van Parijs en Firma « Fruit Import » : 8154 aandelen, plus minus 37 0/0
- Gebr. Konickx, Antwerpen : 4200 aandelen, plus minus 20 Wo
- BIMA, Utrecht : 2289 aandelen, plus minus 11 0/0
- Velleman & Tas, Rotterdam : 2289 aandelen, plus minus 11 0/0
- Soparfruit, Geneve : 2245 aandelen, plus minus 11 0/0
- CMB : 1000 aandelen, plus minus 5 0/0
- Bij Jos. Boel-werven in Temse was een order geplaatst voor de bouw van 2 koelschepen en in 1964 werd deze bestelling aangevuld met een bouwaanvraag voor 4 verdere schepen. Naargelang deze nieuwe eenheden in dienst kwamen werden de charters opgezegd, zodat in 1968 de vloot voor het eerst uit eigen eenheden bestond varend onder Belgische vlag. De rederij had daardoor een bijdrage geleverd in de uitbouw van de Belgische economie. De aanvoer van het fruit werd daarmee een volledig Belgische aangelegenheid, waarbij Antwerpen een voorname taak kreeg toebedeeld als verdeelcentrum van vruchten over de E.E.G..

Na 1970 werden enkel nog bananen opgehaald in Ecuador, nadat de lijn op Costa Rica werd Opgegeven. Op de thuisreis losten de schepen een gedeelte van de lading in Cork (Ierland). Deze Ierse havenstad kreeg de voorkeur op Dublin, waarmee in 1949 de dienst was geopend.

### **1964-1972: Schepen**



« FRUBEL PRINSES PAOLA ».



« FRUBEL ASIA ».

Op 7 oktober liep de « FRUBEL EUROPA » van stapel bij de scheepswerf Jos. Boels in Tem-se. Dit vaartuig maakte een begin aan de uitbouw van een moderne fruitvloot onder Belgische vlag. Na een geslaagde proefvaart werd het schip aan de eigenaars overgedragen op 6 maart 1965. Drie dagen later vertrok de « FRUBEL EUROPA » naar Ecuador. Reeds op 5 mei volgde ook het zusterschip de « FRUBEL AMERICA » op dezelfde route.

Beide vaartuigen maten 439'8" x 52'2" x 21'9". ACEC-Gent leverde de M.A.N. motor van 9350 PK, waardoor de dienstsnelheid tot 20 knopen kon worden opgevoerd. Bij haar indienststelling was de « FRUBEL EUROPA » het snelste schip van de Belgische vloot.

De koelinstallatie zorgde in de ruimen voor temperaturen gaande van — 18° C tot + 12° C. De ruimen waren ingedeeld in cellen waardoor het mogelijk werd op een reis tot 8 verschillende vruchtsoorten te

vervoeren waarvan de koeltemperatuur onderling verschilden. Er was accommodatie voor een 40-koppige bemanning voorzien.

De schepen van de tweede generatie vervoegden in 1967 en 1968 de vloot. In volgorde van hun indienststelling citeren we :

- « FRUBEL PRINSES PAOLA » : 26 april 1976.
- « FRUBEL AFRICA » : 23 augustus 1967.
- « FRUBEL ASIA » : 3 januari 1968.
- « FRUBEL OCEANIA » : 2 maart 1968.

Uiterlijk waren de schepen identiek aan de twee voorgaanden, maar technisch waren er wel enkele verschillen. Vooreerst bezaten ze een grotere ruiminhoud (327.000 kub. voet i.p.v. 300.000 kub. voet). Daarenboven bezaten ze een meer doorgedreven automatisatie zowel van de voortstuwing als van de koelinstallaties. De sterkere machines (10680 PK tegenover 9350 PK) gaven de schepen daarenboven een extra 0,5 dienstsnelheid.

De « FRUBEL EUROPA » werd rond 1970 in time-charter afgestaan aan Salén, en sindsdien vaart het schip als waardig ambassadeur in havens waar zelden de tricolore aangetroffen wGrdt.

#### **Vierde periode : 1972-...**

Met de overname door twee Nederlandse firma's breekt een nieuwe toekomst door. De Belgian Fruit Lines maakt nu deel uit van twee grote concerns. Beide nieuwe eigenaars bezitten zelf een vloot van verschillende tientallen schepen, en hebben grote ervaring in het bevaren van gebieden in de Caraïbische Zee en Zuid-Amerika.

Niettegenstaande sociale lasten zwaar drukken op de uitbating van de schepen, vooral in de landen van de E.E.G., waardoor veel eigenaars hun toevlucht zoeken in rederijen onder « goedkope » vlag valt het te hopen dat deze zes fruitschepen gespaard zullen blijven van deze ontaarding. De toekomst zal ons Ieren...

#### **Wordt vervolg'd 31**

---

## **(5 383-27/10/24)Shipwreck narratives of the eighteenth and early nineteenth century: indicators of culture and identity(I)**

#### **MARGARETTE LINCOLN**

The shipwreck is a recurrent theme in religious and secular literature and in the visual arts. In the eighteenth and early nineteenth centuries the most popular focus of interest in shipwrecks was the 'eyewitness account'. There are many examples of such narratives, since during this period shipwreck was an everyday occurrence. Often these accounts were published in inexpensive editions soon after a ship was lost. Some were published as cheap repository tracts, or included in works for children. Some were aimed at travellers who, in venturing abroad, would have to risk danger and death at sea. Some included the adventures of survivors in foreign lands. In the case of a few, well-publicised disasters they appear to have formed part of the process of public mourning. In other cases the survivors seem compelled to complete the story that began when the ship left port.

Shipwreck narratives record moments of crisis in which social conventions are tested in isolation from the conditions that normally support them. They are moments in which assumptions about divine Providence, about national character, about gender roles, about civilised behaviour, are placed at risk or thrown into unusually sharp definition. For this reason the narratives bring into focus many aspects of contemporary British culture. It is hardly surprising that novelists and poets drew heavily on published accounts of disasters at sea. There is some evidence that painters too made use often in a search for

'authenticity'. Although the iconology of shipwrecks has been studied (the most recent account appearing fourteen years ago), there has never been a study of the shipwreck narrative. This paper offers a preliminary account of the cultural significance of this popular and influential form. It examines the conditions within which the shipwreck narrative appeared, explores the concepts that circulated within the genre, and considers its interaction with the arts.



1. The Loss of the *Halsewell*, pub. 1803.

Several of these themes are focused in an illustration which accompanies an account of the loss of the *Halsewell* East Indiaman, which foundered in 1786. Captain Pierce of the *Halsewell* had his two daughters on board and hoped to save them. Several men managed to scramble to the rocks and safety, but the women passively awaited their fate in the ship's round house. The ship broke up and they were drowned. The illustration reinforces the captain's dilemma which is placed at the heart of the narrative. He is shown on deck, a daughter clinging helplessly, though gracefully, on either side. The daughters' flowing dresses make them seem incapable of movement. Certainly their presence stops the captain from attempting to save his own life, though he is depicted as both strong and energetic. His resolute stance implies determination to do his duty by staying with his daughters, though the out-flung arm suggests frustration that he can do nothing to save them. The girls themselves seem distressed but not panic-stricken as others of lesser rank appear to be. Their white dresses suggest purity; they occupy the only dry spot on deck as towering waves threaten to engulf them. This representation of the disaster reinforces contemporary class and gender boundaries. Extreme situations crystallise in dramatic form social and moral tensions and it is this aspect of shipwreck narratives that merits close examination.

In the eighteenth century, there was a burgeoning travel literature. Some accounts purported to be factual, others offered sensation and novelty. In utopian form, travel literature included fantastic voyages to the moon and Crusoe-like shipwrecks in imaginary lands. This great era of travel writing coincided with the rise of the novel, and travelogues sometimes display a blend of factuality and creativity more typically thought of as characterising 'realistic' fiction. Shipwreck narratives can be regarded as a sub-genre of travel writing although Defoe's *Robinson Crusoe* demonstrates that shipwreck can sustain complex fictional treatment. The familiarity of shipwreck as a *topos* meant that it could also be used in almost cursory fashion to effect sudden reversals in narrative, for example in picaresque fiction and in *Candide* where Voltaire's shipwreck episode helps to satirise the belief that all is for the best in the best of all possible worlds. The disaster takes place within sight of the port of Lisbon, implicitly

questioning Providence (though sailing ships were often wrecked near coasts), and one of the three survivors is a brute of a sailor who has just drowned a virtuous Anabaptist.

The interpretation of shipwreck narratives designed for popular consumption needs to be informed by our awareness of these more literary or mythic uses of shipwreck. Inevitably shipwreck narratives influenced the representation of shipwrecks in the literature and visual arts of the period. Novelists and poets drew heavily on 'true' accounts of disasters at sea and there are parallels with their use of the Newgate Ordinary's Accounts. In turn, the influence on shipwreck narratives of Defoe's *Robinson Crusoe*, continually reprinted, is inescapable. *Crusoe* constituted a blueprint by which subsequent tales of wreck and survival might be measured. Later the Romantics were drawn to scenes of shipwreck, which allowed them to represent extremes of human experience. Byron's debt to shipwreck narratives is well documented. Recently critics have noted that the sea and intimations of shipwreck are persistent motifs in women's poetry of the period. Women, of course, had fewer opportunities to go to sea. Their poems feature isolated women gazing out to sea from the shore, awaiting the return of loved ones and repressing fears for their safety. Or the sea's different moods are used to reflect their inner turmoil. Charlotte Smith, who wrote several poems featuring the sea, also wrote an account of the wreck of the *Catherine*, published by subscription for the assistance of a female survivor and her child. This suggests that the iconography of the sea was powerful chiefly because the actual power of the sea was so frequently impressed upon those living at the time.

Because shipwreck was an everyday occurrence (one source claims that in the 1750s around 4200 Britons a year perished at sea), tales of shipwreck had popular appeal. Many narratives were embellished to make them more sensational. Authenticity had a market value; most authors of shipwreck narratives write in the first person and are at pains to assure readers that their stories are records of fact. This is signalled at the outset in the title: narratives are 'surprizing yet real and true', 'written from authentic documents', taken 'from the journal alone of the surviving officers' or 'faithfully abstracted from letters'. Shipwreck narratives were to some extent shaped by the market, and the religious and economic need to portray disasters and near disasters in a positive light. Most have a strong emotional appeal. Whenever circumstances permit, for example, the narratives seek to elicit pathos through descriptions of terrified and bewildered children who, like their mothers, were less likely to survive. Yet shipwreck accounts - however sensational - could be used to promote religious and moral lessons. (Conversely, moral lessons could also be used to justify publishing sensational accounts, producing an interplay of different discourses.) Some survivors call witness to merciful providence - without dwelling overmuch on those who unfortunately perished. Others demonstrate how perseverance is rewarded when individuals who persist in the fight for survival are rescued against the odds. A frequently expressed motive for publication (perhaps disingenuous) is to offer reader's practical hints should they ever find themselves in similar desperate circumstances. And there is some evidence that prospective travellers did scan shipwreck narratives in the hope of finding practical guidance.

For all these reasons, when news of an important wreck hit the streets, there was a ready market for cheap pamphlets giving an 'accurate' account of the disaster. Often these pamphlets or chapbooks were simply re-written newspaper reports, though the author may have been able to interview survivors. Collections of shipwreck narratives were compiled from such chapbooks, and from news papers and magazines. If a book had been devoted to a single catastrophe, it might be summarised. The earliest collection of narratives of shipwrecks is thought to be *Mr James Janeway's legacy ta his friends, containing twenty-seven famous instances of God's Providence in and about sea-dangers and deliverances* (London 1675). But the anthology which provided the source for later collections is Archibald Duncan's *The Mariner's chronicle*. Between 1804 and 1810 this work saw three editions in London and two in Philadelphia. Later compilers copied Duncan, or each other, and included accounts of other disasters as they occurred.

The most notable publisher of shipwreck narratives was Thomas Tegg of 111 Cheapside, London. Tegg was a famous populariser who dealt in remainders and made a fortune with his cheap reprints and abridgements of popular works. From about 1805 to 1810 he produced a series of 28-page pamphlets - some 30 titles in all - each devoted to one shipwreck or summarising two or three maritime disasters. The pamphlets were put together by anonymous hack writers and are undated, though each has a folding aquatint as frontispiece which is dated.

These tales sold for 6d and were extremely good value in an age when some uncoloured prints cost that much alone. Clearly there was a market for such material among wealthier classes, too. In 1809, Tegg

produced *The Mariners' marvellous magazine, or wonders of the ocean containing the most remarkable adventures and relations of mariners in various parts of the globe*. One edition, grandly advertised as being in four volumes, sold simultaneously in Glasgow, Edinburgh and Dublin. Yet *The Mariners' marvellous magazine* is just a compilation of Tegg's popular 28-page pamphlets; the pages have not even been re-numbered consecutively.

## I

Sea travel had a specific religious frame of reference which meant that embarking on any voyage was potentially an act of symbolic significance. The sea had made possible the journeys of St Paul and (despite his shipwreck) had facilitated the spread of the Christian faith. It was also regarded with fear and suspicion. The early Christian fathers encouraged people to think of life as a journey or a voyage fraught with perils. The unstable sea came to represent the fragility of life and served to remind people why faith in God was necessary. In this context, the Church was symbolised as a ship. Thus the title page of *The Causes of the decay of Christian piety* (London 1668), lamenting the apparent decline of religion in Restoration England, shows a ship consumed by flames. Storm and shipwreck were often interpreted as a divine punishment - the story of the Flood showed that the ocean might be an instrument of punishment. Or the sea might symbolise Purgatory since storms induced penitence. In short, shipwrecks could be interpreted as a punishment, a test, or a means of spiritual education. Obviously, lessons could be learnt by survivors, and also by readers contemplating the misfortunes of others.

In the later eighteenth century, the religious symbolism of shipwreck accounts became less overt but never entirely disappeared. The religious significance accorded to particular shipwrecks varies with the date of publication and the disposition of the author. The declared aim of many named authors is to strengthen the faith of readers, whether the particular disaster is viewed as an example of divine retribution or mercy. Others seem merely to pay lip service to recognised forms of religious interpretation.

As shipwreck narratives lent themselves to religious interpretation, they were published in abridged form as cheap repository tracts that could be hawked around the country, and included in works for children. In 1799 a British society dedicated to 'the suppression of vice and immorality' published *The Entertaining, moral and religious repository* 'for the amusement and instruction of the youth of both sexes'. It included a comforting story called 'Wonderful escape from shipwreck'. Another publication, *The History of the holy Jesus [...] a pleasant and profitable companion for children*, reprinted fifteen times between 1764 and 1774, was always issued with verses on 'St Paul's shipwreck'. Disasters at sea continue to be used to entertain and instruct younger readers. The Whitbread Award for the best children's novel has recently been awarded to Michael Morpurgo for his book *The Wreck of the Zanzibar*, set in the storm-beaten Scilly Isles. The formula is an enduring one.

In the nineteenth century, there were many compilations of shipwreck narratives. Some, apparently aimed at seamen, include descriptions of various expedients for saving lives using lifeboats and life preservers. Several compilations were produced by religious societies: the Society for Promoting Christian Knowledge (SPCK) and the Religious Tract Society. These teach that the best chance of safety is secured by prompt obedience to captain's orders and attention to duty in moments of crisis. On the other hand, they also stress that he who trusts in God with a clear conscience is most able to cope with danger, 'for while his sense of duty will urge him to do all that can be done for the general safety, his faith and confidence in a Father's love and care will enable him to accept the result without a murmur'. The use to which such publications were put is suggested by the inscription on one SPCK volume: 'British Sailors Reading Room Dieppe from the Rt Revd Bishop Turner, 1862. Certainly, most of the stories in this later volume have an ideological slant that reinforces training and discipline at sea, though the result is sometimes an uneasy tension with the book's religious purpose. The conclusion to the account of the loss of the *Proserpine* is typical of this dual focus. Though she was trapped in ice off Newark Island in the winter of 1799, all but fourteen of her crew reached safety. We are told that 'they displayed unflinching courage and discipline in the midst of anxiety and danger, and hardships rarely paralleled; and to their own fortitude and perseverance in the hour of peril they owed, under Providence, their final deliverance'.

## II

Shipwreck narratives also reveal attitudes to national identity 1816. The French frigate *Medusa*, taking out a viceroy to one of the French colonies on the coast of Africa, struck a sand bank some 40 miles from the shore. Her captain, who had already shown great incompetence, was among the first to scramble into a boat. The ship's boats could not carry all those on board and, in any case, pushed off from the sides of the frigate before they were full. A raft was hastily built for the remaining 150 passengers and taken in tow by the boats. There was little food on the raft and not a single naval officer to take charge. In a short time, though the sea was calm, the men in the boats cast off the tow lines and abandoned their countrymen to their fate. In the terrible confusion that followed, the raft became the site of murder and cannibalism. After seventeen days, only fifteen survived to be picked up by a brig, sent out by the ship's crew who had meanwhile reached safety. An account of the disaster, by A. Corréard and J.B. H. Savigny, was published in a London edition in 1818. Théodore Géricault's famous painting, displayed in the Paris Salon in 1819 and in London the following year, served to fix the horror of the scene in the popular mind. The scandal was embarrassing for the new royalist regime that had succeeded Napoleon in France, and the wreck quickly assumed political significance - so much so that plays representing the disaster could not be performed in France until after a change in government in 1839. Even then details of the event were concealed. Charles Desnoyer's *Un naufrage de la Méduse, drame en cinq actes* imitates Géricault's picture not the event itself, treating the wreck scene as a tableau.

It was commonly accepted that the manner in which British crews coped with disaster reflected on the nation and its aspirations. So, for example, when details of the infamous *Medusa* wreck were made public in the year after Waterloo, British authors felt sure that nothing so heinous could have taken place on a British ship. British writers commonly contrasted the wreck of the *Medusa* with that of the British frigate *Alceste*, which happened about the same time in 1817. Narratives of the event help to show how the British national character was constructed partly by comparison with the French. The *Alceste* struck a reef in the Straits of Gaspar. The crew occupied a nearby island where they were attacked repeatedly by Malay pirates. They are represented as being able to defend their position, through good discipline, until help arrived. At his court martial, Captain Maxwell of the *Alceste* addressed the court. His address was reported in terms that are ideologically driven: 'from the captain to the smallest boy, all were animated by the spirit of Britons; and, whatever the cause was, I ought not to regret having been placed in a position to witness all the noble traits of character this extraordinary occasion called forth'. The author of the account compares this behaviour with 'the want of order and prompt obedience' that characterised the French crew of the *Medusa*.

When a British warship foundered, it could be taken for granted that the circumstances of the tragedy reflected on the nation. But the relationship between national interest and the success of merchant shipping was perhaps more open to question. Adam Smith, for example, argued that the interests of merchants did not always coincide with those of the public. In this context, we find counter-emphasis placed on the national significance of merchant voyages. The account of the wreck of the *Halsewell* East Indiaman, lost in 1786, explains that the objects of the voyage were 'highly laudable, to extend the commerce, and to promote the revenue, of the state'; and continues that in such cases: 'not only the state itself but every member of the common-wealth is unquestionably interested'. In a period when the government was taking greater control of the East India Company, the *Halsewell* account blurs the distinction between private and public interest. The ship carried 'pleasing hopes [...] which are the main springs of industry, the foundations of commercial spirit, and the conductors to private wealth and honour, and public advantage and aggrandizement. Essentially, the voyage was an imperial venture; on board were well-connected individuals about to embark on careers that would further British interest. More than lives and goods were lost when the ship went down.'

Perhaps for this reason, narrators of disasters involving merchant ships are at pains to point out that though merchant seamen may panic in a crisis, the behaviour of their officers and of any regular armed forces on board is exemplary. When the *Halsewell* was wrecked: *The seamen, many of whom had been remarkably inattentive and remiss in their duty during great part of the storm, and had actually skulked in their hammocks, and left the exertions of the pump, and the other labours attending their situation, to the officers of the ship, and the soldiers; (who had been uncommonly active and assiduous during the whole of the tremendous conflict,) rouzed by the destructive blow to a sense of their danger, now poured upon the deck, to which no endeavours of their officers could keep them whilst their assistance might have been useful.*

Similarly, in the case of the loss of the Kent East Indiaman, the soldiers on board reportedly behaved much better, perhaps because of their training, than the majority of the seamen. They ensured an orderly evacuation into the ship's boats, women and children going first, and stayed with their officers long after most of the crew had escape.

### III

Many shipwreck accounts describe the adventures of survivors including captivities in foreign lands. These stories, set in the 'contact zone' where Europeans gained first-hand experience of different ways of life, reveal aspects of contemporary nationalism and changing perceptions of cultural difference. Popular survival literature was part of the growth of a mass print culture and survivors returning from shipwreck or captivity often published cheap editions of their adventures for this market in the hope of financing a fresh start. Descriptions of captivity among other peoples added greatly to the interest of shipwreck narratives, partly owing to a vernacular tradition in anthropology concerned with defining racial characteristics (or stereotypes), and partly because they offered additional themes of sex and slavery. Travellers and seamen had long been urged to collect geographical and economic information that might be of use to Britain. Now the public was becoming increasingly aware of different peoples and liked comparative accounts of different lifestyles. George Keate, author of *A narrative of the shipwreck of the Antelope* which was wrecked on the Pelew Islands in 1783, is aware that this will add interest to his own account:

*I therefore feel some satisfaction in being the instrument of introducing to the world a new people; and a far greater one, in having the means in my power, of vindicating their injured characters from the imputation of those savage manners which ignorance alone had ascribed to them; for I am confident that every Reader, when he has gone through the present account of them with attention, will be thoroughly convinced, that these unknown natives of PELEW, so far from disgracing, live an ornament to human nature.*

Some travellers who had been harshly treated in their own country professed to find non-European peoples more 'civilised'. Drake Morris, a London merchant whose faith in 'British liberty' was much reduced after being pressed for the Navy, later advised his companions in misery to give themselves up to the inhabitants of the island they found themselves on. 'I have been amongst many barbarous nations, and I have never found the worst of them so cruel as my own countrymen'. He added: *The people of foreign nations were not so cruel as they might have heard, and that, as to savages that eat men there were no such in the world; nor do I, in my conscience, believe there are. The Indians are a people that love honest dealing; and, in some places, where the white people have stolen them away for slaves, or otherwise ill-treated them, they may have looked upon them as enemies, and treat them so at sight; but otherwise they were a friendly and well-meaning people.*

Still other peoples were represented as 'noble savages' or occasionally demonstrated behaviour deemed worthy of Western nations. In the 1790s, Captain Campbell, a former cavalry commander, met with bad weather on a voyage from Goa to Madras. The ship seemed to be on the point of capsizing but 'on the instant, a Lascar, with the presence of mind worthy of an old English mariner, took an axe, ran forward, and cut the cable' (so that the mast was jettisoned and the ship righted). Travellers appreciated that the behaviour of other peoples could be used as a means of criticising corruption in British cities. Once ship wrecked, Campbell becomes the captive of a fierce native ruler intent on driving the British from India. A Lascar who survived the wreck pities Campbell, cast ashore naked. He takes the cloth from round his waist, tears it into two and gives Campbell half. The moral is underlined: *This simple act of a poor, uninformed black man, whom Christian charity would call an idolater, Capt. Campbell considers as having more of the true and essential spirit of charity in it, than half the ostentatious, parading newspaper public charities of London.*

Other accounts refute seemingly idealistic views of native peoples. Pierre de Brisson, whose 1789 account of shipwreck and ill-treatment by nomadic tribes between Senegal and Morocco was reprinted many times, writes:

*These wandering tribes, which, while it presents us with a melancholy picture of the depravity of human nature in a state of rudeness may serve to convince pretended philosophers, who are fond of bestowing encomiums on savage life, of the ridiculous absurdity of their opinions.*

De Brisson typically judges others by Western European standards, as when he implicitly compares Arab practices with those expected of European merchants: *Perfidy and treachery are also two vices inherent in every Arab. and on this account they never go out of their tents without being armed. They could never carry on business by granting written securities; for he who received a bond would assuredly be stabbed by the person who signed it: they always carry whatever they have most valuable in a small leathern purse, suspended from their necks.*

Such anecdotes are part of the process of 'fixing' relations between Europe and other continents. In general, shipwreck narratives portray stereotypes: Turks and Arabs are labelled despotic, treacherous and cruel races. Travellers dreaded being wrecked on the North African coast, though admittedly, in the eighteenth century, European governments still found it necessary to maintain a system for ransoming enslaved captives from the Arabs in North Africa. Malays were 'extremely vindictive, treacherous and ferocious; implacable in their revenge'. When reduced to desperation by gambling debts or opium dependency, they were given to 'that singular and barbarous custom of running a muck' when they drew a creese (dagger) and destroyed all they met until destroyed themselves.

The popularity of shipwreck narratives may have helped establish racial stereotypes. Survivors from the *Grosvenor* in 1782 and the *Hercules* in 1796 were menaced by the inhabitants of Caffraria in North Africa. The *Hercules* account depicts some Caffre tribesmen as hellish savages: *He presented a picture truly infernal. He wore a leopard's skin; his black visage was bedaubed with red ochre his eyes inflamed with rage, seeming starting from their sockets, his mouth wide opened, and his teeth gnashing with exasperation.*

Yet the same account asserts that although the Tambouchis tribe were reputed to be 'the most ferocious, vindictive, and detestable class of beings' in Caffraria, 'the purpose of this atrocious calumny, is to screen the enormities perpetuated by the Dutch colonists.'

Recent post-colonial theory has suggested a connection between the representation of racial types and the desire to justify conquest. A reading of shipwreck narratives provides some support for this view. Generally, European writers praise indigenous peoples for their humanity only when they offer no threat to European dominion, or their territory offers no opportunity for colonial exploitation. Native rulers capable of offering resistance are scorned for their alleged tyranny and irrational cruelty; peoples in areas considered ripe for colonisation are represented as savages in need of a rational civilising influence. For example, De Brisson's critical account should be read in the context of French imperial ambitions in Africa. The French had maintained trading interests in Senegal since the 1650s. Little of permanence was achieved in the eighteenth century, partly due to the resistance of local peoples, though West Africa and Algeria later became colonies. As we might now expect, even later accounts which strive to be more discriminating describe the characteristics of different races in essentialist terms, categorising them neatly in the hierarchical language of the West as 'other' and inferior.

Shipwrecks and tales of survival also allow writers to represent the margins of Western culture and to identify the knowledge and values that underpin it. As a metaphor, shipwreck and survival on remote shores operated so strongly that some writers used it as an expression of profound emotional and mental dislocation. John Newton, slave trader and later evangelical preacher, described in his *An authentic narrative* (1782) how he was put to work by a slave trader with only one mathematical book to keep him sane:

Though destitute of food and clothing, depressed to a degree beyond common wretchedness, I could sometimes collect my mind to mathematical studies [...] I used to take [Euclid] to remote corners of the island by the sea-side, and draw my *diagrams* with a long stick upon the sand. Thus I often beguiled my sorrows and almost forgot my feeling - and thus, without any other assistance, I made myself in good measure, master of the first six books of *Euclid*

In Newton's *Narrative* the guilty ex-slaver seems to be claiming for himself the pity normally elicited for victims of storms at sea. At the same time, his reading of Euclid seems to reaffirm the superiority of Western civilisation, perhaps allowing him a measure of self-justification.

Shipwreck might mean instant death or a protracted ordeal. Shipwreck narratives such as that of the *Medusa* encouraged readers to consider, however briefly, the social and moral imperatives that ought to govern the behaviour of people driven to cling to existence in desperate conditions. Often their actions seemed to define the limits of humanity. There was no shortage of examples nearer to home. The loss of the *Earl of Abergavenny*, captained by William Wordsworth's younger brother John, led to 'shocking scenes in the shrouds' as people clambered above the water when the vessel grounded.

Before the notoriety of the *Kent* disaster in 1825, it is by no means certain that 'women and children' first was accepted as a laudable convention. When the *Centauro* went down, Captain Inglefield jumped into a pinnace and left the majority of his crew to their fate. Inglefield's account, written as soon as he reached safety then published on his return to England in 1783, relates his 'painful struggle' - whether to leave with the pinnace, or stay on the ship and perish. Love of life prevailed. Inglefield called the master, the only other officer on deck, to accompany him (presumably ordinary seamen were not eligible) and jumped overboard. At his court martial he was acquitted with honour.

## TO BE FOLLOWED

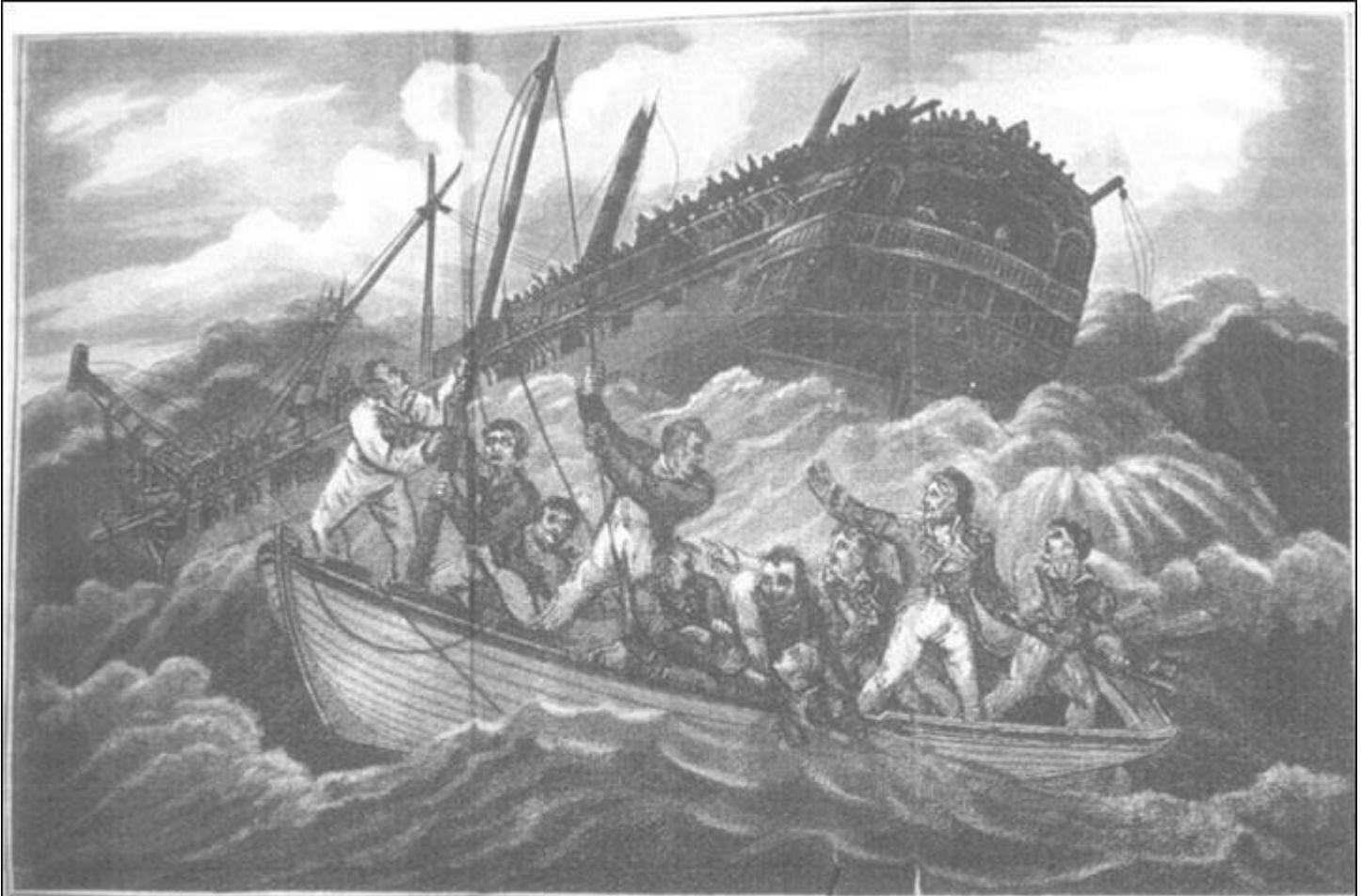
---

# (5 384-03/11/24) Shipwreck narratives of the eighteenth and early nineteenth century: indicators of culture and identity(II)

His ordeal earnt him royal favour: a pension of £ 300 p.a. and the command of a Man-of-War. The title page of Inglefield's account refers to the 'Miraculous Preservation of the Pinnace', but he himself mentions Providence only once, when the survivors sight land, and never explicitly ascribes his escape to the workings of divine power. Yet though he achieved still greater notoriety when he separated from his wife in 1786, accusing her of adultery with a black servant (an acrimonious dispute in which both parties rushed to print their story), the loss of the *Centauro* was thought a fit subject for a Cheap Repository Tract. Re-written in the third person, it concludes with a singular instance of circumstances being wrenched to fit an ideological construct:

*In this miraculous and wonderful manner was Providence pleased to preserve Captain Inglefield and his few worthy sailors, that they might at the end of all their extraordinary perils be enabled to say, 'O that men would praise the LORD for his goodness and declare his wonderful works to the children of men'.*

When Captain Pierce of the *Halsewell* expected his ship to be driven onto the rocks, he also was chiefly interested in the safety of a few. He ordered his chief officer secretly to instruct the officers to reserve the long boat for themselves and the ladies, should there be a chance to use it. The term 'ladies' here does not seem to have included soldiers' wives.



2. Loss of the Centaur, 74 guns. in the middle of the Atlantic Ocean

Survivors of shipwreck often resorted to cannibalism, eating those who died or choosing one person to be killed so that the others might live longer. Apparently, this grim practice was accepted among seamen facing starvation and not considered a crime provided that lots were properly drawn - though even when lots were cast, the shortest straw often seems to have been drawn by the most obvious victim.

Survivors from the wreck of the *Nottingham Galley* in 1710 resorted to eating their carpenter, who had died from deprivation. In the published account, the effect on the crew of eating human flesh is represented in predictably negative terms. The master was forced to store the flesh on crags beyond the reach of the rest of the party, many of whom were sick and lame, and to regulate its use: *for on a sudden, he perceiv'd an Alteration in their Dispositions, infinitely to the worse, from a quiet, peaceable, affectionate Temper: a resign'd, submissive, religious Frame of Mind; the Majority grew fierce, brutish, barbarous, impatient in their Afflictions, and refractory to Command, using ill Language, Oaths and imprecations.*

The change in diet even seemed to aggravate the crew's ulcers and sores.

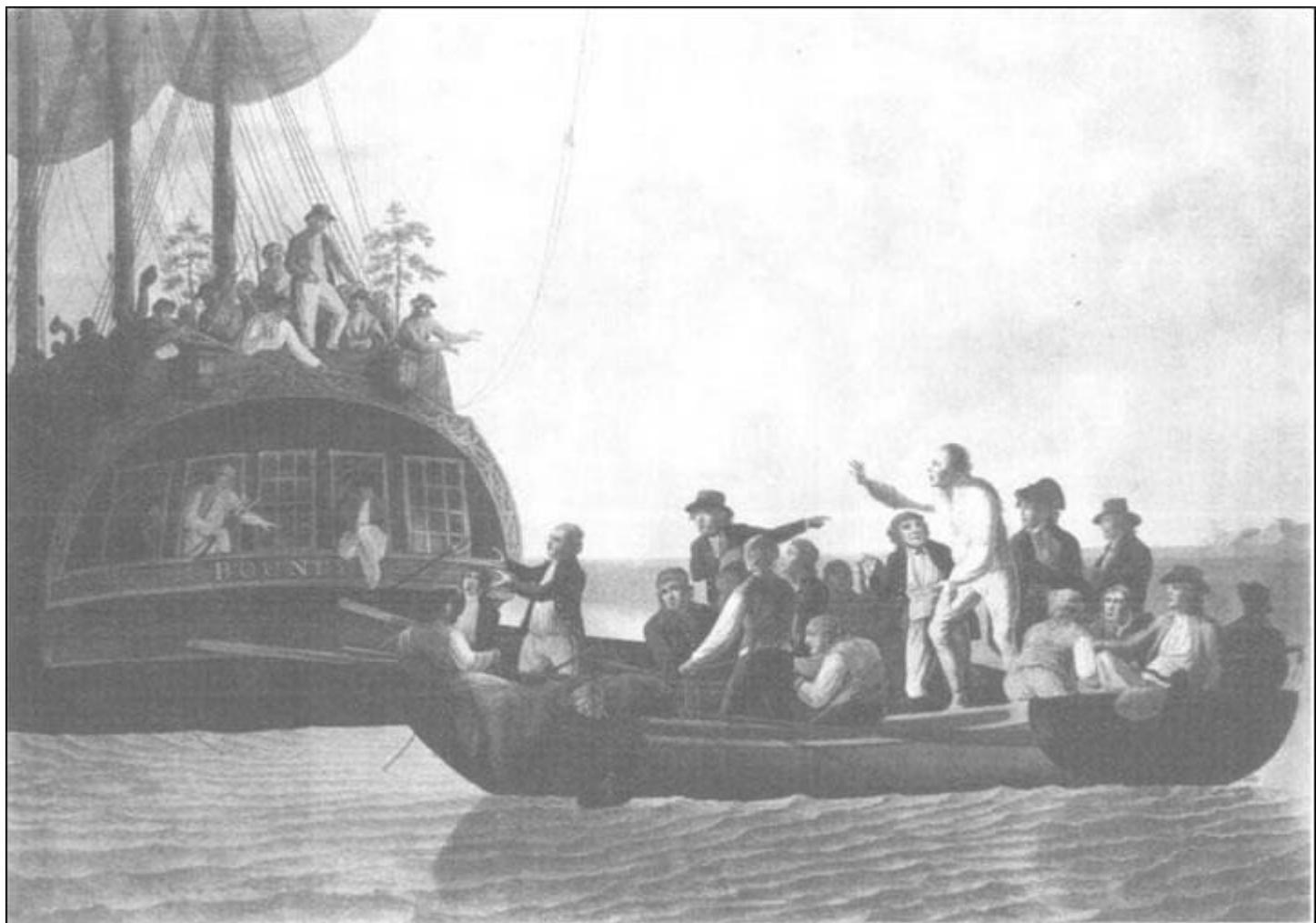
Shortly afterwards a search party found the survivors and sent one man ashore. The newcomer came close to discovering what had taken place: 'The Man casting his Eye on the Remains of the Flesh, exposed to the Frost on the Summit of the Rock, expressed his Satisfaction at their not being destitute of Provisions; and the Master acquiesced in the Justice of his Sentiments, without unravelling the Mystery'. Cannibalism may have been an accepted practice among seamen but clearly it was unacceptable to say this on land. The narrative expresses both shame and horror, and implies that cannibalism turns men into beasts.

## IV

Shipwreck accounts give particular insight into the constitution of the self at this time. They contribute to contemporary definitions of masculinity and illustrate the perceived role of women in such crises. A few accounts describe seamen getting drunk when shipwreck seems unavoidable; others note their

fatalism. In the *Centaur* disaster, 'some appeared perfectly resigned, went to their hammocks and desired their messmates to lash them in; others were securing themselves to gratings and small rafts; but the most prominent idea, was that of putting on their best and cleanest clothes'. In later accounts, the adjectives most commonly used to describe male bravery when shipwreck threatens is 'manly' or 'manfully'. We are told, with some national prejudice perhaps, that when survivors of the 1791 *Pandora* wreck met bad weather going to Batavia in a Dutch vessel, 'the Dutch seamen, panic-struck, shrunk below, while the English took their place, and by manly exertion preserved the ship'. Use of the terms 'manly' and 'manfully' to describe courageous attention to duty is especially profuse in nineteenth-century compilations, as might be expected in an age concerned with the 'condition of manliness question'. Felicia Hemans's *Casabianca* (1826) is a notable instance of the promotion of the masculine heroic ideal. The boy who 'stood on the burning deck' was the son of a French admiral, an added spur to British youths.

Shipwreck narratives also contribute to our understanding of the construction of femininity in this period. As the 1803 illustration of the loss of the *Halsewell* indicates, when disaster threatened, women were mostly a hindrance, encumbered as they were by inappropriate clothing. Yet women could be an inspiration in adversity, setting an example of religious devotion and uncommon strength of mind. (Indeed this was often the only positive course of action available to them.) In an age when middle-class women were taught that their value rested in such female virtues as discretion and modesty, and that their value depreciated the more they aspired to self-display, any circumstances that made them the focus of attention were problematic. The narrator of the *Kent* disaster marvels at the 'wonderful self-possession' of the ladies on board: 'The dignified deportment of two young ladies in particular, formed a specimen of natural strength of mind, finely modified by Christian feeling, that failed not to attract the notice and admiration of every one who had an opportunity of witnessing it'. Impending disaster temporarily reverses the behavioural norm at this period. Although 'on show', far from making women appear superficial, for once this helps to convey their 'female virtues'. The seductive attraction of this pattern of behaviour for women when disaster struck may help to explain why so few managed to save themselves. Perhaps the archetypal portrait of a young woman caught in a shipwreck is to be found in Bernardin de St-Pierre's *Paul et Virginie*, a tale of innocent love set in Martinique. This hugely popular story, first published in 1788 and reprinted many times, culminates in the heroine's death at sea. A burly sailor attempts to persuade her to save her life by jumping into the water: *The man approached Virginia with respect, and Imeeling at her feet, attempted to force her to throw off her clothes, but she rejected him with modesty, and turned away her head [...] Virginia, seeing death inevitable. placed one hand upon her clothes, the other on her heart and lifting up her lovely eyes, seemed an angel prepared to take her flight to heaven for ever.*



3. *The Mutineers turning Bligh and part of the officers and crew adrift from his Majesty's ship the Bounty*, by R. Dodd, pub. October 1790

With a role model like this, what use promoting cork life jackets? Yet if women did make it to the ship's boat, their flowing attire could be put to good use. Shawls regularly became makeshift sails or distress signals.

Though women might survive shipwreck, their reputations rarely survived captivity. Several white women were reported among the Caffres after the *Grosvenor* went down. Escape was offered 'but apprehending that their place in society was lost, and that they should be degraded in the eyes of their equals, after spending so great a portion of their lives with savages', they chose to stay with their children and the chiefs who protected them.

## V

Artists of the time naturally saw the dramatic visual possibilities of shipwreck and the popular narratives in circulation help us to understand the resonance that images of shipwrecks held for contemporaries. As noted earlier, published accounts were often illustrated with prints which, however formulaic, obtained greater impact from their association with a 'true' story.

Artists could play with the public's familiarity with images of shipwreck. For example, Robert Dodd's image of the *Bounty*'s mutineers, setting adrift Captain Bligh and the men loyal to him, echoes popular prints depicting sailors abandoning ship. Ironically, Dodd reverses both the weather conditions and the roles of the men: the sea is calm, and it is the captain - traditionally the last to leave his ship - who is forcibly cast adrift in the long boat. In turn, the artist who engraved Captain Inglefield abandoning the *Centaur* for Tegg's edition of the account seems to echo Dodd's image of the *Bounty*. The implied contrast between Bligh, forcibly ejected from his ship by mutineers, and Inglefield, leaving a loyal crew to their fate, subverts an otherwise sympathetic text.

The print representation of shipwreck scenes in published narratives constitutes an important frame of reference for more ambitious shipwreck paintings by such artists as De Loutherbourg and Turner. Some painters - Turner is an example - understood the appeal of images depicting actual experience and claimed to have witnessed the disasters they represented. The sentiment found in the popular art form is more subtly evoked in some of the paintings aimed at wealthier patrons, which were categorised as 'sublime' and eschew the sensational.<sup>4º</sup> Moreover, popular prints showing survivors cast onto hostile shores offer a counterpoint to 'authoritative' paintings of European landings on potential colonies that has been little explored as yet.

Shipwreck was a contemporary nightmare that touched the lives of thousands of people in this period. Shipwreck narratives, though a minor genre, yield significant insights into popular culture of the time and deserve wider consideration.

## (5 385-10/11/24) L'usage du vin dans la marine

L'usage du vin dans la marine

par Yannick Romieux

L'idée d'une communication puis d'un article sur « l'usage du vin dans la Marine » me fut suggérée dans un haut lieu du vignoble bordelais lors d'un voyage de notre société en mars 1996. Si le sujet pût paraître, au départ, amusant, son étude approfondie le révéla des plus intéressants et motivants. En effet, les boissons fermentées ou alcoolisées représentaient, à bord des navires, un pôle d'attraction aux multiples facettes car elles sont, à la fois aliment, récompense, mais aussi réprimande de par leur suppression temporaire. Bref, on débouche sur une véritable étude de moeurs où le vin était la cerise sur le gâteau bien amer de la vie des équipages de la marine à voile.

Mais avant tout, il faut savoir que Richelieu, le premier à avoir lancé les bases d'une Marine digne de ce nom, avait fait connaître qu'il préférait recruter des marins dont le sang était composé d'eau de mer et de vin plutôt que d'avoir des personnages poudrés, fardés, perruqués et emplumés. Cette phrase était, nous semble-t-il, une véritable déclaration d'intention à savoir que le vin était devenu un rite incontournable dans la Marine.

Bien avant Richelieu, l'histoire maritime grecque nous léguera des citations qui construisent le pont entre vin et Marine. Ainsi, Télémaque, le fils d'Ulysse et de Pénélope, douze siècles avant notre ère, formule précisément ses ordres pour l'avitaillement de son navire : « Emplis-moi de vin douze amphores et les coiffe bien toutes. »

C'est beaucoup plus tard, sous l'égide de Colbert, que l'ordonnance royale du 4 mars 1670 réglait la qualité et la quantité des denrées à fournir aux vaisseaux. D'autres ordonnances suivirent, insistant particulièrement sur le fait de n'embarquer à bord que des vins excellents : Bordeaux, principalement, à l'exclusion du vin Charentais ou Nantais. La ration par homme était de 3/4 de pinte, soit 70 centilitres de vin rouge « franc de pourriture, pousse et aigreur », abreuvé d'autant d'eau pour faire trois chopines 2 de boisson qui serviront aux trois repas. Le vin sera donc rouge de préférence, choisi dans les meilleurs crus et de la dernière vendange (ce qui a priori peut être contestable). En effet, le problème de la conservation à la mer exigeait des vins de haute qualité.

Compensation aux rigueurs de la vie à bord, autant que concession aux habitudes nationales, les marins français recurent toujours, semble-t-il, des boissons alcoolisées à l'occasion de leurs repas soit sous forme de boissons fermentées (vin, bière ou cidre), soit sous forme de spiritueux (eau de vie, rhum...).

Ces boissons fermentées, nous l'avons dit, posaient de difficiles problèmes de conservation en fuitailles dans les cales des vaisseaux qui était un « lieu sans air, humide et plein d'émanations miasmatiques ». C'est pourquoi et aussi en raison de la nécessité d'en embarquer des quantités plus importantes, cidre et bière, plus fragiles, ne furent jamais utilisés que pour les armements de faible durée et uniquement dans les mers froides.

Le munitionnaire, c'est-à-dire l'agent chargé de délivrer les vivres et notamment le vin, doit obéir à des ordres royaux qui sont précis et formels. Ainsi, « il ne pourra fournir des vins blancs, des vins de l'île de Ré, du Poitou, de Nantes et du vin vrillé de la Rochelle pour le Ponant, ni des vins du Languedoc pour le Levant ».

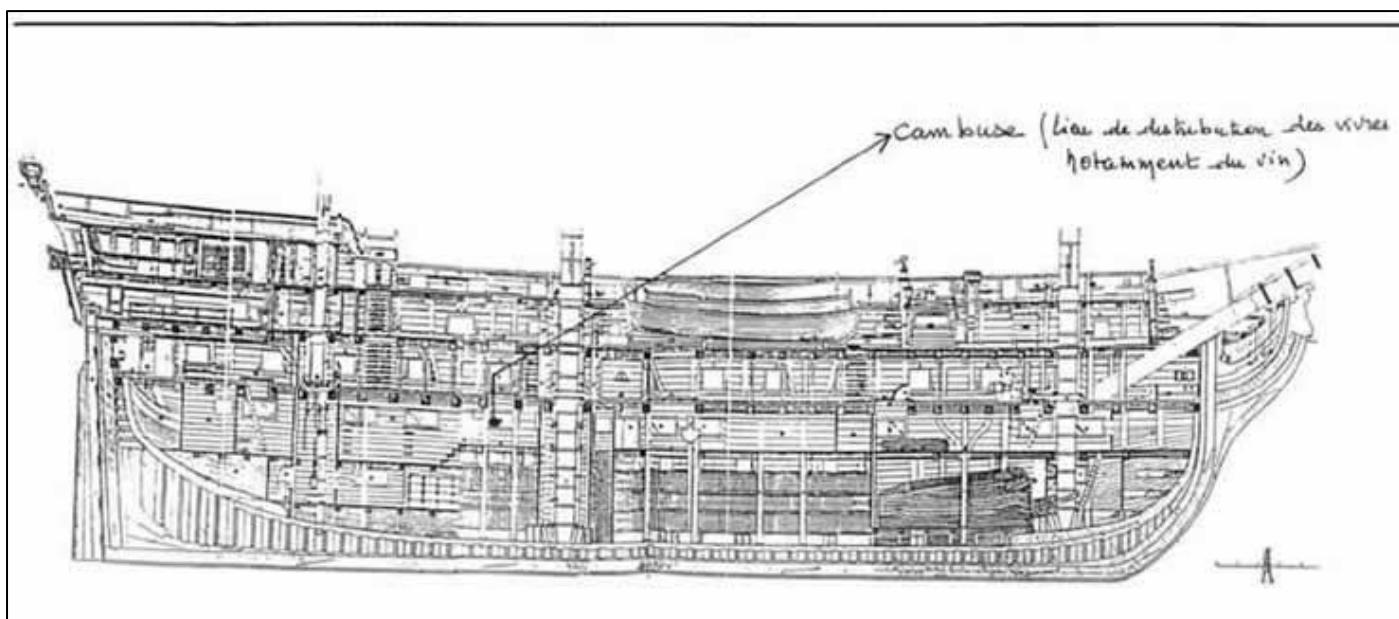
Concrètement, pour le Ponant, on utilise exclusivement du vin rouge embarqué sous deux formes : la première provient de Saintonge, d'Anjou et de la Touraine. Ces vins légers et nouveaux ne se tiennent pas à la mer, aussi ils doivent être consommés pendant le premier mois de campagne. Ensuite, on utilise du vin vieux de Bordeaux, cru de Montferrand, de Pallu ou de Quercy. On peut également consommer du vin vieux de Chalosse.

Lorsqu'on embarque des vins pour les climats chauds, il faut veiller à les coller et les fouetter avec une attention particulière avant de les embarquer. Il faut savoir, en outre, que les vins des crus de première qualité, comme ceux de Montferrand, de Pallu ou de Quercy, résistent bien aux chaleurs. Pour le Levant, le vin nouveau est de Provence et le vin vieux provient de Toulon et de Marseille.

Sur cette côte méditerranéenne, sont défendus les vins de l'île de Ré, de Poitou, de Nantes, les vins vrillets de la Rochelle et les vins du Languedoc.

Un coulage de 10 % est reconnu et donc toléré par toutes les boissons à l'exception des eaux de vie.

Ce coulage est dû essentiellement aux avaries diverses, à l'acescence et, bien entendu, au chapardage.



Coupe longitudinale d'un vaisseau.

(Plan de Jean Boudriot - Le vaisseau de 74 canons)

Aussi, était-il fréquent, après quelques semaines de mer, de ne plus délivrer aux matelots que de l'eau de vie, de conservation plus facile et d'encombrement encore moindre, environ quatre fois moins, que le vin.

L'allocation journalière prévue par les textes était le quart de celle du vin donc 3/16 au lieu de 3/4 de litre, autrement dit 22 centilitres environ par jour. Mais Louis XIV avait fort bien décelé les dangers de l'alcool puisqu'il déclarait en 1680 : « Sa Majesté a été informé que les eaux de vie sont fort nuisibles à l'équipage. » Colbert, lui aussi, comprit la nocivité de cette pratique puisqu'il la limita aux voyages tropicaux en dépit des dépenses supplémentaires que cela occasionnait.

Une autre considération donnait, pour le matelot, tout son prix au « Vin du Roy ». Ce vin était une sorte de privilège qui, de pair avec les avantages sociaux et le caractère de solidarité des « invalides de la Marine », contribua à faire admettre la dure obligation du « système des classes ».

Le vin était considéré comme si nécessaire pour la santé physique et morale des équipages qu'un règlement de 1786 « interdit aux officiers d'appliquer la peine de rationnement de vin », ce qui fut confirmé, un peu plus tard, par le Roi lui-même alors qu'auparavant elle était mise en vigueur même pour les fautes minimes.

Sous la Révolution, les approvisionnements en vins furent désastreux comme tout le reste puisque la ration journalière tomba de 70 à 42 centilitres. Il fallut attendre le prince de Joinville pour que les choses s'améliorent sensiblement.

Sur les anciens vaisseaux, la cambuse était délimitée par de solides cloisons et défendue par une robuste porte grillagée car les fûts en vidange attiraient bien des convoitises. Si cet endroit était hygiéniquement malsain, il facilitait les manipulations et les approvisionnements. En effet, la distribution journalière de vin donnait lieu à de laborieux travaux de manutention, notamment à cause de l'arrimage des futailles entraînant une bonne assiette du bateau, assiette maintenue à condition que l'on remplisse d'eau de mer les dits fûts après en avoir consommé le vin. Le contenu de ces derniers était transvasé à l'aide de pompes dans les barriques ou demi-barriques. Puis le vin était réparti en bidons collectifs de 7 ou 8 hommes suivant les époques.

Chaque membre de l'équipage disposait d'un gobelet ou d'un bol pour boire le vin distribué à partir du bidon commun à l'aide d'une petite mesure faite souvent avec la moitié d'une noix de coco valant environ 1/4 de pinte, c'est-à-dire 23 centilitres.

Il est cependant à noter que les diminutions ou les augmentations de la ration alimentaire concernaient également le vin. Au cours de la vie quotidienne du navire, le rythme alimentaire, pour l'équipage, était réglé comme suit :

- au déjeuner (7 h 30 en été, 8 h 00 en hiver), il était distribué une chopine de boisson, c'est-à-dire 46 centilitres — cidre, bière ou le plus souvent vin allongé d'eau à parts égales —, ce qui correspondait à 23 centilitres de vin pur. Puis l'habitude s'établit, vers la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, de distribuer en toutes régions la boisson du matin sous forme de spiritueux, le « fameux boujaron » d'eau de vie ou de tafia, représentant 1/16 de pinte ou 6 centilitres qui fut réduit à 3 un siècle plus tard et, enfin, supprimé par une circulaire du 9 novembre 1893 ;

- au dîner (11 h 30 du matin en toutes saisons), il était distribué aux hommes une chopine de boisson, principalement du vin. Le traité des vivres du 13 février 1776 notifie que la ration de vin reste inchangée mais qu'il n'est plus question de la « mouiller ». En conséquence, chaque membre de l'équipage reçoit une demi-chopine par repas, soit 23 centilitres qui passera, en 1893, à 25 centilitres ;

- au souper (18 h 00 en été, 17 h 00 en hiver), du XVIIe siècle jusqu'en 1874, le vin est servi suivant les critères du déjeuner. Il faut savoir, de plus, qu'il existait toute une gamme de rations supplémentaires suivant les grades et que l'on multipliait aussi les occasions de « double dose » lors des fêtes religieuses ou royales, ou encore en guise de récompense, ce qui, bien entendu, faisait l'affaire de l'équipage...

En ce qui concerne l'état-major, il disposait de vin vieux de Montferrand, de Margaux, de Médoc, de Graves (en rouge et en blanc), de Sauterne et de Talence. De plus, il avait à sa convenance du ratafia et divers fruits à l'eau de vie. Il faut savoir que le service de la table du capitaine, qui reçoit l'état-major, est raffiné et l'on boit plus de vin cacheté que de brocs provenant, par l'intermédiaire des dame-jeannes, des barriques en perce. Notons enfin que certains membres de cet état-major avaient des provisions personnelles mais cette disposition fut réduite à deux caisses de vin ou de liqueur en 1783 pour cause, semble-t-il, d'abus.

Dans ce contexte, il est intéressant de savoir ce qu'en pensaient les médecins-hygiénistes de la Marine. Pour cela, nous ferons appel à deux personnalités de cette discipline : le docteur François-Vincent Palois (1771-1847), médecin nantais et auteur, en 1801, d'une thèse très remarquée sur l'hygiène navale, et son confrère Jean-Baptiste Fonssagrives (1823-1884), célèbre médecin de la Marine et professeur d'hygiène à la Faculté de médecine de Montpellier.

En réalité, ces deux figures de proue partagent, à une cinquantaine d'années d'intervalle, un certain nombre d'idées communes. Ainsi, ils considéraient la bière comme très nourrissante et antiscorbutique. Pour le cidre, ils le regardaient comme propre à prévenir ou à écarter le scorbut. Mais ils préviennent, à l'unisson, que ces deux boissons se conservent difficilement à la mer, surtout quand la température est élevée, et prennent une place considérable dans les cales, ce qui les excluent pratiquement des vivres à embarquer. Quant au vin, il lui attribuent la propriété de neutraliser les influences débilitantes de l'encombrement nautique, de consoler le marin qui a une existence rude et monotone de nature à engendrer le découragement et l'ennui, et enfin d'aider à supporter le séjour prolongé dans les pays chauds. Ils attribuent aussi au vin une propriété antiscorbutique de par la sève qu'il contient et associé aux acides végétaux. En effet, nous savons aujourd'hui que seul le vin renferme un peu de vitamine C (1,8 mg pour 100 grammes) 3, mais que le tabac et l'alcool en augmentent sa consommation. Dans ce cas, on peut se demander où se trouve l'effet bénéfique..

Pour ce qui est de l'eau de vie, nos deux hygiénistes préconisent de la leur donner comme cordial après des travaux pénibles ou par temps froid ou pluvieux, mais jamais à jeun car elle entraîne l'ivrognerie.

Finalement, ces deux médecins, spécialistes de l'hygiène navale, se prononcent pour le vin comme boisson de base à bord des vaisseaux tout en dénonçant les méfaits de l'alcoolisme. Leur comportement est pour le moins ambigu car ils ont tendance à mettre en cause les eaux de vie, responsables de la mauvaise ivresse ainsi que des délabrements physiques et moraux, et à faire preuve de la plus grande indulgence à l'égard du vin. Comme si, dans ce domaine, il pouvait y avoir deux poids et deux mesures...

Cependant, le mot de la fin revient à Fonssagrives qui résume parfaitement la pensée du corps médical de la Marine sur ce sujet. Ainsi, nous dit-il, les médecins des gens de mer pensent que si cette partie du régime de l'homme embarqué devait être modifiée, ce serait uniquement dans le sens d'une augmentation car le vin a l'avantage de désaltérer et de nourrir. C'est un concept qui était loin de déplaire à l'équipage, vous en conviendrez.

Si sur les vaisseaux, il y avait le vin-aliment, comme nous venons de le voir, il y avait aussi, comme à terre, le vin-médicament. Ce dernier se préparait essentiellement par deux procédés :

la fermentation qui consistait à mêler les principes actifs avec le suc de raisin et l'on faisait fermenter le tout ensemble. Ce procédé ne reçut pas l'approbation de tous car il semblerait que la fermentation changeait la nature des drogues que l'on y introduisait ; l'infusion (nous dirions aujourd'hui la macération). On met la ou les plantes ou encore parties de plantes avec le vin dans une bouteille pendant 12 à 15 jours en l'agitant régulièrement. On filtre le vin ainsi constitué et on le conserve dans des bouteilles entièrement pleines. On peut faire des vins médicinaux avec les vins rouges, les vins blancs, les vins de liqueur ou les vins fins. Le vin doit être parfaitement limpide, de couleur pure, d'odeur suave, de saveur franche et agréable. De plus, il doit être miscible, en toute proportion, à l'eau sans se décomposer ni perdre de ses qualités. Ainsi, on choisira des vins de liqueur pour les substances riches en principes éminemment altérables. On se servira du vin rouge lorsqu'il s'agira de dissoudre des principes actifs toniques ou astringents parce que ses propriétés propres seront en rapport avec celles des matériaux médicamenteux. Enfin, le vin blanc est choisi comme base des vins à visée diurétique.

Il existe des vins médicamenteux simples comme celui d'absinthe, de colchique ou encore le vin Mariani ou vin de coca et des vins médicinaux composés comme le vin de quinquina ou le vin aromatique amer. Enfin, personne ne sera surpris en sachant que le vin médicamenteux le plus utilisé dans la Marine était le vin antiscorbutique. Nous voilà donc arrivé à la fin de cette brève histoire du « vin dans la Marine ». Si cette boisson reste encore une tradition éminemment respectée, on peut dire que, pratiquement de tout temps, on a différencié, peut-être plus encore dans la Marine qu'ailleurs, le vin-aliment du vin-médicament, ce qui m'empêchait pas certains malades comme certains bien-portants d'en faire parfois des abus. Alors à cette histoire s'impose une morale qui est, plus

que jamais, à l'ordre du jour et qui ne trahira pas les slogans modernes de publicité type un verre ça va, trois verres bonjour les dégâts ». Déjà, la Bible disait :

Le vin est la joie de la vie et l'abus en est la mort. » Pour ma part, je préfère ce dicton latin « uti - non abuti », user, ne pas abuser. C'est donc ce que je ferai de la place qui m'a été impartie dans cette revue en espérant vous avoir intéressés avec ce sujet pour le moins original et encore très peu étudié.

#### BIBLIOGRAPHIE

J. BOUDRIOT, Le Vaisseau de 74 canons. Collection archéologique navale française, Éditions des quatre seigneurs, Grenoble, 1973, 4 tomes, 1050 p.

A. CARRÉ, Notes personnelles aimablement transmises à l'auteur par ce médecin général de la Marine. J.-B. FONSSAGRIVES, Traité d'hygiène navale, Librairie J.B Bailliére et fils, Paris 1877, 919 p.

V. HUE, Étude critique du traité d'hygiène navale de EV Palois, chirurgien-navigant nantais, Thèse pharmacie Nantes, 1995, 196 p.

Ph. MASSON, La Mort et les Marins, Glénat, Grenoble, 1995, 395 p

## (5 386- 17/11/24)NAO VICTORIA



*Spotted in the port of Harlingen the replica*  
**VICTORIA or NAO VICTORIA** (Spanish for "Victory") was a carrack famed as the first ship to successfully circumnavigate the world. Victoria was part of the Spanish expedition to the Moluccas (now Indonesia's Maluku Islands) commanded by the explorer Ferdinand Magellan .

The carrack (Spanish: nao) was built at a Basque shipyard in Ondarroa. Along with the four other ships, she was given to Magellan by King Charles I of Spain (later Emperor Charles V of the Holy Roman Empire). Victoria was an 85-tonel ship[a] with an initial crew of about 42. The expedition's flagship and Magellan's own command was the carrack Trinidad. The other ships were the carrack San Antonio, the carrack Concepción, and the caravel Santiago. The expedition began from Seville on 10 August 1519 with five ships and entered the ocean at Sanlúcar de Barrameda in Spain on September 20. However, only two of the ships reached their goal in the Moluccas. Thereafter, Victoria was the only ship to complete the return voyage, crossing uncharted waters of the Indian Ocean under Juan Sebastián de Elcano's command to sail around the world. She returned to Sanlúcar on 6 September 1522. Victoria was later repaired, bought by a merchant shipper and sailed for almost another fifty years before being lost with all hands on a trip from the Antilles to Seville in about 1570

## **Etymology**

The Victoria was named after the Minim convent of Our Lady of Victory of Triana (Spanish: Convento de Nuestra Señora de la Victoria de Triana [es]) in Seville, where Magellan took his oath of allegiance to Charles I. The convent was subsequently deconsecrated during the French occupation of Spain during the Napoleonic Wars and later demolished.

## **Construction**

A detail from a map of 1590 showing Victoria. The legend in Latin roughly translates into English as: "I was the first to sail around the world, and it was I who guided you, Magellan, to cross the Strait. I dared, and deservedly I am called VICTORY: my sails are wings; my prize is glory; my battle, the ocean." While agreeing on its Basque origin, for a long period the vessel was thought to have been constructed in Zarautz, next to Elcano's home town Getaria. However, research conducted by local historians has revealed that the nao Victoria was built at the shipyards of Ondarroa in Biscay. It was originally called Santa María, owned by Domingo Apallua, a ship pilot, and his son, Pedro Arismendi.

According to a notarial document dating from 1518, the ship had been used in previous years for trade between Castile and England. Royal Castilian officials bought the ship at a set price of 800 gold ducats, a figure at odds with the estimation on the ship's real value provided by the accountant of Magellan's expedition, and accepted by the owners only against their will. The ship was renamed Victoria by Magellan after the chapel he frequented on his prayers in Seville, the Santa María de la Victoria.

## **Crew**

The voyage started with a crew of about 265 men aboard five ships, however only 18 men returned alive on Victoria, while many others had deserted. Many of the men died of malnutrition. At the beginning of the voyage, Luis de Mendoza was her captain. On 2 April 1520, after establishing a settlement in Puerto San Julian in Patagonia, a fierce mutiny involving three captains broke out but was ultimately quelled.<sup>[8]</sup> Antonio Pigafetta's and other reports state that Luis de Mendoza and Gaspar Quesada, captain of Concepcion, were executed and their remains hung on gallows on the shore.

Juan de Cartagena, captain of San Antonio, was marooned on the coast. According to Pigafetta, after Magellan's death on 27 April 1521, at the Battle of Mactan, remnants of the fleet tried to retrieve his body without success. Thereafter, Duarte Barbosa, a Portuguese man who had sided with Magellan in facing the mutiny, and João Serrão were elected leaders of the expedition. On 1 May 1521, they were invited by Rajah Humabon of Cebu to a banquet ashore to receive a gift for the king of Spain. At the banquet, most of the crew were killed or poisoned, including Duarte Barbosa and João Serrão, whom the natives wanted to exchange for Western weapons, but was left behind by the remaining crew. Pilot João Carvalho, who had survived the trap, then became the captain of Victoria. In August, near Borneo he was deposed and Juan Sebastián Elcano became captain for the remainder of the expedition.

## **(5 387 -24/11/24)The CAP GRIZ NEZ lighthouse**

**CAP GRIZ NEZ** (literally "cape grey nose"; Koap Zwartenesse (West Flemish)) is a cape located in Audinghen, a commune of the Pas-de-Calais département in northern France. Part of the Côte d'Opale, it is classified as a protected natural area. The cliffs of the Cape are the closest point of France to England, 34 km (21 mi) from their English counterparts at Dover.



Gris-nez directly translates to "grey nose" in French and is a corruption of the archaic English 'craig ness'. It is derived from colloquial Dutch "grey cape"; officially, the Dutch name was Swartenesse ("black cape") to set it apart from Blankenesse "white cape" (Cap Blanc-Nez) to the northeast. The element -nesse is cognate to English -ness, denoting "headland", as in, for example, Dungeness or Sheerness.

The cliffs of Cap Gris-Nez are made of sandstone, clay, and chalk. They are mainly grey in colour, which gives the cape its name. It is also a popular place to collect fossils, which are mainly from the Jurassic period. Common fossils include bivalves, gastropods, and wood. In the sandstone layers with small pebbles, one can find the teeth of fish and reptiles. Sometimes, larger ammonites are found in the sandstones. The Cape is a regular stopover for millions of migratory birds.



*The lighthouse and its accompanying radar station provide guidance to over 500 ships passing the cape every day.*

## **History**

The proximity of the cape to England led to the frequent destruction of the nearby village of Audinghen in wars between England and France. On the top of the cliff are the ruins of an English fortress, built by Henry VIII at the beginning of the 16th century. The English called the fort 'Blackness', a translation of the Dutch name Swartenisse.]

Napoleon stopped at the cape on July 1, 1803, while making an inspection of the coast around Boulogne-sur-Mer and of his invasion troops. He then envisioned setting up a cross-channel optical telegraph with a semaphore on the cape. The first semaphore of this line was installed on the cape in 1805 without waiting for the planned French invasion of England.

On July 18, 1805, the Battle of Gris-Nez and Blanc-Nez occurred, wherein a British flotilla with strong numerical superiority pursued Dutch ships that were following the coast while trying to get into the harbour at Ambleteuse. Expecting an attack of this type, Napoleon had stationed a battery of 300 guns on the cape, and a barrage from this force obliged the British vessels to withdraw.

Gabriel Auguste Ferdinand Ducuing and his men died on May 25, 1940, while defending the semaphore, and a commemorative stela was later placed on the cape to commemorate this sacrifice. Later, the Nazis built a blockhouse inside the Tudor ruins. The locality has a cluster of World War II bunkers, part of the Atlantic Wall intended to rebuff the anticipated allied invasion. There are two heavy artillery sites: Grosser Kurfürst Battery, formerly with three 170 millimetre guns, and Todt Battery, with four 380 mm guns. These covered the approaches to both Calais and Boulogne, and they were protected by large concrete blockhouses as well as other lesser defensive sites. One of the Todt Battery blockhouses now houses the Atlantic Wall Museum. Units of the 3rd Canadian Infantry Division liberated the area in September 1944. The cylindrical concrete lighthouse at Cap Gris-Nez dates from 1958. It is 31 metres (102 feet) high and replaces an earlier structure that was destroyed in 1944

## **From mercantile to monarchic sea power**

This chapter is a brief description of the decline of the German Hanse as an economic, political and naval organisation as well as of maritime aspects of Danish and Swedish state formation. It also gives a violence-control orientated explanation of the rise of the Dutch trade hegemony in the Baltic. It describes how the new Nordic naval forces were used for territorial state building but also as instruments for selling protection where the increasingly centralised Nordic monarchies were able to enforce a practical joint monopoly of violence at sea in the Baltic. Denmark-Norway and Sweden became effective rulers of their own territories (thus making piracy impossible) and used their warships to discourage various Baltic interest groups from interfering with trade. The main loser was the city of Lübeck which lost its old position as middleman between the Baltic and Western Europe. The most obvious winners were the Dutch who could send large numbers of cheap and unarmed merchantmen to the Baltic without interference from competitors. But most towns around the Baltic as well as the territorial states also benefited from lowered transport costs and increased competition between merchants from the Baltic and Western Europe.

In the late Middle Ages, the Baltic had been a region where political and military power had been strongly connected with trade and the control of markets. The role of territorial states had been very limited in comparison with the population and resources of the territorial societies. The states in the Baltic were the Nordic union (Denmark, Sweden and Norway), the Polish-Lithuanian union, the North German principalities (Pomerania, Mecklenburg and Holstein) and the German Order (the Teutonic knights) which controlled Estonia, Livonia, Courland and Prussia. The Nordic union, which for some decades in the early fifteenth century had been a strong political unity, was gradually developing into a single Danish-Norwegian state ruled by a king and the aristocracy, and a Swedish state ruled by various aristocratic factions. The Nordic states had long coasts and were dependent on maritime lines of communication both for trade and the transfer of resources and military power within their territories.

The central governments in these states as well as in the German principalities were often weak. Local power-holders could exercise strong power, they frequently started armed feuds with central governments and they were often tempted to use armed force against maritime trade in order to gain profit. For long periods the island of Gotland was controlled by groups beyond the control of central governments and they used it as a base for plunder of trade. Poland-Lithuania, a large and populous state, was only marginally a Baltic power and its kings only intermittently developed a maritime policy. The trading cities in North Germany (Lübeck, Hamburg, Bremen, Wismar, Rostock, Stralsund and others) and in the Eastern Baltic (Danzig, Riga, Reval, Narva and others), were practically independent and most of the territorial princes had little or no power on the sea.

As the territorial states in the Baltic had only limited ability to mobilise the resources of their territories, the cities preferred to co-operate with each other for mutual protection. Their main instrument of co-operation was the German Hanse confederation. The Hanse was often divided on political and economic questions but, up to the early sixteenth century, it could organise the most powerful fleet in the Baltic. Essentially the Hanse was a trading cartel and a loose federation which enforced law and order along the trade routes. The trading cities controlled most of the major ships in the region and these could easily be converted to men-of-war. The cities also had easy access to cash and credit with which they could hire mercenaries. Armed merchantmen and mercenaries gave them an advantage in regional power struggles with territorial princes and competitors. Unlike Renaissance Italy, however, the German cities were not strong enough to take control over territories. Such a development was soon to take place in Holland and Zeeland, with interesting results on the naval scene.

The rich trading city of Lübeck often behaved as a major political and naval power and as the centre of an informal maritime empire around the Baltic. The key to this was its geographical position between the Baltic and Western Europe which enabled Lübeck to control the trade over land to Hamburg. In the Middle Ages this was a very profitable trade route and her economic strength gave Lübeck the ability to develop a network of trade with the Nordic countries based on privileges and the ability to protect trade with armed force. During the fourteenth and fifteenth centuries Dutch, and to some extent English, shipping expanded in the Baltic, primarily for the transport of cheap bulk cargo (salt, grain, timber).

Lübeck retained its position as a middleman for the rich trades, but the Dutch penetration of the Baltic was a threat to her position as the central entrepôt for the Nordic countries. Direct contacts with the Dutch brought the Nordic and Baltic economies closer to the expanding markets of Western Europe. For Lübeck, limits on the trade through the Sound (Öresund) and the preservation of the old trading privileges in the Nordic countries, became burning political issues which guided its Baltic policy in the early sixteenth century.

The security condition for maritime trade in the Baltic in the medieval period was similar to that in other parts of Europe. Trade was vulnerable to local power-holders who might use violence. Foreign ships and their cargo might be captured in order to redeem real or alleged injuries and this might escalate into full-scale wars, usually fought at sea. Piracy (or peace-time privateering) was possible when territorial states were weak and the ruling elites often had the right to use violence. Small-scale violence was more or less perpetual, and numerous territories and ports were controlled by autonomous rulers who might make profit from plunder by protecting pirates. This made it easier for regionally powerful merchants to get access to the most profitable opportunities for trade, and for Lübeck and some other powerful trading cities, their ability to act as strong naval powers made it possible to get extensive trading privileges from the Nordic states. They were parts of political agreements, often concluded after successful interventions in power struggles between and within the Nordic countries.

During the sixteenth century the political situation in the Baltic drastically changed. The two Nordic kingdoms developed into centralised monarchies with strong gun-armed navies. The ability of German trading cities to intervene in Nordic politics was eliminated. The German Order was dissolved and its territories in the eastern Baltic (Estonia, Livonia, Ösel, Courland) became bones of contention between Sweden, Denmark, Poland-Lithuania and Russia. The decline of the Hanse as a sea power did not stimulate the princes in northern Germany to develop naval policies which might have integrated the interests of the trading towns with the surrounding territories. Brandenburg, Mecklenburg, Pomerania and Prussia did not seriously compete with the Nordic powers at sea. Except for a few convoy ships belonging to large cities and brief attempts to create a Brandenburgian navy in the seventeenth century, German sea power ceased to exist from 1570 to about 1850. Polish attempts to create a navy were actively suppressed by the two Nordic powers. Up to the advent of Russia as a naval power in the early eighteenth century, they had the only navies in the Baltic.

As the Nordic powers had small mercantile marines and weak merchant capital, their navies could not be financed from incomes derived from domestic trading interests. Instead, they were paid by taxes raised on landed interests and customs duties paid by foreigners. Both activities could be characterised as protection selling, and the most obvious example of this is the Sound Toll raised at Helsingör. It was based on the theory that the Danish kings protected shipping passing through the Skagerack, Kattegatt and the Baltic Sea, areas over which they claimed that they had a dominion (*dominium maris Baltici*). As the incomes from the Toll went to a state which spent much of its income on the navy the theory gradually turned into practical reality. In the sixteenth and early seventeenth centuries (before taxes on land increased) the Sound Toll was an important part of the state incomes in Denmark. For the kings, it was especially important that it flowed directly into their coffers without interference from the powerful aristocracy with which they had to share power in the Danish-Norwegian state up to 1660. It was paid by foreigners, not by Danes, and the kings could use it to support a navy which was their main instrument of power. The Toll and the navy were interconnected instruments of centralisation and state building which made the Danish kings more powerful than most European rulers of territories with strong aristocracies.

The Swedish kings began to look for similar opportunities to increase their financial base for state building. This stimulated the creation of the Swedish Baltic empire where one aim was to gain control over the trade between Russia, Poland and Western Europe in order to raise customs duties. As the empire building involved Sweden in wars with major territorial powers (Russia, Poland-Lithuania, finally the Holy Roman Empire and German territorial princes) it is normally treated as a military enterprise but it was based on Swedish control of the sea lines of communication. The Swedish navy was a pre-condition for the creation of what actually was the last maritime empire of Europe. It was the Swedish state which turned maritime – Swedish mercantile capital and long-distance shipping were weak up to 1650.

Nordic state formation interacted with the great increase in trade through the Baltic which was a major part of the transformation of European trade in the sixteenth and seventeenth centuries. Grain from

Poland, exported through Prussia, became a major object of European trade and the Baltic also became the predominant export area for naval stores: timber, masts and spars, pitch, tar, hemp, linen, cast-iron guns and high-quality iron for shipbuilding. West European dominance in shipping and naval warfare was closely connected with easy access to the Baltic. From the early seventeenth century, Sweden became Europe's largest exporter of copper and iron which further increased the importance of Baltic trade. The most important carriers of this trade were the Dutch and, during the seventeenth century, Dutch capital also became predominant in the organisation and financing of the trade.<sup>5</sup> Trade and shipping were important objects of taxation, and states that developed efficient naval and military organisations for violence control might profit from this new major source of income.

From a maritime perspective, it is important to remember that the borders between the Nordic states were different from today up to 1645 and 1658. Finland was an integral part of Sweden while the provinces east of the Sound, which since 1658 have been southern Sweden (Scania, Halland and Blekinge) were eastern Denmark in this period. Denmark-Norway was in control of all territories bordering the Kattegatt, Skagerack and the Sound, except the Göta älv estuary (Gothenburg) where Sweden had its only western port. The island of Gotland was Danish until 1645. Swedish territories were centred around the central and northern Baltic Sea, the Gulf of Finland and the great lakes in Sweden while the Danish-Norwegian state controlled territories around the Skagerack, Kattegatt and the Danish straits with also a large but thinly populated Atlantic empire in the North: northern Norway, Iceland and the Färöes. Both states were built around maritime lines of communication.

(To be followed)

---

## **(5 389-08/12/2024) Maritime state formation and empire building in the Baltic (II)**

### **The rise of Nordic sea power, 1500–70**

The Nordic union had been formed by Denmark, Norway and Sweden in the late fourteenth century. Its first rulers had been able to create a strong monarchy which was able to fight the Hanse at sea on equal terms. However, from the 1430s aristocratic groups in Denmark and Sweden took control of the states. From 1448 the Oldenburg dynasty ruled in Denmark and Norway but various attempts to re-establish the union with Sweden failed. From 1470, Sweden was in practice an aristocratic republic. The Oldenburg kings of Denmark and Norway were formally elected kings also in Sweden but they were not allowed to govern there. During the 1480s and 1490s King Hans (r. 1481–1513) methodically accumulated power to himself in Denmark and Norway. He was one of the European pioneers in creating strong sailing navies as instruments of state power. In 1497 he was able to take control of Sweden with a combination of armed force and negotiation. But soon after, in 1501, a faction of the Swedish aristocracy again rebelled against the King. Nevertheless, King Hans retained control over the Baltic Sea with his powerful navy, using it for a trade blockade of Sweden as well as support of Swedish castles in his possession and attacks against Swedish towns and coasts.

In 1509 Lübeck went to war against Denmark, followed by the smaller Hanse cities of Rostock, Wismar and Stralsund in the next year. These cities had become increasingly dissatisfied with the king's policy which was intended to reduce their trade privileges in Denmark and Norway and to support Dutch trade with the Baltic. They were also hurt by the Danish blockade of Sweden which was one of their key markets. Lübeck sent a fleet to Stockholm which broke the blockade and during 1510/11 Danish and Lübeckian fleets operated against each other. Lübeck did its best to close the Sound to foreign shipping and both fleets raided enemy coasts. The Danish fleet could no longer support the remaining Danish positions in Sweden and in 1510 the Swedes took the castle in Kalmar and the island of Öland.

In spring 1511 the Danish fleet escorted a convoy of more than 200 merchantmen from Holland to various Baltic ports. After that it attacked Wismar and captured its fleet. On 9 August 1511 20 Danish and 18 Lübeckian ships fought an intense action off the island of Bornholm in the southern Baltic. It was mainly, perhaps only, fought with guns and other missile weapons. The two fleets were finally separated by the night and by heavy weather, but three days later the Lübeck fleet sighted the Dutch merchantmen returning from Baltic ports escorted by four Dutch warships. Lübeck's fleet was able to capture, burn and

drive ashore many ships before the Danish fleet arrived, the worst catastrophe ever suffered by Western European shipping in the Baltic. The naval operations in this year had been attempts to gain control of the sea lines of communication for strategic purposes. In 1512 peace was concluded. King Hans had for the time being given up the attempt to reconquer Sweden, but the Hanse had to give up the attempt to exclude the Dutch from the Baltic. It was Danish naval power which kept the Sound open for ships from outside the Baltic, although the Dutch catastrophe of 1511 showed that Lübeck might still be a powerful naval adversary.

King Hans' son, Christian II (r. 1513–23), continued his father's policy and made it into a more clear-cut programme for an early modern prince with radical ideas. Christian hoped to reconquer Sweden (where he had been elected heir to the throne in 1497), to create a centralised unified monarchy, to found a trading company based in Copenhagen and Stockholm in order to control trade between the Baltic and Western Europe and to eliminate the Hanse as a strong economic and political power. A strong and modern navy with large ships armed with heavy guns and an increased Sound Toll were corner-stones in this policy. He married a sister to Charles of Ghent, soon to become king of Spain and German emperor as Charles V. As Charles was the ruler of the Netherlands, this dynastic alliance was intended to create bonds of interest between Denmark and the rising mercantile centre in Western Europe. This Habsburg–Oldenburg connection became important in Nordic politics up to the 1540s. It was a complicated connection as Charles had to act as ruler of the Netherlands, as German emperor (as such the nominal protector of German Hanse cities), and as head of the House of Habsburg. These interests were often contradictory and usually made his support of his Danish brother-in-law ineffectual.

Christian II made new attempts to reconquer Sweden with amphibious attacks against Stockholm in 1517 and 1518 but his army was defeated on land. During 1520 a Danish mercenary army was able to occupy Sweden which was forced to accept Christian as king. The army, however, was too expensive to maintain and by 1521 rebellious Swedes under the young aristocrat Gustav Vasa were in control of most of the country. Christian could keep only Stockholm and some other coastal towns which could be supplied by his navy. Oldenburg empire-building efforts again proved to be essentially maritime: the kings could control fortified towns and enforce blockades, but their ability to control the vast rural areas of Sweden without the co-operation of local elites was limited.

Control over territory could, however, be converted into maritime resources and the future Vasa monarchy in Sweden was to prove this. In 1522 Gustav Vasa bought a substantial fleet of armed merchantmen in Lübeck and hired mercenaries in order to gain complete control over Sweden. Lübeck merchants provided the necessary credits which were to be paid by future taxes and trading privileges. Lübeck and other Hanse cities soon joined Sweden and the allied fleets began to assert control over the Baltic. Christian II's regime in Denmark had become increasingly insecure and in early 1523 the Danish nobility sided with Lübeck. In spring 1523 Christian left Copenhagen with part of his fleet and sailed to the Netherlands. His uncle Frederik was elected king of Denmark and Norway, while Gustav Vasa was elected king of Sweden. The allied Hanse and (largely German-manned) Swedish fleets could blockade Stockholm, Copenhagen and other fortified towns into surrender.

Christian II had sailed to the Netherlands in order to organise a counterattack on land and at sea. This failed, partly because of Dutch resistance towards a conflict which might damage Baltic trade, but his admiral Sören Norby, equally skilled in fighting and politics, continued the resistance in the Baltic by sea and on land up to 1526.<sup>7</sup> Lübeck played a major role in the fighting which gradually eliminated Norby's and Christian II's power base. The city was now in a position where it could get improved trade privileges from the Nordic kingdoms which were also in financial debt to it. The old mercantile metropolis on the Trave river seemed to have regained its former glory as the central Baltic entrepôt.

Christian II did finally sail to Norway with a Habsburg-sponsored army in 1531, but he was met by resistance from Sweden on land and by a Danish-Lübeckian fleet and was finally taken prisoner. Much had happened in his former Nordic kingdoms in his absence, especially in Sweden, where Gustav Vasa rapidly created a modern dynastic state, introduced Lutheranism, confiscated church property and used it to create a strong army and navy. In Denmark and Norway the power base of the junior branch of the Oldenburg dynasty was less secure. When King Frederik died in 1533 the majorities in the councils of the two kingdoms did not wish to elect his oldest son Christian (later Christian III) as king, partly because he was a sincere Lutheran. In 1534 a civil war started in Denmark. Lübeck intervened, occupied

Copenhagen and the city of Malmö on the opposite side of the Sound and gained control over the Danish fleet. This was part of a radical programme, where the old Hanse city tried to close the Sound to the Dutch and regain favourable trading privileges in Scandinavia.

In Sweden, King Gustav had already begun to cancel these privileges and he regarded Lübeck's offensive actions as a serious threat. He chose to support Christian (III) in the Danish civil war.<sup>8</sup> Gustav sent his army to occupy eastern Denmark (Scania) and in spring 1535 his new fleet, including four major ships of about 500 to 1,700 tonnes displacement, was sent to the southern Baltic. The Swedes joined a Prussian fleet and a squadron of ships controlled by Christian (III), although most of these ships were small or simply armed merchantmen. A major part of the Swedish army sailed with the fleet which was further strengthened by Dutch merchantmen requisitioned for naval service. The allied fleet first defeated Lübeck's main fleet (whose major units were Danish warships) at Bornholm in a gunfire battle on 9 June and then destroyed or captured another enemy fleet which controlled the Danish straits. The allies were now in control of the sea lines of communication in the Baltic, the island of Zealand could be invaded, and Copenhagen and Malmö were surrounded by the allied army and fleet. In November 1535 Lübeck's fleet was able to land supplies close to Copenhagen, but early in the next year the city had to conclude peace. Its role as a power on the same level as the two Nordic kingdoms, with ambitions to intervene in their domestic politics, was finished.

Somewhat ironically, the defenders of Copenhagen and Malmö now sought and obtained support from the Habsburgs who began to prepare a large fleet with an army in Holland for intervention in Denmark and Norway in favour of Christian II and his relatives. It was, however, delayed by the reluctance of the Dutch towns to be involved in a war that might damage their Baltic trade, and the expedition was finally abandoned when the Habsburgs became involved in a war with France during 1536. Christian III could now send a fleet and an army to take control of Norway, where a powerful group under the leadership of the last Catholic archbishop had hoped for a Habsburg intervention. Protestantism now became firmly established in Denmark-Norway and confiscated church property increased the financial base of state power, not least the navy. From 1536, Denmark-Norway developed into a centralised monarchy, balanced by a strong but co-operative aristocratic council.

For some years, the Habsburgs continued to support Christian II's claim to the Nordic thrones and Sweden and Denmark-Norway felt compelled to form an alliance in 1541.<sup>9</sup> In these years there was much open and potential domestic insurrection against the still very recent creation of strong states and Protestant churches, but the opposition's traditional access to foreign support was cut off by sea power. Both kingdoms had given high priority to the creation of permanent royal navies of gun-armed ships, and this now gave them an edge over potentially much superior powers which had paid less attention to naval organisation and new technology. The two monarchies were now the dominant sea powers in the Baltic (the Prussian duke sold his navy in the 1540s) and this position made them fairly secure against invasion or infiltration (support to the opposition) from the House of Habsburg, Lübeck, the Dutch provinces and various power groups in northern Germany.

Geography, new technology and conscious state building rather suddenly made the Nordic powers into more powerful players on the international scene. In 1542 Denmark joined France in the war against Charles V. The Sound was closed to Dutch shipping and the Danish navy even took the offensive in the North Sea. It was planned to attack the strategically important island of Walcheren in the Netherlands in 1543, but severe gales in the North Sea made it impossible. Peace was concluded with the Habsburgs in 1544 where the emperor finally accepted that Christian III was king of Denmark, but the Danish navy had to continue to protect Danish-Norwegian waters from privateering and piracy during the almost continuous wars in Western Europe. From 1544 to the late 1550s the Baltic was a comparatively calm area where trade flourished and the new power structure began to settle. Sweden and Russia were involved in war from 1554. From 1540, Sweden had built a considerable galley fleet where its new army of state-controlled militia soldiers could be used as both oarsmen and landing force. This galley fleet was used in an attack along the river Neva in 1555 but without success against the unexpectedly strong Russian resistance.

The war ended in 1557 without any loss or gain, but in 1558 Russia took the important trading city of Narva in the Gulf of Finland. Thus started the final dissolution of the German Order when the towns and nobility of the eastern Baltic rapidly began to look for protectors against Russian expansion. The island of Ösel became a Danish protectorate in 1559, while Reval (Tallinn) and Estonia submitted to the Swedish

crown, and Livonia and Courland to Poland-Lithuania in 1561. The three protecting powers immediately ran into a conflict about their spheres of interest. From a maritime point of view control of the trade to Narva, Reval, Pernau and Riga was at stake. Sweden began to claim a dominion over the Gulf of Finland, and its fleet began to capture ships from Lübeck and other towns which did not follow Swedish decrees that their Russian trade must be directed to Swedish-held Reval and that the profitable Narva trade should be left to the subjects of the Swedish king.

Sweden and Poland went to war in Livonia and tensions also rose rapidly between Sweden and Denmark-Norway, now ruled by two young, ambitious and naval-minded kings, Erik XIV (r. 1560–68) and Frederik II (r. 1559–88) respectively. Frederik found the new power assertions of Sweden intolerable and allied himself with Lübeck. The tensions erupted in a naval battle off Bornholm on 30 May 1563. Swedish and Danish fleets met and the Danish admiral demanded that the Swedes offer the customary marks of respect to the Danish king in the waters under his dominium. These were denied and a four-hour battle followed in which the Danish flagship and two other ships were taken and two more damaged. The Danish fleet had attempted to board the Swedish ships which answered with gunfire, mainly from modern copper guns which could be fired with large powder charges. The Danish fleet was mainly armed with the older type of wrought-iron breech-loaders which could only be fired with small powder-charges and had less effect on major ships.

Tactically the battle was typical of the following years of war. The Swedes attempted to fight with gunfire and Erik XIV made a major effort to provide his rapidly increasing fleet with new copper guns from the royal foundries which could use Sweden's vast resources of copper ore. Denmark and Lübeck originally had to rely on boarding tactics, as their ordnance mainly consisted of wrought-iron breech-loaders. During the war they gradually renewed their armament, the Danes especially by purchase of English-made cast-iron guns – as the only guns which could be acquired quickly. The contending navies also made large-scale investments in purpose-built gun-armed warships where Sweden initially had a superiority. Tactically the navies developed new ideas. From 1564 the Danish admiral Herluf Trolle divided his and Lübeck's fleet into groups of three ships, one large and two smaller. The fleet was intended to form a wedge when it attacked from a windward position. If the fleet was attacked in a leeward position it was intended that it should form line ahead for mutual support. The Swedish fleet also used three-ship formations but here the tactical idea seems to have been that the major ships should form line abreast or line ahead, each with two smaller ships in a second line, ready to support the major units when they became engaged with the enemy. The contending fleets fought seven major battles in 38 months from 1563 to 1566. Technology, tactics and practical implementation of theories and lessons from earlier battles interacted as never before since the introduction of gunpowder in warfare between sailing ships.

During the summer of 1563 Denmark and Lübeck fitted out large fleets, mainly by buying and hiring merchantmen which were provided with guns and soldiers. The allied fleet sailed northwards in the Baltic Sea to blockade Stockholm and to force the Swedes to a battle. The Danes had around 20 major units of at least 300 tonnes displacement, while Lübeck had five. 12 Sweden met this fleet with a dozen major units of 300 tonnes or more, although most of these were purpose-built warships, and some smaller Swedish ships which took part in the battle probably had heavier armament than the allied merchantmen. The two fleets joined battle on 11 September, the allies to enforce the blockade, the Swedes probably to inflict so much damage on the enemy that he would have to return home for repairs. Tactically, the allies again attempted to board and the Swedish fleet was able to avoid that. It was, however, forced to retreat into the Swedish archipelago. The allies cruised in northern Baltic until late October in spite of the increasingly severe autumn weather, but it is doubtful if their blockade was effective. Baltic autumns were often too severe for effective naval operations in the sixteenth and seventeenth centuries.

In the next year, the alliance hoped to continue the trade blockade of Sweden while Erik XIV intended that his fleet should decisively defeat the enemy with gunfire in order to break the blockade and support offensive army operations in Scania. On 30 May 1564 a Swedish fleet of 16 major units (300 tonnes and more) met at least 15 Danish and ten Lübeck ship of the same size off the island of Öland. Most of the Swedish ships were purpose-built warships while all except the largest on the allied side were armed merchantmen. An intense gunfire battle followed in which the Swedes had the initiative as long as they had the weather gauge. On the following day, the wind turned, the allied fleet could attack, and gradually the Swedish ships left the battle, leaving the flagship, the giant Mars (c. 1,800 tonnes) to fight alone.

This ship was finally destroyed by fire after her rudder had been damaged by gunfire. The attempt to win a naval battle with guns only had failed, although gunfire obviously had had significant effects. One of Lübeck's ships sank and some Danish ships suffered serious structural damage.

Apparently the battle caused the allies to underestimate the Swedish fleet. It was soon at sea again and at Bornholm it captured a large Lübeck convoy from Narva. The fleet returned to port with its prizes but was sent out once more by a dissatisfied Erik XIV who put it under the command of Klas Horn, an experienced soldier, in the hope that it would achieve what the king hoped for, a decisive defeat of the enemy battle fleet. The two fleets met once again in a series of fights between Öland and Gotland from 11 to 15 August 1564. The Danish admiral, Herluf Trolle, described the actions as an enervating chase of an enemy which consistently avoided close-range action and used the superiority in speed and weatherliness of his purpose-built warships to keep the distance. Apparently the Swedish fleet had learnt how to avoid close-range action, but not how to win a stand-off battle by gunfire. In the end, three Danish ships which probably mistook the positions of the fleets during the night were captured by the Swedes, but strategically the battle was a draw. The Swedes went to Kalmar and controlled the northern Baltic, while the allied fleet cruised in the southern Baltic, thus cutting off Swedish trade with Germany. In 1565, Erik XIV was able to send a larger fleet to sea in early May, in itself an organisational achievement. It comprised around 25 major ships of 300 tonnes or more. Around ten allied ships cruising in the southern Baltic were surprised by the early appearance of the Swedes. Most of them were burnt by their own crews or interned by the Duke of Pomerania for the rest of the war. The blockade of Sweden was broken and the Swedes also took tolls from a large number of neutral (mainly Dutch) merchantmen which passed through the Sound. Apart from the income, it was a symbolic act to show that control of the southern Baltic had passed into new hands. When a hastily assembled fleet of 11 Danish and 10 Lübeckian major ships attacked the Swedes in the waters between Mecklenburg and the Danish isles on 4 June, it was beaten back by gunfire. Its commander Herluf Trolle, one of the most interesting admirals of the sixteenth century, was mortally wounded. On 7 July, the allies made a new and determined attempt to defeat the Swedish fleet off the island of Bornholm. In a fierce contest between around 27 major ships on each side, a close-range action was fought with heavy loss of life. It ended with an allied retreat after the Danish flagship had been taken and another Danish ship (possibly also a Lübeck ship) had been sunk by gunfire. The Swedes lost three ships.

In 1566 the Swedish fleet again started early, taking control of southern Baltic in June with a fleet of almost 30 major ships. Again tolls were levied at the southern end of the Sound and many merchantmen were forced to sail to Sweden to sell their cargoes there. The allies were able only slowly to gather a fleet of the same size which on 26 July fought an intense but indecisive action off Öland. Interestingly, both sides adhered to gunnery tactics in this battle. The allied fleet sailed to Gotland where it was caught on a lee shore when an unusually severe summer gale arose. Denmark lost nine and Lübeck three major ships (300 to perhaps 1,500 tonnes) wrecked off the town of Visby.

These losses could not be made good during the war. In 1567, the Swedish fleet dominated the Baltic, but in 1568 civil war (in which Erik XIV was deposed by his brothers) and financial exhaustion made it impossible to send the main fleet to sea. The situation on the allied side was much the same, although they were able to make a raid against Reval in 1569. Sweden and Denmark-Norway (allied with Lübeck and Poland) had fought a war on land and at sea on a much larger scale than ever before. The ability of the centralised state to mobilise resources for war had been proved but no victory was in sight on any side. In 1570 the three naval powers intended to make a final effort at sea but only the Swedish fleet finally appeared in full strength. No major battle took place and the three huge fleet flagships of at least 2,000 tonnes built in the middle of the war never met in combat. These three, the Swedish Röde Draken (originally called Neptunus), the Danish Fortuna and Lübeck's Adler, were the largest warships in the world at this time, and, together with other new purpose-built warships, they represented the lessons of the first 'modern' war between sailing fleets.

The least dramatic, but probably most important, lesson learned in this war was logistical and organisational. Both sides had attempted to keep their fleets at sea from spring to autumn. Earlier naval operations had often been concentrated in confined waters such as the Danish straits and the Swedish archipelago where the strain from the weather was less intense. The new type of naval operations required intense preparations during the winter and a well-planned supply of food and spare parts during the operations. The Swedish fleet was usually provisioned for about two months and continuously

supplied with food from storeships. Ships damaged in combat and by heavy weather must quickly be repaired and seamen and soldiers must be found continuously to replace losses. Most officers were initially inexperienced in sea service and they had to learn how to solve these problems on a routine basis without returning to the main bases in Stockholm, Copenhagen and Lübeck which were often at a distance from the critical area of operation.

Tactically, it had become clear that gunfire could prevent boarding and even sink ships. Another lesson was that purpose-built warships were far superior to armed merchantmen due to their armament, speed, weatherliness and ability to resist gunfire. Armed merchantmen with infantry could no longer be the main force of a battle fleet. The large investments made in guns and warships by the three powers show that they drew the same lesson from the battles. However, the gun was not a wonder weapon that inevitably brought quick victory. The Swedish ammunition expenditure is known for the years 1564 and 1565. The ships which were engaged in most or all actions in these years fired on average 25 to 30 rounds for every gun during one year – major units usually more than the minor which suggests that they were more heavily engaged. This means that most ships did not fire more than a few shots from each gun every hour. As some ships are known to have fired more rapidly than this, the general slow firing rate cannot be explained only by slow loading procedures.<sup>13</sup> It must reflect the fact that the battle formations did not give many opportunities to fire, at least not full broadsides. In spite of that, ships were sunk or suffered considerable damage in hull and rigging and many men were killed and wounded by gunfire.

Strategically, both fleets consistently tried to defeat the enemy's main fleet in a decisive battle in order to take control of the sea lines of communication. Blockade, control of supply lines and power over neutral trade were important objects of naval operations. In earlier Baltic wars the main army had often been carried by the main fleet to a decisive area of operation, such as Copenhagen or Stockholm. In this war, the contending armies were much larger than in earlier wars and too large to be concentrated on the fleet. Erik XIV hoped to use his fleet for support of offensive army operations in areas close to the coast, but this was not achieved. As the fleets were no longer required to carry a very large number of soldiers their endurance and ability to stay at sea for extended periods increased. However, compared to later periods, the Baltic warships of this war still had very large crews and many soldiers.

The interaction between state formation, technology and naval and military organisation was also obvious. It was an initial Swedish advantage in modern gunnery and purpose-built warships that enabled that country to break the blockade which otherwise might have caused an early defeat. As the allies must have had an advantage in their number of experienced seamen – Lübeck was still a major shipping city – the Swedish advantage in technology was even more important as it neutralised this inferiority. The fact that Sweden, the power with the least developed maritime economy, was able to resist and defeat an alliance of the two powers which since the fifteenth century had fought over naval hegemony in the Baltic shows that the organisational power of the state had become decisive in naval warfare.

(To be followed)

---

## (5 390-15/12/2024) Maritime state formation and empire building in the Baltic (III)

### **Protection selling and empire building, 1570–1650**

The peace which was concluded in late 1570 was in practice only valid between the two Nordic kingdoms.<sup>14</sup> Lübeck had been promised that Sweden should open the Narva trade and pay an indemnity for captured ships. It was never paid and Sweden chose to ignore those parts of the peace treaty which Lübeck alone could never enforce. Sweden continued to fight Russia in Estonia and to blockade Russian-held Narva, although the blockade might be passed if ships bought a Swedish licence. Lübeck tried to force the blockade in the 1570s but was no longer powerful and many of her ships were captured. Finally Narva was taken by Sweden in 1581. Swedish hopes that this port, and Reval, would develop into large and profitable centres for Russian trade with Western Europe proved illusory however. War between Sweden and Russia continued up to 1595, but on the naval scene it was one-sided as only Sweden had a navy, which she used to support the army in coastal areas and on the lakes of Ladoga and Peipus.

While the Swedish navy was mainly engaged in the Gulf of Finland, the Danish navy in the 1570s definitely secured the Baltic as an area where neutral ships might sail unharmed as long as they followed the rules set by the two Nordic sea powers. Outside the Sound, intense privateering and piracy went on in connection with the civil wars in the Netherlands and France. Frederik II sent out warships which patrolled the Skagerack, Kattegatt and the Norwegian coast in order to discourage this type of violence. Similarly he sent out ships to patrol the Baltic where ships with Russian commissions as privateers attempted to profit from violence while Polish privateers captured ships sailing to Russia. He also discouraged Polish attempts to create a navy in order to gain better control over Prussia and Danzig. Captured pirates were brought to Helsingør at the northern end of the Sound for public execution in order to show foreign seafarers that they got something for the protection money they paid. In 1580 the two Nordic powers negotiated an agreement on various old conflicts, including how their warships should behave when they met at sea, thus avoiding events like that which caused the war in 1563. This détente made it possible for the Nordic powers to reduce their navies which in the 1570s had been maintained by large shipbuilding programmes.

By the 1580s the Baltic was pacified and the Danish king began to think in terms of an extended maritime dominion over the North Atlantic and the Arctic, a *dominium maris septentrionalis*. The trade route to Archangel had first been used in 1553 and it had become increasingly important for Dutch and English trade with Russia. This was the result of a Russian desire to trade from a port of their own, Western interest in avoiding the Sound Toll and improved shipbuilding technology which allowed merchantmen to sail a route often in inclement Arctic weather. Danish attempts to raise customs on the northern trade proved illusory. There were no natural choking point where a custom might be raised and no threats from piracy which could motivate protection.

The pacification of the Baltic was very important. The German towns largely abolished their own organisation for convoys and trade protection inside the Baltic, thus making the Hanse obsolete. The Dutch used the opportunity to develop peaceful shipping and trade in the Baltic. They began to make large-scale investment in this trade and in the Nordic countries (especially Swedish industry), and Dutch shipping interests began to develop cheap cargo-carriers, the fluits, specialised for the non-violent Baltic trade. They were largely unarmed and designed to sail with small crews, thus making profit from the fact that ships no longer required large crews for defence. Just as the maritime interests in Western Europe developed efficient armed merchantmen for dangerous waters (such as the Mediterranean) the Dutch responded to the new market conditions in the Baltic by innovative combinations.

By the 1570s and 1580s the Baltic had become a unique haven for seaborne trade in a Europe where civil wars, piracy, loosely controlled privateering and unpredictable royal actions causing high protection costs for shipping were the norm. The Baltic, only a few decades earlier a rather backward area, suddenly enjoyed the benefits of unhindered peaceful trade.

In 1587 the Swedish crown prince Sigismund, a keen Catholic with counter-Reformation ambitions and twice married to Habsburg princesses, was elected king of Poland-Lithuania. When he inherited the Swedish throne in 1592, he nominally became the most powerful ruler in the Baltic. Actually, he was quickly challenged by his Protestant and power-hungry uncle, Duke Karl, who had created his own power base in Sweden, including his own (nominally mercantile) navy. The crisis developed into a civil war, in which Karl gained full control of Sweden by 1599. Both sides built many ships during the war (Karl in Sweden and Sigismund in Finland) and the Swedish navy was permanently increased. From 1600, Karl (IX) started a war of conquest in Polish Livonia. On land it did not go well for Sweden, but the navy began to blockade Riga, one of the largest ports in the Baltic. By 1610, this had caused a crisis with Denmark where the naval-minded King Christian IV (r. 1588–1648) regarded the blockade as an infringement of his dominion. He sent out his fleet which broke the blockade. Karl IX also had territorial ambitions in northern Norway and in early 1611 Christian persuaded his council to support an attack against Sweden. That country was by then heavily engaged militarily in Russia, in order to 'protect'

Russian allies during the civil war there, and not in the best position to fight a defensive war against its western neighbour.

The war revealed that the Danish navy was in a better shape than the Swedish. On paper the latter was stronger with a total displacement of around 24,000 tonnes against 15,000 tonnes. But the war began with an excellently led Danish surprise attack on Kalmar, an important fortress city and naval base in southern Sweden. It was blockaded from land and sea and, when it fell, Swedish warships totalling around 7,000 tonnes had to be sunk to avoid capture. In 1612 the Danes could also take Älvborg (Gothenburg) – Sweden's only port to the West – with its naval squadron. The remaining Swedish fleet had no inspired leadership, some ships could not be fitted out for sea service, and the Danish fleet gradually got the upper hand in the Baltic. The war was clearly a Danish victory, but the Danish aristocracy was not interested in its continuation when Sweden made concessions on the original points of conflict. Peace was concluded in 1613. No major battles took place at sea.

In 1617 Sweden and Russia concluded a peace in which Russia lost her coastline in the innermost part of the Gulf of Finland – the area which Peter I retook a century later when he founded St Petersburg and Kronstadt. In 1621 Sweden, now ruled by Gustav II Adolf (r. 1611–32), began to use its increasingly efficient armed forces for ambitious offensives.<sup>20</sup> An amphibious operation was launched against Riga, one of the largest cities in the Baltic. 13,000 soldiers were transported across the Baltic and took the city after a siege. In the following years the navy supported the army in further campaigns in which Livonia was conquered. These conquests gradually undermined the Danish dominion of the Baltic and created a case for an enlarged Swedish dominium maris Baltici, as it was difficult for Denmark to deny Sweden the control of the sea lines of communication to Swedish ports. Christian IV attempted to balance the Swedish expansion with an expansionistic policy in Germany.

In Poland, Sigismund III Vasa attempted to create a navy in the 1620s. He hoped that it might be joined by a major Spanish fleet which should give him the strength to return to Sweden. The 1620s was a period of Spanish naval revival which made this idea fairly realistic. The dynastic power struggle within the Vasa family and its Habsburg connections with the great wars on the continent was one factor behind the great expansion and modernisation of the Swedish armed forces. In 1626 another major amphibious expedition of around 13,000 men sailed to Prussia. Here, the Polish fleet could be blockaded and Sweden gain control over the Vistula estuary, the main artery for east–west trade with Polish grain. The Poles increased their fleet but, with the exception of a successful late autumn attack in 1627 against a small Swedish squadron, it could not achieve much. When a truce was concluded with Poland in 1629 Sweden kept ports in Prussia and the right to sell licences to trade for six years, a major source of income to the Swedish state. It was mainly the Dutch merchantmen which paid for these licences and as Dutch trade now was under serious threat from a Habsburg fleet in the Baltic the Prussian licences became a kind of Swedish protection selling to the Dutch.

The background was that the Thirty Years War in Germany had spread to the Baltic. The Danish king had been defeated on land in 1626 when he led the Protestant army, and the combined forces of the German Catholic League and the Habsburgs reached the Baltic coast where the emperor attempted to create a navy. The Danish fleet easily protected the Danish islands, but the main purpose of the Habsburg fleet was not invasion. It was actually funded by Spain, which hoped to attack Dutch trade in the Baltic, and it was joined by the small Polish fleet.<sup>23</sup> This was the first serious challenge to Nordic seapower for nearly a century and one of several causes of the Swedish intervention in the Thirty Years War when Denmark was forced to conclude peace in 1629.

The Swedish invasion of Germany was a major operation against enemy-held territory. In late June 1630 the initial assault force landed on the island of Usedom in the Oder estuary. By 10 July, 20,000 soldiers had been landed and their strength was gradually built up by additional troops shipped to the area. In the early months of the invasion the army relied on seaborne supplies. The Habsburg fleet was captured in early 1632 when Wismar capitulated. By then, Sweden was deeply involved in the German war and the German Baltic coast had been secured for Sweden. It remained so for the rest of the Thirty Years War when naval operations became the routine tasks of supply and sea control.

Swedish successes on the continent worried the Danish king who in the late 1630s raised the Sound Toll to finance armaments, interfered with Swedish export trade through the Sound (especially the important weapon trade), and put out political feelers to the Habsburgs. This annoyed Sweden, the Dutch merchants and the powerful Dutch-Swedish arms trader, Louis De Geer. In late 1643 the main Swedish

army in Germany suddenly marched into Jutland and the Swedish home army attacked Scania. The plan was that the two armies should join in an attack on the Danish islands and Copenhagen. This required command of the sea. The whole Swedish fleet was mobilised and in order to increase its strength further, Louis De Geer was commissioned to hire a fleet of armed merchantmen in the Netherlands. Dutch and English armed merchantmen and their crews enjoyed much prestige. Such ships had defeated the Portuguese in the Indian Ocean, they had been hired by Venice, France and (in 1641) even by Portugal as warships and in 1639 they had provided a valuable addition to the Dutch warships when the Spanish main fleet was totally defeated in the Channel.

In May 1644, a fleet of 21 hired Dutch armed merchantmen sailed to Lister Dyb on the west coast of Jutland to receive instructions from the Swedish army commander. They were twice attacked by Danish squadrons of warships, the first time with king Christian IV in personal command. In terms of total displacement the armed merchantmen were roughly equal to the Danish force in the first battle, and had a superiority of about 50 per cent in the second, but in spite of that they suffered badly. Mainly armed with 12-, 8- and 6-pounders and lightly built, the merchantmen were severely damaged by the heavy-calibre guns on the purpose-built warships. Dutch seamanship saved the ships but they quickly returned to the Netherlands. This was an unexpected setback for a type of armed force which had been a successful instrument of warfare for decades. As the Dutch had been used to fighting Spanish and Portuguese purpose-built warships with armed merchantmen, these failures indicate that northern warships were now superior to the types of warship used in southern Europe – they probably had heavier armament, possibly stronger hulls and more manoeuvrability. The actions at Lister Dyb foreshadow the demise of hired ships in battles against major warships which was one of the main lessons of the first Anglo-Dutch war of 1652–4.

The Danes were able to engage the enemy before his forces were united. In June 1644 the Swedish main fleet sailed to the southern Baltic. On 1 July the Swedish and main Danish battle fleets fought their first full-scale battle since 1566. Thirty Danish ships of 300 to 1,300 tonnes (total displacement around 18,000 tonnes) met 34 Swedish ships of 300 to 1,700 tonnes (total around 24,500 tonnes) and fought an indecisive action off Kolberger Heide between Germany and the Danish isles.<sup>26</sup> The Swedes had the windward position and made four attacks but many ships failed to close the enemy. Losses were slight – the Danish rigsadmiral (Lord High Admiral) was one of the few killed and king Christian one of the few wounded. This failure to turn quantitative superiority into victory made it impossible to invade the Danish islands and developments in Germany forced the main Swedish army to turn south. In early August the Swedish fleet returned to Stockholm. It sailed at the same time as the hired Dutch ships made a successful passage through the Sound and reached Kalmar.

Christian IV thought that the worst was over. He decommissioned most of the fleet and concentrated the army against the Swedes in Scania. In earlier wars the Swedish navy had not operated in the southern Baltic during the autumn, but now it could use Swedish-controlled German ports as bases to return to for the winter. In October, a Swedish fleet of 14 warships (c. 8,500 tonnes) and 19 hired Dutch ships (c. 9,000 tonnes) arrived in Danish waters. It was met by 15 Danish warships (total c. 8,000 tonnes). The Danes may have thought that this was an invasion, and the fleet was their only defence as the troops had left the islands. They decided to fight the much superior enemy, and at the battle of Femern on 13 October their fleet was almost annihilated: 10 ships were captured and two burnt by fireships. The Swedish warships concentrated on the major Danish ships, while the minor units were attacked by the armed merchantmen. The vulnerability of the merchantmen was shown once more when one of them was sunk by a large Danish ship. No Swedish invasion took place in this year or the next but the Danish-Norwegian navy was no longer in control of its home waters.

The consequences were disastrous. The Dutch merchants decided that the time had come to show their dissatisfaction with the increased Danish Sound Toll. Many in the Dutch Republic wanted to join forces with the Swedes and inflict a decisive defeat on the Danish king, but they could not get a majority for this hard line. Sea power might, however, be used in flexible ways and, as a compromise, a Dutch fleet of 49 ships (partly armed merchantmen) was sent to the Sound. Under its protection, 300 Dutch merchantmen sailed through the Sound without paying the Toll. The Dutch intended to use Danish resistance as a pretext for joining Sweden but the Danes carefully avoided being provoked. Instead, they concentrated on blocking the southern end of the Sound to the Swedish fleet. This was successful, but Denmark-Norway had to sign a disadvantageous peace in which important territories, including the

islands of Gotland and Ösel and province of Halland, were lost. The traditional Swedish freedom from the Sound Toll was extended to ships from all Baltic and German provinces conquered by Sweden. The Dutch obtained a lowered Sound Toll. The Danish role as protection-seller to Dutch trade seemed to be close to an end, as much of the Baltic was now controlled by the Swedish empire. However, in a few years, the Dutch and the Danes formed an alliance, and during the Anglo-Dutch wars of 1652–4 and 1665–7 the Danish fleet was mobilised to protect Dutch trade in the Baltic in exchange for Dutch subsidies.

The war of 1643–5 and the peace of Westphalia in 1648 (where Sweden gained large territories in northern Germany) settled the power struggle in the Baltic in Swedish favour.

In the next war in the 1650s, Sweden made further major territorial gains from Denmark-Norway, but, in these years, the new balance of power at sea in Western Europe began to show its effects in the Baltic. During the first Anglo-Dutch war of 1652–4 both sides built large battle fleets. These could also be used for interventions in the Baltic and in the 1650s the Dutch navy began to support Denmark, and to limit Swedish ambitions in Prussia. After that, the Dutch and the English realised that they might influence Baltic power politics and trade by threatening to use their battle fleets not only against an already defeated power, as in 1645, but also against the strongest power in the Baltic.

After more than a century of Nordic dominance of the Baltic Sea, the great entrepôts for Baltic trade were back on the naval scene. In the Middle Ages, Lübeck had been the great entrepôt and also the leading sea power in the region. After 1650, Amsterdam could use the Dutch navy to protect her trading interests, and later the English merchants could also rely on the English navy to keep the Baltic open for their trade. Just as Lübeck had once done, these western entrepôts could influence Nordic power politics through control of the sea lines of communication. This was mainly due to a new type of state formation in Western Europe where territorial power and merchant capital had joined forces in a way that the north German cities and territories never managed. Nordic naval power, based on efficient organisation of territorial resources and protection selling to foreign shipping, had dominated the Baltic Sea from the early sixteenth century to the mid-seventeenth century. From then on the Baltic was integrated into the European state system where control of the European seas belonged to the strongest battle fleet or combination of battle fleets.

---