De vlakte van de raan in historisch-geografisch perspectief

Johan Termote

Westtoer, Albert I-laan 120, B-8200 Brugge, België. Email: johan.termote@westtoer.be

Samenvatting

Vormt de 'Vlakte van de Raan' de sokkel van een verdwenen stuk pre-Romeinse kustvlakte? De historici-geografen zijn geneigd hierop positief te antwoorden. In dit verhaal vormt de lokalisatie en de evolutie van de oude kustlijn een eerste aandachtspunt. Het afbraakproces is, gezien de penurie aan historische en cartografische bronnen, pas vanaf de 13de eeuw te reconstrueren. De toenmalige toestand met de eilandengroep van 'Wulpen', 'Koezand' en 'Schoneveld' (en Cadzand) komt vanaf het midden van de 14de eeuw onder druk, gelijklopend met de verruiming van de Westerschelde. Dit opruimingsproces krijgt reeds omstreeks 1500 haar beslag. De precieze reconstructie van dit proces levert nog tal van vragen en moeilijkheden op. Een multidisciplinaire aanpak lijkt dan ook noodzakelijk om de historische gegevens te toetsen en de hoofdlijnen van dit proces uit te tekenen.

1. Inleiding

Omtrent de evolutie van de Vlaamse kust voor 1500 is weinig geweten. Het beeld van een rechtlijnige kustlijn lijkt niet te kloppen. Zeker de mondinggebieden kenden een grillige verloop, enerzijds door natuurlijke processen en anderzijds door menselijke factoren (inpoldering, bevaarbaar houden of maken). De evolutie kan enkel door een interdisciplinaire aanpak gereconstrueerd worden. De IJzermonding is nog het best gekend. Het mondinggebied van de Aa wacht nog op een gedetailleerd onderzoek. Voor het gebied van de Westerschelde geven we hier een aanzet voor een stand van zaken vanuit historisch-geografisch perspectief.

De zogenaamde Oude Duinen met daarop prehistorische, Romeinse en vroegmiddeleeuwse bewoningsporen komen enkel nog voor aan de Westkust. Dit laat een meer zeewaartse duinengordel veronderstellen, die eerder om strategrafische redenen, vanaf Nieuwpoort geleidelijk in een wijde boog op de westelijke punt van Walcheren aansloot. Het bestaan van deze kustlijn, is vooralsnog een hypothese, die echter steeds meer ingang vindt – zowel bij de historici, als bij de geologen en geografen. In deze dispositie zou de 'Vlakte van de Raan' de basis of de sokkel kunnen vormen van een overspoeld gedeelte van de pre-romeinse kustvlakte.

Cools (1985) veronderstelt dat op deze oude Duinengordel een reeks Romeinse kustversterkingen opgetrokken zijn, na de invallen van de Chauci omstreeks 172 - 174. Voor de inplanting baseert hij zich op de archeologische vindplaatsen en op de loop van de rivieren en de heerbanen (Fig. 1).

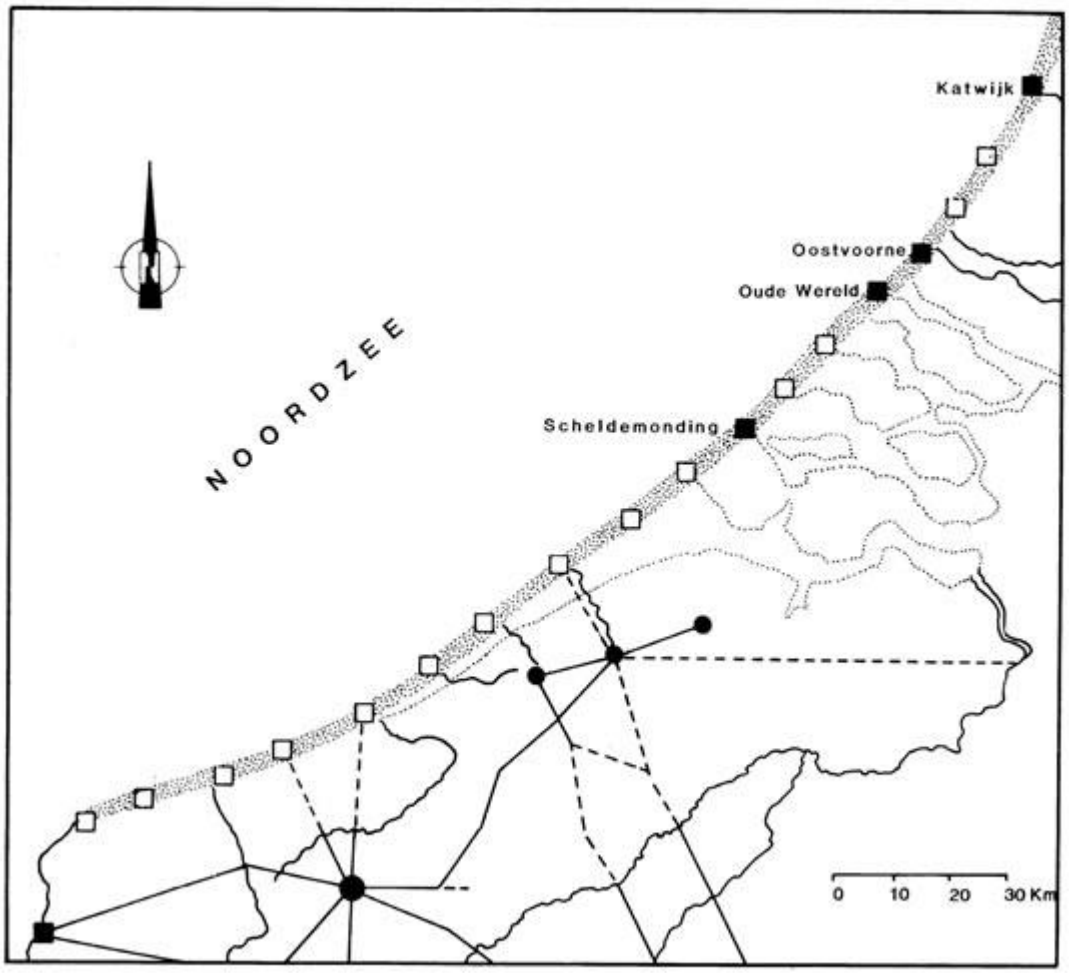


Fig. 1. Voorstelling van de Oude Duinengordel met daarop de inplanting van de mogelijke Romeinse forten (Cools, 1985).

Vragen omtrent de chronologie en de mogelijke fasen van deze geleidelijke 'opruiming' blijven. Niet verwonderlijk: de bruikbare historische bronnen duiken pas vanaf de 13de eeuw op en die zijn dan nog alles behalve eenduidig te interpreteren. Dit maakt dat enkel de laatste fase van dit proces –— na 1300 – te reconstrueren valt.

Het kustlandschap in de eerste vijf eeuwen van de jaartelling kenmerkte zich door het terugschrijden van de kustlijn en de erosie van de bestaande getijdendelta's. We kunnen aannemen dat dit proces zich, na de Germaanse invallen van 250 - 270, versneld doorzette. Hier zal de invloed van de mens onrechtstreeks een rol hebben gespeeld. De kustvlakte was op enkele plaatsen reeds ontveend en gedraineerd en kende vermoedelijk zelfs een vorm van bedijking.

Voor de delta van de Westerschelde komen we tot een conglomeraat van eilanden, waarvan naast de eilanden 'Schoneveld' en 'Koezand', het eiland 'Wulpen' het belangrijkste was. Vermeldenswaardig blijft verder dat de grens tussen het graafschappen Zeeland en Vlaanderen door deze eilandengroep heen liep. Meer bepaald de 'geul van de Hedensee', tussen 'Wulpen' en 'Koezand/ Schoneveld', vormde hier de grens. Dit laat vermoeden dat dit ooit de hoofdgeul van de delta was.

2. Historische gegevens

Wat zijn de historische gegevens en hoe kunnen ze ons helpen in de problematiek van de evolutie van het mondinggebied van de Westerschelde?

De vroegste vermeldingen van het eiland 'Wulpen' duiken op in de Gudrun- en Kudrunsagen, die gebeurtenissen uit de periode van de Noormanneninvallen verhalen. We kunnen aannemen dat de inpoldering van het eiland omstreeks 1000 van start ging. De ringdijk, de 'Evendijk' of 'Hievendijch' omsloot deze polders. In de omgeving van het eiland duiken nog andere zandplaten op. 'Koezand', gelegen ten oosten van 'Wulpen', komt pas in 1237 in de bronnen. De

bedijking greep hier plaats vanaf 1243. Het eiland behoorde voor de tiendenheffing toe aan het O.L.Vrouwehospitaal van Rijsel. Het eiland 'Schoneveld' – insula de Pulchro Campo –komt vanaf ca. 1220 in de bronnen voor.

De oudste bronnen omtrent het eiland 'Wulpen' gaat terug tot 1096. De oorkonde van 1114 spreekt over '... vulps quae sita est in maris insula'. Het betreft dus wel degelijk een eiland. Dit blijkt niet alleen uit de toponiem – insula – maar evenzeer uit het feit dat de inwoners van de betreffende eilanden zich mochten verontschuldigen voor de rechtbank van de vierschaar in Brugge, wanneer ze door de onstuimige zee verhinderd waren om de oversteek te nemen.

In 1213 volgt de eerste vermelding van de vijf parochies. Het waren Remboudsdorp (= kerk van Raginabald), Avenkerke (= kerk van Ava), Briele, Oostende-Sint Lambertus en Westende-Sint Precatus, dat toen 'Ten Dunen' genoemd werd. Ter vergelijking de meer zuidelijk gelegen parochie 'Kadzand' duikt pas in 1231 in de teksten op.

De parochie Briele werd bediend door de benediktijnerabdij Sint-Quentin-en-l'Ile en splitste zich of uit de moederparochie Oostkerke. De andere parochies vielen onder de bediening van de Sint-Baafsabdij van Gent en waren afgesplitst uit de parochie Aardenburg. Op de noordoostsector van het eiland ontstond reeds voor 1290 de haven Waterduinen, die in 1299 voor het eerst als stad vermeld wordt. Waterduinen behoorde tot de smalle steden van het Brugse Vrije.

In de loop van de 13de eeuw liep de inpolderingactiviteit verder buiten de Evendijk.

Bepalend voor onze topografische kennis van de eilandengroep vormt de oorkonde van 18 september 1290. Aanleiding vormde de betwisting aangaande het tiendenrecht op de nieuwe gronden – novale tienden – in de parochie Aardenburg tussen de Sint-Baafsabdij van Gent en de bisschop van Doornik1. Dit document levert een aantal topografische aanknopingspunten, met o.m. het feit dat 'Wulpen' zich tot het noorden van 'Kadzand' uitstrekte en de ligging van de haven Waterduinen in de noordoostelijke hoek van het eiland.

De teloorgang van de eilandengroep is via de documenten en meer bepaald aan de hand van de tiendenregisters, gedeeltelijk te reconstrueren. De topografische aanwijzingen blijven echter vaag.

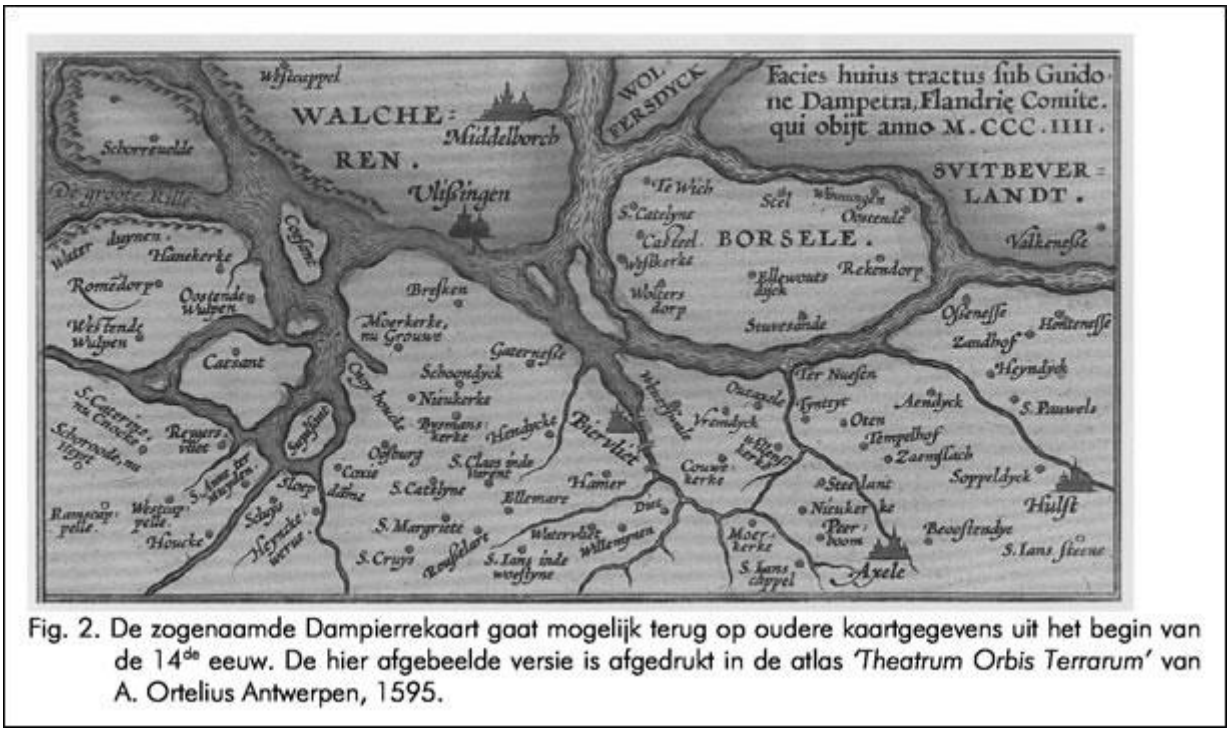


Fig. 2. De zogenaamde Dampierrekaart gaat mogelijk terug op oudere kaartgegevens uit het begin van de 14de eeuw. De hier afgebeelde versie is afgedrukt in de atlas *'Theatrum Orbis Terrarum'* van A. Ortelius Antwerpen, 1595.

Vanaf de stormramp van 24-29 november 1334 start de aftakeling van de eilandengroep2. In dit jaar en de daaropvolgende stormen van de jaren 1341 en 1344 werd Remboudsdorp opgegeven en is er de vraag van de plaatselijke pastoor om de parochie samen te voegen met Westende. In 1357 moest de havenstad Waterduinen eraan geloven. Een document uit 1363 beschouwt de parochies Briele, Westende en Remboudsdorp als verloren.

De storm van 12 november 1376 verbreedt de geul tussen het eilanden ‘Schoneveld’ en ‘Wulpen’, waardoor de ‘Wielingen’ ontstaat. Dit heeft belangrijke gevolgen, want hierdoor verliest het geulenpatroon tussen het vasteland en de eilanden van ‘Wulpen’ en ‘Kadzand’ zijn schuurwater en komt een versneld sedimentatieproces op volle gang waardoor de gaten van het Zwin en het ‘Zwarte Gat’ dreigen dicht te slibben of mogelijk zelfs geheel dichtslibben. Deze situatie is afgebeeld op een aantal ‘reconstructiekaarten’ opgemaakt in de 17de eeuw. – o.m. de kaart Van Thuyne (1617) en de kaart van de Zeeuwse delta beide in het Rijksarchief Gent – waar de verbinding vanuit Brugge, via de ‘Geul van de Vloer’ ten oosten van het eiland ‘Cadzand’ en niet via het Zwin verliep.

Al met al blijken er twee processen aan het werk: de west- en noordzijde van ‘Wulpen’ spoelde verder weg door een combinatie van stormen en de veranderende zeestroming van de ‘Wielingen’, die zich geleidelijk van noordwestelijke richting naar een meer westelijke richting verlegde. Anderzijds breidde het eiland in oostelijke en zuidelijke richting verder uit via sedimentatie en nieuwe inpolderingen. Dit leidde uiteindelijk tot aansluiting met de eilanden ‘Cadzand’ en ‘Koezand’. Het eindresultaat van dit complex morfologisch proces is te zien op de Kaart van het Brugse Vrije door P. Pourbus (1571) en de kaarten van Horenbault (1605 en 1622). De dorpskern van Oostende, in deze periode Sint-Lambertus-Wulpen genaamd, bleek begin 16de eeuw nog bewaard. De laatste resten werden in 1797 weggeslagen.

De basistopografie en de precieze lokalisatie van de eilanden vormen blijkbaar nog een punt van discussie. Bindoff (1945) en Gottschalk (1983) localiseerden de eilanden aanvankelijk in de Scheldemond. Op basis van de oorkonde van 1290 volgden nieuwe reconstructies eerst door Gottschalk en Buntinx (1968), later door Coornaert (1974 en 1989) en Augustijn (1992). Ze verschillen grondig. Augustijn, gedetermineerd door de hypothese van een nog bewaarde oude duinengordel, legt de zeezijde van het eiland ‘Wulpen’ hierop vast. Coornaert is voorzichtiger.

Als we de gemiddelde oppervlakte van de parochies in de Vlaamse kustvlakte als uitgangspunt nemen, en die situeert zich tussen 800 en 1000ha, dan kunnen we op basis van de vijf parochies een eilandgrootte tussen 4000 à 5000ha veronderstellen. In deze zin is de reconstructie van Augustijn enerzijds te ruim en kunnen we ervan uitgaan dat in die 13de eeuw de oude kustlijn verdwenen was. Anderzijds lijkt de reconstructie van Gottschalk dan weer te bescheiden. Coornaert lijkt daarentegen goed te zitten.

Zijn de eilanden ‘Wulpen’ en ‘Koezand’ relatief goed gedocumenteerd, dan is dit beduidend minder het geval voor het eiland of de schorrenplaat ‘Schoneveld’. De reconstructiekaarten (Dampierrekaart, kaart Zeeuwse delta en de kaart Van Thuyne) tonen een bedijkt eiland met parochiekerk. Bovendien wordt het eiland als vrij uitgestrekt afgebeeld en gesitueerd ten noorden van ‘Wulpen’ op de plaats van de huidige zandplaat van de ‘Rassen’. Deze gegevens kloppen niet met de zeldzame historische bronnen, die eerder een onbewoonde schorrenplaat laten vermoeden. Omtrent de ligging geven deze geschreven bronnen echter geen uitsluitsel.

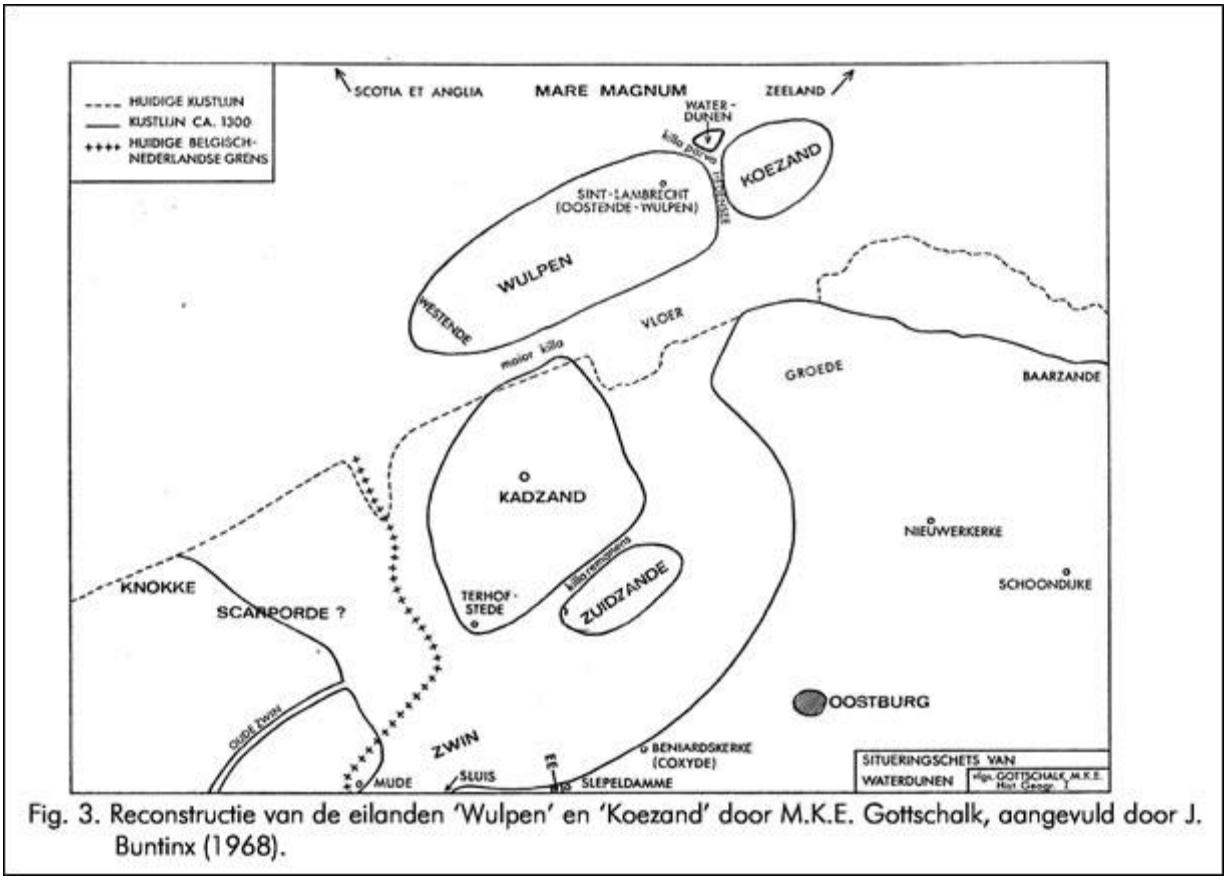


Fig. 3. Reconstructie van de eilanden 'Wulpen' en 'Koezand' door M.K.E. Gottschalk, aangevuld door J. Buntinx (1968).

Fig. 4. Reconstructie van de Zwin- en Westerscheldemonding omstreeks 1300 (1989).

3. Open vragen

Voor de historisch geografen en de archeologen blijven dus nog belangrijke vragen open:

3.1. Kunnen we de zandplaat van de 'Vlakte van de Raan' zien als de sokkel van een verdwenen stuk kustvlakte en van de hier besproken eilandengroep?

Met andere woorden is deze zandplaat bruikbaar voor historisch-geografische referentie. In dit verband wijzen we op de zandbank van het 'Carolus Bankje' en de 'Sluissche Hompels', die kunnen samenvallen met de noordzijde van het 13de eeuwse eiland 'Wulpen'.

3.2. Hoe verliep dit 'opruimingsproces' in tijd en ruimte?

Wellicht kan een beter begrip van de hydrodynamische processen helpen dit scenario beter te begrijpen en nauwkeuriger uit te schrijven. In dit kader is de situering van het eiland of zandplaat van 'Schoneveld' van belang. Hier duiken de reconstructiekaarten weer op. We suggereerden reeds dat deze kaarten mogelijk een tussenfase van omstreeks 1400 weergeven. Het is het echter ook mogelijk dat ze een oudere toestand weergeven, in een periode waar het opruimingsproces van de eilanden minder ver gevorderd was. Hier dient de kaartfiliatie verder bestudeerd en mogelijk levert verder onderzoek de 'moederkaarten' op. Hoe dan ook: de materie is dermate complex dat enkel een multidisciplinaire aanpak tot een oplossing kan leiden.

4. Sporen terug te vinden?

Tenslotte is er de vraag of van deze oude toestand nog sporen kunnen bewaard zijn. De eilanden waren ingenomen door polders, waarvan het oppervlak binnen de bedijking zeker tot 2.5m TAW of hoger reikte. Daar het huidige oppervlak van de 'Vlakte van de Raan' zich onder de zeespiegel situeert, kunnen we aannemen dat het belangrijkste deel van sporen, zoniet alle sporen, weggespoeld zijn. Dit sluit echter niet uit dat op de hogere delen van de zandbanken nog sporen in situ kunnen opduiken of dat nog heel wat restpuin kan voorkomen. Het centrale gedeelte van het eiland 'Wulpen' is wellicht verloren, omdat de geul van de 'Wielingen' hier alles heeft uitgeschuurd.

Referenties

Augustijn B. (1992). Zeespiegelrijzing, transgressiefasen en stormvloeden in Maritiem Vlaanderen tot het eind van de XVIde eeuw. Een landschappelijke, ecologische en klimatologische studie in historisch perspectief, Brussel.

Baeteman C. (2006). De laat holocene evolutie van de Belgische kustvlakte: sedimentatieprocessen versus zeespiegelschommelingen en Duinkerke transgressies, manuscript.

Bossu J. (1983). Vlaanderen in oude kaarten, drie eeuwen cartografie. Tielt-Bussum.

Bossu J. Van de Wielingen tot de hoofden. De Vlaamse kust in de oude cartografie. Met zicht op zee: 44- 47.

Bindoff S.T. (1945). The Scheldt question to 1839. London.

Buntinx W. (1968). Waterdunen, een vergeten stad in Zeeuws Vlaanderen. Handelingen van de Maatschappij voor Geschiedenis en Oudheidkunde van Gent, XXII: 145-174.

Cools E. (1985). De Romeinse kustverdediging van Maritiem Vlaanderen. Werkhypothesen voor een systematische prospektie. Westvlaamse Archaeologica, 1: 16-27.

Coornaert M. (1989). Het tienderecht in de oorspronkelijke parochie Oostkerke en op het eiland Wulpen met de topografie en de geschiedenis van Wulpen. Rond de Poldertorens, XXXI (1): 5-35; (2): 3-32; (3): 3-43 en (4): 3-36.

Gottschalk M.K.E. (1983). Historische geografie van westelijk Zeeuws-Vlaanderen, 2 dln., Assen, 1955- 1958. Tweede druk, Dieren.

Gysseling X. en Koch A. (1950). Diplomata Belgica ante annum millesinum centesimum scripta, Tongeren, 143: 252-253.

Van der Herten B. (1998). Het Brugse Vrije in beeld. Facsimile-uitgave van de Grote kaart geschilderd door Pieter Pourbus (1571) en gekopieerd door Pieter Claeissens (1601), Leuven.

Van Strydonck M. en de Mulder G. (2000). De Schelde. Verhaal van een rivier, Leuven.

Verhulst A. (1995). Landschap en Landbouw in Middeleeuws Vlaanderen, Brussel.

Vermeersch F. (1982). Brugge en de zee, Antwerpen.

Vos R. en Van Heeringen R. (1996). Paleogeografische kaarten van Zeeland (1 /500.000), Haarlem.

Wintein W. (2001). Historische geografie van de Zwinstreek. Een stand van Zaken. Bijdragen tot de geschiedenis van West-Zeeuws-Vlaanderen, 29: p.9-54.

Kaartmateriaal

Antwerpen Stadsarchief (SAA)

Kaart van de Scheldeloop van Rupelmonde tot de zee, 1505. Gepubliceerd in: Denuce J. (1925). De loop van de Schelde van de zee tot Rupelmonde. Antwerpen. En in Gottschalk M.K.E. en Unger W.S. (1950). De oudste kaarten der waterwegen tussen Brabant, Vlaanderen en Zeeland. Tijdschrift van het Koninklijk Nederlands Aardrijkskundig Genootschap, LXVII (2): 146-164.

Brugge, Stadsarchief

Kaart van het Brugse Vrije, P. Pourbus, 1561-1571. Afgebeeld in Verhulst (1995). p. 34 en volgende.

Gent, Rijksarchief (RAG), kaarten en plannen

Nr. 5. kaart van d Zeeuwse delta rond 1300; de zgn. Dampierrekaart3

Nr. 13. Kaart van de Scheldemonding in 1288, Lieven van Thuyne (1617)

Nr. 351. Kaart van het Scheldegebied

Nr. 352. kaart van de Scheldemonding (afgebeeld in Buntinx, 1968, p.146)

Nr. 591. Kaart van de Zwinmonding en het eiland Kadzand, ca. 1550

Nr. 595, kaart van de streek rond het Zwin en de Westerschelde, J.Horenbault, 1622

Nr. 617. Kaart van de Zuidzeepolder, F. Van de Velde (1542).

Nr. 2082. Kaart van de Zwinmonding en het eiland Kadzand, ca. 1550

Nr. 2594, kaart van de Zeeuwse delta rond 1300

Archieven

Brugge,				Rijksarchief,
Burg	Brugge,	nr.1073,	leenregister	1381
Burg	Brugge,	nr.1074,	leenregister	1384
Burg	Brugge,	nr.1075,	leenregister	1435

Gent, Rijksarchief, Archief Sint-Baafsabdij, oorkonden, nr.531 (gepubliceerd in Buntinx, 1968, bijlage en in (gedeeltelijke) vertaling door Coornaert, 1989, nr.1, p.27-29.)
Brugge, Bisschoppelijk archief, archief van de Duinenabdij, Bevestiging van de schenking ten voordele van de abdij Ter Doest op Wulpen, 1213 (gepubliceerd in F.Van de Putte, Cronica et cartularium monasterii de Dunis, Brugge, 1984, p.490)

Webmaster Capt. André Jehaes 2017

---

de BROUWERE (I)

Les gens de mer, en dehors de leur livre de bord, écrivent peu; ils sont hommes d'action et non de plume. C'est ainsi que les annales de la Marine Belge sont sobres de détails sur leur vie. Quelques noms à peine nous sont connus, tels ceux de Beestembustel, Bruneel, van Iseghem, de Moor, Demol, de Brouwer... et ce dernier plus particulièrement parce que l'activité maritime de cette famille s'échelonna sur près de trois siècles.

ERASMUS de BROUWERE, le fondateur 1590 - 1668

Erasmus de Brouwere, né à Ophasselt vers 1590, fut le premier à s'établir à Ostende vers les années 1610. Il y devint l'intrépide capitaine qui occupe dans la guerre des corsaires un rôle de premier plan et son fils Jean suivra ses traces et sera le compagnon de Jean Bart.

Les corsaires de Dunkerque et d'Ostende, qu'unissait par moment une entente étroite et tout particulièrement de 1610 à 1646 (nonobstant les changements de souveraineté subis par le premier de ces ports), furent le cauchemar des bateaux anglais et des Provinces-Unies. Les navires qui à cette époque prenaient part aux batailles, n'étaient pas tous équipés par les belligérants. A côté des frégates figuraient les corsaires, armés par des particuliers, et dont l'intervention était autorisée par la « lettre de marque » que leur délivrait le Suzerain ou l'Amirauté, tout comme certains seigneurs levaient des régiments, tels ceux de Ligne, Clerfayt, etc. Ils pratiquaient la guerre de course, recherchant les navires de guerre ou de commerce.

C'est ainsi qu'Erasme de Brouwere se lança dans la guerre de course lors de la guerre maritime entre l'Espagne et l'Angleterre. Le 16 novembre 1650, il ramena au port d'Ostende la frégate anglaise Anne de Froy. Les prisonniers l'accusèrent de cruauté envers leur capitaine devant le Conseil de l'Amirauté à Bruxelles, qui n'y réserva pas de suite. On imagine le capitaine se rendant à cheval d'Ostende à Bruxelles, par Ophasselt, pour y défendre sa cause, tout en faisant escale aux demeures familiales, ou trinquant à Audenaerde dans l'atelier du peintre Adrien de Brouwere.

A la mi-novembre 1652, il s'empare du Ruby, navire marchand d'Amsterdam. Le 21 décembre 1654, il fait chanter en l'église d'Ostende, un service solennel pour le repos de l'âme des membres de son équipage morts en mer et pour leur lieutenant, le sieur De Snyder, ce qui nous fait supposer qu'il s'échappa d'un combat malchanceux. Mais c'est surtout la part qu'il prit aux côtés de l'Espagne à la guerre contre le Protecteur Cromwell, qui rendit son nom célèbre. Au début de l'été 1655, Cromwell fit mettre à la voile plusieurs flottes chargées de surveiller les côtes de Dunkerque et de bloquer le port d'Ostende. Nos marins trompèrent maintes fois la vigilance des Anglais et réussirent à réaliser de riches prises.

C'est ainsi que le 13 mai 1655, Erasme de Brouwere commandant une frégate de 27 canons et trois vaisseaux de 22, 8 et 6 canons, d'Ostende et de Dunkerque, rencontra quatre frégates du protecteur qui lui donnèrent la chasse. Ses trois compagnons s'échappèrent à la faveur du brouillard, mais deux frégates anglaises, chacune de 36 pièces, isolèrent Erasme près du Goodwindsand, où notre marin accepta le combat, de 9 heures du matin à 6 heures du soir; il eût même échappé, si les deux autres frégates anglaises ne l'avaient rejoint. Quand il amena son pavillon, il avait perdu la majeure partie de son équipage et son bateau faisait eau de toutes parts. A .son arrivée en Angleterre le navire capturé coula et Erasme fut interné à Chelsea College.

Rendu à la liberté, son échec fut vite réparé. Dans la première quinzaine de mai 1656, à la tête de sept Dunkerquois et quatre Ostendais, il ramène vingt prises et 64 canons. Reparti sans perdre de temps du 25 mai au 11 juin, il envoie au seul port de Dunkerque 150.000 florins de prise, « Cela a tellement encouragé nos gens », écrit l'Amirauté de Dunkerque, « qu'ils ne demandent qu'à être sur mer ». Le 1er juin 1657, il s'empare d'un navire hollandais, le Faisan, capitaine Pierre Salomons, qui avait voulu défendre une flotte anglaise de onze voiles allant d'Amsterdam à Londres. Il ramène fièrement sa prise à Ostende et les Etats de Hollande relâchèrent en échange la frégate du capitaine Bernard Charles, d'Ostende, détenu à Rotterdam.

En 1658, en explorant les côtes du Portugal, Erasme s'empare de deux vaisseaux anglais de 10 et 26 canons, qu'il ramena à Cadix. C'est au large de cette côte qu'en juillet 1660, voguant de conserve avec la frégate d'Adrien Coodts, il s'empare d'un navire amiral algérien, armé de 64 canons, monté par 600 hommes d'équipage. Le butin fut conduit en triomphe à San Lucar et « cette prise fut d'autant plus appréciée, qu'elle a procuré la liberté à un grand nombre de galériens ».

C'est le dernier exploit qui marque la carrière militaire d'Erasme. Il fut inhumé à Ostende le 29 mai 1668, après un service solennel que fit chanter l'Amirauté.

JEAN de BROUWERE compagnon de Jan Bart - 1646

Le brillant corsaire allait avoir un digne continuateur en la personne de son fils Jean, né à Ostende le 14 novembre 1646. Quelques rares mentions révèlent le hardi capitaine que fut le compagnon de Jean Bart. Il commanda le Comte de Tourville, le Marion, de 14 canons et 120 hommes d'équipage, le Conquérant, les Jeux, de 250 tonnes, 30 canons

et 198 hommes. Le le août 1690, Jean de Brouwere fut désigné par Jean Bart pour l'accompagner dans son expédition à Hambourg, mais il se perdirent de vue dès la sortie des bancs. Il se mit à croiser au large, où il fit la rencontre de la Revanche, une belle frégate anglaise de 200 tonnes et 24 canons, capitaine Jean Glasgow. Elle essayait de se défiler dans le vent d'une tempête, toutes voiles carguées, quand de Brouwere parvint à lui couper la route, à rompre son bordage jusqu'au cintre à briser sa vergue d'artimon, emportant du même coup ses deux fanaux de poupe avec le balcon du pavillon et des prisonniers tombés du navire abordé. Mais le choc avait projeté également sur le pont de la Revanche, deux hommes du navire abordeur, et c'est par la relation de ceux-ci que le capitaine Glasgow sut qu'il était pris en chasse par le capitaine de Brouwere !

A cette même époque, Colbert n'épargnait rien pour attirer à Dunkerque le commerce dont Cadix était, en Espagne, le centre principal. Désireux d'enrôler au service de Louis XIV les meilleurs capitaines flamands, il leur faisait valoir la sécurité qu'ils trouveraient sous le pavillon royal, autrement respecté par les barbaresques que ceux de Bourgogne. L'intendant de la Marine Royale, préposé à ce recrutement, rapporte à Versailles le « mécontentement qu'il escompta d'un des plus hardis, un certain capitaine Jean de Brouwere, pour l'attacher au service du Roi! Il préférait à toutes les offres, avec sa liberté, le droit d'aller et de venir, de monter en course et de croiser à sa guise ». C'est le premier qui arbore ses couleurs « de sable à face vivrée d'argent » — la terre dont il est originaire et les vagues de la mer. Il surmonte le tout avec ses lettres de courses françaises des trois fleurs de lys d'or. La date de sa mort et de sa disparition en mer ne nous est pas connue.

A l'exemple de leur cousin Erasmus de Brouwere, Erasme et Pierre fils de Jean, Adrien et Jean-Louis fils de Jérôme, quittèrent leurs terres d'Ophasselt pour s'établir à Ostende et en Espagne, vers les années 1650, tentés sans doute par la carrière pleine de périls mais grosse de gloire et de profits à laquelle se livraient avec tant d'audace leurs cousins.

ADRIEN de BROUWERE: Prévôt des prises maritimes et corsaire ostendais

Une tradition de famille veut qu'Adrien de Brouwere débarquant après une bataille, fit enterrer en grande cérémonie son bras amputé et suivit lui-même ces étranges funérailles. A la suite de sa mutilation qui l'empêchait de naviguer, il fut, en remerciement de ses services, nommé en 1678 prévôt de « vendition des prises » par le Gouverneur général des Pays-Bas. H avait épousé, le 16 juin 1674, Françoise de Schonamille, fille du Prévôt général de l'Armada Espagnole aux Pays-Bas, soeur de Jean de Schonamille. Ce dernier équipa le premier Marquis de Prié avec patente pour trafiquer en Afrique; parti d'Ostende sous la direction du capitaine Willemsen, il fut surpris sur cette partie du littoral de la Guinée, appelée alors la Côte des Graines (Libéria), par deux frégates de la Compagnie Néerlandaise des Indes Occidentales; son équipage fut embarqué de force sur des négriers et le capitaine subit les pires traitements; il mourut abandonné de tous et privé des soins de son propre chirurgien.

JEAN-LOUIS de BROUWERE : capitaine à l'armada navale

D'humeur moins aventureuse, Jean-Louis de Brouwere n'embrassa pas la rude carrière de corsaire, mais il s'engagea dans la marine de guerre espagnole. Il avait établi ses pénates à San Sebastian et y avait épousé Catherine-Raphaûle de Ilumbe, appartenant à une famille basque. Ils s'établirent ensuite, de 1665 à 1669, à Bruges. Il a commandé le Santa Maria, vaisseau de combat de l'Armada espagnole, puissamment armé et destiné au transport de troupes et à l'escorte des navires espagnols jusqu'aux ports de Flandre, Jean-Louis de Brouwere mourut à son bord le 20 août 1670, au cours d'une traversée, Son fils Philippe naquit à Bruges le 25 juillet 1667 et décéda capitaine de navire au service de l'Amirauté de Dunkerque. Il fut père de Guillaume de Brouwer.

GUILLAUME de BROUWER: 1693 - 1767

On garde dans la famille de cet illustre capitaine de la Compagnie d'Ostende, dite Compagnie Impériale et Royale des Indes, beaucoup de souvenirs.

Mais on garde aussi de lui, parmi les siens et surtout le Baron de Brouwer, quelques documents maritimes savoureux, où son destin paraît plus agité, mais sans tragédie. Un de ses arrière-petits-fils, Gustave de Bavay, érudit conseiller à la Cour de cassation, qui avait en mains un de ses livres de bord, a raconté, d'après celui-ci, son dernier voyage avec le Slesvig, qu'il commanda pour compte de la Compagnie Royale Danoise asiatique, après la suppression par décret Impérial de Vienne, de la Compagnie d'Ostende suite de la conjuration des puissances maritimes. Quel homme patient et longanime ! En suivant ce livre de bord, nous le voyons embarquer son équipage à Copenhague, le 2 janvier 1738, offrir à bord, aux autochtones et aux « Seigneurs directeurs » de la Compagnie, des banquets comportant au moins huit santés, ponctuées chacune de huit coups de canon, (deux de ses caronades furent offertes au Baron de Brouwer par l'amirauté Danoise); prendre la haute mer le 6 février seulement, après avoir attendu un mois en donnant chaque soir des soupers d'adieu, les vents favorables; se séparer déjà, en rade d'Elseneur, du Croonprinz, avec lequel il devait voyager de conserve, mais qui ne lui semblait pas en état d'entreprendre un bien long périple et lui fournit l'occasion de témoigner son indépendance, gagner l'Amérique par le Nord des Orcades, s'arrêter aux Canaries et aux îles du Cap Vert; réussir seulement à partir le 12 avril van 't Eylands Ste Yago na Colfo de Bonne Espérance (il parle le flamand maritime de Westflandre propre à la bourgeoisie et au patriarcat); doubler, enfin, le 12 juin, ce cap des Tempêtes autour duquel règne une persistante bonace, atteindre Macao, le 10 août 1738; supporter avec tranquilité, ironie, indifférence — calme imperturbable en tous cas — les insolences du « Governador* »; se consoler en faisant des repas plantureux chez les Franciscains de l'île; aboutir à Nampoa, faire son plein de soieries, d'épices et de porcelaines, en échange de seize cent soixante—quinze lingots de plomb, de seize caisses d'argent et de 482 bouteilles de vieux vin; y recevoir pompeusement, le 12 novembre 1738, les mandarins à boutons de cristal, Fu-Yin, Liang-To, Janquon, grands chefs de la province, et leur servir, en prenant bien garde à l'étiquette et aux préséances, des confitures et du vin doux; arborer le grand pavois le 28 novembre et le 30 novembre, avec salves réglementaires, en l'honneur des anniversaires de Leurs Majestés la Reine et le Roi de Danemark; repartir de Canton à la mi-décembre, et recommencer, imperturbablement et sans incident, la navigation indienne et africaine, qu'aucun Adamastor* ne trouble encore, pour se ravitailler en vivres frais à sainte-Hélène, le 18 avril 1739.

Il donne en reconnaissance au gouverneur, non seulement vingt bouteilles de vin du Rhin de l'équipage, mais encore, « trente bouteilles de vin mousseux, emporté pour sa propre table ».

Il franchit le 1er mai 1738, jour faste, de linie équinoctial, qu'il se réjouit dans son savoureux journal de mer, d'avoir Godt zij gedanckt seer favorabel gepasseert et, dès le lendemain, à une chaude alerte. Un gros navire qui arbore bientôt le détesté pavillon hollandais, et que renforcent, tout à coup, deux inquiétantes frégates britanniques, dans des conditions si inquiétantes que, pendant deux jours, on maintient le branle-bas de combat : ce n'est qu'un pacifique long courrier qui attend un voyageur charitable, car il n'y a plus de médicaments ni d'eau! Guillaume de Brouwer l'apprend avant tous en allant lui-même, avec une confiance naïve, demander à leur bord, à ces guetteurs, ce qu'ils désirent. Il semble que, sous sa direction, les navires ne rencontrent pas plus de difficultés dans le haut Atlantique que sur les canaux de Flandre.

Le Baron de Brouwer eut l'occasion de faire le voyage à bord du « France », lors du bicentenaire de l'anniversaire de la naissance de Napoléon, (presque date pour date deux cent trente ans après son ancêtre). Le Baron de Brouwer débarqua à St-Hélène le 19 avril 1969 et logea chez le Gouverneur anglais de l'Ile, successeur de Hudson Lowe à St-Hélène.

Il occupe, les premiers jours de juin, pendant sa traversée de la mer du Nord, à faire repeindre avec soin son navire, sa cabine, le château de poupe et la proue comme la plus jolie fille du monde avant l'entrée de Paris, les chaloupes, et réapparaît enfin, le 19 juin 1738, dans la rade de Copenhague, pour ne reprendre qu'en septembre, à Elseneur, ses comptes réglés avec la Compagnie qu'il a servie avec tant de chance, le chemin du définitif retour à Ostende sur la galiote Finne Anna.

Définitif ? On connaît encore, de cet Ostendais extraordinaire, un voyage : celui qu'il fit, en 1764, sur le Juffrouw Maria Thérésia, commandé par son parent, le Capitaine de Chaene, de Rotterdam à Tercera. Mais il semble que ce ne fut qu'un voyage de prestige. Il était devenu, à Bruges, un armateur considérable, avait prospéré dans le négoce et dans la banque, avait installé, notamment avec son gendre Hoys de la lignée des maieurs d'Ostende, des comptoirs à Nantes et à Cadix, s'était fait nommer, à Bruges, consul de la nation Danoise. Il habitait somptueusement dans sa maison du Dragon, la plus belle de ses propriétés urbaines, et avait fait, en 1756 et 1759, l'acquisition de deux nobles terroires de plaisance, le Castel Rustenburgh et De Groote Scheure, dans le polder Sainte-Catherine, près de sa ville natale. Jusqu'à sa mort, en 1767, il apparut, surtout à ses concitoyens, comme un patricien à la réussite opulente et facile, et rien ne viendrait déranger ni héroïser cette image traditionnelle et calme, s'il n'existait, de ce capitaine heureux, parmi les souvenirs de famille, une statuette énigmatique, et sur la pierre tombale du héros — c'était donc un héros — le rappel, soigneusement gravé par les soins de sa pieuse femme, d'un voyage au cours duquel il lui arriva d'incarner l'héroïsme flamand. Car, elle n'a pas voulu qu'on énumérât ses titres et ses honneurs par le monument funéraire qu'elle fit ériger à l'abbaye d'Eeckoutte, mais bien le nom du navire qu'il commanda avec assez de courage pour entrer dans la légende : Vrije sépulture van Capiteyn Guillielmus... gecommandeert hebben het oostenrijck-oostendisch compagnie schip genaemt Den Marquis de Prié...

C'est le commandant du Marquis de Prié que représente la jolie statuette polychrome que je garde précieusement et où il est représenté assis sur un fauteuil élégant et très fin mais en solide bois de teck. J'ai le privilège de pouvoir interroger bien souvent le visage, à première vue placide, de ce héros trop oublié; il m'a beaucoup appris. Et d'abord, que le calme est une des formes de l'héroïsme, peut-être la plus belle : la plus simple et la plus difficile en tous cas. N'oublions pas que le capitaine vivait seul dans ses appartements. Mais aussi, peu à peu, grâce aux documents écrits et aux meubles qui se sont ajoutés à celui-là, comment il faut expliquer son aventure miraculeuse, comment il faut reconstituer vraiment sa bataille, dont il n'existe que quelques relations approximatives, — comme celle qui va suivre d'ailleurs. Mais moi, j'ai la statuette sous les yeux...

Guillaume-Philippe de Brouwer était né à Ostende, le 15 février 1693. Il était fils de Philippe-Jean, capitaine du navire le Saint-Jean-Baptiste qui, un mois avant la naissance de Guillaume, avait fait naufrage et s'était brisé sur la côté anglaise; le petit-fils de Jean-Louis, qui s'était marié en Espagne avec Catherine-Raphaelle de Ilumbe, fille d'un marin basque, et était entré dans la marine nationale espagnole. Il commandait le Sancta Maria, vaisseau de convoi de l'Armada, puissamment armé, à bord duquel il mourut en 1670, au retour d'une périlleuse croisière; et l'arrière-petit-neveu d'Erasme, dit Rasse de Brouwer, le plus fameux corsaire de la côte flamande. C'est cet Erasme, tout de suite expert dans la guerre de course — il était originaire, pourtant, des glèbes bien terriennes de Op-Hasselt — qui, en 1650, ayant ramené sa première prise à Ostende : le vaisseau anglais Anne de Froy, avait été accusé de cruauté par des prisonniers, et avait dû faire face, victorieusement mais difficilement — car il n'y allait pas de main morte — à une

redoutable enquête devant l'Amirauté Navale, siègeant à Gand. C'est cet Erasme aussi qui ramena à son port d'attache, en 1652, le navire hollandais Ruby, livra un combat sanglant et meurtrier aux Anglais, dans la mer du Nord, en décembre 1654, et soutint, le 13 mai 1655, avec un seul navire de vingt-sept canons, une bataille d'une journée, près de Goodwindsand, contre quatre frégates de la flotte du Protecteur. Ce n'est qu'à 7 heures du soir — on se battait depuis 9 heures du matin — que son vaisseau démâté, criblé de boulets, faisant eau de toute part, se déclara vaincu, et coula. Les adversaires traitèrent, dit-on, leur courageux rival sans chevalerie; il prit sa revanche après sa libération, en repartant avec sept Dunkerquois et quatre Ostendais : Constant, Borgans, Tetaert et Reynaert, en en ramenant vingt prises, soixante-quatre canons, cent cinquante mille florins. Son dernier exploit fut la capture du Faisan, navire hollandais de ligne, qui avait voulu protéger une flotte anglaise de onze voiles, allant d'Amsterdam à Londres. On voit que notre Guillaume avait de qui tenir.

Inscrit comme poorter d'Ostende, le 5 août 1724 — c'est l'annonce des vertus bourgeoises — il signe, quelques semaines plus tard, son premier engagement à la Compagnie Impériale et Royale des Indes, créée par l'esprit d'indépendance de nos marchands et la bienveillance de l'empereur Charles VI.

A suivre

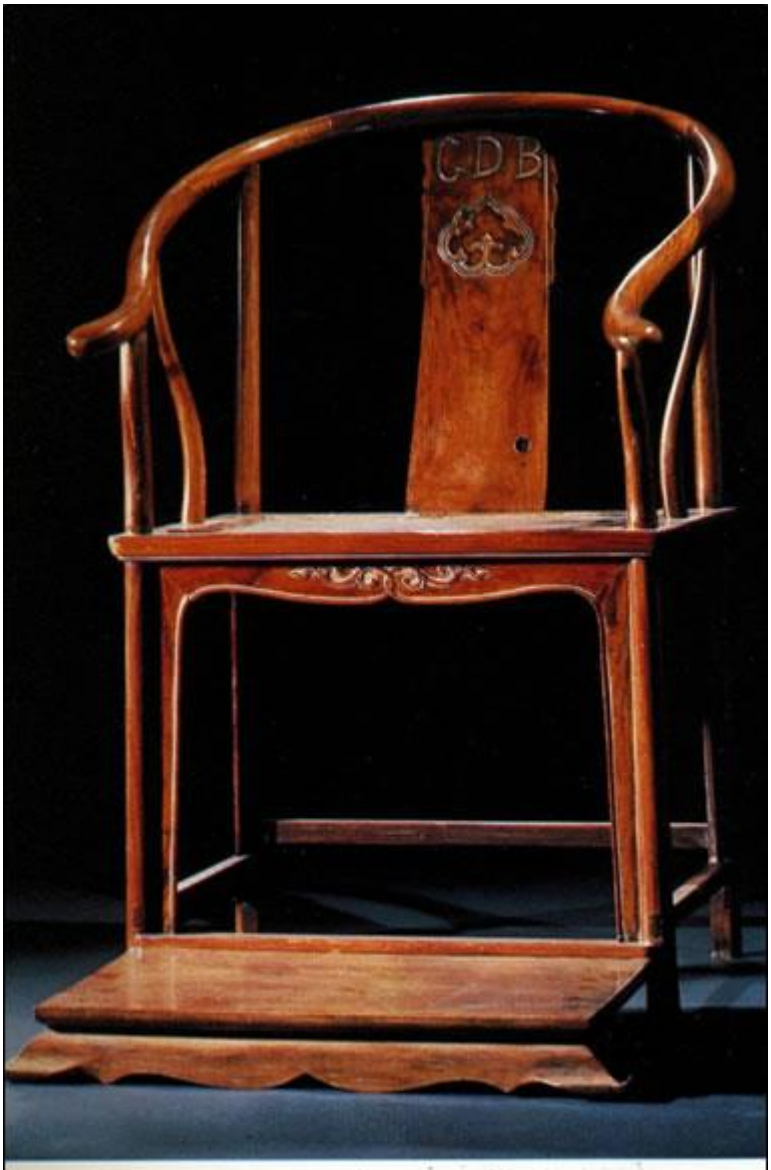
---

de BROUWERE (II)

vaBrimées par le traité de Westphalie, privés du Bas-Escaut et de ses embouchures, condamnées à vivre repliées sur elles-mêmes, dans l'humilité de leur défaite perpétuelle, nos provinces, en voulant recommencer l'aventure océane, avaient eu un modeste sursaut de revanche. Modeste, mais prometteur. Il ne s'agissait pas de reprendre de force notre fleuve enchaîné; il ne s'agissait pas de sauver Anvers, qui étouffait dans sa splendeur morte, au bord de ses quais tragiquement vides; il s'agissait seulement d'ouvrir ailleurs, si difficile cela fût-il, une fenêtre sur la mer.

Les principaux actionnaires de la Compagnie étaient anversois. C'est à Anvers qu'elle avait été fondée, et que son capital de six millions, considérable pour le temps, avait été formé en mois de vingt-quatre heures. C'est dans les caisses anversoises d'un Arnold de Coninck ou d'un Arnold de Pret qu'avait afflué l'or produit par les premières expéditions lointaines. O ironie ! Ces armateurs restaient assis au bord de l'Escaut — puissant mais interdit — et leurs navires prenaient la mer à Ostende. Ils n'en étaient pas humiliés, et ils avaient tort. Guillaume de Brouwer grondait à leur place. Mais il avait lui, toutes les raisons d'être orgueilleux, car ce n'était pas seulement la gloire que sa ville gagnait dans son aventure : la richesse accompagnait la gloire. Et quelles possibilités ne s'ouvraient pas pour tant de fils de corsaires de la côte, impatients d'avoir vu revenir la paix. Les Hoys, les Emmery, les Lancksweert, tant d'autres dont les noms, rivaux de ceux de Jean Bart, par exemple, méritaient de ne pas périr. Par eux la Compagnie d'Ostende, ainsi nommé communément à cause du seul port d'attache possible de cette nouvelle Compagnie des Indes, était doublement ostendaise...

On sait peu de choses de son premier voyage en Extrême-Orient, sinon qu'il le fit en qualité de commandant en second du Keizerinne, et que, parti le 20 janvier 1725, il fit brillamment ses preuves au cours d'un demi-tour du monde qui, dix-huit mois après, s'acheva sans encombre; et que son succès même dans cette expédition le désigna pour le commandement du Marquis de Prié, ex Ville de Gand, frégate de 480 tonneaux, percée de vingt-huit bouches à feu, le plus illustres des navires de la Compagnie. Ni le Charles VI, malgré le nom de l'impérial protecteur de l'entreprise, ni le Prince Eugène, ni le Cheval Marin, ni le Bon Succès, ni l'Aimable Marie, ni l'Apollon, ni le Phénix, ni le Tigre, n'eurent la chance qu'il eut d'abord de rapporter aux Pays-Bas les plus riches cargaisons — l'une d'elles fut vendue avec plus de deux millions de bénéfice net à l'époque donnant du cent pour cent aux bailleurs de fonds. Aucune, non plus, ne connut le péril et la légende d'un combat naval plus beau encore que ceux du vieil Erasme, et qui devait être révélateur de l'acharnement des concurrents hollandaise et anglais de la Compagnie, et du prestige presque surhumain d'un marin flamand.



Collection Baron de Brouwer
Fauteuil original en bois de teck Chine 1724 qui servait à Guillaume de Brouwer sur sa passerelle de commandement et qui fut perçé de deux balles au cours du combat du 18 juillet 1727.

Ayant quitté Ostende le 23 janvier 1727, et ayant voyagé de conserve, jusque dans le détroit de la Sonde, avec la Concorde, de 32 canons, commandée par le capitaine Reingoet, qui allait aussi en Chine, le Marquis le Prié avait séjourné à Canton, pendant une année, du 21 juillet 1727 au 27 juillet 1728, et le capitaine de Brouwer y avait brillé par son faste, sa jovialité et sa fierté, qui s'accompagnaient volontiers d'un bon rire. C'est au cours de ce séjour que, moins soucieux des rites et des politesses chinoises qu'il le sera dans les années du Sleswig, il avait marqué, un peu insolemment, sa supériorité au Vice-Roi. Apprenant que la visite qu'il allait faire à ce personnage devait être solennisée par des prosternations répétées, « il revêtit son marmiton, qui avait la même corpulence que lui, de son uniforme de cérémonie, et l'envoya accomplir, à sa place, les rites insupportables. « On a pus se demander si cette impertinence n'était pas la cause de l'agression dont il devait être la victime — et le héros — pendant son voyage de retour. Il semble probable que celle-ci fut provoquée, soudoyée et organisée par les concurrents, qui avaient juré la mort de l'entreprise Belgique, et qui, — on le vit en tant d'autres circonstances — ne reculèrent devant aucun moyen pour l'attaquer et la ruiner. Si c'est exact, on peut dire que, cette fois, ces concurrents si redoutables trouvèrent à qui parler !

Le Marquis de Prié, lourdement chargé de précieuses denrées, avait dépassé, depuis deux jours, la barre de la rivière de Canton, quand, au lever du soleil, en pleine mer, le navire se vit encerclé par une menaçante flottille de pirates chinois, grandes jonques armées de nombreux canons, et portant audacieusement le pavillon noir — visiblement décidés à jeter l'équipage à l'eau et à s'emparer de la cargaison. Un des organisateurs, bien renseigné, de leur coup de main, les avait prévenus qu'un accès de goutte rendait à peu près impotent le commandant de la frégate et que, depuis plusieurs jours, il était incapable de se lever de son fauteuil. Ils furent stupéfaits quand, à la première menace, ils virent les matelots le monter dans son fauteuil sur le pont, d'où il commanda contre eux, en personne, une décharge générale de ses canons. Mais ils avaient le nombre et ne se dispersèrent pas. Ils firent donner, assez maladroitement, leur artillerie qui ne fit sur le Marquis de Prié que de menus ravages, mais, s'étant élancés à l'abordage, à travers la fumée épaisse, ils utilisèrent tout de suite leurs meilleurs tireurs à essayer d'abattre ce capitaine immobilisé. C'était là le coup facile et décisif à faire, l'essentiel.

Il était assis dans son bel habit brun, fier et calme, une tabatière à la main, comme si l'heure était venue de priser la poudre odorante, et, sans un geste superflu, à gauche puis à droite, sans presque un mouvement, il commandait le feu.

Quand la fumée se dissipait, il apparaissait, offert comme une cible; pourtant, les balles qui sifflaient et claquaient l'environnaient sans l'atteindre. Cela tenait du prodige !

Un grand cri, soudain : il est touché à la tête ! Mais non ! ce n'était que sa haute perruque, qu'un coup plus précis avait enlevée. Elle volait en l'air, tournoyait, retombait au pied du fauteuil. Et lui, toujours impassible, sans un mouvement superflu, demeurait au centre du combat, intangible, invulnérable.

Un navire ennemi était déjà collé à bâbord, un autre à tribord, les Chinois allaient commencer l'escalade. Certes, ils allaient être bien reçus ! Mais, si le chef tombait, que deviendraient les enragés Flamands ? Les meilleurs tireurs parmi les pirates continuaient leur match, dont il était l'enjeu et la mire. En vain. L'un d'eux, enfin, perché dans une mâture, derrière la poupe du Marquis de Prié, entrepris d'atteindre le commandant dans le dos. Une balle bien placée troua, à la hauteur de ses omoplates le mince dossier du fauteuil : il ne cilla point. Une seconde balle, à hauteur des reins, perçait l'acajou d'un coup net et sec. C'est comme si, au moment de l'atteindre, cette balle, encore, avait été miraculeusement déviée. En réalité, elle avait déchiré et transpercé l'habit, effleuré la chair. Mais Guillaume de Brouwer savait bien que, s'il avait bougé, il était perdu...

Ce fut le contraire. Sa force d'âme seule venait de faire de lui, ainsi qu'il convenait, le vainqueur inattendu de cette bataille. Les marins jaunes, à le voir ainsi préservé parmi leurs morts, leurs blessés et les siens, s'imaginèrent qu'il était une sorte de dieu. Quelques-uns conjurèrent leurs propres divinités. Tous ceux qui venaient d'aborder, ou allaient aborder, se rendirent, anéantis jusqu'à l'agenouillement. Les autres déchaînèrent la fuite, épouvantés, parmi les rafales de l'artillerie et des fusillades. Le Marquis de Prié était sauvé, et, avec lui, tout son équipage, et la fortune hasardeuse des armateurs, banquiers, marchands d'Anvers et d'Ostende; peut-être, aussi, pour quelque temps, la Compagnie elle-même, et le prestige asiatique des glorieux Pays-Bas, qui dépendait d'elle.

Sagement, ses prisonniers, maintenant à genoux, craignant le pire, attendaient le bon plaisir du capitaine de Brouwer.

Par bonheur, il les traita bien. C'était sa manière. Les mœurs maritimes s'étaient adoucies depuis l'époque du grand oncle Erasme. Par bonheur pour eux et pour nous. Car il se contenta, ayant appris que, parmi eux, se trouvaient des artisans habiles, de leur ordonner, comme rançon, de lui sculpter, dans un bois bien dur, une reproduction de son fauteuil — elle est toujours restée chez les petits-fils de son nom — et de modeler son portrait. Ils exécutèrent celui-ci dans une sorte de biscuit de pâte de riz, qui a résisté à plus de deux siècles, tel que le personnage leur était apparu sur sa passerelle de commandement, et comme s'il s'était agi d'une idole.

Je regarde cette statuette et je comprends mon héros minutieusement rendu par l'artiste jusqu'au moindre détail du costume et du geste. Guillaume de Brouwer est assis dans son ancien fauteuil de bord, vêtu de son ample habit à cent boutons d'or, ouvert sur un grand jabot plissé, éblouissant de blancheur flandrienne. Sous le grand gilet noir, le ventre majestueux s'enfle noblement, sans vulgarité ni fausse graisse, en une courbe d'où les pans du gilet retombent sur les haut-de-chausses de soie, que continuent, bien tirés, de stricts bas noirs. Les pieds, finement cambrés, chaussées d'escarpins à boucles d'or, reposent sur la barre transversale qui relie, entre eux, les pieds du fauteuil.

La tête est très hautaine et d'une étonnante netteté, bien ronde, rose et rouge, avec des pommettes luisantes sous le hâle d'un vernis encore frais, et des yeux noirs brillants, bien fixes et large ouverts, qui commandent peut-être aux vents et à la mer, certainement aux marins et à ceux qui osent braver leur puissance. Pourtant, que le geste de ce maître des eaux est simple et familier ! La main gauche, sortant d'une manchette fine au bout d'un bras doucement levé, tient la boîte à prise, ovale et dorée. Les doigts de la main droite, qui se lève aussi du bras du fauteuil, commencent déjà de se joindre gracieusement pour la pincée du tabac en poudre. Et c'est sans doute le contraste de ce geste et de l'attitude générale du corps et du port de la tête qui donne à cette statuette une impression de calme dominateur, d'invisibilité statique... Mais, ce qui retient surtout le regard, c'est la calvitie intégrale de la tête ronde, dont la perruque vient d'être arrachée par les balles. Calvitie qui eût été ridicule à Ostende; elle est ici souveraine. On se rend compte qu'en la voyant apparaître, plus brillante encore que les yeux, luisante, absolue, comme rayonnante, les assaillants ont dû sentir que Guillaume de Brouwer était d'une race invincible...
Il est des portraits dont la ressemblance ne fait aucun doute. Ils sont criants. On en est sûr, même si l'on n'a aucun point de comparaison, aucun document de contrôle. Ma statuette est de ceux-là. Elle exprime, pour moi d'ailleurs, plus que l'âme du calme marin ; la simple maîtrise de soi, qui fait la force confiante et la victoire. La conscience d'une race robuste et tenace qui survit, sans étonnement, aux tempêtes et aux menaces de naufrage... Mais j'ai là un témoin garant de la ressemblance scrupuleuse du visage du capitaine : c'est le fauteuil dans lequel, pendant son combat, il était assis. Par les mêmes voies que la 'statuette, d'héritage en héritage, parfois oublié dans un grenier, parfois remis

Le jeton de fonte
collection Baron de Brouwer.

à l'honneur dans un salon et repoli par des étoffes douces, il m'est arrivé.

Et je l'ai placé devant la cheminée, aux pieds même du demi-dieu marin sous son globe. Jusqu'au dernier détail, le petit fauteuil minutieux qui supporte l'aïeul, reproduit le fauteuil véritable, authentiquant le visage exact de l'Ostendais : le fauteuil de bois d'acajou, si léger, si robuste, avec son dossier arrondi, constitué d'une planchette courbe, et comme faite au dos du maître, ses montants lisses, ses supports et ses poignées en col de cygne, et ce tissu du siège, fait de fibres brunes tressées, d'une solidité originaire, qui a résisté à une navigation de trente ans et à plus de deux cents ans de vicissitudes.

Mais, encore une fois, ce n'est pas à ce tissu vénérable qu'on s'arrête, ni même aux initiales de cuivre G.D.B. dont le capitaine au long cours a marqué son siège de commandant : c'est, au-dessous de celles-ci, à hauteur des omoplates, dans le dessin d'un cœur et d'une croix, et puis encore, à hauteur des reins, à dix centimètres du siège, deux trous précis et sûrs —mortels pour tout autre — que Guillaume a fait boucher plus tard, bien soigneusement, par des chevilles de palissandre, sans se douter que cette réparation soulignerait, plus encore, le miracle de son invincibilité et la minutie de ses vertus —flamandes aussi — de conservation et d'ordre.

C'est ici que s'arrête l'histoire des capitaines, corsaires et marins de la famille de Brouwer — avec la distribution à son service funèbre célébré le 25 octobre 1767 en l'Eglise de l'abbaye d'Eeckhoutte, où il fut inhumé devant la chaire de vérité. Le jeton de fonte était distribué aux anciens compagnons marins qui en assistant aux obsèques étaient venus lui témoigner l'hommage de leur ultime adieu. Il leur permettait d'assister au banquet des funérailles.

tekst | Philip Streitz
foto's | archief Marc Verbist - archief Pieter Van Lierde
- Hoboken Historical Museum (USA) - AP Agency

De aanvaring van de Esso Brussels door het containerschip Sea Witch in de haven van New York

De grootste ramp in de Belgische koopvaardij

SS Esso Brussels

De Esso Brussels, gebouwd in 1959 op de scheepswerf Kockums in Malmö-Zweden, was een turbineschip voor het transport van crude oil (ruwe olie). De voortstuwing van het schip gebeurde door twee stoomturbines van het type De Laval*. Het schip werd opgeleverd in oktober 1960 voor Esso Belgium.

Het verhaal dat ik mocht optekenen tijdens een gesprek met de twee stuurlui, Pieter Van Lierde en Marc Verbist, begint in Antwerpen in 1973 waar het schip vertrok naar de droogdokken in Malta voor periodiek nazicht en keuring. Tijdens de zeereis naar Malta moest de bemanning de tanks van het schip fuel free en gas free maken. Daar waar dit met de Nederlandse schepen van Esso in de droogdokken in Nederland gebeurde, werd dit bij de Esso Brussels gedaan op zee. Dit reinigen gebeurde 24u op 24u. Wat er met het afval gebeurde, kunnen we wel raden...

Na de keuring in Malta werd vertrokken naar Nigeria om een lading van 319.402 barrels (50780m3) light crude oil* in te slaan met bestemming Exxon Bayway raffinaderij in New York. De naam van de lading, Bonny light crude oil komt van het plaatsje in Nigeria waar het hoogwaardige goedje ontgonnen werd. De Esso Brussels voer met een 27-koppige bemanning waaronder één vrouw.

Na de oversteek van Nigeria kwam het schip op 1 juni 1973 aan in The Narrows in New York haven en ging daar ten anker. Daar werd van de 41789 ton light crude oil die aan boord was, al 735 ton gelost in een lichter op de ankerplaats.

De uiteindelijke bestemming van de Esso Brussels was de Exxonraffinaderij Bayway, die op een uur westelijk varen van de ankerplaats lag, aan de andere kant van Staten Island. Dat is op een boogscheut van de containerhaven waar de Sea Witch was vertrokken. De Esso Brussels zou er nooit aankomen.

Pieter Van Lierde was die avond van wacht en bevond zich in de kaartenkamer toen rond 00:45u de matroos die buiten op uitkijk stond, melding maakte dat er een ander schip in hun richting kwam aanvaren. Dat bleek het containerschip Sea Witch te zijn, geladen met 730 containers en onderweg naar zee. Na het passeren van de ferryterminal bij St.Georges, Staten Island, nam het schip zijn bocht richting The Narrows. Daarna moest een tweede bocht genomen worden om in de shipping lane (scheepvaartroute) te komen, maar dat gebeurde niet. De besturing van de Sea Witch werkte niet meer en met het uitgaande tij liep de snelheid van het schip op tot 15 knopen. De loods gaf nog het bevel de machines te stoppen en achteruit te slaan. Ook gaf hij opdracht om het anker te laten vallen in een poging de gang uit het schip te halen. Het anker faalde te vallen en slechts enkele minuten nadat het roer niet meer reageerde, bevond de Sea Witch zich op nog maar 60 meter van de stuurboordzijde van de Esso Brussels. De kapitein en loods beseften dat de vaart niet op tijd uit het schip gehaald kon worden.

Lijst der slachtoffers:
DERT Constant, kapitein, Belg
TAJI LAIDI Ben Lachmi, 4de werktuigkundige, Marokkaan
BEELAERT Leo, 5de werktuigkundige, Belg
PEETERS Alois, bootsman, Belg
LEIS CANLE Manuel, matroos/kuiser, Spanjaard
MARTINES RIVAS Francisco, matroos/kuiser, Spanjaard
WILLEMSEN Jacob, matroos/kuiser, Nederlander
OUBINA PORTAS* Francisco, pompman, Spanjaard
ROME René, 1ste steward, Belg
OTTO BERTIL Alain, steward, Belg
VILLAVERDE PEREZ Francisco, steward, Spanjaard
AUBERTINAZ Gisèle, echtgenote Rome René, Belg
Vermist:
VIEIRA NOVO José, matroos/kuiser, Portugees

De wacht op de Esso Brussels zag dit alles gebeuren en een algemeen alarm werd gegeven door 7 korte stoten op de scheepsfluit en de alarmbellen in het schip. Vele bemanningsleden waren nog benedendeks toen de aanvaring gebeurde. Met een snelheid van 13 knopen, terwijl de motoren in full astern (vol achteruit) stonden, ramde de Sea Witch met zijn ijsbrekervoorsteven de Esso Brussels tussen het midscheeps- en het achterdek. Drie van de cargotanks werden doorboord en de twee schepen bleven na de aanvaring in elkaar gehaakt. De kraan op het dek was ondertussen ook neergekomen en op de zwevende brug gevallen. Vermits er nog mensen benedendeks waren en ook in de machinekamer, moesten deze verwittigd worden. Gelukkig had het neerkomen van de kraan de elektrische bedrading niet geraakt en was stuurman Pieter Van Lierde in staat te telefoneren naar de machinekamer om daar de wacht te verwittigen.

De Sea Witch had tank 7 aan stuurboord, achter de midscheepsopbouw, doorboord. Ook tank 8 aan stuurboord en midden werden opengereten.

Daar bevonden zich twee reddingssloepen zonder motor, maar dat was echter te dicht bij de vlammen en de rook om er nog gebruik van te kunnen maken. Iedereen is naar het achterdek gelopen naar de reddingssloep aan bakboord.

Die werd achteraan het schip neergelaten vanuit de davits en eenmaal te water wilde men de motor starten om weg te varen van het hevig brandende schip en van de brandende olie die op het water dreef. De motor van de reddingssloep weigerde echter te starten niettegenstaande die de dag voordien nog getest was. Door de stroming stond er zoveel druk op de kabels van de davit, dat het onmogelijk was om los te koppelen. Ondertussen bleef de brandende olie dichterbij komen en moesten de mensen aan boord van de sloep in het water springen in een poging naar de oever te zwemmen. Pieter Van Lierde was een van de mensen die opgepikt werd door een sleepboot die hulp kwam bieden.

Ondanks de uitstaande ankers van de Esso Brussels, dreven beide schepen in de richting van de Narrows. Daar de machine van de Sea Witch nog steeds achteruit maalde, creëerde deze een zuigeffect waardoor de reddingsboot tegen de huid van de tanker gedrukt werd en tegelijkertijd kwam de brandende olie dichter. Een poging om met de reddingsboot weg te roeien, mislukte en toen de vlammen dichterbij kwamen, sprongen de meeste bemanningsleden in het water.

Minuten na de aanvaring kwam de blusboot Fire Fighter aan bij wat de brandweermannen later zouden omschrijven als een vlammenzee 3000 meter voor hen. De losgeslagen brandende schepen dreven ondertussen al richting Verrazano-Narrows Bridge (in 1964 de brug met de langste spanwijdte in de wereld). De vlammen waren zo hoog dat ze de onderkant van de brug (69meter) verbrandden. Gelukkig braken op dat ogenblik de ankerkettingen van de Esso Brussels waardoor de brandende schepen niet onder de brug bleven liggen maar verder afdreven en zo werd het staal van de brug niet beschadigd.

Nog steeds met de draaiende motoren van de Sea Witch en het uitgaande tij, liepen de schepen uiteindelijk hevig brandend aan de grond in Gravesend Bay. Het is dan pas dat de brandweer vaststelde Daar bevonden zich twee reddings-sloepen zonder motor, maar dat was echter te dicht bij de vlammen en de rook om er nog gebruik van te kunnen maken. Iedereen is naar het achterdek gelopen naar de reddingssloep aan bakboord.

Die werd achteraan het schip neergelaten vanuit de davits en eenmaal te water wilde men de motor starten om weg te varen van het hevig brandende schip en van de brandende olie die op het water dreef. De motor van de reddingssloep weigerde echter te starten niettegenstaande die de dag voordien nog getest was. Door de stroming stond er zoveel druk op de kabels van de davit, dat het onmogelijk was om los te koppelen. Ondertussen bleef de brandende olie dichterbij komen en moesten de mensen aan boord van de sloep in het water springen in een poging naar de oever te zwemmen. Pieter Van Lierde was een van de mensen die opgepikt werd door een sleepboot die hulp kwam bieden.

Ondanks de uitstaande ankers van de Esso Brussels, dreven beide schepen in de richting van de Narrows. Daar de machine van de Sea Witch nog steeds achteruit maalde, creëerde deze een zuigeffect waardoor de reddingsboot tegen de huid van de tanker gedrukt werd en tegelijkertijd kwam de brandende olie dichter. Een poging om met de reddingsboot weg te roeien, mislukte en toen de vlammen dichterbij kwamen, sprongen de meeste bemanningsleden in het water.

Minuten na de aanvaring kwam de blusboot Fire Fighter aan bij wat de brandweermannen later zouden omschrijven als een vlammenzee 3000 meter voor hen. De losgeslagen brandende schepen dreven ondertussen al richting Verrazano-Narrows Bridge (in 1964 de brug met de langste spanwijdte in de wereld). De vlammen waren zo hoog dat ze de onderkant van de brug (69meter) verbrandden. Gelukkig braken op dat ogenblik de ankerkettingen van de Esso Brussels waardoor de brandende schepen niet onder de brug bleven liggen maar verder afdreven en zo werd het staal van de brug niet beschadigd.

Nog steeds met de draaiende motoren van de Sea Witch en het uitgaande tij, liepen de schepen uiteindelijk hevig brandend aan de grond in Gravesend Bay. Het is dan pas dat de brandweer vaststelde dat er brand was aan boord van beide schepen. De blusboot ging naar de achtersteven van de Sea Witch om te zien of er nog bemanning aan boord was en kon 30 personen redden van het schip.

's Morgens, de 2de juni 1973, was er, dankzij de degelijke constructie van het schip Esso Brussels, geen olie uit de onbeschadigde tanks gelopen en was de brand grotendeels onder controle. De toestand bij de Sea Witch was veel slechter want vele containers stonden nog in brand.

Werd de familie van de bemanning tijdig op de hoogte gebracht?

Piet Van Lierde: bij het beantwoorden van die vraag rk en België steeds in acht genomen worden. Op de zaterdag van het ongeval was mijn vrouw op weekend bij vrienden aan de kust, van wie ik het telefoonnummer niet had. In België werd het nieuws van de ramp reeds `s ochtends via de radio verspreid, zonder melding te maken van eventuele slachtoffers. Mijn schoonouders, die het bericht gehoord hadden, hebben terstond hun dochter gecontacteerd. Mijn vrouw is onmiddellijk terug naar huis gereden, in de onwetendheid hoe het met mij gesteld was. Ondertussen had de personeelschef van Esso al een voorlopige lijst ontvangen van de overlevenden. Eens thuisgekomen, werd mijn echtgenote op de hoogte gebracht dat ik erbij was, maar ze zou het pas echt geloven als ze me gehoord had aan de telefoon. In de loop van de namiddag hebben wij, de overlevenden in New York, onze families persoonlijk kunnen geruststellen met goed nieuws., moet het tijdsverschil tussen NewYo

Je mag niet vergeten dat er in die tijd nog geen GSM's waren, noch computers, en dat alles bijgevolg trager verliep dan nu. Ook het feit dat zij die het gehaald hadden, in twee hospitalen werden ondergebracht, heeft er niet toe bijgedragen dat de lijst van de overlevenden snel bekend werd. Men wou absoluut vermijden valse berichten de wereld in te sturen.

lk werd uit het water opgepikt door de sleepboot Grace Mc Allister, samen met Marc Verbist en nog anderen, en vóór we aan wal werden gebracht, verliep er nog heel wat tijd, want men bleef maar zoeken naar drenkelingen. Aan wal werden we naar een hospitaal gebracht, waar we droge klederen kregen (dankzij het Leger des Hells?) en konden douchen en een bed toegewezen kregen. Daarover niets dan lof: we werden zeer goed opgevangen. Ondertussen werd geprobeerd om zo snel mogelijk contact op te nemen met de verantwoordelijken van de rederij in België = niet voor de hand liggend, want niemand van ons had een lijst met telefoonnummers. Die moesten gevonden worden bij de centrale van Esso in Bayway. Niet vergeten dat het zaterdag was, en het personeel met weekenddienst, minimale bezetting dus.

De enige keer dat ik nog eens een paar overlevende collega's heb ontmoet, was op een bijeenkomst van anciens van Esso Marine Belgium, maar dat is zeker al meer dan dertig jaar geleden. Marc zag ik natuurlijk regelmatig op het Loodswezen, maar over de Esso Brussels werd dan nog amper gesproken. De Brussels heeft zijn dagen beëindigd op een scrapyard ergens in Turkije. Meer dan foto's blijft er niet van over, ook niet in de herinneringen.

Bronnen:

Verklaringen van dekofficieren

BSA - Belgian Ships' Archive Antwerpen

Notulen Belgische Raad voor de Zeevaart

Waterschoutsambt Antwerpen

Verslag Amerikaanse Kustwacht

Archief Lloyd's List Londen

Rijksarchief Antwerpen-Beveren

NVDR

Technische informatie van de *Esso Brussels*

- 26.467 B.R.T.,
- 16.422 N.R.T.,
- 43.964 D.W.T.
- L X B X H = 213,12 x 29,65 x 15,10 meter.
- IMO nr. 5107035
- Classificatie: American Bureau of Shipping
- 33 cargotanks
- Roepnaam: ONET
- Thuishaven: Antwerpen

De registerton of Moorsomton is een verouderde eenheid om de grootte van scheepsruimte uit te drukken. Hoewel het woorddeel *'ton'* doet vermoeden dat we de 'massa' van de lading meten, geven we eigenlijk het 'volume' van de laadruimte. Eén registerton is het equivalent van een ruimte met als afmetingen 10 x 10 x 1 ft. Dit brengt het totaal op 100 ft³ oftewel 2,83 m³.

Men onderscheidt:

- Het *brutoregistertonnage* (BRT) of *gross register tonnage* (GRT): alle overdekte ruimten van het schip, zowel beneden als boven het meet-/hoofddek. Het BRT geeft dus het volume van het schip aan.
- Het *nettoregistertonnage* of *net register tonnage* (NRT): het brutoregistertonnage minus alle ruimten die geen vracht of passagiers kunnen bevatten (bijv. de machinekamer). Het NRT geeft dus het volume van de lading aan.
- Het draagvermogen DWT (dead weight tonnage) is een maat voor hoeveel massa een schip kan vervoeren. Het is de som van de gewichten van de lading, brandstof, ballastwater, drinkwater en provisie aan boord van het schip.

Twee stoomturbines *De Laval*
16.500 pk = maximum vermogen van de machine of voortstuwingsinrichting.
17,25 knopen = maximum dienstsnelheid in zeemijlen per uur zoals vastgesteld op de proefreis.

Het meest dramatische en kritische moment van dit hachelijk avontuur moet toch wel het ogenblik geweest zijn waarop zij van de sloep naar de redding in het water springen terwijl boven hun hoofden huizenhoge vlammen tot aan de brug reiken. Wie dit niet durfde, heeft het met zijn leven moeten bekopen.

De overlevenden van de ramp werden, zoals Pieter beschrijft, aan wal heel goed opgevangen. De bemanning had natuurlijk alles moeten achterlaten bij het verlaten van het schip. Getuigen vertelden ons dat ze als overlevende van de ramp een schadevergoeding hebben ontvangen volgens het Collectief Arbeidsreglement, die gelijkstond met 1 maand wedde.

De romp van de Esso Brussels werd na deze ramp naar de Military Ocean Terminal in Bayonne gesleept om de resterende olie over te pompen naar lichters. Later werd het schip verkocht aan een Griekse reder die het schip terug in orde bracht en weer in de vaart nam. Het schip beëindigde haar carrière in 1985 en werd gesloopt.

De aanvaring van de Esso Brussels was de grootse naoorlogse ramp in de Belgische Koopvaardij. Stoffelijke resten werden overgebracht naar Antwerpen via Mc Laughlin & Sons, N.Y. en Vets, Antwerpen.
De slachtoffers kregen op donderdag 7 juni 1973 een herdenkingsmis in de Sint-Pauluskerk te Antwerpen. Na de plechtigheid werden er talrijke bloemenkransen neergelegd bij het monument ter nagedachtenis van de zeelieden aan de Tavernierkaai te Antwerpen.

* Lichte ruwe olie is vloeibare aardolie met een lage dichtheid en stroomt vrij bij kamertemperatuur.

De scheepswerf John Cockerill in oorlogstijd .

Na de angst, woede en het verdriet over de verliezen aan mensenlevens en goederen, rees er op de dag na de capitulatie bij alle werknemers de beklemmende vraag; wat nu met ons werk?

De verwarde toestand duurde maar heel kort . De industrie hervatte de werkzaamheden in de mate van het mogelijke en de leidende industriëlen hadden daarvoor ernstige argumenten .De duizenden arbeiders en bedienden kon men niet zomaar zonder inkomen zetten en aan hun lot overlaten . Men zou dus de productie hernemen met inachtname van de voorschriften van de internationale Conventie van Den Haag, dit om te beletten dat er al dan niet onder druk van de Duitse bezetter wapens of munitie zou geproduceerd worden om die te gebruiken tegen onze geallieerden .

Verder beriep men zich op een toespraak van onze koning Leopold 111 voor de capitulatie (28 mei 1940):" Morgen zullen we weer aan het werk gaan, om ons land uit zijn puinen te doen herrijzen."Ten slotte was er ook het akkoord van de machtige Société Générale een patronale organisatie, die bijna de hele Belgische industrie vertegenwoordigde. Kortom, al deze argumenten zorgden ervoor dat de doorsnee Belg niet wakker lag van het feit dat zijn arbeid, net als die in de andere landen, ook gedeeltelijk de vijand zou ten goede komen.

Waaraan kon op de scheepswerf Cockerill gewerkt worden?

Zo waren er de schepen die er lagen voor het uitbreken van de oorlog. Twee van 3000 ton, besteld door Zegluga Polska van Gdynia. Ook 2 van 11000 ton, voor die tijd al heel grote vrachtschepen, besteld door de Compagnie Maritime Belge .Al deze schepen, samen met nog een paar andere, werden door de Duitsers onmiddellijk als oorlogsbuit beschouwd en in beslag genomen. De 2 oorspronkelijke Poolse schepen moesten omgebouwd worden tot "U-bootbegleitschiffe", d.w.z. schepen die op zee onderzeeërs voorzien van brandstof, water en proviand, zodat die niet telkens de gevaarlijke reis heen en weer naar de thuisbasis moesten ondernemen. In verhouding tot de productiviteit van de werf was dit maar een kleine opdracht, maar ze kwam van de Deutsche Kriegsmarine en zou dus onder supervisie staan van de Oberwerftstab te Zeist (Nederland)

Vanaf dat ogenblik verschenen er mannen in uniform op de werf, alle overtuigd van de voor de deur staande capitulatie van Engeland en laaiend enthousiast over de Führer. Meestal waren het controleurs, die erop toezagen of de uit Duitsland geleverde apparatuur door de Belgische arbeiders nauwkeurig ingebouwd werd. Er kwam zelfs een "Baubelehrung" een compagnie mariniers, die les kregen over de bouw van het schip, waarmee ze later zouden varen.Voor al dit Duitse personeel werd er direct voor de werf een degelijke schuilkelder gebouwd, zoals niemand in Hoboken er één had.

Hoe ging het eigenlijk met de menselijke en organisatorische betrekkingen tussen de bezetter en het Belgische personeel?

In grote trekken verklaarde het Duitse (militaire) bestuur de Belgische arbeidswetgeving voor geldig. Wel werd het aantal werkuren verhoogd, opslag moest beperkt blijven tot de periodieke opslag, het betaald verlof bleef bestaan, minderjarigen konden niet tot arbeid verplicht worden en alle jongeren mochten hun schooltijd of hogere studies afmaken. De schandelijke opeisingen en verplaatsingen kwamen pas later. Iedereen moest aan het werk. De mensen kregen een arbeidskaart, die nodig moest voorgelegd worden voor het ontvangen van een rantsoenkaart Deze kaart moest iedereen op zak hebben, want ze vermeldde ook de geldigheidsdatum. Was die vervallen, dan kwam de betrokkene in aanmerking voor het transport naar Duitsland.

Tot wrijvingen met het Duitse bestuur is het bij Cockerill niet gekomen. De werknemers beseften dat het geen zin had machines te saboteren, brand te stichten, werktuigen te doen verdwijnen e.d.; het zou spoedig ontdekt geworden zijn evenals de daders en de betrekkingen zouden dan verzuurd zijn. Integendeel, de verhouding was goed, zodat een afgevaardigde bediende bijna elke dag met de Duitse ambtenaren kon onderhandelen bv. over de toelating tot aanwerving van een reeks nieuwe werknemers(heel belangrijk voor de Hobokenaren), de overschakeling van een beroep(waarvoor weldra geen werk meer was) naar een ander met betere vooruitzichten. Door onderhandeling verkreeg men zelfs de toekenning van "spitsverlof', zodat iedereen in de loop van het voorjaar 6 halve dagen zijn tuintje mocht bewerken. Wie kent er nog fabrieken waar dit mogelijk was en is?

Syndicale activiteit was verboden, maar toch werd getolereerd dat afgevaardigden van het werkliedenpersoneel, de zgn. délégués, om de maand met de bedrijfsleider konden vergaderen en daar over materiële dingen konden praten. De werf organiseerde ook een soepbedeling, voor elke werknemer van hoog tot laag en volgens het aantal personen in het gezin. Het ging hier niet om een watersoep, maar om een voedzame minestrone, wat onmogelijk was zonder toevoeging van ingrediënten gekocht op de zwarte markt Blijkbaar liet men dit toe van hogerhand. De kleine man, die op straat met enkele kilo's aardappelen door een Vlaamse wachter aangesproken werd, was er aan voor de moeite en kreeg nog een boete.

Vele lezers zullen zich afvragen hoe het kwam dat werknemers van Cockerill zoveel gunsten genoten, daar waar het leven op een klein bedrijfje of voor een alleenstaande ondernemer of voor mensen in rijksdienst of gemeentelijke administratie zoveel moeilijker was. De diplomatieke kwaliteiten van de Cockerill-onderhandelaars verdienen alle lof, maar er was nog een andere reden. Het werktempo was super laag. Denk nu niet dat de bedienden een babbeltje sloegen van een half uur of dat de arbeiders in een schemerige hoek op een schip zaten te kaarten. zoiets gebeurde niet. Men haastte zich doodeenvoudig niet. Dit was het geheime wapen waarmee men de vijand beter kon treffen dan sabotage. De werkdruk werd nooit systematisch verhoogd.Vele Duitsers zagen in 1943 en '44 in, dat zij er alle belang bij hadden, de termijnen niet strikt in het oog te houden, dat zij beter de oorlog in een Antwerps bureau konden doorbrengen dan naar één of andere marinebasis in het barre Noorwegen of in het gevaarlijke Joegoeslavië. Dus ook aan Duitse zijde werd het tempo niet opgedreven. Het omgekeerde zou ook weinig gebaat hebben. Ook de directie van de werf spande zich helemaal niet in om het tempo te verhogen.Een bewijs hiervoor logt men in het volgend feit.De huidbeplating en de opstaande delen van een schip werden toen zoals overal "geklonken", d.w.z. met klinkbouten in voorgeboorde gaten bevestigd. Dit is een arbeidsintensief procédé dat nu nog nauwelijks toegepast wordt, omdat men nu elektrisch last.0p de werf was er een chronisch tekort aan goede lassers, maar toch deed de directie niets om er zelf op te leiden. Was dit toeval of toeleg?

De Belgen op de werf stonden soms verbluft door de naïviteit van de bezetter. Begin 1943- de twee U-bootbegleitschiffe zijn nog verre van afgewerkt-bestelt de Duitse regering een reeks van 6 koopvaardijschepen. Het hele carrousel van bestellingen van platen en profielen, pijpen en kranen herbegint. Maar de materialen komen met mondjesmaat toe wegens gebrek aan grondstoffen en wegens voortdurende bombardementen op het Duitse spoorwegnet. Er werd dus op de werf hard gelachen toen de eerste kisten voor deze bestelling toekwamen. Ze bevatten nl. Scheepsvlaggen en wimpels. In februari 1944 wordt alle hens aan dek geroepen voor de bouw van 5 of 6"Stopi-fdhren"d.w.z. snelboten voor Soszpionieren, gespecialiseerde geniesoldaten, die met deze bootjes de brede Russische rivieren Don en Dnjester kunnen oversteken, een bepaald doel vernietigen en snel naar de Duitse kant terugkeren. Wegens gebrek aan passend materiaal zijn die nooit klaargekomen! Eigenlijk hebben heel weinig schepen in de oorlog de scheepswerf verlaten. Vaak was hun lot al bezegeld, wanneer ze in de Boordzee kwamen. Zo vernamen we dat het MS "Florifa", bouwnummer 691, besteld voor de rederij HSDG even voorbij de Hoek van Holland door een geallieerde vliegtuigbom getroffen werd en naar de dieperik ging. Was het bericht juist? Middelen om het na te trekken waren er niet. Maar het deed velen van de werf pijn aan het hart, want het was een mooi schip. Voor de afwerking van de kajuiten hadden de Duitsers diep doen grijpen in onze reserves van duur Congolees hout.

Van 1943 af beginnen de oorlogsgebeurtenissen zich te voelen.0p zekere dag was de Belgische commandant van een Engels bombardementsvliegtuig op de terugtocht van Duitsland van de koers afgeweken en naar Schelle gevlogen waar hij een voltreffer liet vallen op de elektriciteitscentrale. Op slag viel alles, maar ook alles wat met elektriciteit te maken had uit en iedereen vroeg zich een beetje angstig af, wat er gebeurd was. Korte tijd nadien wist het iedereen en overal glunderende gezichten van bedienden en arbeiders op de werf waar ze rustig rondkuieren. De panne heeft uren geduurd. Voor de industrie langs de Schelde een verlies, maar ook een zware dobber voor de Duitsers.

Luchtalarm werd er niet gegeven. Dat moest telefonisch van een Duitse commandopost komen in Antwerpen, die waren blijkbaar doof.0p een zekere dag hoorden we gegrom van Amerikaanse vliegtuigen, die laag in oostelijke richting vlogen. Enkele minuten later landde op de werf een parachutist. Gelukkig voor hem kwam hij op een stapel hout terecht, zodat hij zich nauwelijks kwetste. Het was een Amerikaanse piloot, wiens toestel neergeschoten was en die zich door zijn springstoel had kunnen redden. De ovatie die hij op de werf kende, zal hij zijn hele leven niet vergeten. Honderden verdrongen

zich om hem te zien, aan te raken, bemoedigende woorden te zeggen. De Duitsers waren razend. Ze geraakten er zelfs niet bij hem gevangen te nemen.

Een paar uur later werd de vreugde getemperd door het bericht dat Mortsel zwaar gebombardeerd was. Kort daarop werden alle ambulanciers en Rode Kruisassistenten van Cockerill opgeroepen en vertrokken met al het materiaal naar Mortsel. Het verhaal van de vreselijke gebeurtenis van 5 april 1943 kregen we pas de volgende dag te horen. De volgende dagen werd er dan toch terug luchtalarm gegeven en kon iedereen de werf uitlopen.Wat hadden we ook kunnen doen? In die enge en veel te zwakke schuilkelders? Als een wilde horde stormde iedereen naar buiten. De enige kelder met beton en metselwerk was voor de Wehrmacht.

De laatste keer dat Duitse militairen een voet op de werf gezet hebben, was de nacht van 3 september 1944.Met een snelle vedette is er een commando uit de stad gekomen. Ze bestormden het staketsel, drongen de werf binnen, overmeesterden de nachtwakers, die ze dwongen 2 bakken met springstof te dragen.Daarna drong de groep binnen in 2 schepen oorspronkelijk van de CMB, plaatsten hun lading, gingen weer aan boord en bliezen de lading op.De knallen waren zo vreselijk, dat alle Hobokenaren uit hun bed vlogen. De schade was beperkt: in de zijwand onderaan was een gat geslagen van ca. één meter. Langs daar stroomde het water binnen. De volgende morgen lagen de schepen scheefgezakt in de Schelde.

Het duurde nog een hele tijd eer het noorden van de stad vrij was en alle dokken bruikbaar. Vanuit Nederland begon dan de Luftwaffe raketten af te schieten. Ook de Cockerillwerf kreeg zijn deel. Een VI plofte neer achter de pijpfitterij op een zaterdagmiddag, één kwartier nadat de arbeiders de werf verlaten hadden. Een onhoorbare VII-raket sloeg in vlak naast de kaaimuur in de Schelde. Het laatste glas vloog uit de vensters, maar er waren gelukkig geen mensenlevens te betreuren.

Voor zover mijn geheugen mag steunen op wat ikzelf gezien en beleefd heb en voor wat anderen me verteld hebben, was er bij Cockerill steeds een familiale sfeer, een teamgeest, die in vele dingen tot uiting kwam; in de sport bv. Er was een officiële voetbalploeg, een kanoclub met eigen clubhuis, een tennisclub, een harmonie.Al voor de oorlog had de werf een eigen ziekteverzekering opgericht, die financieel wat steun gaf aan wie lang ziek was en er bestond zelfs een ziektebezoeker. Toen kort na de bevrijding te weinig cashgeld voorhanden was om iedereen uit te betalen, maakte de directie onmiddellijk coupons van 50 en 100F met het verzoek aan alle handelaars deze aan te nemen en nadien op de werf om te wisselen. Overal werden deze coupons aanvaard. Het is weer een bewijs voor het prestige dat de werf genoot .Veel was te danken aan de persoonlijkheid van de directeur Ir.L. Bosschart . Niemand heeft ooit geweten wie deze Nederlander, die slecht Frans sprak, de leiding van de scheepswerf toevertrouwd had hij was een sympathieke, nederige man, altijd vriendelijk en opgeruimd en ook wel eens autoritair als het erop aankwam. Hij was een overtuigd antinazi, die toch elke aanvaring met de Duitsers heeft kunnen vermijden.
De zware sirene bromt niet meer over de daken. Het oorverdovende geratel van de klinkhamers is verstomd evenals het gefluit van de stoomkranen en het gedreun van de plaatslagerij. De symbolen van vroeger, de grote bik, de bouwkranen en de monumentale portaalkraan, ze zijn allemaal verdwenen. Hier en daar vaart nog een oud schip over de wereldzeeën met aan de voet van de mast een koperen plaat met de tekst:"This ship was built at the shipyard John Cockerill at Hoboken Belgium" Wij, die het lezen, voelen dan een vleugje trots en opkomende weemoed .

Jos De Cort

Privé-secretaris van de directie van Cockerill Hoboken September 1942 tot 10 oktober 1945.

Het onderscheid tussen de diverse hoogaarstypen is nog altijd omstreden.

Het onderscheid tussen de diverse hoogaarstypen is nog altijd omstreden. Diverse auteurs en deskundigen benoemen de Oost-Duivelander, de Kinderdijkse, Arnemuidsche, en Thoolse hoogaarzen. Maar ze wagen zich doorgaans niet aan de definitie van wat de verschillen precies zijn. Ze komen niet

verder dan subjectieve beschrijvingen als een stoerder uiterlijk, meer of minder *zeeg*, rond *vlak* en wat aanpassingen hier en daar naar gelang de ideeën van de werfbaas en de schipper.

De vraag is: zijn die verschillen ook meetbaar en kunnen we ze benoemen? Er zijn maar weinig hoogaarzen overgebleven die als werkschip zijn gebouwd. Daar kunnen we dus geen conclusies uit trekken. Andere bronnen zijn schaars. De meeste werven werkten niet met tekeningen of geschreven bestekken; het vak werd van vader op zoon overgedragen. Hooguit was er een kaartje of een plankje waarop wat maten waren gekrabbeld. En er waren mallen die op twee of drie plaatsen werden gebruikt om de hoek van de *kim* en de stevens aan te geven.

Gelukkig is er een klein aantal werfboeken bewaard gebleven. De oudste zijn die van de werf van Fop Smidt Jansz. op de Kinderdijk. Daaruit blijkt dat *al* in het laatste kwart van de achttiende eeuw hoogaarzen werden geleverd aan schippers in de Scheldedelta, met name in Oost-Duiveland, de Groei (Groede) en Stoppeldijk (Zeeuws-Vlaanderen). Maar gedetailleerde bestekken zijn er niet in te vinden.

De werf boeken van de werven van Meerman in Arnemuiden en Jonker op de Kinderdijk geven daarentegen in gedetailleerde beschrijvingen een goed inzicht in wat er in de tweede helft van de negentiende eeuw zoal werd gebouwd en voor wie. De werfboeken van Van Duivendijk in Tholen, waar Van Beylen meerdere malen aan refereert, zijn jammer genoeg onvindbaar. Daarnaast beschikt het tekeningenarchief van het Maritiem Museum in Rotterdam over een vijftal tekeningen van kleine hoogaarzen die rond 1880 gemaakt zijn door A.C. Kriens (Kinderdijk). En dan zijn er natuurlijk de prenten van W.K, Versteeg zoals gepubliceerd in de boeken van Van Konijnenburg en hebben we ook de tekeningen van de nog bestaande hoogaarzen die door Co Ruissen zijn opgemeten. *Al* met *al* dus toch een flinke voorraad gegevens die, allemaal naast elkaar gezet, een aantal opvallende wetenswaardigheden opleveren over hoe de hoogaarzen eruit zagen.

Fop Smidt (Kinderdijk)

De werfboeken van Fop Jansz. Smidt zijn onvolledig bewaard gebleven. Wat ervan over is, is in detail beschreven door C. de Waard. Het blijkt dat Fop Smidt *al* in 1775 hoogaarzen bouwde op zijn werf aan de Kinderdijk. Volgens de overlevering bouwde zijn vader Jan als eerste scheepsbouwer schepen in serie: *"De onderdelen van de hoogaars werden vooraf vervaardigd, zodat Jan Smit ze bij bestelling alleen maar in elkaar hoefde te zetten. Zodoende kon hij al na* 5 *schoft (anderhalf à twee dagen) een compleet schip afleveren".* Uit de werfboeken is dit overigens niet af te leiden.

De meeste hoogaarzen waren destijds kleine schuiten van ongeveer 7 meter (24 Amsterdamse *voet*) lengte, die voornamelijk geroeid werden. Ze werden geleverd met roer en riemen, en een enkele met een (mast)koker. Van 1775 tot 1783 bouwde Srnidt in totaal 29 nieuwe schepen, waarvan 23 hoogaarzen en 4 hengsten. In diezelfde periode kwamen 111 schepen voor reparatie aan de werf, waaronder 25 hoogaarzen en 14 hengsten. De *hoogaars* was in die tijd in het gebied van de grote rivieren kennelijk een veel gebruikt vaartuig, zowel als marktschuit als voor veerdiensten en visserij.

Terwijl in die vroege periode acht vermeldingen voorkomen van klanten uit Zeeland zijn dat er in een volgende, half zo lange periode (1811 tot 1814) *al* 21. Er worden 6 nieuwe hoogaarzen geleverd waaronder in 1812 een *Aremuys hongaars"* aan Aderjaan Siereveld en in 1814 een grote *hoogaars* aan A. de Ridder in *Arremuijie* (Arnemuiden). Het is duidelijk dat de klandizie uit Zeeland na de Franse tijd fors was toegenomen, er werden schepen geleverd tot in Kieldrecht en Doel. De werf van Smidt is *al* vroeg (ca. 1820) overgestapt op ijzerbouw en de bouw van zeeschepen. In de latere bouwlijsten komen dan ook geen hoogaarzen meer voor.

Meerman (Arnemuiden)

De werfboeken van Meerman zijn eigenlijk een vijftal schriftjes die de periode van 1863 tot 1914 beslaan. Alle schriftjes zijn geschreven door Adriaan Meer man Jzn. (1849-1917) Zoals Van Beylen *al* opmerkte zijn de bestekken vermoedelijk achteraf opgeschreven. Een aantal beschrijvingen komt in twee verschillende schriftjes voor. De volgorde van de beschrijvingen is vrijwel steeds dezelfde en volgt vrij nauwkeurig de bouwvolgorde van de schepen: eerst het *vlak*, dan de stevens, indeling, hoogte en breedte op de *dolboom*, breedte van de boeien etc. Op het eind volgt dan de binnenafwerking van het *kot*, de afmetingen van mast en rondhouten en de zwaarden. Waarschijnlijk werden de maten tijdens de bouw in klad opgeschreven, om later te worden overgenomen in het schriftje als een definitief bestek.

Opvallend is dat Meerman in sommige gevallen apart vermeldt dat een *hoogaars* "van de Arnemuische soort" is. Een *hoogaars* van Meerman was dus kennelijk niet vanzelfsprekend een Arnemuider *hoogaars*. Uit de gegevens blijkt verder dat de schepen die gebouwd werden voor vissers uit Arnemuiden, Vlissingen en Breskens een duidelijk ander model hadden dan die voor schippers uit Zeeuws-Vlaanderen en van de andere eilanden. De laatste hadden verhoudingen die meer weg hebben van het Oost-Duivelandse model zoals gebouwd door Jonker. Dat verschil kan alleen op verzoek van de opdrachtgever geweest zijn. Die had vermoedelijk veel meer invloed op de bouw dan algemeen wordt aangenomen.

Vanaf ongeveer 1880 wordt in de bestekken steeds meer aandacht besteed aan de plaatsing van de mast en de positie van de zwaardknie. Onder druk van de omstandigheden werden de schippers zich kennelijk meer bewust van de toegevoegde waarde van een goed zeilend schip. Eind negentiende eeuw waren de Arnemuidsche vissers goed voor twee derde van de totale garnalenvangst in Zeeland, ongeveer zestig procent daarvan werd via Vlissingen geëxporteerd naar Engeland. Die export verviervoudigde van 270.000 kg in 1876 naar meer dan 1,2 miljoen kg in 1901. Na de introductie van de stoomboot-dienst op Londen werd veel van de vangst geëxporteerd naar Engeland. De Stoombootdienst zat niet te wachten op de "stinkende manden met gornaer". Die had een vaste dienstregeling en vertrok liever zonder dan te wachten op de vissers. En ook de stoom trein reed op tijd. Snelheid werd voor de vissers een factor van belang.

Jonker (Kinderdijk)

De bewaarde werfboeken van Jonker beslaan de periode 1857 tot 1875. De boeken vermelden naast houten ook nogal wat ijzeren schepen. Maar hoogaarzen werden uitsluitend in hout gebouwd en, opvallend genoeg, alleen voor schippers uit de Delta, Kennelijk werden de hoogaarzen op de grote rivieren *al* niet meer gebruikt. De bestekken zijn over het geheel genomen minder gedetailleerd dan die van Meerman. Jonker geeft wel een aantal algemene bestekken, zonder opdrachtgever, van een Oost-Duivelandse *hoogaars*, een Kinderdijkse *hoogaars* en een *hoogaars* zonder meer. Dit waren mogelijk standaard bestekken of schepen gebouwd voor eigen rekening.

Tussen 1857 en 1875 werden op de werf 39 hoogaarzen gebouwd, waarvan één voor Arnemuiden en één voor Vlissingen. Een opvallend verschil met de boeken van Meerman is dat slechts in drie bestekken het doorzalen (doorbuigen) van het *vlak* wordt gespecificeerd, waaronder deze twee. Verder worden twee (kleine) Kinderdijkse hoogaarzen vermeld, beiden voor schippers uit Bergen op Zoom.

Bespreking van de gegevens

In totaal beschikken we over 139 min of meer complete bestekken, wat op een geschat aantal van ca. 350 nieuw gebouwde hoogaarzen in de tweede helft van de negentiende eeuw een representatieve steekproef is. De boeken van Meerman bevatten 100 min of meer gedetailleerde bestekken over een periode van 50 jaar, die een goede basis vormen voor een statistisch vergelijk. De gegevens van de andere werven worden gebruikt als referentie.

Met behulp van deze gegevens kunnen we de ontwikkeling van het hoogaarsmodel sinds ongeveer 1860 beschrijven. Ook geven ze een goed inzicht in de verschillen tussen de types hoogaarzen en zijn constructieve eigenaardigheden voor verschillende gebruiksdoeleinden te definiëren.

Omdat de schepen nogal in lengte variëren is voor een vergelijking uitgegaan van een aantal verhoudingen, zoals de lengte/breedte verhouding van het *vlak*, en de vorm van het *vlak* en van de romp (grootste breedte gedeeld door breedte op de achterdogt = slankheid). Sommige gegevens zijn berekend, zoals de kimhoek in de *hoos* en op de achterdogt.

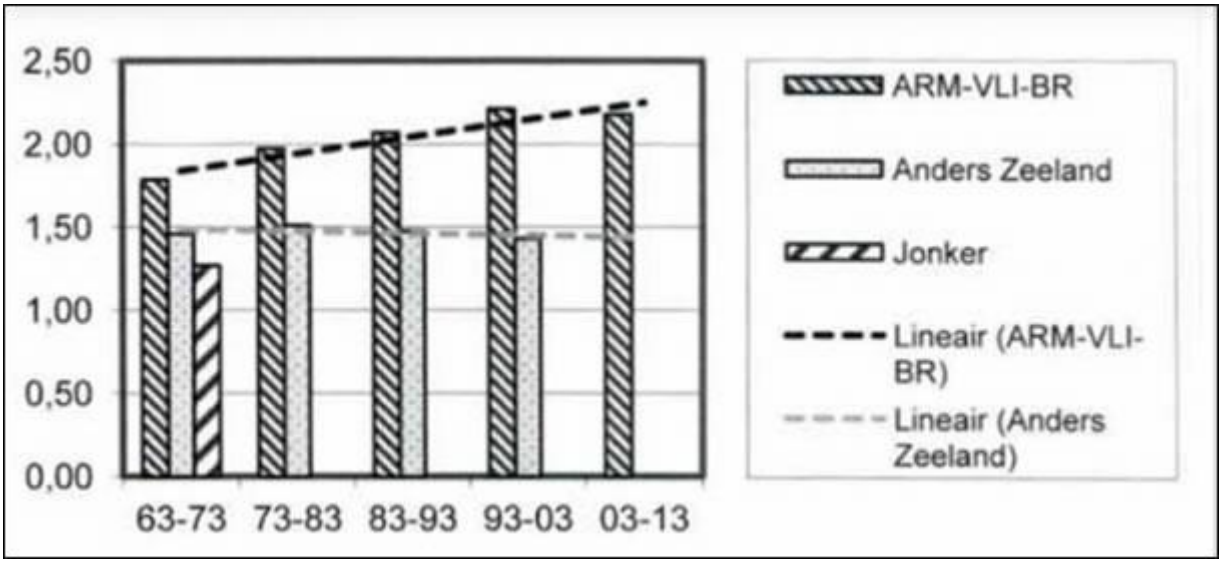
Het model van de romp

Als we alle gegevens op een rij zetten vallen de bestekken in twee groepen uiteen:
1) de schepen van de havens in de Scheldemond, Vlissingen Breskens en Arnemuiden, voornamelijk voor de garnaalvisserij en

2) de schepen van de havens in de meer beschutte wateren tussen de eilanden, zoals Bruinisse, Tholen, Yerseke, en de Zeeuws-Vlaamse havens. Dit waren vooral mosselaars en vrachtschepen.

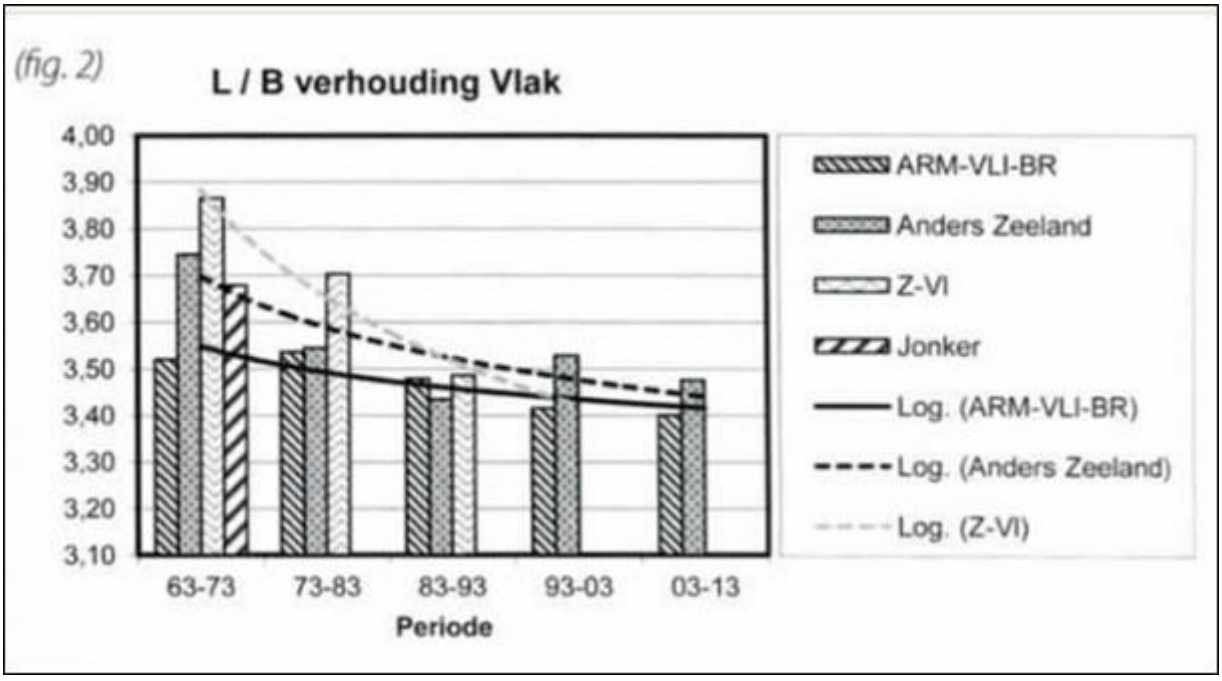
De schepen van de eerste groep zijn in verhouding tot hun lengte wat breder dan die van groep 2 (L/B = 297 resp. 3,13). De vorm van de romp ontwikkelt zich duidelijk verschillend. De schepen van groep 1

worden in de loop der jaren steeds smaller in het achterschip. Deze ontwikkeling is nog verder doorgezet tot na 1945, zoals te zien is bij de nog bestaande schepen van Meerman. De Alcyon (1928), de Willemijna (1959) en de Gornaet (1963) hebben allemaal een heel schraal kontje. Vergelijk dat eens met de YE36 (Van Duivendijk, 1900), een goed voorbeeld van het model van groep 2. De schepen van deze groep zijn in de periode 1863 tot 1873 vergelijkbaar met die van Jonker, maar worden later juist breder in het achterschip. Het lijkt erop dat er nog volop werd geëxperimenteerd om het beste model van het schip te vinden (fig.1).



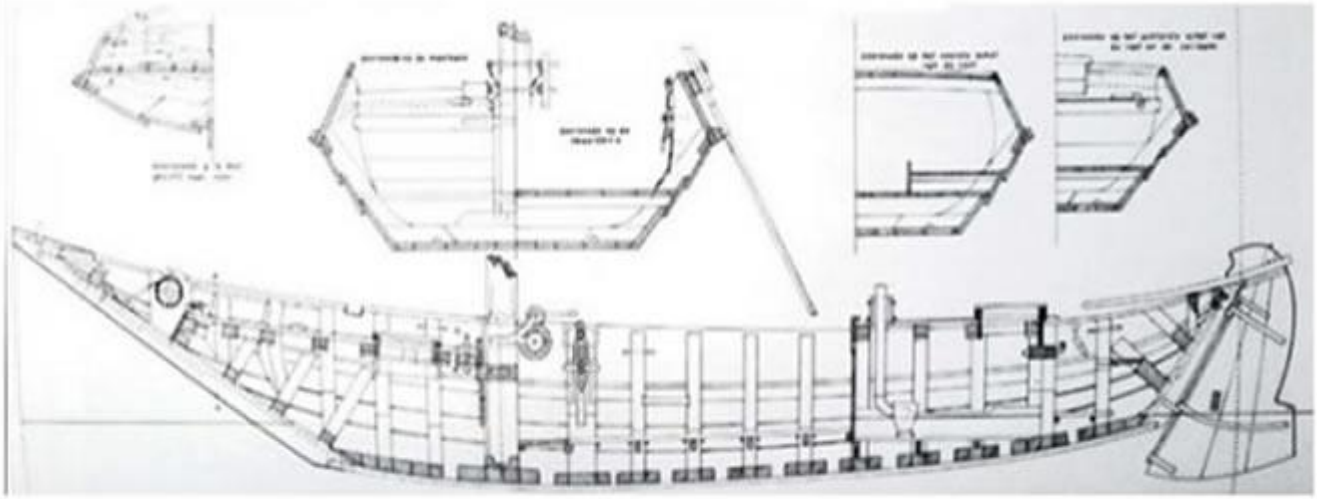
Jonker vermeldt in het bestek van een Oost-Duivelander *hoogaars* voor Joh. Jumelet van Bruinisse (1863): *"van achter is het vlak breed genoeg"*, en voor een andere opdracht uit Bru (1870): *"van achter zeer wijd en overigens naar behoren"*, Een duidelijke aanwijzing dat het Oost-Duivelander model een naar verhouding breed uitwaaierend achterschip had.

In groep twee zijn ook verschillen zichtbaar tussen de schepen voor Zeeuws-Vlaamse schippers en die van de eilanden: de Zeeuws-Vlaamse schepen hadden oorspronkelijk een grotere lengte/breedte verhouding op het *vlak*. In de loop van de tijd verandert deze L/B verhouding en komt uit op een verhouding van ongeveer 3,5 voor alle schepen (fig. 2).



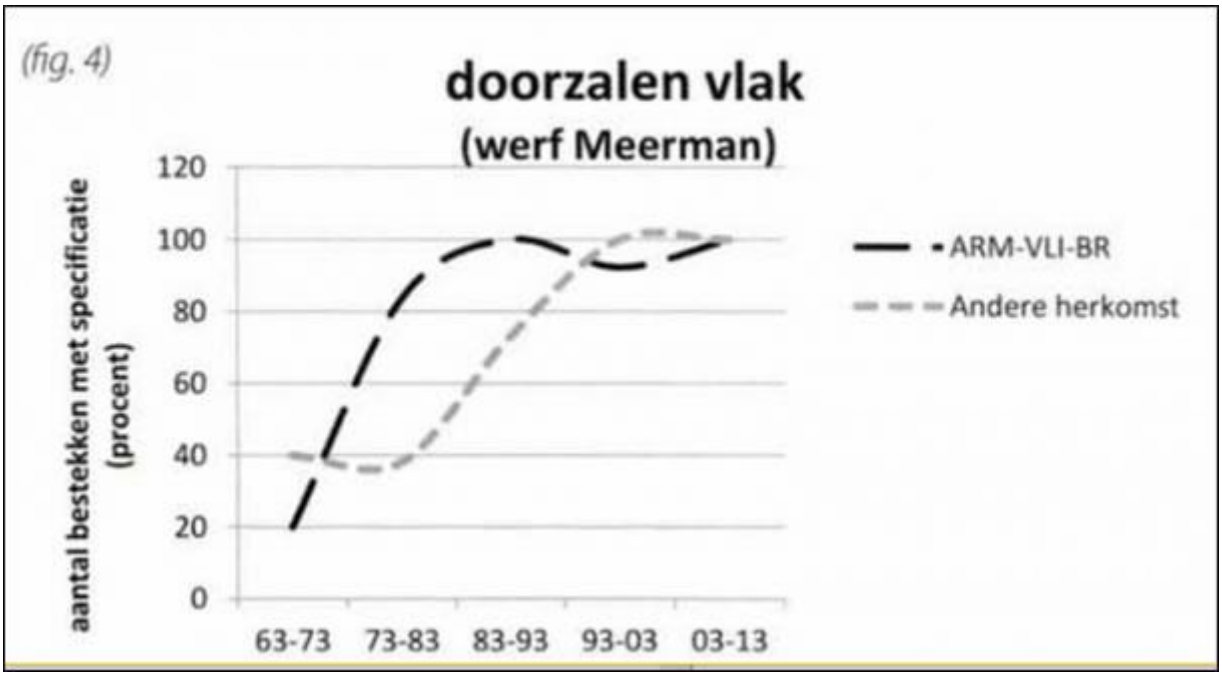
Ter vergelijking, de Kinderdijkse hoogaarzen van Kriens en Jonker hebben een lengte/breedte verhouding van 4,5 bij een vlaklengte van rond 5 meter. Deze zijn dus kleiner en vooral slanker. Het

doorzalen van het *vlak* wordt doorgaans genoemd als een unieke eigenschap van de Arnemuider *hoogaars*. (doorzalen: het doorbuigen van het *vlak* in lengterichting, (fig 3)



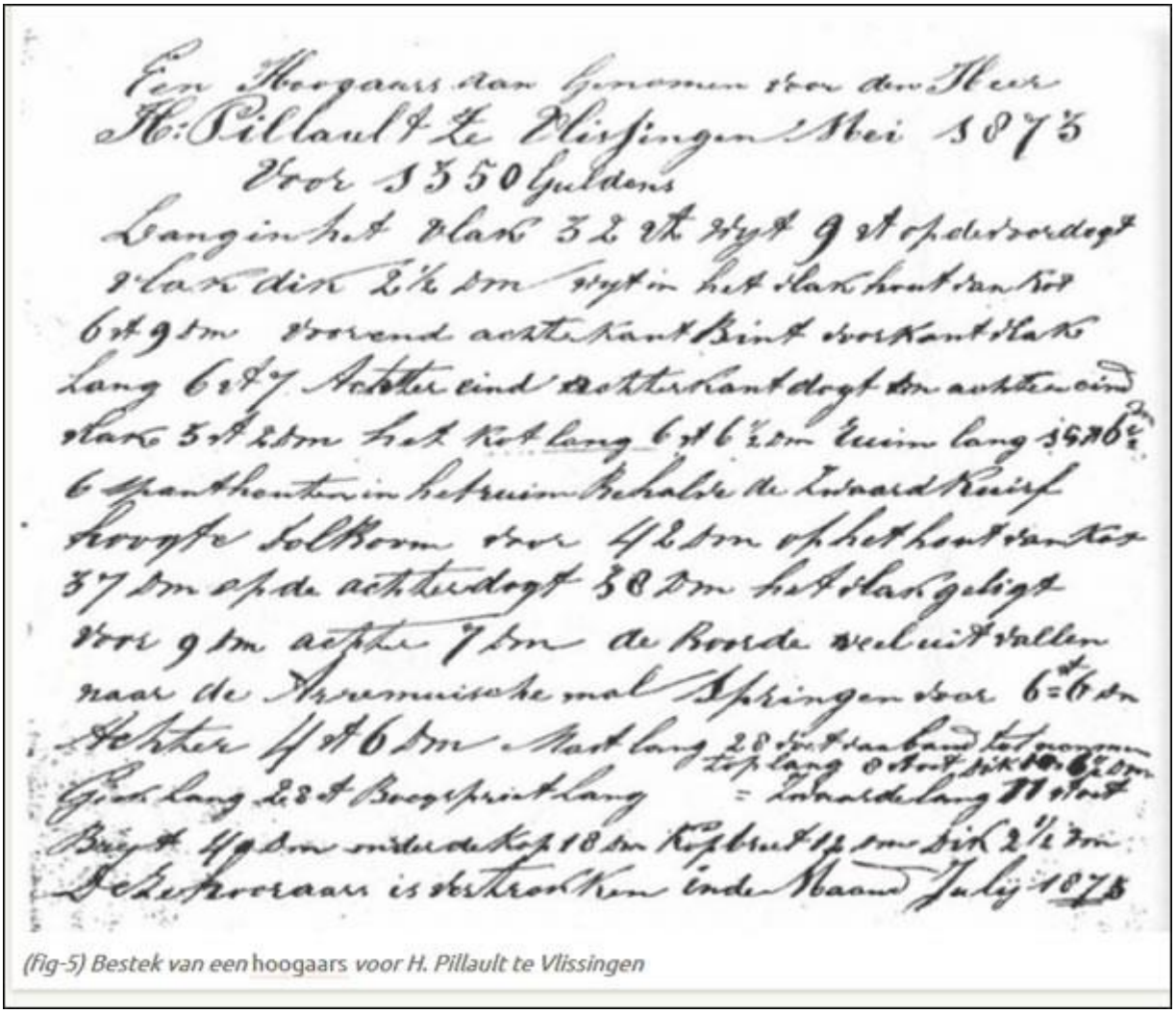
(fig-3) Dwars doorsnede van een Arnemuidense hooqaars, naar J. Van Beylen, Zeeuwse vissersschepen van Ooster- en Westerschelde. (afb.10))

De eerste vermelding hiervan is in 1870, zowel in de boeken van Meerman als in die van Jonker. Als we er van uit gaan dat de bestekken op dit punt volledig zijn is het doorgezette *vlak* pas na die tijd ontstaan. We vinden het eerst bij de schepen van groep 1, Kennelijk beviel het goed, waarna de schippers uit de andere havens volgden. Jonker bouwde zo maar drie schepen (van de 39), waarvan twee voor schippers uit Vlissingen en Arnemuiden. Kennelijk was het ronde *vlak* een specifieke vereiste van de zeegaande schippers, die later ook werd toegepast op de schepen van andere opdrachtgevers. De mate van doorzalen is door de jaren heen wel minder extreem geworden, en nam af van gemiddeld 28 naar 22 centimeter, terwijl de schepen langer werden. Procentueel ging het van 3,7 naar 2,4 procent van de vlaklengte, (fig. 4)



De door Meerman gebouwde schepen hebben allemaal een kimhoek van ongeveer 50 graden in de *hoos* (ter hoogte van de mastbank). Dit verschilt wezenlijk van de schepen van Jonker, die een steilere kimhoek (60 graden) hebben. De werven hadden dus een eigen specifieke mal. De stand van het *kim-*

boord achter was bij beide werven 40 graden. Wat voor mallen verder werden gebruikt is niet duidelijk, maar in één bestek vermeldt Meerman (eigen rekening, 1891) "het *vlak* van voor vier *duim* ronder als de malle". Dit betekent vermoedelijk dat de vorm van het *vlak* in het voorschip ook door middel van een mal werd bepaald, maar een dergelijke mal is nooit gevonden. In één van de bestekken (1873) schrijft Jonker bij de opdracht voor de Vlissingse schipper H. Pillault: "... het *vlak* geligt voor 9 dm achter 7 dm de boorden veel uitvallen naar de Arnemuische mal" (de stand van de boorden is overeenkomstig de Arnemuidsche mal) (fig.5).



(fig-5) Bestek van een hoogaars voor H. Pillault te Vlissingen

Meerman vermeldt zelf in een bestek van 1874 breedte en diepte gelijk de andere Arnemuisch soort'. Het is daarom vrijwel zeker dat voor de Arnemuider *hoogaars* aparte mallen bestonden.

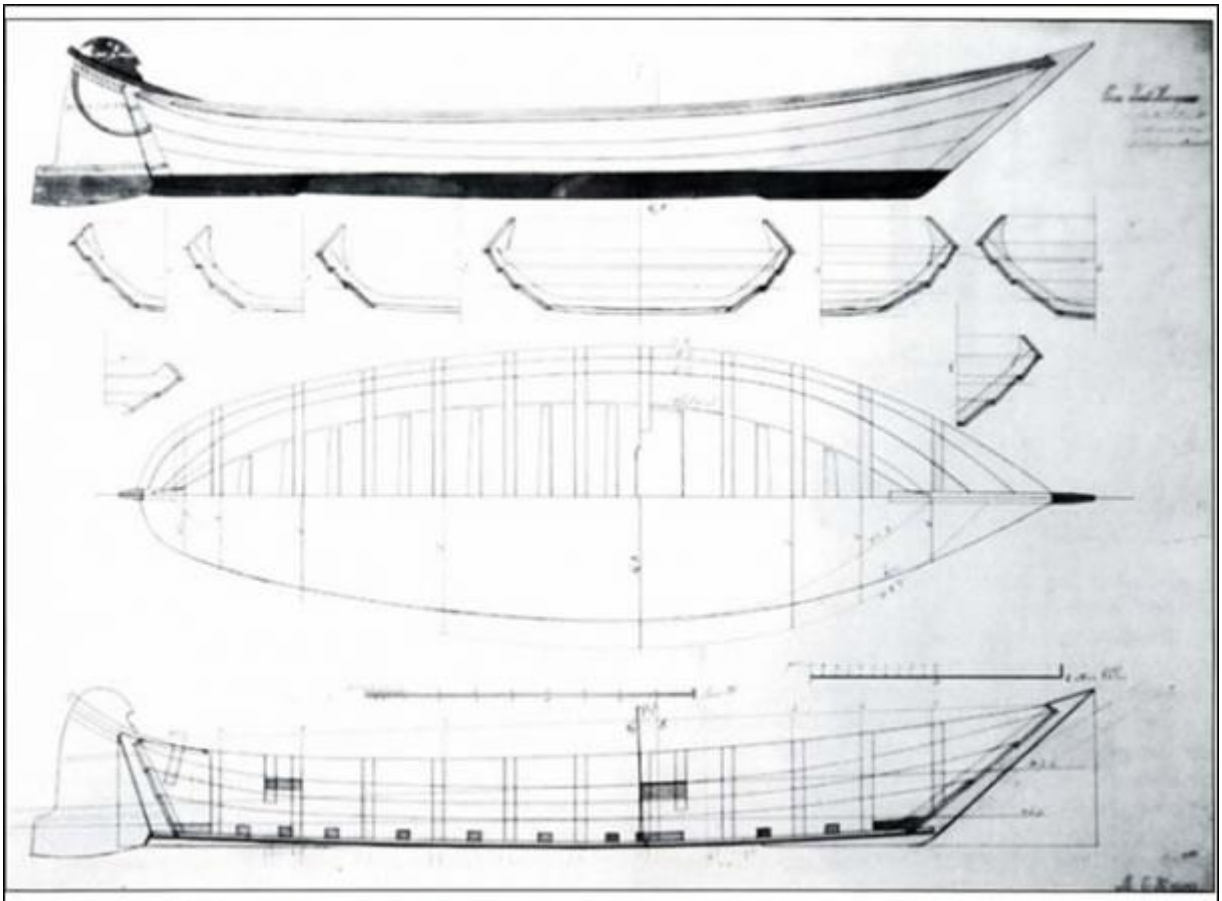
De indeling en constructie

De indeling van de romp verschilde weinig van schip tot schip. Het ruim van de garnalenvissers was doorgaans wat korter en het *kot* wat langer dan bij de andere schepen. Voor de garnalenvisserij was de grootte van het ruim (laadvermogen) niet bepalend. Bij de andere schepen was een zo groot mogelijk ruim een vereiste, zelfs ten koste van de lengte van de kooien in het *kot*. De verhoudingen waren bij Jonker hetzelfde. De inrichting van het *kot* werd in latere jaren in steeds meer detail beschreven. De lengte van de kooien, de grootte van de schouw etc. Dat hield mogelijk verband met toenemende welvaart, of misschien bleven de vissers langer op zee ?

De schepen die Meerman voor eigen rekening bouwde hadden een lichte constructie met maar drie *knie*ën in het ruim. Ook veel op bestelling gebouwde schepen, van overigens standaard afmetingen, hadden vaak maar drie *knie*ën in het ruim. Ter vergelijking: de schepen van Jonker hadden minimaal vier *knie*ën in het ruim bij een vergelijkbare lengte van het *vlak*. Voor 40 procent van de bestekken was "vier *knie*ën in het ruim behalve de zwaardknie" de norm. Er wordt in de literatuur vaak van uit gegaan dat met een "vijfknieën" een kleine *hoogaars* wordt bedoeld. Het bestek voor een veerschip van 11 meter lang vermeldt 7 *knie*ën tussen de voor- en de achterdogt (Meerman,1894). Een vijfknieër was vermoedelijk een kleine, geheel open *hoogaars*, waarin de *knie*ën werden geteld tussen de voor- en de achterdogt. We mogen aannemen dat het aantal *knie*ën in het ruim door de schipper werd bepaald en,

zoals blijkt uit de werfboeken, verband hield met de aard van het bedrijf 3-4 voor garnalen vissers, 4-5 voor de oester- en mosselvissers, en 5-7 voor de vracht- en *beurtvaart*

Bij het bestuderen van de tekeningen van de Kinderdijkse hoogaarzen van A.C. Kriens valt op dat het arrangement van de inhouten anders is dan we bij de hoogaarzen gewend zijn: de leggers zijn midden tussen de *knie*ën geplaatst. (fig.6)



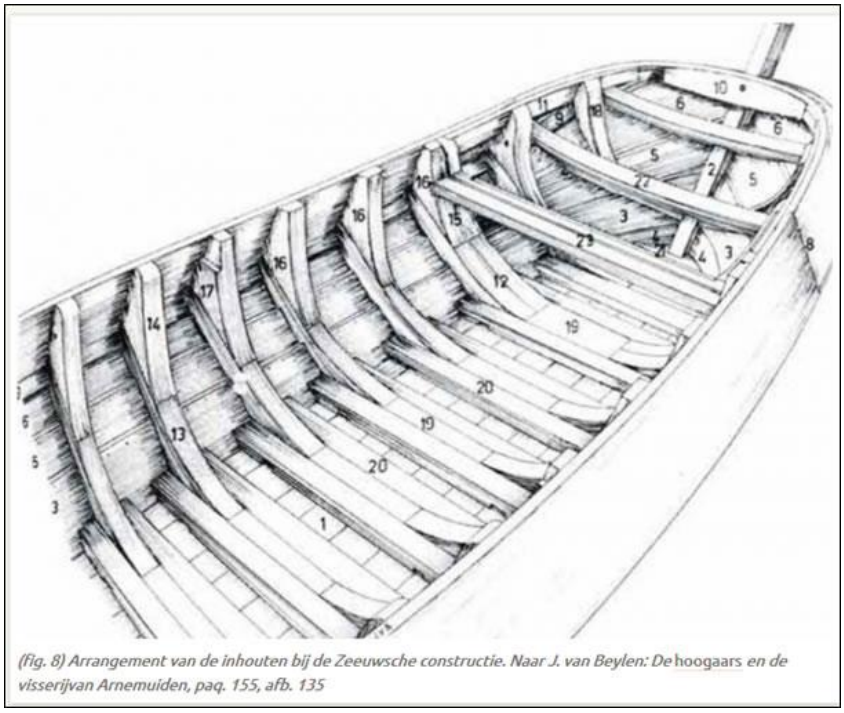
(fig. 6) Kinderdijkse hoogaars *door C Kriens. Tekening in bezit van het Maritiem Museum Rotterdam, nr T 988*

Bij de Zeeuwse *hoogaars* zijn de *knie*ën gewoonlijk opgesloten tussen twee leggers. Tussen de *knie*ën is dan een *kalf* geplaatst. (vgl. Van Beylen. De *hoogaars*). Merkwaardig is dat W.K.Versteeg in zijn tekeningen het arrangement van de Kinderdijkse *hoogaars* volgt, ook voor de grote hoogaarzen die hij afbeeldt. Ook zijn modellen vertonen voor zover bekend hetzelfde arrangement. Is dat een slordigheid, of is hier sprake van een specifieke bouwwijze?

Er zijn maar weinig hoogaarzen overgebleven om deze verschillen te verifiëren, maar als we kijken naar de hoogaarzen letty' en Windroos, beide gebouwd op (Zeeuws) Vlaamse werven, blijkt dat bij deze schepen ook de leggers halverwege tussen de *knie*ën zijn geplaatst. (fig.7)

(fig. 7) Spantconstructie van de Windroos

Zelfs de Geertrui, gebouwd door Verras in 1932, heeft diezelfde constructie in het ruim en het voorschip. En ook de kleine *hoogaars* 'Patrice', gebouwd door Versteeg in Antwerpen in 1939, is zo gebouwd. De hoogaarzen van Meerman en Van Duivendijk hebben de Zeeuwse constructie. (fig.8)



(fig. 8) Arrangement van de inhouten bij de Zeeuwsche constructie. Naar J. van Beylen: De hoogaars en de visserijvan Arnemuiden, paq. 155, afb. 135

Van de werf van Jonker zijn geen schepen bewaard gebleven, maar De Wet, gebouwd bij Stam in Nieuw-Lekkerland, voor naar verluidt een Veerse schipper, heeft eveneens de Zeeuwse spantconstructie. De bij Meerman voor Zeeuws-Vlaamse rekening gebouwde hoogaarzen hadden in de 60er jaren van de negentiende eeuw een grotere lengte/breedte verhouding van het *vlak* (3,8) dan de schepen van de eilanden (3,5). In combinatie met de afwijkende spantconstructie lijkt het mogelijk dat de Zeeuws-Vlaamse hoogaarzen een eigen ontwikkeling hebben gevolgd en direct zijn afgeleid van de Kinderdijkse hoogaarzen. Daardoor moet de Zeeuws-Vlaamse *hoogaars* als een apart type worden beschouwd.

Maatvoering

Ondanks de invoering van het metrieke stelsel in 1819 is voor de scheepsbouw de Amsterdamse maat (1 *voet* = 28,31 cm, 11 *duimen* per *voet*) nog lang dé standaard gebleven. Uit de boeken blijkt dat het een flink aantal jaren duurde voor de nieuwe maatvoering gemeengoed werd. Meerman gebruikte de Nederlandse EL (= 1 meter) steevast voor de lengte van het achtereind van het *vlak*, terwijl de andere maten in voeten en *duimen* werden uitgedrukt. In het bestek van een *hoogaars* uit 1872 voor de heer De Vriend, dijkbaas te Kadzand, werd uitdrukkelijk gesteld "Nederlandse Maat', om vervolgens el en *duim* te schrijven waar meter en centimeter werden bedoeld. Er werd zelfs gesproken over "duimtjes" (bestek ARM7 van Cornelis van Belzen Lzn, 1896) in plaats van centimeters. Het gebruik van ellen en centimeters nam wel toe, maar de Amsterdamse *voet* bleef nog heel lang de standaard.

Afwerking

Vanaf 1884 wordt door Meerman, uitsluitend voor de schepen voor Bergen op Zoom, ijzerbeslag op de kimmen gespecificeerd vanaf de steven tot aan de zwaardknie. Vermoedelijk hield dit verband met het havenkanaal van Bergen op Zoom, één van de weinige haveningangen in de Delta die van oost naar west loopt. Daardoor moesten de schepen bij de overheersende zuidwestelijke windrichting altijd tegen de wind in kruisen (laveren) tussen de met basalt versterkte havendammen. Ook werden de schepen wel met sleperspaarden naar buiten gesleept. Op het Zuiderhavenhoofd stond een rollenpaal waar de paarden omheen liepen. En bij Noord-Westen wind liepen de schepen dan weleens tegen de beschoeiing. Ook de zwaarden worden in de loop der tijd aangepast. De lengte/breedte verhouding neemt tussen 1863 en 1903 toe van gemiddeld 2,6 tot 3,1. De visserij verplaatste zich vanaf het tweede kwart van de 19e eeuw naar steeds dieper water, mogelijk heeft dat geleid tot het gebruik van de langere en smallere zwaarden. Ook dat zal vermoedelijk verband hebben gehouden met de zeileigenschappen. Cornelis van Belzen bestelt in 1896 zelfs "botterzwaarden' met een L/B verhouding van 5:1.

Tot besluit

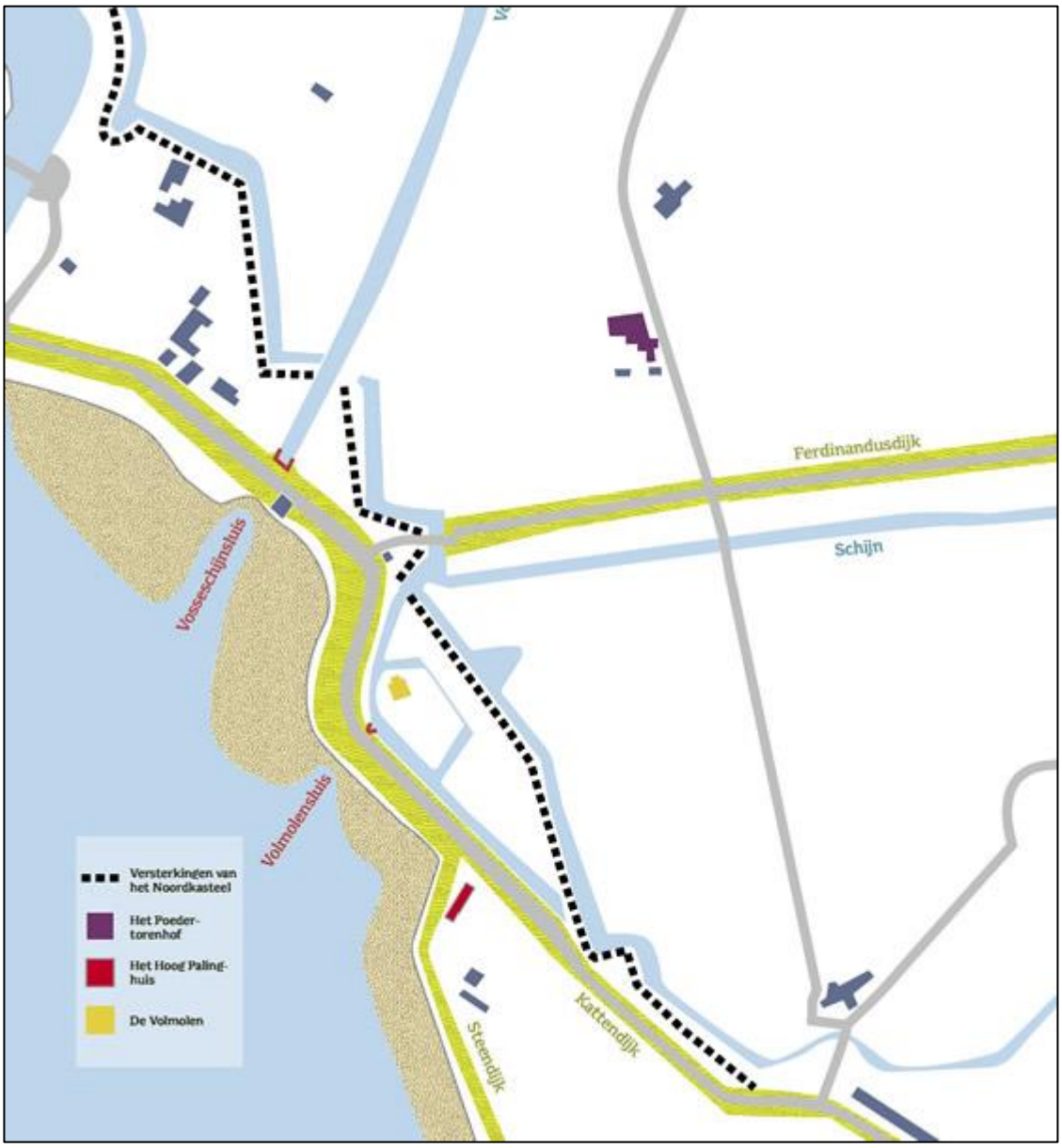
Bij Meerman werd de eerste lemmer *hoogaars* gebouwd in 1901, voor W. Bom lJsseldijk uit Yerseke. Voor het overige bouwde de werf gedurende vijftig jaar zowel hoogaarzen van het Oost-Duivelander model als schepen volgens de 'Armuische mal'. De informatie uit de werf boekjes ondersteunt de mening dat uit de oorspronkelijke Kinderdijkse *hoogaars* feitelijk drie typen hoogaarzen zijn ontstaan: de Oost-Duivelandse, de Arnemuidsche en de Zeeuws-Vlaamse *hoogaars*. De verschillen zijn goeddeels te verklaren uit het vaargebied en het gebruik van de schepen. De garnaalvissers voeren met de Arnemuidsche *hoogaars* in de Scheldemonden en op de banken voor de kust, in de branding en op open zee. Ze voeren uit en visten bij afgaand tij, bij opkomend tij kwamen ze weer binnen. De drijvende kracht voor het slepen van de korren kwam, naast de zeilen, voor een flink deel uit de stroming van het water. Er moest op zee aan *boord* gewerkt warden, de 'gornaet' werd gekookt op open fornuizen *en* rustig gedrag in zeegang was een eerste vereiste. Ze waren daarom relatief breed en rond, zeewaardigheid was immers belangrijker dan snelheid. De lading was gewoonlijk beperkt tot enkele tientallen manden met garnalen, samen hooguit 1500 kilo. De schepen konden daarom betrekkelijk licht geconstrueerd worden. De schepen van de linker Scheldeoever en van de eilanden voeren als mosselaars en als vrachtschepen in meer beschut, maar snelstromend water. Laadvermogen en snelheid waren de belangrijkste eigenschappen om een goede boterham te kunnen verdienen. Ze waren daarom gestrekter, met een voller achterschip en, door de steilere *kim*, ook dieper. De *hoogaars* was aan het einde van de negentiende eeuw duidelijk nog volop in ontwikkeling. De verschillen tussen de schepen van diverse werven werden allengs minder groot en de schepen gingen steeds meer op elkaar lijken. De romp werd langer en slanker en er werd meer werk gemaakt van het optimaliseren van de zeileigenschappen. Het is jammer dat die ontwikkeling is gestopt door de introductie van scheepsmotoren en de mechanisering van de visserij. We zullen nooit weten waartoe een ononderbroken verdere ontwikkeling uiteindelijk geleid zou hebben.

Geraadpleegde literatuur:

C. de Waard, Het rekening boek von Fop Jansz. Smidt 1775 -1789 en zijn beide zoons 1811 - 1814; Middelburg 1918;

1. De werfboeken van Adriaan Meerman; (fotokopieën, aanwezig bij de werkgroep documentatie SBH);
2. De werfboeken van P.H. Jonker (Kinderdijk); (Fotokopieën)
3. Willem Eerland, Bouwer/reder Fop Smit Jzn (1777- 1866); in: *Spiegel* der Zeilvaart 87/10 en 88/07;
4. J. Van Beylen, De *Hoogaars* en de Visserij von Arnernuiden, Leeuwarden 1993;
5. Brusse en Van *den* Broeke, 1800 - 2000 De economische geschiedenis van Zeeland, Utrecht 2005.

DIJKEN, VOLMOLEN EN PALINGHUIS DE DROOGDOKKENSITE VOOR DE NEGENTIENDE EEUW



Voor dit onderzoek werd gekozen om de geschiedenis van de Droogdokken in Antwerpen vanaf de zestiende eeuw te reconstrueren, deels omdat de belangrijke structuren die het landschap van het gebied hebben bepaald ten vroegste uit deze periode dateren. Voorafgaand onderzoek over dit gebied laat bovendien vermoeden dat vroegere nederzettingen of grondgebruik weinig sporen hebben achtergelaten.

DE DIJKEN

0.1// Kopergravure van 1662. Het gebied tussen Kattendijk en Steendijk wordt vermeld als «Den Houwer». Links op de kaart bevindt zich het gebied van de latere droogdokken.

In het relatief vlakke landschap van de Droogdokken is de dijk langs de Schelde een van de opvallendste structuren. Het is ook een van de oudste: blijkbaar werd het tijdens de Tachtigjarige Oorlog opgericht in de zestiende eeuw. Langs de Schelde loopt ter hoogte van het gebied de Kattendijk. Op deze plattegrond van 1662 wijkte deze dijk uit ter hoogte van de Kattendijksluis en sloot aan op de stadsmuren verder ten oosten. Het zuidelijke deel dat langs de Schelde liep kreeg de naam Steendijk. Het afgegrensde gebied tussen deze twee takken van de dijk werd Den Houwer genoemd, een verwijzing naar zijn rol als zoetwaterbekken. Het is interes sant te vermelden dat "Kattendijk" vermoedelijk naar een hoog gelegen plaats verwijst die voor militaire verdediging werd gebruikt. Deze verklaring is bovendien in overeenstemming met de talrijke "redoutes" die op kaarten van het gebied verschijnen: redoutes zijn ook kleine verschansingen. Een derde dijk doorkruiste het gebied: de Ferdinandusdijk, die van de bocht in de Schelde in een rechte strook naar het oosten liep. Deze dijk is na de verlenging van het Kattendijkdok in 1881 van het gebied verdwenen.

0.2// Kaart van het gebied «tussen Ferdinandusdijk en Slijkpoort», 17e eeuw.

DE WATER-STROMEN

Zoals hierboven vermeld was het gebied "Den Houwer", ten zuiden van de huidige Kattendijksluis, een zoetwaterbekken. Dit zoetwater was aangevoerd door het riviertje Schijn. De loop van de rivier is door de eeuwen heen vaak veranderd en regelmatig afgevoerd om plaats te maken voor haveninfrastructuur.

0.3// Detail van de Caerte figurative der stadt Antwerpen van 1748. De dijken, waterstromen en sluizen zijn hier duidelijk afgebeeld. De sluis ten noorden op de kaart heeft vandaag plaatsgemaakt voor de Royerssluis.

Ten gevolge van de meanders van het riviertje in het laag gelegen gebied was de grond eerder moerassig : de nabijgelegen Slijkpoort in de stadsmuren werd ook soms "Porta Fangosa" genoemd, of "modderige poort" . Een tweede riviertje had zijn monding naar de Schelde in de omgeving van de huidige droogdokken, de Vossenschijn. De sluis in de Kattendijk die de rivier naar de Schelde moest laten vloeien bestaat vandaag nog, enkele meters ten zuiden van de Royerssluis. Het baksteengewelf van de holle ruimte in de dijk is echter in slechte staat. Er waren twee andere sluizen verder ten zuiden die aan de Schijn toegang moesten bieden naar de Schelde. Een van deze verdween tijdens het graven van de Kattendijksluis, de andere bleef tot in de jaren dertig over maar blijkt vandaag verdwenen te zijn.

OPVALLENDE GEBOUWEN

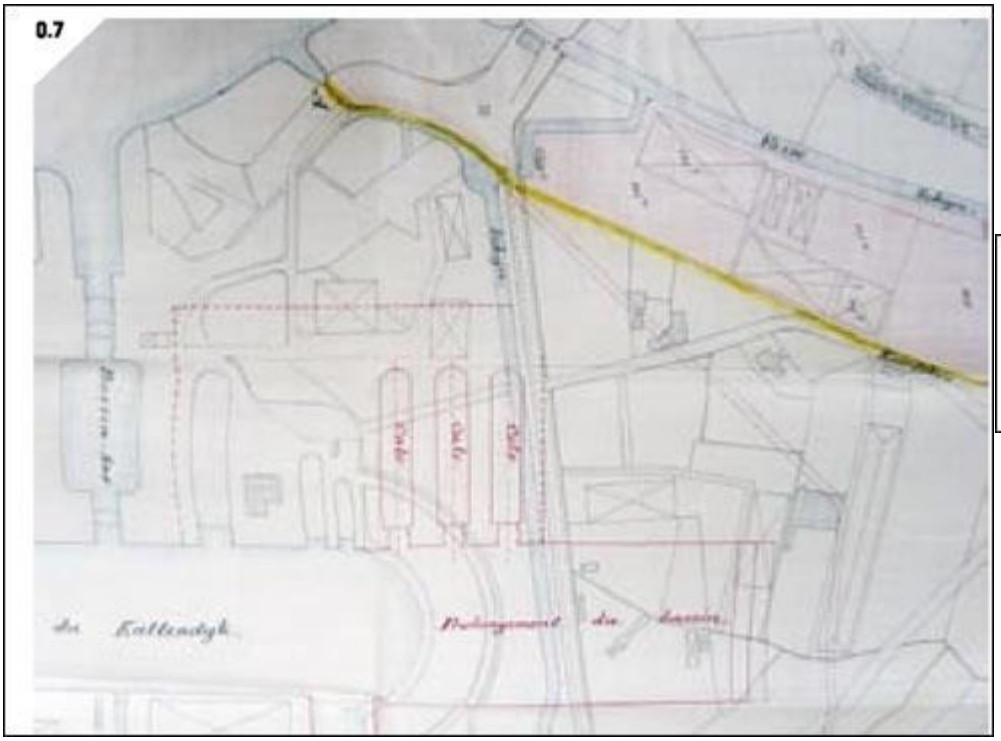
0.4// Plan voor de vergroting van Antwerpen van 1851 met de vermelding van het Hoog Palinghuis (vandaag verdwenen, het lag juist ten noorden van de Kattendijksluis) en met afbeeldingen van de Volmolen (ten noorden) en de zaagmolens ten zuiden.

Plattegronden van de zestiende tot vroeg negentiende eeuw vermeldden de naam van een paar gebouwen, die blijkbaar deel uitmaken van de identiteit van het gebied. De Volmolen werd al op een plattegrond van 1748 vermeld en bleef vermoedelijk tot in de jaren dertig bestaan. Het was markant genoeg om de nabijgelegen sluis voor de Vossenschijn, naast de Vossenschijnsluis,

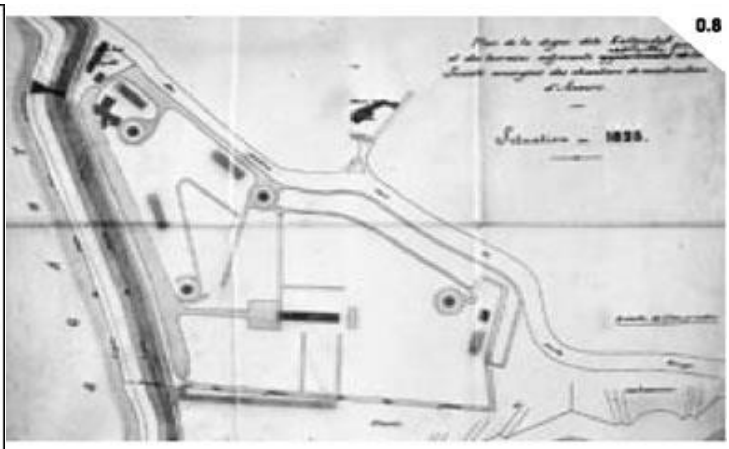
ook Volmolensluis te noemen. De naam van dit gebouw laat vermoeden dat er wol verwerkt werd. De industrie van wol en laken was in de zestiende en zeventiende eeuw sterk aan de waterstromen verbonden omdat zij water en energie bezorgden. Verder ten zuiden langs de Schelde, tussen de Kattendijk en de Steendijk, stonden vanaf de achttiende eeuw vijf zaagmolens. Het gebied verloor zijn rol als zoetwaterbekken toen het water van de Schijn langzamerhand vervuilde.

0.5// Deze aquarel van de jaren 1860 geeft ons een indruk van de sfeer rond de droogdokken in de negentiende eeuw: onbebouwde oevers, vissers en schepen op de achtergrond.

Verder ten noorden stond het Poedertorenhof. In het dossier van de onteigeningen van 1875 voor de verlenging van het Kattendijkdok wordt dit gebouw in detail beschreven: het gaat om een bakstenen structuur met houten afdak. De datum op de gevel vermeld dat het in 1606 werd opgericht. Vermoedelijk werd het als opslagplaats voor buskruit gebruikt, maar oude plattegronden geven het gebouw weer als een boerderij. Het werd tijdens de werkzaamheden voor de verlenging van het Kattendijkdok gesloopt.



0.7// Ontwerp voor de verlenging van het Kattendijkdok, met plattegrond van het gebied voor het begin van de werken.

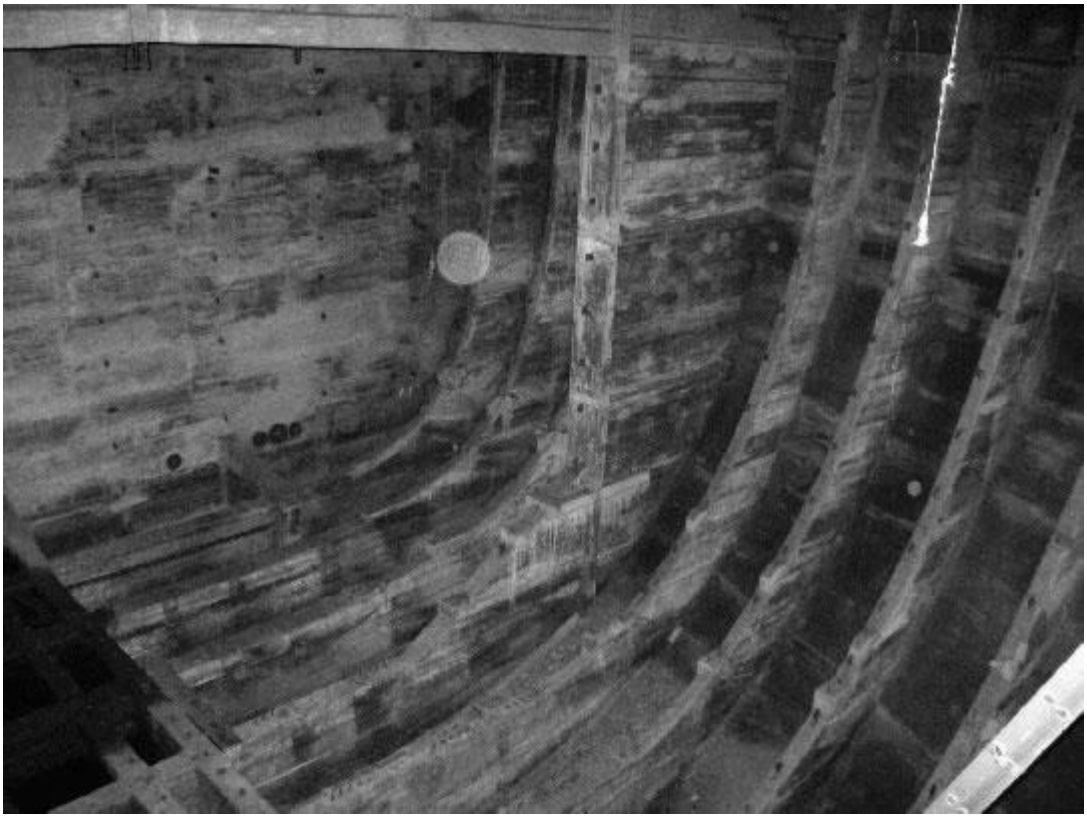


Wordt Vervolgd

KERKSCHIP St Jozef

Na een mislukte landingspoging met binnenschepen op de Engelse kust, hoopte de Duitse legermacht Engeland klein te krijgen door alle aanvoer langs de zee af te snijden. Voor deze 'Slag om Engeland" bouwde men honderden onderzeeboten, die dan vanuit franse oorlogshavens de oceaan onveilig maakten. Na een mislukte landingspoging met binnenschepen op de Engelse kust, hoopte de Duitse legermacht Engeland klein te krijgen door alle aanvoer langs de zee af te snijden. Voor deze 'Slag om Engeland" bouwde men honderden onderzeeboten, die dan vanuit franse oorlogshavens de oceaan onveilig maakten.
Het uitvinden door de Engelse marine en het gebruik van magnetische zeemijnen is echter een streep door de rekening van de Duitsers. Hitler beslist dan als tegenzet betonnen tankschepen te bouwen, die als bunkers zouden dienen om in volle oceaan de onderzeeërs te bevoorraden met mazout, olie, drinkwater en levensmiddelen. De Franse maatschappij " La Maison Saintrap et Brice" van Parijs, krijgt opdracht een zeeschip te bouwen in gewapend beton. Tussen 1942 en 1944 wordt hieraan hard gewerkt in een droogdok te Rotterdam.

Het schip krijgt hierbij volgende afmetingen:
Lengte over alles: 95,85m
Lengte tussen schotten: 85m
Grootste breedte: 14,25m
Diepte tussen kiel en dek: 7,85m
Hoogte van voor- en achterdek: 10,35m
Gewicht van het casco: 3800 ton
Diepgang: 4,5m



Begin 1944 wordt het schip naar de haven van Antwerpen versleept voor verdere afwerkingen zoals het inbouwen van motoren, pomp- en nautische installaties en bouw van matrozenverblijven. In september 1944 bij de bevrijding van de stad en de haven blijven de bezittingen van de bezetters onbeschadigd achter. Het betonnen schip wordt als oorlogsbuit aangeslagen door de Belgische staat en als dusdanig publiek te koop gesteld. De firma Antoine Vloeberghs (nu Caloria), die het in de steek gelaten bunkerschip kocht, plande hiermee een bijdrage te kunnen leveren voor de "Kolenslag" die Achille Van Acker inzette om het terug op te bouwen.

Het schip lag echter te diep en was moeilijk wendbaar om onder de noodbrug van het Albertkanaal geloodst te worden. Na een tijd als bunkerschip en proviand voor mazout gediend te hebben werd aan het toenmalige aartsbisdom Mechelen voorgesteld het schip over te nemen om er een kerkelijk en sociaal centrum voor de varenden van te maken.

"Aalmoezenier Van den Busch was de grote promotor en pionier om een kerkschip in de haven van Antwerpen te hebben."
Op 18 december 1950 werd de verkoopsakte ondertekend tussen de eigenaars en het aartsbisdom waardoor het schip overging naar de v.z.w. "Aartsbisdom Mechelen".

Toen schoot de schippersbevolking in actie. Onder leiding van de aalmoezenier en Dhr. Henri Heylen scheepsexpert en zelf schipperszoon, werd een uniek schipperscentrum gebouwd. Door de aankoop van uitneembare woningen uit de Meereigen te Merksem, kon men snel een woonst voor concierge en de aalmoezenier bouwen. Het schip van de Duitse krijgsmarine heeft nu een centrale plaats ingenomen bij de varende gemeenschap. Waar Hitler ooit eens over gedroomd heeft, is nu uitgegroeid als sociaal en pastoraal centrum voor varenden en oudvarenden en zij zijn terecht fier op hun Kerkschip

Navires, bateaux et voyages vers l'Au-delà (I)

L'empereur Charlemagne était déjà un vieil homme quand, en 810, il « reçut la nouvelle qu'une flotte de deux cents navires en provenance du Danemark avait accosté en Frise » sur la côte nord de son empire. Les Vikings ravagèrent la région, affrontèrent les Frisons au cours de trois batailles pour finalement obliger les habitants à verser une grosse rançon pour prix de leurs vies. Furieux, l'empereur donna ordre à son armée de se rassembler pour marcher vers le nord afin d'en finir. Charlemagne, lui-même en compagnie de son animal préféré, l'éléphant Abul-Abbas, un cadeau du calife de Bagdad Haroun al-Rashid, se joignit à l'expédition pour venir à bout des pillards norrois. Mauvais présage, l'éléphant mourut subitement après la traversée du Rhin. Endeuillé, l'empereur poursuivit sa route vers le nord, pour y apprendre que « la flotte qui avait ravagé la Frise était repartie chez elle ». La redoutable armée franque avait marché en vain ; il n'y eut jamais de bataille avec les Scandinaves.

Cet incident montre comment les Vikings profitaient de la rapidité de leurs navires pour surgir en masse et sans prévenir, avant de disparaître aussi vite sans prendre le risque d'affronter la puissante armée régulière, bien équipée mais lente, de l'Empire franc.

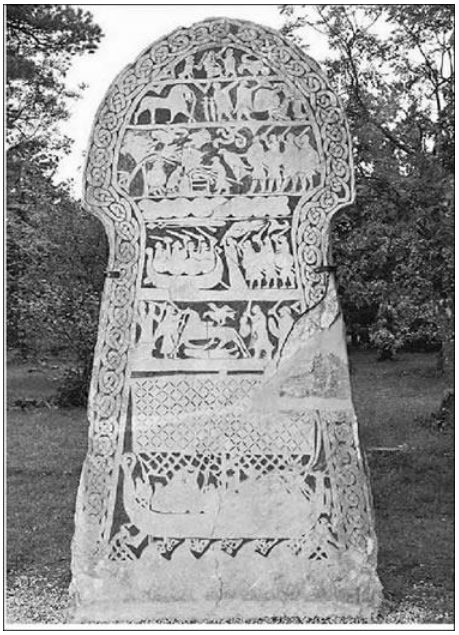


Figure 7 On trouve des centaines de pierres gravées datant du temps des Vikings sur l'île de Gotland en Suède. Plusieurs scènes de bataille – dont une inclut une femme – illustrent l'une des plus belles. Le grand navire, en bas, domine toute la composition.

Les chroniqueurs de l'époque soulignent souvent l'effet de surprise des attaques scandinaves, parlant des Vikings « se précipitant », « se jetant sur », ou « faisant irruption » avec leurs bateaux. Des expériences faites avec des navires vikings reconstruits confirment l'impression qu'ils donnent en matière de navigabilité et de rapidité. Le Hedge Ask, une copie moderne du navire d'époque viking, Skuldelev 5, a par exemple navigué à la voile à la vitesse de quinze nœuds et a pu atteindre six nœuds à la rame. D'autres navires vikings reconstruits ont réussi à surmonter des ouragans dans l'Atlantique Nord. Les charpentiers de marine de la Scandinavie du temps des Vikings ont conçu de grands navires qui nous impressionnent encore.

Les contemporains mentionnent souvent le fait que les Vikings arrivent sur des navires : en 851, « trois cent cinquante bateaux entrèrent dans l'estuaire de la Tamise », note l'auteur de la Chronique anglo-saxonne ; en 859, l'archevêque Hincmar de Reims précise que « les pirates danois, par un long détour maritime, cinglèrent entre Espagne et Afrique, puis remontèrent le Rhône » et « ravagèrent plusieurs cités et monastères ». Les Vikings étaient avant tout des marins. Le poète anglo-saxon qui écrivit la Bataille de Maldon souligne ce point vers l'an 1000, quand il met dans la bouche d'un porte-parole des Vikings des mots qualifiant sa bande de guerriers de « hardis gens de la mer » qui pourraient « prendre la mer et vous laisser en paix » si seulement les Anglais acceptaient de verser un tribut substantiel.

Si les Scandinaves du haut Moyen Âge n'avaient pas été d'excellents constructeurs de bateaux, il n'y aurait eu ni Vikings ni temps des Vikings. Mais ils savaient construire des navires rapides et maniables, pouvant transporter un grand nombre de guerriers et naviguer sur l'océan comme remonter les fleuves. En conséquence, les zones de l'Europe qui pouvaient être atteintes par mer ou par un fleuve navigable ont dû endurer leur furie. Les Scandinaves eux-mêmes étaient très conscients des qualités de leurs navires qu'ils célébraient dans leur mythologie, leur poésie, leurs inscriptions runiques et leurs coutumes funéraires. Une croyance largement répandue voulait, par exemple, que l'Au-delà soit plus facile à atteindre en navire, si bien que nombre de Scandinaves – des guerriers vikings mais aussi de pacifiques paysans – étaient inhumés dans une sorte de bateau ou au moins accompagnés par un navire symbolique.

Depuis des siècles, bien avant le début du temps des Vikings, les Scandinaves bâtissaient des navires rapides et élégants. Ceux-ci étaient propulsés à la rame, et non pas par des voiles, mais il s'agissait déjà de formidables navires de guerre. Un exemple bien conservé, construit vers 320 apr. J.-C., a été trouvé à Nydam (dans l'actuel Schleswig-Holstein) au XIXe siècle ; c'est un grand bateau de 23,5 mètres de long et 3,5 de large, capable d'atteindre une grande vitesse quand il est équipé de ses vingt-huit rameurs/guerriers. La menace que représentaient de tels vaisseaux explique pourquoi les foyers de colonisation sur l'île de Gotland, dans la mer Baltique, s'étaient éloignés des côtes bien avant le temps des Vikings. Alors que, dans un premier temps, la distance qui la séparait de la terre la plus proche – une centaine de kilomètres – avait pu protéger l'île d'attaques surprises, le développement des navires de guerre comme celui de Nydam contraignit les habitants à prendre des mesures défensives, dont la principale consista à s'éloigner du rivage5. Même si de grands navires à rames pouvaient facilement atteindre Gotland et d'autres îles proches du continent, ils n'auraient pas été très adaptés pour effectuer des raids en Europe de l'Ouest ou pour gagner l'Islande, les îles Féroé ou les îles Britanniques. Ils n'étaient tout simplement pas conçus pour traverser l'océan. Les longs voyages ne furent possibles que lorsque les constructeurs scandinaves conçurent des navires dotés d'un mât – des bateaux à voile. La raison pour laquelle il a fallu attendre si longtemps avant que les hommes du Nord n'utilisent la voile reste un des grands mystères de la construction navale scandinave. Les Romains étaient venus jusqu'en mer du Nord à bord de navires à voile et des peuples non romains, en Germanie et dans les îles Britanniques, avaient déjà adopté la technique de la voile, ce que les Scandinaves n'ont pas fait avant la fin du VIIIe siècle au moins. C'est seulement vers l'an 800 que les images gravées sur les pierres de

Gotland commencent à représenter des navires à voile plutôt qu'à rames. Le plus ancien des navires scandinaves trouvés par les archéologues est celui d'Oseberg, construit en Norvège vers 815-820. Son mât en pin avait été fixé de manière rudimentaire au navire, ce qui suggère que ses constructeurs ne maîtrisaient pas encore parfaitement cette nouvelle technique. Le navire d'Oseberg est également bas – 1,6 mètre de la quille au pont supérieur au milieu des flancs. Il avait un faible tirant d'eau (profondeur sous l'eau) de seulement 80 centimètres, utile pour manœuvrer dans des eaux peu profondes, mais son franc-bord (la distance entre l'eau et le rebord supérieur sur le flanc du navire) était également faible, ce qui signifie que le navire n'était pas très sûr par gros temps. Des voyages expérimentaux avec des copies du navire d'Oseberg ont montré que, s'il était très rapide, il n'était pas facile à contrôler quand le vent soufflait en rafales ou quand sa vitesse dépassait les dix nœuds.

l'on a parfois jugées exagérées, des plus grands de ces longs navires. Ainsi dans la Heimskringla, un récit historique datant du XIIIe siècle, il est dit que le grand navire d'Olaf Tryggvason, Long Serpent (juste avant l'an 1000), pouvait embarquer soixante-huit rameurs. Les récentes découvertes de longs navires à Roskilde et Hedeby tendent à confirmer ces chiffres.

Les grands chefs du temps des Vikings rivalisaient, à celui qui posséderait le navire de guerre le plus long et le plus magnifiquement décoré, mais des bateaux plus petits pouvaient parfaitement convenir aux raids. Le navire connu sous le nom de Skuldelev 5 mesurait un peu moins de 18 mètres de long et pouvait accueillir 13 paires de rameurs – une taille certainement plus habituelle pour un navire viking.

Le secret de l'excellence des navires du temps des Vikings réside dans leur mode de construction. Depuis des siècles, on utilisait la technique à clins vifs (technique du « bordé premier ») ; la coque faite de planches se recouvrant partiellement, tenues ensemble par des petits rivets, constituait la pièce maîtresse de ce type de navires. L'impression qui s'en dégage est donc celle de petites « marches » entre les planches. Cette technique permet de fabriquer une coque solide et souple, qui était renforcée par l'ajout de barrots et de couples pour maintenir fermement la forme du navire. Un poète écrivant en vieil anglais, racontant la bataille de Brunanburh (937) entre les Anglo-Saxons et les Vikings, semble faire directement allusion au mode de construction typique des navires scandinaves quand il qualifie les navires des envahisseurs comme des nægledcnearr, des « knörr cloués » ou, peut-être, des « knörr à clins ». Le mot norrois knörr désignait un type de navire, sans doute un grand et solide bateau.

Au temps des Vikings, les planches n'étaient pas sciées mais obtenues en fendant des bûches à l'aide de coins et de cognées. Ces planches épousaient donc la fibre du bois, ce qui les rendait plus souples et plus faciles à courber que des planches sciées. Le bois de chêne, solide et souple, était idéal pour construire des bateaux, là où il était disponible, dans le sud de la Scandinavie. Les longs navires de Hedeby et Roskilde, tout comme les prestigieux navires trouvés dans les tombes d'Oseberg et de Gokstad, sont entièrement en chêne, à l'exception des mâts. Dans la poésie scaldique, le mot norrois pour « chêne » est souvent utilisé de manière symbolique pour signifier « navire », comme dans le poème

de Sigvat Thordarson célébrant la victoire du roi Olaf Haraldsson sur le chef local Erling Skjalgsson. La guerre mortelle entre ces deux personnages avait commencé quand ce dernier avait « fait lancer le chêne [= navire]8 ». On utilisait aussi du pin, en particulier dans le nord de la Scandinavie, où le chêne ne poussait pas. Les vestiges de navires du temps des Vikings contiennent aussi d'autres essences, par exemple de l'érable et du bouleau.

Figure 8 Un manuscrit du XIV^e^ siècle connu sous le nom de *Skarðbók* illustre les lois de l'Islande à travers de délicieuses miniatures. Cette lettrine S, située dans la section qui traite des marins, représente deux constructeurs de navire.

Avec ce type de navires, les Vikings étaient en bonne position pour attaquer et piller l'Europe. Grâce aux voiles et aux nombreuses paires de rameurs possibles, ils pouvaient aborder un littoral ou les rives d'un grand fleuve sans coup férir et sans avoir été repérés. Le tirant d'eau relativement faible de leurs navires leur permettait de remonter les fleuves puis de les tirer sur la terre ferme. Après le raid, ou s'ils rencontraient une résistance imprévue, les Vikings pouvaient rapidement ramer jusqu'à un endroit sûr, à l'abri des flèches et des épées. Avec leurs plus grands navires, ils n'avaient pas besoin de longer la côte ; ils étaient capables de traverser de grands espaces maritimes comme la mer Baltique, la mer du Nord ou le golfe de Gascogne.

Les voiles carrées n'étaient pas sans présenter de grands risques. Elles sont très efficaces tant que le vent souffle dans la bonne direction. Mais, quand les vents contraires dominent, les bateaux deviennent difficiles à manœuvrer, ce qui est évident si on les compare aux bateaux à voile modernes équipés de gréements bermudiens triangulaires. De plus, les avirons n'étaient pas très utiles en cas de vent contraire, même faible. Néanmoins, les expériences menées avec des bateaux reconstruits par le musée de Roskilde montrent que, lorsqu'il faut zigzaguer contre le vent, les voiles carrées ne sont pas aussi mauvaises qu'on l'avait longtemps pensé. Une version reconstruite du Skuldelev 1 a ainsi été capable de tirer des bords contre le vent dans une mer très difficile et de couvrir trente miles nautiques en 24 heures. Cela donne une vitesse moyenne de seulement 1,3 nœud, mais cela prouve au moins que le navire ne reculait pas en cas de vents contraires.

Voiles gonflées, les Vikings aimaient filer à toute vitesse à bord de leurs impressionnants vaisseaux de guerre au milieu du grincement des planches. Tout chef qui voulait être considéré comme un dirigeant de première importance devait posséder un grand navire prestigieux. Les poètes de cour ont fait l'éloge des navires de leur seigneur. Le scalde Thjodolf Arnorsson a chanté les louanges du long navire du roi Magnus Olafsson de Norvège. Soixante rameurs pouvaient y embarquer et son nom était le Bison. Il était de même taille que le navire trouvé à Hedeby. Son nom est typique des noms de bateaux du temps des Vikings qui font souvent référence à des animaux, et le bison, un animal fort et vigoureux qui a l'habitude de se jeter en avant sans réfléchir, devait être très séduisant. Thjodolf vantait ainsi le Bison et le roi :

Puissant souverain, tu lanças un navire, et [fis] que ce navire à trente bancs glisse à toute allure sur la mer en ce temps-là ; la voile d'entraînement frémissait. Les vents déchaînés n'épargnèrent le mât qui tanguait au-dessus de toi, seigneur ; des guerriers splendides descendirent la toile ornée du haut du mât (= la voile) à Sigtuna.
[...]
Tu utilisas avec courage de longs navires, puissant seigneur de la bataille, tandis que des hommes pilotaient soixante-dix vaisseaux vers l'est. Les virures [= planches de la coque] rugissaient vers le sud ; les voiles hissées haut conversaient avec l'étai ; le chêne au grand mât [= bateau] coupait le bruit ; le Bison plongeait son bastingage courbe.

Le roi Magnus était bien sûr fier de son magnifique long navire doté d'un mât qui tanguait, d'une voile ornée, de trente bancs de rameurs occupés par de splendides guerriers. Un long navire vraiment royal comme Bison représentait un investissement considérable, mais il était largement compensé par la puissance et la force militaire qu'il donnait à son propriétaire.

Depuis de nombreuses années, le musée des Bateaux vikings de Roskilde mène des expériences de reconstruction archéologique des navires de sa collection. Ainsi, en 2000-2004, on décida de reconstruire le plus grand d'entre eux, le Skuldelev 2 : celui-ci avait été fabriqué en 1042 près de Dublin en Irlande, mais à la manière scandinave. Un chef norrois installé en Irlande en avait probablement passé commande. Après neuf siècles passés au fond du fjord de Roskilde, on ne possède que 25 % de l'original du navire sous la forme de 1 800 fragments, mais il y a suffisamment de pièces essentielles pour que les chercheurs puissent connaître ses dimensions et son mode de construction. C'était un géant de 30 mètres de long, capable d'embarquer une soixantaine de rameurs.

Pour reconstruire un tel navire, il a fallu 27000 heures de travail et 150 mètres cubes de bois de chêne. Si on fait l'hypothèse qu'un maître et dix ouvriers ont travaillé sur le Skuldelev 2 original, il leur a fallu sept mois pour venir à bout du chantier, avec l'aide de nombreux ouvriers peu qualifiés pour couper et transporter le bois. Ce calcul inclut seulement le travail du bois. 13000 heures de travail supplémentaires ont été nécessaires pour forger les clous et les autres pièces en fer, carboniser le bois pour obtenir du goudron (il a fallu 18 mètres cubes de bois de pin dans ce seul but), tresser les cordages, tisser et coudre la voile (en lin ou en laine). En somme, un grand nombre d'hommes et de femmes ont dû travailler quelque 40 000 heures pour construire ce navire et l'équiper. Il est sûr que certaines tâches étaient assurées par les femmes : si l'on prend au sérieux les stéréotypes de la littérature médiévale, elles devaient tisser la voile. Le scalde Ottar le Noir parle, par exemple, de « la voile filée par les femmes » quand il fait l'éloge du navire de son roi au début du XIe siècle. Celui qui a fait construire le long navire Skuldelev 2 disposait donc de très importantes ressources en termes à la fois de force de travail et de matières premières.

Les chercheurs estiment que la voile du Skudelev 2 mesurait environ 120 mètres carrés, alors que celle du Skudelev 1, un navire de charge construit vers 1030, capable de voguer sur l'océan, devait faire approximativement 90 mètres carrés. Au temps des Vikings, elles étaient en lin ou en laine. En 1999, le musée de Roskilde a fabriqué une grande voile en laine dans le cadre de la reconstruction du navire Skudelev 1 (appelée Ottar). Il a fallu filer très soigneusement la laine de deux cents moutons de race norvégienne traditionnelle, puis la tisser de manière serrée pour que le tissu résiste face au vent. La voile a ensuite été teinte en ocre et enduite de graisse de crin de cheval et de suif de bœuf pour la rendre encore plus solide et résistante au vent. Pour le gréement, à titre expérimental, le musée a tressé une corde à l'aide de crin de cheval, de chanvre et d'écorce de tilleul. Au temps des Vikings, des charpentiers gréaient aussi les navires avec de la peau de morse tressée, ce qui donnait des cordes solides et très résistantes. Quand, à la fin du IXe siècle, le chef de guerre norvégien et marchand Ottar rendit visite au roi Alfred de Wessex, ils parlèrent du morse, qui selon Ottar était une sorte de baleine « beaucoup plus petite que les autres baleines : elle n'a pas plus de sept aunes de long ». Ottar chassait les morses pour l'ivoire fin de leurs défenses et de plus, dit-il, « leur peau était très bonne pour les cordages de navires ».

A SUIVRE

Navires, bateaux et voyages vers l'Au-delà (II)

La durée de vie des navires vikings n'était pas très longue. S'ils étaient trop utilisés, ils avaient rapidement besoin de réparations, et pouvaient finir à la casse. Les cinq navires qui constituent le cœur de la collection du musée des Bateaux vikings de Roskilde étaient vieux et hors d'usage quand ils furent volontairement coulés, vers 1070, pour bloquer l'entrée étroite du fjord de Roskilde. Ils n'avaient pourtant pas plus de trente ou quarante ans. Plusieurs d'entre eux avaient déjà été réparés. Le grand long navire, le Skuldelev 2, avait, par exemple, été réparé en Irlande, où il avait aussi été construit. Des sources écrites expliquent parfois que les Vikings profitaient des moments d'accalmie dans les combats pour réparer leurs navires. En 862, par exemple, après une série de raids sur la Seine, qui avaient en partie échoué, une bande de Vikings s'était retirée à Jumièges en Normandie « pour réparer leurs navires ». Quatre ans plus tard, certains des mêmes Vikings restèrent aussi en Normandie, semble-t-il, dans un lieu qui « convenait pour réparer les navires et en construire de nouveaux ».

Les navires pouvaient être construits et réparés partout et pas seulement dans des chantiers navals spécialement dédiés. On peut penser que la proximité de chênes ou de pins adultes décidait des endroits où les constructeurs de navires vikings s'installaient. L'ancien code de lois norvégien, la Loi du Gulathing, préconisait de construire des navires partout où on trouvait le bois nécessaire. Les archéologues ont néanmoins trouvé quelques vestiges de chantiers navals permanents dans toutes les régions où les Scandinaves du temps des Vikings se sont aventurés. Dans la communauté marchande de Paviken, sur l'île de Gotland, dans la Baltique, un petit chantier naval spécialisé dans la réparation a ainsi été mis au jour. On a retrouvé, enfouis dans le sol, des outils servant à arracher les clous qui maintenaient ensemble les coques bâties à clins des navires scandinaves ainsi qu'une grande quantité de clous. Les archéologues ont fouillé plusieurs chantiers navals où les bateaux pouvaient être réparés et également construits dans la large colonie de Gnëzdovo, à dix kilomètres à l'ouest du centre de l'actuel Smolensk16. Cette ville, située à la croisée des chemins en Europe de l'Est et qui jouait le rôle d'un nœud de communications et d'échanges au temps des Vikings, avait besoin de chantiers navals.

Tout Scandinave qui se rendait à Gnëzdovo devait, après avoir franchi la Baltique, emprunter un vaste réseau de voies navigables s'étirant à travers toute l'Europe de l'Est. Pour accomplir un tel voyage, il fallait embarquer successivement sur différents bateaux adaptés aux conditions changeantes du voyage : de solides bateaux adaptés à la mer sur la Baltique, puis des embarcations plus petites et légères pour remonter les rivières, en particulier dans les eaux peu profondes de leurs cours supérieurs. Lorsque l'on s'approchait des sources d'une rivière, on devait porter les bateaux jusqu'à un autre cours d'eau.

Certains bateaux utilisés sur les fleuves russes étaient probablement des pirogues, c'est-à-dire des troncs évidés pour obtenir une coque. Au Xe siècle, un observateur byzantin bien informé raconte qu'à chaque printemps les Rus construisaient des monoxyla. Cet obscur mot grec désigne manifestement un type particulier de bateau : il est composé des mots signifiant « un seul » et « bois », et peut sans doute être traduit par « pirogue ».

Cet observateur qui n'est autre que l'empereur Constantin VII Porphyrogénète (913-959) lui-même, un fin lettré, raconte comment les Rus, en partant de Smolensk, descendaient le Dniepr. On lui doit un récit détaillé de la manière dont ils franchissaient les cataractes ou les rapides du dangereux Dniepr, qui peuvent présenter un dénivellement de 35 mètres sur une distance de 70 kilomètres. Elles ont disparu depuis que les Soviétiques ont construit des barrages hydroélectriques. Pour éviter les plus importants, explique Constantin, les Rus devaient « ou bien tirer leurs bateaux, ou bien les porter sur leurs épaules » et franchir les rapides sur la terre ferme, ce qui les obligeait à prendre garde aux nomades des steppes, les Petchénègues, qui pouvaient profiter de l'occasion pour les attaquer et piller les voyageurs devenus vulnérables. Constantin donne deux noms à la plupart des rapides, l'un en langue slave et l'autre en « russe ». Selon plusieurs linguistes, les noms « russes » dérivent de la langue norroise.

Constantin appelle le plus grand rapide du Dniepr « Aifor » en russe. Le même nom apparaît sur une rune sur Gotland, en Suède, gravée sur une stèle érigée par ses frères à la mémoire d'un homme appelé Ravn. « Ils sont allés loin en Eifor », est-il écrit. Ravn et ses compagnons de voyage – ses frères ? – avaient peut-être tenté de franchir les rapides en bateau et avaient échoué. Même au XIXe siècle, les bateliers cosaques étaient fiers de savoir franchir ces rapides en bateau. Ravn fut peut-être l'un de leurs prédécesseurs, aussi fier mais moins heureux.

Une belle pierre runique désormais intégrée au mur d'une église dans le centre de la Suède commémore le souvenir d'un homme du nom de Banki (ou Baggi). Ses parents endeuillés, Thjalvi et Holmlaug, l'avaient commandée pour conserver le souvenir de deux faits de la vie de Banki dont ils tiraient fierté : il possédait un bateau et l'avait piloté vers l'est en tant que compagnon d'Ingvar, un grand chef viking. Cette inscription fournit d'intéressantes indications sur l'organisation des raids et le fonctionnement de la société viking. Ingvar avait quitté la Suède au début du XIe siècle avec un grand nombre de ses partisans pour piller les rives de la mer Caspienne, à la frontière entre l'Asie et l'Europe, une destination assez inhabituelle. La bande avait réussi à rejoindre ce lieu, mais leurs plans avaient spectaculairement échoué face à une résistance acharnée et la plupart d'entre eux avaient péri. Vingt-six pierres runiques disséminées dans le centre de la Suède gardent encore aujourd'hui la mémoire des guerriers « morts à l'est, avec Ingvar ». Parmi celles-ci, figure celle, célèbre, dressée en souvenir de Harald, le frère d'Ingvar, qui porte une courte strophe traduisant non seulement la souffrance d'une mère qui a perdu un fils guerrier mais aussi sa fierté :

Ils allèrent vaillamment loin chercher de l'or
et à l'Est donnèrent [de la provende] à l'aigle.
[Ils] moururent dans le Sud, en Serkland [= le pays des Sarrasins]

Comme Harald, Banki avait répondu à l'appel lancé aux guerriers par Ingvar pour qu'ils se joignent à lui dans ce qu'ils espéraient être un raid profitable. Il est certain qu'Ingvar avait au cours des ans pris soin de constituer un réseau de soutiens loyaux avant de se lancer dans cette expédition risquée, et on peut penser que Banki avait échangé des présents avec Ingvar et qu'il s'était rendu à de multiples reprises dans sa maison-halle pour y boire, entre autres, de l'hydromel. Pour avoir son propre bateau et son propre équipage, Banki devait être lui-même un chef qui avait choisi de se joindre à Ingvar alors qu'il aurait pu prendre une autre option, comme organiser sa propre expédition ou se joindre à un autre chef viking allant dans une autre direction. Les grandes flottes vikings regroupaient de nombreux contingents plus petits dont les chefs avaient décidé de joindre leurs forces pour l'occasion. Cela explique comment de grandes forces pouvaient apparaître soudainement et disparaître aussi vite. De telles configurations fugaces et fluides sont typiques des débuts du temps des Vikings.

Banki possédait son propre bateau, ce que ses parents, fiers, n'ont pas manqué de souligner. Il en était lui-même le capitaine, tenant l'aviron de gouverne ou le gouvernail fixé à tribord arrière (à droite). La responsabilité de diriger son précieux navire en toute sécurité, d'éviter les rochers et les hauts-fonds reposait entièrement sur ses épaules. Son équipage était formé de guerriers qui étaient ses clients et ses amis, sans aucun doute les destinataires de ses dons, qui avaient participé aux banquets qu'il avait donnés dans sa maison-halle.

Les guerriers ramaient en cas de besoin, par exemple sur les fleuves de Russie qu'il fallait traverser pour atteindre le rivage de la mer Caspienne qu'Ingvar avait décidé de piller et mettre à sac. Pour ramer, ils étaient assis sur des traverses (des bancs de nage), mais plus souvent sur des coffres, dans lesquels ils gardaient leurs affaires, voire peut-être leur butin. Un jour, à Hedeby, quelqu'un vola le coffre d'un marin. Les voleurs brisèrent la serrure et s'emparèrent de tout le contenu. Puis ils y mirent une grosse pierre et le jetèrent dans le port où il a été conservé, sans son contenu, pour la postérité. Ce coffre de 52 centimètres sur 23 et haut de 27 centimètres est typique, avec une base légèrement plus large que le sommet pour qu'il ne se renverse pas en cas de forte houle. Il est en chêne avec un couvercle légèrement cintré, ce qui en faisait un siège confortable pour un rameur.

Chacun ne tenait qu'une seule rame, pendant que le partenaire assis sur son propre coffre ou sur un banc tenait une rame de l'autre côté du bateau. Les rames étaient le plus souvent faites en bois d'aulne ou de pin ; elles s'usaient vite, ce qui explique que des rames neuves aient dû être fabriquées pour le navire d'Oseberg, lui-même vieux de plusieurs décennies quand on l'enterra, car celles d'origine devaient être depuis longtemps hors d'usage. Si chaque guerrier occupait une place précise au même trou de nage (un trou dans le rebord supérieur) ou aux mêmes tolets (une paire de chevilles en bois insérées dans le bastingage, entre lesquelles on place la rame), on comprend aisément que des liens d'amitié – et parfois aussi d'inimitié – se soient tissés entre les rameurs. Le poète Sigvat Thordarson s'adresse à son partenaire de rame, Teitr, dans une strophe qui fait allusion à leur expérience partagée de guerriers au service d'Olaf Haraldsson :

Teitr, j'ai vu nos froides cottes de mailles couvrir nos épaules à tous deux qui faisions partie de la glorieuse bande de guerriers du puissant chef [...] ;
rameur sur le même banc, je savais que nous étions tous les deux prêts à affronter l'armée [ennemie].

Normalement, quand le bateau était propulsé par une voile en pleine mer, la plupart des guerriers n'avaient pas de manœuvres à faire, aussi devaient-ils s'occuper comme ils le pouvaient en se racontant des histoires ou en jouant. Les archéologues ont souvent trouvé des pièces et des plateaux de jeux dans les tombes des guerriers de l'époque.

De toute évidence, les navigateurs scandinaves étaient capables de trouver leur chemin dans des contextes maritimes et fluviaux extrêmement divers, entre Terre-Neuve en Amérique du Nord et la mer Caspienne. C'est tout simplement parce qu'ils connaissaient le chemin, et non parce qu'ils auraient disposé de quelque instrument de navigation mystérieux. La connaissance des routes maritimes se transmettait de génération en génération. C'était facile pour la navigation fluviale, le long des côtes et dans des secteurs maritimes relativement étroits comme la Baltique. Les rives du nord de la mer Baltique sont protégées par des milliers d'îles et d'îlots qui forment des archipels s'étirant de manière quasi ininterrompue de la Scanie à l'extrémité du golfe de Finlande, près de l'actuelle Saint-Pétersbourg. Il y a suffisamment de repères (ou amers) pour mémoriser n'importe quelle route, et si une tempête soudaine éclatait, comme cela arrive dans cette mer, la terre n'était jamais très loin. Même les navires qui évitent de traverser les archipels ne sont jamais très éloignés de la terre, la Baltique ne mesurant jamais plus de 330 kilomètres de large.

Sur d'autres côtes scandinaves, comme la plupart de celles de Norvège, des archipels offrent une protection aux routes maritimes. À la fin du IXe siècle, le chef et marchand Ottar voyageait régulièrement du lieu où il vivait, très au nord, jusqu'à un marché qu'il appelait Sciringes healh dans le fjord d'Oslo. « À la voile on pouvait y arriver en un mois, pourvu qu'on campât la nuit et qu'on eût chaque jour un vent favorable ; et il fallait tout au long de la route longer la côte », dit-il au roi Alfred le Grand. Ottar devait connaître les amers tout le long du trajet et avait certainement des lieux préférés où s'arrêter pour passer la nuit.

Les Vikings auraient de la même façon été capables de repérer les routes le long des côtes de l'Europe continentale ainsi que des îles Britanniques pour trouver leur chemin et saisir les occasions de piller. Mais les Scandinaves du temps des Vikings ont également su traverser l'océan et se repérer, non seulement dans la mer du Nord jusqu'aux îles Britanniques, mais aussi à travers l'Atlantique jusqu'en Islande et au Groenland. Aujourd'hui, on a du mal à imaginer comment cela fut possible sans carte, compas ou système de navigation satellitaire, ce qui suscita bien des spéculations sans fondement sur de prétendus outils de navigation perfectionnés dont les Vikings auraient disposé. Nous devons accepter que les Scandinaves, comme d'autres peuples de navigateurs avant l'époque moderne, aient été capables de trouver leur chemin à travers l'océan simplement en observant la nature autour d'eux. On a quelques indices sur la manière dont cela se faisait grâce à des instructions de navigation mises par écrit en Islande au début du XIVe siècle, qui reflètent sûrement les pratiques du temps des Vikings. Pour naviguer en ligne directe de la Norvège au Groenland, en traversant l'immensité de l'Atlantique Nord, un marin a besoin d'observer soigneusement son environnement :

De Hernar [sur la côte ouest de la Norvège] on doit continuer à naviguer vers l'ouest pour atteindre Hvarf [près de l'extrémité sud] du Groenland, puis on navigue vers le nord des Shetland, si bien qu'elles ne peuvent être vues que si la visibilité est très bonne ; mais au sud des Féroé, si bien que la mer apparaît à mi-hauteur des sommets des montagnes ; mais suffisamment au sud de l'Islande pour que l'on ne puisse voir que les oiseaux et les baleinesqui en proviennent.

Les voyageurs se rendant au Groenland devaient garder le cap vers l'ouest en observant le ciel et les courants marins. Les instructions parlent d'observer à l'œil nu les Féroé et, par beau temps, les Shetland, tandis que d'autres indices permettaient aux marins de savoir qu'ils étaient à la bonne distance de l'Islande. Chaque type d'oiseaux de mer ne vole qu'à une certaine distance de la terre, et les baleines aiment rester dans certains territoires marins où elles peuvent trouver une nourriture qui leur convienne. Parce qu'ils connaissaient les espèces d'oiseaux et de baleines et les spécificités de leur comportement, les marins du temps des Vikings savaient où ils étaient, même sans voir la terre. De plus, la forme des nuages et même certaines odeurs pouvaient renseigner des marins expérimentés, leur indiquer où se situait la terre ferme au-delà de l'horizon.

Malgré leur compétence en matière de navigation, il arrivait que les équipages se perdent. Des imprévus pouvaient entraîner les marins dans des lieux où ils n'entendaient pas aller. De fait, les sagas islandaises du Moyen Âge central racontent souvent de telles aventures, rapportant par exemple que le Groenland, le « Vinland » (certainement quelque part en Amérique du Nord, peut-être Terre-Neuve), Svalbard (probablement le Spitzberg) et même l'Islande ont été découverts après que des marins eurent été

détournés de leur chemin par une tempête. Même si ces histoires relèvent du cliché littéraire, elles reflètent certainement la réalité de la navigation sur l'océan. Mais les tempêtes pouvaient faire bien pire que d'entraîner des navires vers de nouveaux territoires inattendus ; parfois, elles coulaient purement et simplement un navire ou une flotte entière, noyant les équipages. C'est avec une certaine satisfaction que les chroniqueurs européens évoquent parfois des flottes vikings qui ont connu ce destin. En 838, par exemple, « des pirates danois embarquèrent depuis leur pays, mais une forte tempête soudaine se leva sur la mer et ils furent engloutis par la mer avec quasiment aucun survivant ». Ou, en 876 : « La flotte des pillards fit le tour par l'ouest, puis ils rencontrèrent une grande tempête en mer, et 120 navires furent perdus à Swanage. »

En Suède, une pierre runique garde le souvenir de Geirbjörn, un homme tué au combat : « Les Norvégiens l'ont tué sur le bateau d'Asbjörn. » On pourrait être tenté de penser qu'Asbjörn était un chef de guerre viking et que Geirbjörn était mort au cours d'une bataille navale, mais peut-être s'agissait-il d'un navire marchand et Geirbjörn a-t-il été tué suite à une querelle entre marchands ou lors de l'attaque d'un navire de charge par des pillards.

Toutefois, les Vikings savaient certainement se battre sur mer, même si cela n'a pas souvent été le cas au cours des raids en Europe, car les rois ne possédaient pas de navires capables d'affronter les leurs à égalité. Les Européens apprirent finalement à défier les Vikings sur leur propre élément, l'eau, quand, en 882, « le roi Alfred sortit avec des navires, combattit contre quatre navires de charge appartenant à des Danois, s'empara de deux d'entre eux, et tua les hommes ; les deux se rendirent, les hommes ayant été sévèrement malmenés et blessés avant de se rendre ». Mais les flottes européennes n'acquirent jamais vraiment la capacité à se défendre contre les Vikings : les rois préféraient « combattre le feu par le feu », c'est-à-dire recourir à des mercenaires vikings pour défendre leur territoire contre d'autres Vikings.

En Scandinavie même, des chefs de guerre et des rois ambitieux se sont souvent affrontés dans de grandes batailles navales. Les scaldes ont décrit de manière jubilatoire ces moments héroïques, et ce avec de nombreux détails qui nous en apprennent beaucoup sur la manière dont les Vikings combattaient en mer. Les sagas littéraires plus tardives comme la Heimskringla racontent avec verve des histoires passionnantes de batailles navales, mais ces récits tardifs, qui relèvent surtout de l'imagination et du talent narratif de leurs auteurs, ont peu de valeur historique.

Avant que la bataille navale ne commence, le chef de guerre exhortait ses guerriers à se battre avec courage. Avant d'affronter le roi danois en 1062, le roi de Norvège, Harald le Sévère, dit, par exemple, « à ses troupes de guerriers de tirer et de frapper », et « le célèbre chef expliqua qu'ils devaient tomber en croix les uns sur les autres plutôt que de se rendre ». Quand le bateau approcherait une embarcation ennemie, de préférence celle du chef, il « se rangerait le long du navire ». Quand les guerriers auraient « fait se rejoindre l'étrave de leurs navires », ils installeraient une plate-forme sur laquelle se battre.

Puis la bataille commençait. Comme le dit un poète, en un euphémisme typiquement nordique, « ce n'était pas comme si une servante apportait à un homme un poireau ou une bière » : autrement dit, c'était une horrible expérience. « L'audacieux seigneur abattait les guerriers ; il marchait enragé au travers du navire de guerre. »

Nous [les guerriers] devînmes enragés sur le navire sous les bannières », raconte le poète guerrier Sigvat après s'être battu pour Olaf Haraldsson à Nesjar en 1016. Plusieurs poètes racontant des batailles différentes donnent de nombreux détails. Les guerriers et, en particulier, leurs chefs sont supposés être « furieux » au moment du combat – le mot apparaît de manière répétitive dans les poèmes. Leurs ennemis subissaient leur fureur ; il y avait du sang partout : « Le sang noir éclaboussait les souples rangées de clous [= bateau], le carnage giclait sur la rangée de boucliers, le plancher du pont était éclaboussé de sang. » « L'armée tomba sur le pont », si bien que « les morts gisaient en tas serrés à bord », sauf ceux qui « avaient été jetés blessés par-dessus bord ». À la fin, « le prince remporta la victoire » et put s'emparer des bateaux des vaincus. S'il restait réparable, un navire représentait un butin de guerre de grande valeur, ce qui n' a rien d'étonnant au vu de la quantité de travail nécessaire à sa construction.

Les cadavres s'échouaient alors sur les plages. Avec leur fascination caractéristique pour le sanguinolent, les scaldes comme Arnorr jarlaskald n'hésitaient pas à décrire la scène macabre où des charognards, comme les aigles et les loups, festoyaient :

Les corps couverts de sable des hommes de Sveinn [le vaincu] sont jetés depuis le sud sur les plages ; partout à l'entour et jusqu'en Jutland, on voit les corps flotter. Le loup traîne les restes d'un mort hors de l'eau ; le fils d'Olaf [= le roi Magnus Olafsson de Norvège] fait interdire aux aigles de jeûner; le loup met en pièces un corps dans la baie.

A SUIVRE

Navires, bateaux et voyages vers l'Au-delà (III)

Les batailles navales avaient des conséquences considérables sur les vies et les réputations des guerriers, mais aussi des royaumes dans leur ensemble, pesant lourd dans la balance. Nombre de chefs et de rois scandinaves moururent au combat, comme le roi norvégien Olaf Tryggvason, tombé à Svölðr en 1000 alors qu'il affrontait une alliance de rois danois et suédois et un chef norvégien. Son homonyme Olaf Haraldsson gagna, en 1016, le trône norvégien à la bataille de Nesjar. Le demi-frère d'Olaf, Harald le Sévère, tenta de conquérir le Danemark aux dépens de son rival le roi Svein Estridsson au cours de la bataille de la rivière Nissan en 1062, mais bien que les Norvégiens aient été victorieux Harald ne remporta pas le Danemark. L'issue de la bataille resta indécise, car le roi Svein et certains de ses guerriers réussirent à échapper aux griffes d'Harald en gagnant honteusement le rivage à la rame sur une simple barque. Quand les chefs scandinaves se battaient entre eux, les grandes batailles navales étaient décisives et le rôle des scaldes au service des vainqueurs était de s'assurer que les exploits de leurs seigneurs deviendraient célèbres. Dans les sagas historiques de l'Islande du Moyen Âge central, les récits de batailles constituent souvent la partie la plus impressionnante et la plus stimulante. La Saga d'Ola Tryggvason, qui date du début du XIIIe siècle, se termine, par exemple, sur un rappel final de la bataille de Svölðr. Cette histoire a fasciné des générations d'élèves scandinaves et continue à faire frissonner les lecteurs modernes.

Les bateaux pesaient lourd non seulement dans la vie mais aussi dans l'imaginaire du temps des Vikings. On a déjà vu la place prépondérante des navires dans la poésie de cour en l'honneur des rois et des chefs, mais ils apparaissent aussi dans l'art – par exemple, sur des pierres où sont gravées des images ou des runes. Ils occupent une place particulièrement importante sur les grandes pierres de l'île de Gotland, où ils dominent souvent l'ensemble de la composition. La grande pierre ornée Stora Hammars 1 est divisée en six panneaux, et des navires sont représentés sur deux d'entre eux. Sur le quatrième figure un bateau sans voile mais avec des boucliers ronds alignés le long du plat-bord. Dans ce bateau, quatre hommes, épées dressées, semblent attaquer un groupe de quatre personnes à terre, dont une semble être une femme. On y a longtemps vu une scène mythologique. Le regard du spectateur est néanmoins d'abord attiré par le registre inférieur, presque entièrement occupé par un grand navire voguant avec élégance sur des vagues bien dessinées. La voile carrée est entièrement déployée à mimât au milieu d'un navire avec son équipage. La composition est caractéristique des représentations sur pierre du temps des Vikings de l'île de Gotland, qui consacrent généralement presque la moitié de leur surface à une grande image de navire. Ces monuments sont des pierres commémoratives ou tombales d'hommes et de femmes importants ; on est donc en droit de penser qu'ils représentent des navires emmenant les morts dans l'Au-delà.

De nombreuses pierres runiques portent aussi des images de navires, mais une seule en fait également mention dans le texte d'accompagnement. C'est une pierre runique située à Spånga, actuellement dans la banlieue de Stockholm. Elle représente un navire avec, à la place du mât, une croix richement décorée. Deux frères, Gudbjörn et Oddi, ont élevé cette pierre en mémoire de leur père, Gudmar. Ils ont ajouté un bref texte : « Il s'est vaillamment tenu à la proue du navire ; lui qui est mort repose inhumé à l'Ouest. » Le poème souligne que Godmar n'était pas un guerrier ordinaire, il se tenait à la proue, une position prestigieuse, ce qui peut signifier qu'il occupait la position de meneur de bataille à la proue du navire, qu'il dirigeait et pilotait le navire depuis la poupe, ou encore qu'il en était le propriétaire. Le contexte suggère que le guerrier Gudmar a été tué pendant un raid viking en Europe de l'Ouest ou une bataille navale en Scandinavie. La pierre runique souligne qu'il a été bien inhumé, même s'il est mort loin de chez lui.

On aimerait penser que le navire représenté sur la pierre de Spånga était son propre bateau, celui qu'il avait au cours de sa vie gouverné depuis la poupe ou dirigé depuis la proue, mais une autre interprétation semble plus vraisemblable : ses fils pourraient avoir choisi de représenter le navire qui, selon eux, aurait transporté leur père défunt dans le royaume des morts. Si de grands navires convenaient de leur vivant pour les hommes et les femmes importants, ne devaient-ils pas voyager de manière semblable après leur mort ? La croix sur la pierre laisse penser que Gudmar ou, au moins, ses fils, étaient chrétiens ; même si l'idée d'un bateau transportant les morts vers l'Au-delà n'est pas vraiment compatible avec la foi chrétienne, nous devons nous habituer à accepter certaines incohérences apparentes dans ce qui était après tout un temps de changement religieux accéléré.

Les allusions à des navires apparaissent parfois dans des circonstances inattendues. Tous ceux qui se promènent dans la campagne scandinave sont susceptibles de croiser de mystérieux alignements de grandes pierres, qui dessinent souvent la forme d'un navire. Ces structures représentent des images de navires et sont très communes même si, enfouies sous les herbes ou en ruines, elles sont souvent difficiles à discerner. De nombreux « navires de pierre » ont été érigés au-dessus des tombes. Les Scandinaves ont construit ces navires symboliques pendant presque toute la préhistoire, à partir du Néolithique, mais nombre d'entre eux datent du temps des Vikings. Ces anciens monuments nous rappellent qu'au temps des Vikings on associait la mort au voyage en mer. L'idée semble être que la personne morte embarquait pour l'Au-delà dans un bateau, et qu'une représentation symbolique suffisait tout à fait.

Ces idées devaient être très répandues, car on trouve un grand nombre de navires de pierre dans toute la Scandinavie. On en trouve davantage en Suède, depuis l'extrémité sud, en Scanie, jusqu'à l'Uppland, juste au nord de Stockholm, avec une concentration sur l'île de Gotland. On n'en a jamais dressé la liste complète. En 1986, un chercheur a publié une liste de près de deux mille exemples disséminés dans toute la Scandinavie mais cette liste se fondant principalement sur les données déjà publiées, reste très incomplète. Une étude détaillée menée dans une seule région suédoise (Södermanland), publiée en 2003, montre que de très nombreux navires de pierre n'ont jamais été mentionnés dans des textes et donne donc une idée de ce qui peut encore manquer. Alors que la liste dressée en 1986 ne recensait que 36 emplacements dans cette région, l'étude de 2003 identifie des bateaux de pierre dans pas moins de 186 emplacements, qui ne comprennent pas moins de 226 alignements. En tout, la Scandinavie doit compter des milliers de navires de pierre, ce qui montre une fois encore l'importance des bateaux dans l'imaginaire des Norrois.

Figure 9 Les navires jouaient un rôle essentiel dans la vie et l'imaginaire des Vikings. On trouve dans la campagne scandinave des milliers de « navires de

pierre ». Ces tombes pourraient représenter les vaisseaux qui emmènent les morts dans l'Au-delà. Cet exemple est situé à Djupvik sur l'île de Gotland en Suède.

L'idée que le mort embarque pour l'Au-delà à bord d'un navire apparaît quand le poète de Beowulf, qui écrivait en vieil anglais, imagine comment un chef pouvait être inhumé dans l'ancienne Scandinavie : son récit des funérailles de Scyld, l'ancêtre mythique des Danois, rapporte très littéralement son départ en mer dans un bateau. Cette description, qui a survécu dans un manuscrit datant des environs de l'an 1000, a peut-être davantage de valeur littéraire qu'historique, mais elle semble au moins bien saisir certains aspects des funérailles nautiques du temps des Vikings, en particulier la présence d'un riche mobilier funéraire et l'idée que les navires étaient destinés à assurer le transport dans l'Autre Monde:

Scyld ensuite quitta ce monde à son heure marquée, en pleine force partit dans la paix du Seigneur.
L'emportèrent alors sur les flots de la mer
ses proches compagnons comme [il] leur avait commandé [...] Se tenait au mouillage une proue à volute,
glaciale, impatiente – le navire du prince.
Ils déposèrent au sein du vaisseau
le chef bien-aimé, source des précieuses récompenses,
mirent leur maître près du mât. Maint trésor
venu de très loin, maint objet de prix l'accompagnèrent.
Je ne sache pas de plus splendide chargement de navire
en armes meurtrières, en harnois de guerre,
glaives et cottes de mailles. Autour de lui au sein du bateau
s'accumulèrent les trésors qui devaient avec lui partir au loin, au gré puissant des flots.

[...]
Ils dressèrent encore une enseigne dorée
haut au-dessus de sa tête. Laissèrent aux flots cette charge,
l'abandonnèrent à l'océan. Il avait l'âme triste,
le cœur navré.

Nulle part ailleurs dans la littérature on ne trouve cette idée – assez difficile à mettre en œuvre – d'un rituel funéraire consistant à déposer un corps dans un navire puis à le lancer sur l'océan. Peut-être faut-il lire ce voyage dans un sens figuré, comme celui imaginé pour l'enterrement d'Oseberg, et non comme une réalité. Dans ce poème, la destination du voyage reste obscure. En fait, l'auteur souligne que « nul ne saurait dire en vérité [...] à qui échut le précieux chargement », même si cela peut refléter le malaise d'un auteur chrétien avec l'idée d'un Au-delà incompatible avec le christianisme.

Le voyage en bateau pour gagner l'Au-delà a inspiré des compositions littéraires et des dizaines d'images de navires, mais aussi des pratiques réelles d'inhumation au temps des Vikings. On a identifié des centaines de personnes inhumées dans des bateaux à travers toute la Scandinavie. Cela va de simples barques de taille relativement petite à de véritables longs navires vikings comme celui, magnifiquement décoré et particulièrement bien conservé, trouvé sous un tumulus à Oseberg en Norvège. Parfois, le navire funéraire était brûlé dans un grand incendie qui provoquait du même coup la crémation du corps. Parmi les plus petits bateaux utilisés pour une vraie inhumation, on en a trouvé un de six mètres de long sur un mètre de large, enterré sous un tumulus à Vatnsdalur sur la rive de la magnifique baie de Patreksfjörður dans le nord-ouest de l'Islande. Une femme avait été enterrée là, probablement au Xe siècle, dans une coque à clins construite avec douze virures, probablement en bois de mélèze. Deux os de baleine attachés au bordage servaient de cales pour éviter qu'une ligne d'ancre ou un câble de remorque ne vienne abîmer le bois. Quasiment aucune partie en bois n'a été préservée, ce qui rend difficile d'en déterminer la nature, mais les clous du bordage à clins avaient conservé la forme du navire quand la tombe a été fouillée en 1964. La femme inhumée était accompagnée d'un chien et d'objets relativement précieux, parmi lesquels deux bracelets en bronze, un collier de perles en verre avec deux morceaux d'ambre, un petit disque en argent probablement fabriqué à partir d'une pièce de monnaie arabe, ainsi qu'une amulette en argent représentant le marteau de Thor. La femme inhumée à cet endroit a dû arriver parfaitement parée dans l'Au-delà, après son voyage sur ce navire. Deux autres femmes scandinaves, magnifiquement couvertes de vêtements tissés et richement ornés,

et entourées d'objets précieux, ont été inhumées dans le grand navire d'Oseberg en 834 ou peu après. Ce navire en chêne sculpté avec goût dans le style animalier de l'époque mesurait 22 mètres de long et 5 de large. On remarque parmi les objets de cette tombe un seau en bois portant l'inscription runique « Sigrid [me] possède », qui livre peut-être le nom d'une des deux femmes inhumées.

La tombe d'Oseberg, soigneusement fouillée, nous donne un aperçu unique sur les rituels funéraires et sur la signification que pouvait recouvrir une inhumation dans un navire au temps des Vikings. Les funérailles furent parfaitement préparées et durèrent au moins quatre mois. D'abord, une tranchée fut creusée depuis la mer afin de pouvoir tirer le navire jusqu'à la terre ferme. La glaise sortie de ce fossé a recouvert des fleurs qui poussaient à cet endroit au début du printemps, ce qui nous permet de savoir que l'inhumation a eu lieu à cette saison. Quand le navire fut en position, la proue dirigée vers le sud, on construisit une chambre mortuaire juste sous le mât. L'extrémité sud de la chambre fut laissée ouverte et l'on installa dans l'espace situé du côté de la poupe des ustensiles de cuisine et un bœuf sacrifié, pour que les deux femmes ne manquent pas de viande. Puis tout l'arrière du navire, avec les récipients, le bœuf et tout le reste, fut recouvert de terre. Seule la proue restait maintenant à l'air libre, alors que la moitié arrière était enfouie dans le tumulus. On pouvait encore voir la chambre mortuaire, qui formait un trou béant dans le côté du demi-tumulus. La scène était prête pour accueillir la cérémonie funéraire proprement dite des deux femmes, et la reconstitution de ce décor impressionnant peut aussi stimuler notre imagination. On installa trois rames en position de nage sur la partie visible du navire, et la proue fut amarrée à une grosse pierre à l'aide d'une solide corde. On avait l'impression d'un navire prêt à appareiller pour le dernier voyage de Sigrid, si c'était bien son nom, et sa compagne. Le but du voyage était évident pour tous ceux qui voyaient le tertre à moitié élevé : le navire s'enfonçait presque littéralement dans la terre noire du monticule. C'est à ce moment-là que les corps des deux femmes furent placés dans la chambre mortuaire, avec la plupart des objets retrouvés à l'avant du navire : peut-être jusqu'à dix coffres, des tentures tissées, des coussins, un chariot, des traîneaux, des lits, et bien d'autres choses encore. Des provisions supplémentaires avaient été stockées comme des pommes et des airelles, ce qui prouve qu'elles furent inhumées alors que ces fruits étaient mûrs en Norvège, donc à la fin de l'été, au moins trois mois après que l'on eut creusé la tranchée pour tirer le navire. Le sacrifice rituel consistant à décapiter dix chevaux et trois chiens fut le point culminant du rite funéraire. Certains de ces sacrifices eurent lieu à la proue du navire, sur laquelle le sang des animaux dut se répandre. Peut-être l'idée était-elle que le navire funéraire devait emmener les femmes dans l'Au-delà sur une mer de sang ? Si tel était le cas, Sigrid et sa compagne ont dû arriver en grand apparat, dans une tenue splendide, voguant sur un navire viking magnifiquement décoré et chargé de tout ce dont elles pouvaient avoir besoin. Après la fin de la cérémonie, un tumulus de soixante-dix tonnes de pierres recouvrit le reste du navire, l'écrasant mais le préservant en même temps jusqu'aux fouilles, à sa reconstruction et à son installation dans le musée d'Oslo en 1904 .

Ces deux derniers exemples présentent des funérailles de femmes, mais ces rituels pouvaient aussi concerner des hommes, ce qui était probablement même plus fréquent. Sur le site archéologique de Valsgärde, au nord d'Uppsala en Suède, quinze individus, probablement tous des hommes, ont été enterrés dans des navires à intervalles d'une génération environ, entre la fin du VIe siècle (ou peut-être le début du VIIe) et les alentours de l'an 1000. Le site contient aussi plus de soixante-quinze autres tombes. On a le sentiment qu'une succession de dirigeants politiques ont été magnifiquement inhumés dans des bateaux, tandis que les membres de leurs familles et les autres ont eu des funérailles plus ordinaires, sans navire ni objets particuliers. Les archéologues ont trouvé les vestiges d'une grande halle construite au sommet d'une colline des environs. Cette halle devait appartenir aux chefs inhumés dans les navires qui, après leur mort, devaient voyager selon leur rang jusque dans l'Au-delà.

Toutes les tombes à navire de Valsgärde sont absolument splendides, et contiennent un mobilier funéraire de grande valeur : un assemblage complet d'armes, des harnais de chevaux, des ustensiles de cuisine, de la vaisselle rare en verre, et des jeux de plateau. On y a aussi trouvé une remarquable quantité d'ossements animaux, en particulier dans la tombe 66 qui contenait pas moins de trente et un litres d'os brûlés. Cette tombe à navire est la seule des quinze à avoir fait l'objet d'une crémation : le corps du mort a été incinéré avec le navire, les animaux et tout le reste. La crémation est assez inhabituelle dans les tombes à navires, mais on dispose pour cela du récit d'un témoin oculaire, un Arabe voyageant chez les Rus de Russie qui a observé de telles funérailles aux environs de 921.

Après un voyage de presque un an qui l'avait amené de Bagdad jusqu'à la ville de Bulgar sur la Volga, le secrétaire d'ambassade Ahmad ibn Fadlân fut fasciné par les marchands rus rencontrés. Quand il

apprit « la mort d'un homme considérable d'entre eux », il voulut absolument en savoir plus sur les pratiques funéraires. Aussi voyagea-t-il jusqu'à l'endroit où ce chef devait être inhumé. Il rapporte en arabe ce qu'il a vu de l'incinération sur un grand bûcher d'un important chef rus. L'identité exacte de ce Rus reste un sujet de débats important et il convient de faire preuve de prudence avant de considérer que le compte rendu d'ibn Fadlân est représentatif des coutumes du temps des Vikings. Quelle que soit leur origine ethnique, les Rus qu'ibn Fadlân a vus pouvaient s'être installés en Russie depuis plusieurs générations et des traditions très différentes ont pu influencer la manière dont ils ont enterré leur chef, mais il est évident que des rituels scandinaves transparaissent et constituent même peut-être l'essentiel de ce qui est arrivé il y a près de onze cents ans sur les rives d'un des nombreux fleuves russes.

Quand ibn Fadlân arriva sur les lieux où se trouvait le navire du chef, il vit « qu'on avait tiré le bateau sur la rive » (tout comme le bateau d'Oseberg avait été tiré sur la terre ferme). Le chef avait été provisoirement inhumé dans une chambre souterraine pendant la préparation des funérailles. On avait apporté du bois près du navire, et « ensuite on tira le bateau jusqu'à ce qu'il fût placé sur cette construction de bois [...]. Puis ils apportèrent un lit, le placèrent sur le bateau et le couvrirent de matelas et de coussins en brocart grec ». À ce moment-là, les Rus exhumèrent leur chef de sa tombe temporaire :

Ils lui mirent des pantalons, des chaussons, des bottes, une tunique et un caftan de brocart avec des boutons en or. Ils le coiffèrent d'un bonnet de brocart couvert de fourrure de martre. Puis ils le portèrent [...], l'assirent sur le matelas et le soutinrent au moyen de coussins. Ils apportèrent ensuite du nabidh, des fruits et des plantes odoriférantes qu'ils mirent avec lui. Puis, ils apportèrent du pain, de la viande et des oignons qu'ils placèrent devant lui. Puis ils amenèrent un chien qu'ils coupèrent en deux et jetèrent à côté de lui, puis ils prirent deux chevaux, les firent courir jusqu'à ce qu'ils fussent en sueur, puis ils les coupèrent en morceaux à coups de sabre et jetèrent leur chair dans le bateau. Ils amenèrent ensuite deux vaches qu'ils coupèrent en morceaux également et qu'ils jetèrent aussi dans le bateau. Ensuite, ils apportèrent un coq et une poule, les tuèrent et les jetèrent dans le bateau.

L'homme avait été étendu dans le navire à côté d'objets funéraires et de nourriture. Maintenant, il ne restait plus qu'à donner au chef une compagne humaine, et une de ses jeunes esclaves s'était portée volontaire, selon ibn Fadlân, pour accompagner son maître défunt dans la mort. Alors que l'on préparait le navire, la jeune fille s'était rendue sous les pavillons (c'est-à-dire les tentes) des hommes installés sur le site. « Le maître de chacun de ces pavillons s'unissait sexuellement à elle. Et il disait : "Dis à ton maître que je n'ai fait cela que par amour pour lui." » En fin d'après-midi, un vendredi, la jeune esclave apparut à côté du navire pour accomplir différents rituels. Elle décapita une poule et eut des visions de l'Au-delà dans lequel son maître l'appelait. On la fit monter à bord du navire où on lui fit boire de l'alcool avant de l'amener dans le pavillon où son maître reposait. « Ensuite, six hommes entrèrent dans le pavillon et cohabitèrent tous, l'un après l'autre, avec la jeune fille. » Après quoi « ils la couchèrent à côté de son maître. Deux saisirent ses pieds, deux autres, ses mains ».

Une « vieille femme » appelée « l'Ange de la Mort », « une vieille luronne, corpulente, au visage sévère », jouait, selon ibn Fadlân, le rôle d'une sorte de maîtresse de cérémonie. À un moment donné, elle passa une corde autour du cou de la jeune fille, remettant les bouts aux deux hommes restants. L'Ange de la Mort « approcha d'elle, tenant un poignard à large lame, et elle se mit à le lui enfoncer entre les côtes et à le retirer tandis que les deux hommes l'étranglaient avec la corde, jusqu'à ce qu'elle fût morte ».

Ensuite, l'homme le plus proche parent du mort, après qu'ils eurent placé la jeune fille qu'ils avaient tuée à côté de son maître, vint, complètement nu, prit un morceau de bois qu'il alluma à un feu et marcha à reculons, la nuque tournée vers le bateau et le visage vers les gens qui étaient là, une main tenant la bûche allumée, l'autre posée sur l'orifice de son anus, afin de mettre le feu au bois qu'on avait préparé sous le bateau. Puis les gens arrivèrent avec des bûches et autre bois à brûler, chacun tenant un morceau de bois dont il avait enflammé l'extrémité et qu'il jetait dans le bois entassé sous le bateau. Et le feu embrasa le bois, puis le bateau, puis la tente, l'homme, la fille et tout ce qui se trouvait dans le bateau. Un vent violent et effrayant se mit à souffler, les flammes devinrent plus fortes et l'intensité du feu s'accrut encore davantage.

Ensuite, ils construisirent à l'endroit où se trouvait le bateau [...] quelque chose ressemblant à une colline ronde et dressèrent au milieu un grand poteau de bois khandank, y inscrivirent le nom de l'homme et celui du roi des Rus et s'en allèrent.

Ibn Fadlân a eu la chance d'assister à l'incroyable crémation d'un bateau-tombe, à la fin de laquelle le vent se leva et dispersa les cendres du chef de guerre et de son navire, presque comme s'il voguait sur les mers. Certaines des choses qu'il a observées – les animaux sacrifiés, le bateau lui-même, le tumulus élevé au-dessus des cendres, etc. – correspondent tout à fait à ce que l'archéologie nous apprend sur les coutumes funéraires des Scandinaves du temps des Vikings, tandis que d'autres détails ne sont pas corroborés. En général, ibn Fadlân est fiable, car il garde une certaine distance avec ce qu'il rapporte, même si son intérêt pour les mœurs sexuelles des Rus rappelle les histoires grivoises racontées à cette époque dans les salons uniquement masculins du califat qui ont influencé le style de nombreux textes littéraires arabes médiévaux. Certains éléments de la description qu'ibn Faldân fait des Rus sont fondés sur des stéréotypes raciaux. Même si tout ne s'est pas passé comme il le raconte, son témoignage doit être pris au sérieux.

Les bateaux sont importants dans de nombreuses cultures et la Scandinavie est loin d'être un cas unique en la matière. La géographie de la région fait que les bateaux jouent un rôle essentiel pour établir des communications sur de longues distances. Dans certaines parties de la Norvège, de l'Islande et du Groenland, prendre la mer constituait le meilleur moyen pour aller d'un fjord habité à un autre, avant que les avions et les investissements dans les infrastructures ferroviaires et les routes n'offrent au XXe siècle des modes de transport alternatifs. Le Danemark est constitué d'îles et de péninsules autour de plusieurs détroits entre la mer Baltique et la baie du Kattegat qui ouvre sur la mer du Nord : le maintien des contacts entre ces différentes régions dépendait donc des bateaux. Au Moyen Âge, les régions suédoises étaient séparées par de grandes forêts difficiles à franchir, et les voies d'eau navigables étaient bien plus adaptées aux communications. Les Scandinaves ont toujours su construire et manœuvrer bateaux et navires, non sans raison. Cette compétence s'est épanouie en particulier au temps des Vikings, période où les bateaux ont été au sommet de leur importance culturelle et symbolique. Les Scandinaves employaient leurs navires pour faire des raids en Europe de l'Ouest, mais aussi pour transporter des marchandises, redéfinissant ainsi le commerce et l'économie européenne.

The Carskey Bay Disaster.

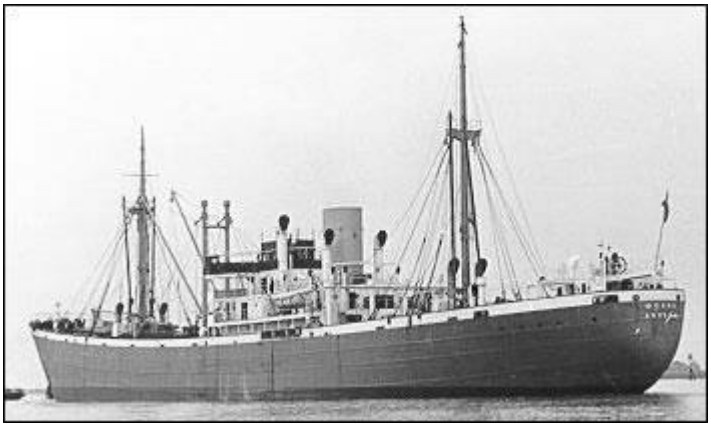
Many years ago, two Belgian ships were lost at the same time in the same place. This is the tragic chronicle of the cargo ship MOBEKA and the trawler ANNIE MARIE.

I want to stress the fact that this narration is based on facts as closely as possible, mixed with my own seafaring experience. E.g. to describe the departure from Liverpool it is difficult to reconstruct the actual thoughts and feelings of a shipmaster on a cargo ship in wartime, but these elements were only added and interwoven with basic facts, in order to make this report somehow "readable".

I want to emphasize the tremendous help I received from British institutions like the Royal National Lifeboat Institution (Head Office and Campbeltown branch), the Naval Historical Branch of the Ministry of Defence, The Hydrographic Office for supplying the original charts, the Northern Lighthouse Board for their 1940 List of Lights and suggestions, HM Coastguard (Clyde SAR), Lloyd's Register of Shipping and the National Meteorological Archive at Bracknell. Especially Mr.McWhirther (Hon.Secretary of the Campbeltown Lifeboat), Mr.P.Lane (Princ.inspector of HM Coastguard) and Mr.S.H.Nourse (Resue Records Manager of the RNLI) have been most kind and helpful. Less benevolent were CMB and our own National Archives in Beveren where the VOZOR-AMARIG files are kept, though difficult to consult. From the CMB archives some important, but official documents were obtained through the goodwill of Mr.Coutereels. However not all files on the MOBEKA were opened before my eyes... Except the above mentioned, no other existing Belgian sources were consulted in order to produce a different and perhaps more objective view on the loss of the MOBEKA.

The above and following was first published in the Belgian nautical magazine NAUTIBEL in 1992.

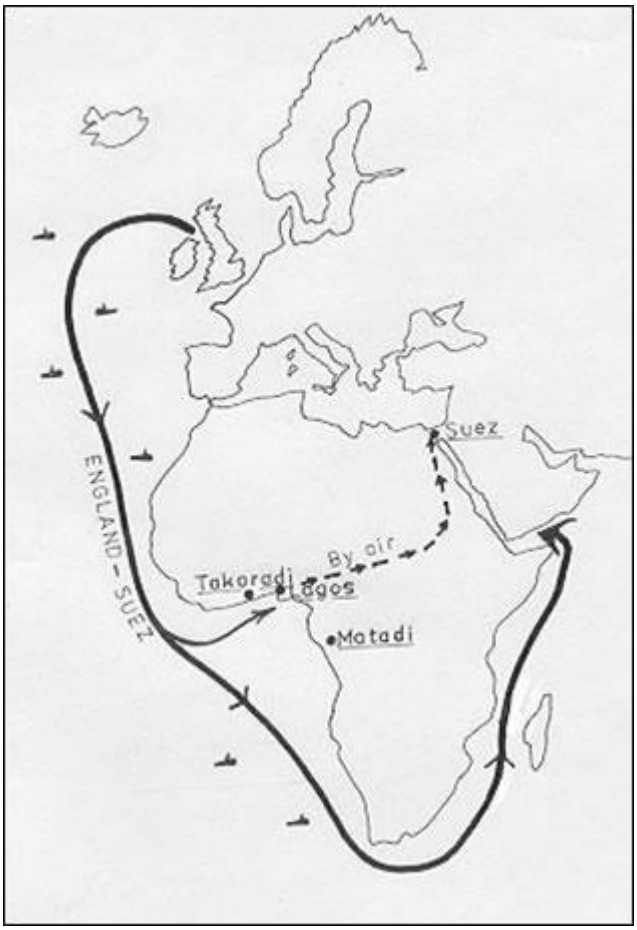
READY TO SAIL



MOERO sistership of the ill-fated MOBEKA

The place is Liverpool, early morning January 17th,1942. Captain Lauwereins casts a weary eye on the cheerless docksides of a city that has suffered numerous air raids and bombardments. Less than a year ago May 7th,1941, the MOBEKA had been damaged during one of those infernal nights of bombs and explosions over the city and port installations. The MOBEKA escaped direct hits but nevertheless plates had been sprung from her side, causing leakage in the bunker tanks. He looks at his ship, barely 5 years old and already marked by the horrors of war. Today it would be her 21st voyage, but how much longer would she endure and how long would this terrible war last? Since her delivery from the Flensburger Schiffsbau Gesellschaft on August 4th,1937 she had been engaged in the Congo-run for CMB. In perspective of the West African trade route, refrigerated space was added in September 1939 in the tween decks of Hold 1 and 2.

Fine ships the MOBEKA and her sister MOERO, with their elegant lines and a reasonable deadweight capacity of 8128 t. Capt.Lauwereins did not know then that the MOERO would in fact outlive the MOBEKA, which end was near... With the outbreak of war the usual trading patterns had been disturbed and instead of taking another cargo from Antwerp to Matadi, the MOBEKA arrived in Cardiff on August 14th, 1940. On September 2nd, 1940 she was transferred to the Ministry of War Transport and chartered by Elder Dempster. She continued trading to Matadi but like today she would cast her moorings and join a convoy through the North Channel (N.Irish Sea) and down to West Africa instead of the solitary trips before the war.



In fact this trip fitted into the general tactics exercised by the Allies between December 1941 and October 1942. In view of the Middle East Offensive, ships were carrying disassembled aircraft to the African West Coast where the planes were discharged, assembled and flown over land to the frontlines.

Africa was still far away though, certainly for a seaman experiencing a winter morning in Liverpool. The weather forecasts hadn't been too favorable either. The chilly southeaster blowing over the murky docks cur tight through one's clothes although it was freezing only a few degrees. An hour ago, the MOWT representative had made a final call aboard, checking the seaworthiness and especially the convoy-worthiness of the ship. No technical problems? All crewmembers on board? The master assured him the ship was shipshape and ready to sail. The official wished him 'good luck' and although the term 'bon voyage' crossed his mind, he wisely shut his lips.

Capt.Lauwereins saw the dockpilot arrive and returned to his quarters checking the last items and instructions for departure. The harbor tugs leisurely steamed to the seemingly dead ship. Though she may have looked deserted to a landlubber, she is in fact bustling with life and motion. The bosun and his men are roaming the decks, checking that all is tight and lashed. The chief officer is browsing through his cargo papers and the mates are preparing the bridge and deck for departure. "Pilot on board" is called and here the crew knows that soon the "standby all hands" will be sounded. In the engine-room the engineers inspect their big baby, the M.A.N. two-stroke double-acting 5 cylinder diesel engine...the heart of their ship. Three

MAN generators are running smoothly, standing by for the extra power demand during the first moments of departure.

The tugs hug the ship's side fore and aft, awaiting the dull thump on their decks of a monkey-fist followed by the heaving-line. The pilot on the bridge is exchanging the usual greetings and information with the master, while he eyes his cup of coffee. The men are standing by, the ship is ready to sail. "Single up please captain" utters the pilot and he sips his coffee, burning his lips. The boatmen dispiritedly cast off some of the moorings one by one and the bosun calls them names when they let the ropes slip into the filthy dock, but nobody is interested in another grey cargo ship moving out. Everybody has his own worries here...

The tugs are made fast and the captain gives the 'let go fore and aft -order'. The lines are slacked and thrown away from the bollards. The mate records "1125: all lines clear" in the logbook. Voyage 21A has begun, with a loud whisper of compressed air being released into the huge cylinders of the main engine ; the big diesel immediately starts and with slow but powerful motions the pistons and crankshaft drives the 4-bladed bronze propeller. In her belly she carries 5800 tons of sundry goods, besides the most precious 'cargo' of 4 passengers and 49 crewmembers. The captain checks with the chief mate if all the hatches are tight and derricks as well as cargo equipment lashed and covered. As the ship carried 4 airplanes and a MTB for the RAF, the cargo lashings were of particular importance. As superfluous question however as these tasks are obvious, almost natural to trained and conscientious seamen. At 1153 the degaussing circuit is branched and some 20 minutes later the MOBEKA is allowed to leave the locks. The visibility was good, but the chilling effect of the SE'ly breeze was all the fiercer down the brownish waters of the Mersey. At 1235 the MOBEKA drops anchor, awaiting the formation of the convoy. As usual the lifeboats are swung out and lifejackets, buoys and rafts checked once again. There are enough for everyone.

While the ship is riding the tidal stream, the engine is kept standby and the usual watches run and safety tours held. The second mate on the bridge watches the other ships around and regularly checks the anchorposition. Visibility is deteriorating fast now and soon the other ships at anchor disappear. A curtain is drawn, a white wall rolls over the Mersey. Fog or even worse: snow, are one of the most dreaded meteorological phenomena by any mariner. How helpless we are when deprived of eyesight. Sailors are used to endless horizons , the enjoyable feeling of seeing nothing but sea and air for miles and miles around.

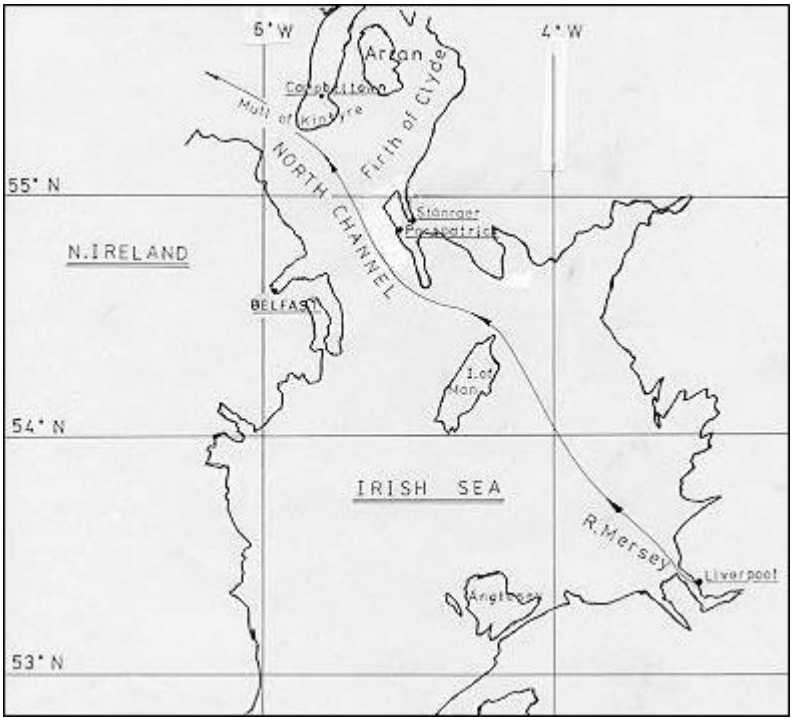
Now even the forecastle is dimmed by the spooky veil of clouds hugging earth and sea. Nobody sleeps very well that night riding the anchor somewhere between the open sea and the busy but vulnerable docks. Suppose it's only a layer of low clouds over the anchorage where a Junkers can pick out his targets one by one by the protruding masts and derricks, taking his time and without the remotest chance of being shot down from the AA-gunfire shooting holes in the clouds... What a terrifying idea... or what about being run down here by another ship feeling it's way through the anchorage? They would never find us back alive in these tide ripping waters with a visibility reduced to nothing. January, the 18th at 1015 the Mersey pilot cautiously takes the MOBEKA down the fairway. The air is thick and it hurts the eyes to find the line where skies become sea, because there is none. Fog patches move along the river like ghostly beings wrapping up the ship and her superstructure with cold, wet fingers. A nice Sundaymorning indeed, the pilot thinks and the captain of the MOBEKA probably read his thoughts as he cursed the weather. At 1230 the MOBEKA passes the BAR lighfloat. The pilot ladder is checked again by the bosun and the pilot wishing all the best, steps down at 1240. Capt.Lauwereins is on his own now. The visibility is poor and the barometer is plummeting. The pilot had informed the captain that the wind would increase but probably stay in the southerly sector. An almost stationary front remained over Western Scotland and influenced the weather for the near future as it did for the last few days. The AB on the forecastle deck, posted as a lookout, strains his eyes to see the other ships of the convoy, but to no avail. 'In daytime the convoy colums are 3 cables apart, at night 5 cables' read the sailing instructions on the convoy plan. Convoy O.17 from Liverpool to West-Africa is trying hard to keep together but without visual contact it is hard to do so.

"CRUISING ORDER OF CONVOY O.17"

01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11
BARON NEWLANDS	KERMA (1)	FLORISTAN (4)	NEW TORONTO	GLOUCESTER CASTLE	DAVID LIVINGSTONE	INVENTOR	CLAN MACINNES (3)	BARRINGTON COURT	HMS PHILOCTETES	CITY OF NEWCASTLE (3)
GOLD RANGER (RFA)	PENROSE	ORNEFJELL (No)	BRIKA (3)	HJELMAREN (Sw)	BARON HAIG (1)	BENGKALIS	EMPIRE SUCCESS (1)	THURLAND CASTLE	BEN LOMOND (2)	CLAN MACNAIR
ELSWICK PARK	BARON HERRIES	CARMEFJELL (No)	HARMFJELL (No)	IDDESLEIGH	AMBERTON	GLENAFARIC	PENTRIDGE HILL (1)	MARIETTAE	GREYSTOKE CASTLE	NEWTON ASH (2)
GAZCON (RFA)	BROOMPARK (3)	***MOBEKA (Be) (4)***	DORDRECHT (Du)	QUEEN CITY (3)	RIPLEY	DANMARK (2)	CITY OF KHIOS	TAYBANK	DUNKELD (2)	STAD AMSTERDAM (Du)
POLYDOROUS	EMPIRE ARUN (5)	JAARSTROOM (Du)	CITY OF AGRA	EEMLAND (Du) (3)	BRETWALDA	MYRTLEBANK	RICHMOND HILL	GLENBANK	CITY OF BOMBAY (1)	HARBURY
LEKHAVEN (Du) (3)	BUR (Sw)	ZOUAVE	HMS MANCHESTER CITY	TURKISTAN	BORINGIA (1)	CLAN MACTAGGART (3)	EMPIRE MOORHEN	ATLANTIC CITY	-	-

(1)	not accounted for
(2)	did not sail
(3)	returned
(4)	marine casualty
(5)	broke down

At a steady speed of 8 knots the MOBEKA is running the courses as proposed by the British Admiralty. NW'ly courses from the BAR bring the ships via the North Channel (North entrance of the Irish Sea) into the Atlantic. By 1950 the lookout reports 4 ships around the MOBEKA. During this sudden clear spell the MOBEKA's master is convinced that they have lost the rest of the convoy except these 4 neighbors. The weather clears somehow, but the horizon remains blurred. An occasional white horse is seen specking the Green Irish Sea as the SE'ly wind is no more than a gentle but cold breeze. The vessel is entering the North Channel, South of the Firth of Clyde, heading towards the Mull of Kintyre. Around midnight only 3 ships are seen accompanying the MOBEKA.



General view of the route followed by the MOBEKA.

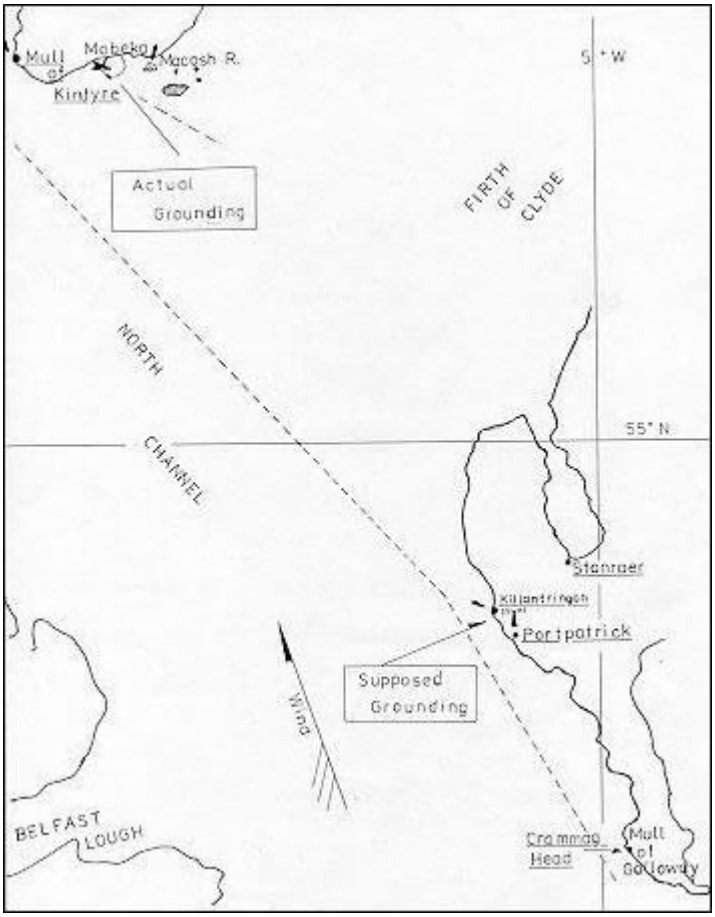
THE END IS NEAR

Monday, January 19th the ship is pitching slightly and rolling in the southerly swell. The wind has veered from SE to SSE and is increasing now to a fresh breeze force 5. The captain is still following the Admiralty's instructions concerning courses to be steered. The sky is grey and ominous. Captain Lauwereins is repeating the Sailing Orders in his mind. Navigating in these treacherous waters without the chance of taking suitable bearings or sights is not a comfortable way of spending your time at sea on a laden cargo ship in wartime. The southerly wind has been setting us northerly, but still dead reckoning is influenced by many unknown factors often giving unexpected results. A light had been seen this morning and presuming it was Crammag Head he had altered course accordingly. Perhaps he should've diverted to Oban or simply returned in these conditions and await another convoy? But, anyway with the increasing wind, the visibility might improve after all. At 0753 a light is observed on the starboard side, possibly from another ship but clearly in distress. Captain Lauwereins rings STOP ENGINE on the telegraph and alters course to port. At 0755 SLOW AHEAD is ordered and the MOBEKA cautiously moves ahead, being most attentive for further signals or light flashes. But only 7 minutes later, the entire ship feels a shuddering shock on the starboard side. Immediately the engine is stopped and reversed . Whilst maneuvering astern, the ship swings her bow about 15 degrees each way but fails to move astern. The MOBEKA has grounded, so much is clear, but obviously she is pivoting somewhere amidships on a rock. Captain Lauwereins immediately takes the necessary steps to prepare the passengers and crew to abandon ship.

Meanwhile another tragedy was taking place just half a mile east of the grounded MOBEKA. At precisely 0745 the Ostend registered trawler ANNIE MARIE O.349 of 96 GRT and built in 1938, grounded on the outer rocks of Carskey Bay. Her skipper launched red flares, an international distress signal, which were duly spotted by the Scottish Coastguard. At 0753 a message from the Southend Coastguard was dispatched to the RNLI lifeboat station at Campbeltown, that a vessel was ashore in front of the watch hut of Carskey Bay. In the few moments before the lifeboat was launched, a second message was received by the lifeboatmen, that a second vessel had grounded in Carkey Bay, but more westerly... the MOBEKA, although she hadn't been identified as such at this stage.

The DUKE OF CONNAUGHT lifeboat. (photocourtesy by the RNLI)

At 0845 the motor lifeboat DUKE OFCONNAUGHT, on temporary duty at the Campbeltown station, pulled out to the scene of distress. Also the Southend Life Saving Apparatus was hurried to the Bay, arriving there at 0905. The Scottish rescuers immediately understood the ANNIE MARIE was in a very hazardous position, at the extremity of a reef some 200 meters from the shore. The small trawler was continuously pounded by heavy breaking seas. The wind had increased to gale 8 from the SE and was cutting like a knife. The ANNIE MARIE had rolled on her SB side with her stem pointing towards the reef. The fishermen were struggling to hold on while the cold seas swept over the wooden boat. At 0910 a first line was fired from the shore but the line carried away to leeward over the heads of the poor seamen and out of reach. An attempt to fire a second line had to be postponed until the gear was shifted as the rising tide and growing seas endangered the people operating the line throwing apparatus. The second rocket dropped a line on the ANNIE MARIE, but the crew was unable to grab it in time. The 3rd rocket however dropped just fine, next to 5 crewmembers sitting on the side of the trawler. Although a whip was immediately fastened to the messenger line, no attempt was made by the fishermen to haul the line in. The Scottish rescuers shouted at them but the fishermen obviously did not understand them nor did the Scots understand the Belgians. Slowly the whip pulled out but this was probably due to the running tide and screaming wind and not due to the fishermen pulling it in, in fact they were numbed by the cold and totally unaware of the Scottish efforts. Rain, sleet and spray obscured the wreck of the ANNIE MARIE and the people ashore could hardly discern what was going on. At 1020, they observed to their horror that two crewmembers had slung the rocket line along their waists after cutting it. Three others followed them into the ice-cold water. The poor fishermen probably had no knowledge of a lifesaving apparatus and in the ensuing panic interpreted the rocket line as a rescue line to be tightened around their bodies or perhaps they were too numbed by the cold wind and freezing sprays to haul in the line of the breeches buoy. Anyway the Coastguards pulled the 2 men ashore with the rocket line. One died immediately after landing. The other three who had slipped into the crashing seas just behind, were washed ashore 300 meters further on. All of them received artificial respiration and one of them regained consciousness after 20 minutes. A doctor worked for more than an hour on the second man washed ashore but to no avail. He died as well. The third crewmember who had jumped was also pronounced dead. A sixth crewmember who had been washed overboard when the ANNIE MARIE hit the rocks, was lost.



Meanwhile the DUKE OF CONNAUGHT was fighting her way down to the casualties. She had just begun the 25 mile voyage to Carkey Bay when her rudder was damaged by the heavy seas. The tide was running against and after jury repairs the lifeboat arrived in Carkey Bay around 1100. The lifeboatmen soon learned the crew of the fishing vessel had been taken off by the Coastguard.Captain Lauwereins as an experienced seaman, but unaware of the other casualty, understands his ship is in a very perilous position. The crew are wearing their lifejackets, the passengers are mustered on deck. The cargo bilges are sounded and soon it is reported that Hold nr.2 is filling. Capt.Lauwereins orders the radio-officer to transmit a distress signal and switches on the lights of a ship in danger. The radio message reads: *" MOBEKA... AGROUND... position approx. 54.50N/05.05.W... REQUIRE IMMEDIATE ASSISTANCE..."* The message is intercepted by PortPatrick Radio at 0824 which takes a bearing of the transmission and advises the Admiralty accordingly. From the position given by the master, it is obvious how erroneous this estimated position was. Later it was understood that the ship had grounded in a position 55.18N/05.24W or some 35 miles NNW of the supposed position. For those readers who might interpret this as a serious miscalculation, I must disappoint them as one has to take into consideration that the ship had been steaming in bad visibility relying on dead reckoning only and perhaps a single radiobearing if available. Most probably the the supposed Crammag Head Light had been a buoy in the Firth of Clyde mistaken for a lighthouse. The alteration of the course to the NW at this stage was indeed the beginning of the end...

At 0830 the ballasttanks Nr.1 and Nr.3 are emptied. The pumps are working on the bilges of cargo hold Nr.2 in order to lighten the ship as much as possible. At 0900 Capt.Lauwereins sees a glimpse of the rugged coast for the first time. The frightening cliffs tower high over the stricken ship. The weather is deteriorating fast and the ship is working on the ground, a very bad omen indeed. At 0915 the suction pipe of ballast tank Nr.3 ruptures. The tank top of the palm oil tank tunnel at the forward end of the engine room was found to be set up and started to leak. Five minutes later the intake valve on the seachest for general circulation bursts and the engine room quickly fills with water and fuel.

At 0926 the MOBEKA sends another message to the Admiralty: *"Send tug. Send immediately. Ship may be saved."*

In the meantime all watertight doors are closed. The ship is pivoting hard on the rocks and tons of water crash over the vessel's decks and superstructure. The cruel sea is doing her job. She's driving the ship broadside onto the cliffs. Capt.Lauwereins fears the ship might break her back any moment. The lights are flickering and at 0935 the generators disappear in the raising water. Everything stops on board the MOBEKA. Now, she is a dead ship or rather a dying ship. The seas pound her sides incessantly.

Another message from the MOBEKA was received at Portpatrick Radio at 0949: *"Leaving ship now. Too dangerous."*

That same instant the Admiralty in Greenock ordered the steamtug WEST WINCH (134/20) and the Examination Service Vessel LOODSWEZEN (134/31) from Stanrear to assist an unknown 2000 ton ship and a drifter ashare in Carskey Bay... The LOODSWEZEN was in fact the Belgian pilot tender Nr.2 requisitioned by the MOWT from August 27, 1940 till February 5, 1945. Meanwhile the Admiralty in Greenock sent the following message to Campbeltown at 0949: *"Request you sail ST.OLAVES with despatch to assist tanker (?) MOBEKA reported ashore in 54.50N/05.50W at 0720 GMT".*

THE RESCUE

At 1100 the MOBEKA started sounding her whistle like a ship crying in agony. The MOBEKA which was in the most favorable position to fire a rocket line, launched two rockets which landed ashore. The Coastguard had just shifted their gear from the ill-fated ANNIE MARIE to the MOBEKA's position. The fierce wind lashed the men working hard to get the lifesaving apparatus in order near the wretched cargo ship. They hailed the captain of the MOBEKA and asked what kind of assistance he required. Captain Lauwereins told them he wanted to land 4 passengers and some of his crew. The rest he preferred to keep on board till the tugs arrived. The MOBEKA offered a good lee in the southerly gale force winds, but a raft taking 3 men and an officer was nearly smashed to smithereens. They made it to the shore however at 1135. The passengers are then put in working boat Nr.3 together with 2 crewmembers and were assisted to dry land with the help of the Live Saving Apparatus company. A whip was then paid out to the MOBEKA using one of the rocket lines fired from the stricken ship.

At 1200 Stanraer reports that the WEST WINCH is unable to sail but the LOODSWEZEN is underway. The latest position of the MOBEKA transmitted by Greenock to the ST.OLAVES is 0.5 miles SW of Blackhead. As soon as it becomes clear that the WEST WINCH cannot join the LOODSWEZEN rushing to the rescue of the MOBEKA, HMS TENACITY (Assurance Class tug) is ordered to proceed with all despatch to assist "*unknown ship*" ashore in Carskey Bay.

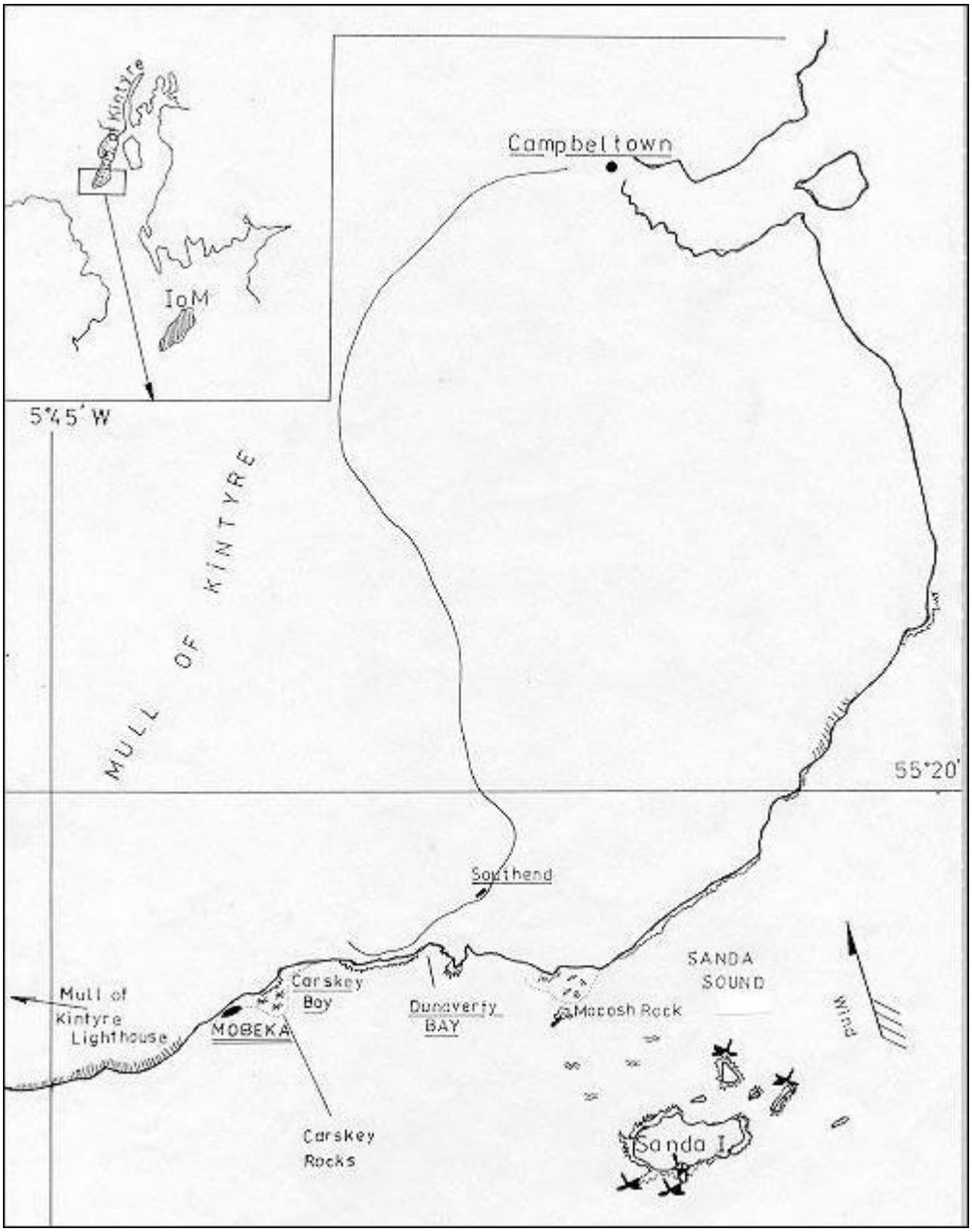
At 1208, Capt.Lauwereins transmits to PotPatrick: "*Ship is in critical position awaiting tugs*." In fact Capt.Lauwereins was unaware that at that same time the LOODSWEZEN was well under way from Greenock, as well as the ST.OLAVES of Campbeltown and the TENACITY from Londonderry. Another ship the HMS WIVERN (W Class destroyer) was urged to the scene from Londonderry to the Belgian ship. At 1215 the DUKE OF CONNAUGHT, the Campbeltown lifeboat arrived on the scene. The wind and seas were still increasing and to make matters worse, sleet and snow were now hampering maneuvering the lifeboat in the heavy breaking seas, all this added to the damaged rudder. The coxswain of the lifeboat :James Thomas, an experienced lifeboat man, soon grasped it would be suicidal to keep the lifeboat alongside the MOBEKA. He therefore anchored to windward and by slipping the anchor cable he dropped down towards the jumping and jerking MOBEKA. He then took the lifeboat around the stern of the cargo ship into the leeside, where the MOBEKA offered a relative shelter against the charging seas and howling wind.

The MOBEKA was bumping heavily now and the lifeboat was tossed like a matchbox. Then the DUKE OF CONNAUGHT's engine started giving trouble, no matter what the mechanic J.H.Lister attempted. Nevertheless, the coxswain kept his lifeboat alongside until 44 crewmembers, including Capt.Lauwereins had embarked. Before leaving his ship, Capt.Lauwereins throws back the tailblock of the life saving gear and waves his hands to the soaked wet Coastguard men ashore. At 1330 all have left the MOBEKA and the lifeboat slowly backs out to sea, meeting the waves which rock and jolt the boat as if to show who is the boss around. But the unfortunate lifeboat only ran 4 miles from the stranded MOBEKA when her engine failed completely.

The coxswain then hoisted sail and put about setting course to Dunaverty Bay. There the engine was restarted and the lifeboat once again turned about to face the grinning seas. THe engine failed again soon and sail was hoisted and she headed back for Dunaverty Bay. The coxswain then decided to land the MOBEKA crew here before attempting another run to Campbeltown. The DUKE OF CONNAUGHT was expertly piloted over two reefs and by 1730 she was moored alongside the old jetty of the disused lifeboathouse in the bay. For the drenched and shivering crew of the MOBEKA the trip at sea ends here. They were later taken to Campbeltown over the road.

At 1630 the old steam tug ST.OLAVES reports by radio that she is hove to and impossible to proceed due to the prevailing weatherconditions. Her starboard lifeboat has been cast adrift by the sweeping seas and she proposes to return to Campbeltown once her lifeboat is re-secured. In fact the ST.OLAVES a 1919 built steamtug owned by Waratah Tug & Salvage Cy. in Hull but requisitioned by the Admiralty had been sent on request by the honorary secretary of the Campbeltown lifeboat service Mr.A.P.MacGrory. The good man had sped by road to the scene of the rescue and wondered how they would manage to get the entire crew of the MOBEKA into a lifeboat of the DUKE OF CONNAUGHT's type. They would surely overcrowd the lifeboat , therefore endangering the lives of all on board. Mr.MacGrory then arranged for a naval vessel to meet the lifeboat at sea and take off some of the crew. The senior naval officer in charge agreed and then dispatched the ST.OLAVES from Campbeltown to Carskey Bay. But due to the

horrible conditions out at sea apart from the low visibility in the sleet showers, the ST.OLAVES had to return empty handed. A painful note may be that the ST.OLAVES herself was lost on September 21, 1942 after grounding in the NE of Scotland. MacGrory then assisted in landing the MOBEKA's crew at Dunaverty Bay and arranged for them to be driven to Campbeltown and provided with food and lodging.



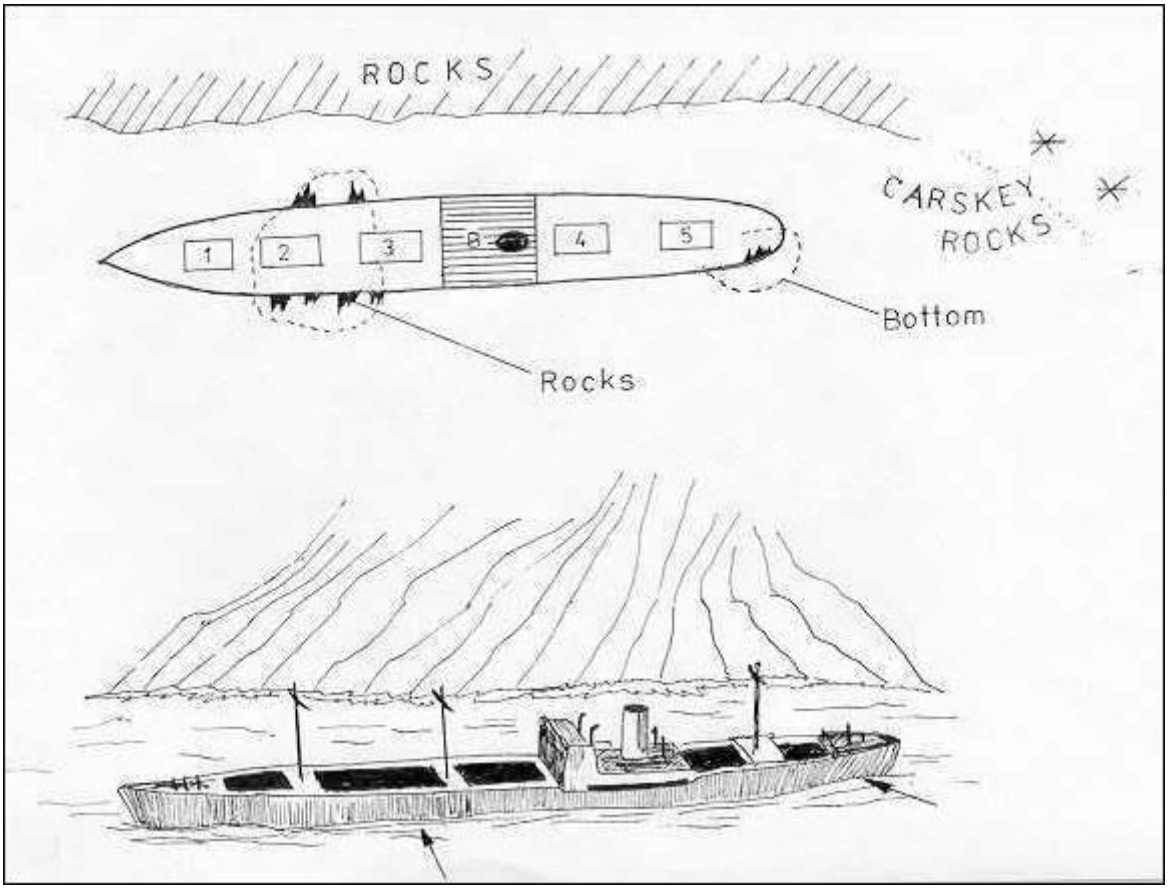
As soon as the unknown vessel in Carskey Bay was positively identified for the authorities as the MOBEKA and the crew known to be saved, the TENACITY and ST.OLAVES were ordered to return to Campbeltown at 1639 and the WIVERN back to Londonderry at 2250. The matter of the MOBEKA was now in hands of the Salvage Association... This may sound a little confusing, but communications then were restricted and radio transmission kept to a minimum for obvious reasons. The captain's initial (erroneous) distress position also sent another lifeboat to sea... As the casualty was thought to be aground in Morrock Bay, the lifeboat ETHEL DAY CARDWELL on temporary duty at PortPatrick was dispatched to the scene. She could of course not find the ship and returned to base after having extended her search more northerly, but without success.

THe MOBEKA was not the only ship from the convoy that ran aground. The FLORISTAN, a British ship of 5478 GRT of the Strick Line, which happened to be the first ship of the column in which we find the MOBEKA, ran aground that same day at 2112 on the West coast of Islay, about 40 miles NNW of Carskey Bay.

The INGRID reported to be aground at 2309 also more northwards than the grounding site of the MOBEKA. The MOBEKA's grounding ended without loss of life, but the more tragic was the loss of the trawler ANNIE MARIE. Mr.Stalker who was a lad of 16 at the time of the accident was a a caretaker of the Campbeltown cemetary some years ago. He remembers very well the only surviving fisherman swimming ashore. The latter man stayed around for nearly a year in the area and then joined the Merchant Navy. Three months later he was lost as well... The current Honorary Secretary of the Campbeltown lifeboat, Mr.J.P.McWhirter relates that it is recorded that the skipper of the ANNIE MARIE fired flares before he drowned. They were intended for the master of the MOBEKA, to let him know he was standing into danger. Unfortunately it was to no avail. Captain Lauwereins mentioned the observation of the flares in his sea protest, but the end of the MOBEKA was already decided upon. In the Campbeltown cenetary, there is a gravestone with the following inscription: *IN MEMORY OF FIVE BELGIAN FISHERMEN, THE THREE BROTHERS, MARCEL, HENRI & FRANS LAMBRECHT, DAVID GONZALES AND FRANS VANBESIEN, who lost their lives in the shipwreck at Carskey, of the ANNIE MARIE O.349 on the 19th of Jan.1942.*

A SLIGHT CHANCE OF SALVAGE

The Salvage Association immediately dispatched an officer to Campbeltown in order to assess the damage and examine the possibilities of salvage. The officer in charge was *Mr.I.J.Kay*, Chief Salvage Officer, but although he arrives in Campbeltown he is unable to visit the wreck before January 24, due to the snowstorms. The Coastguard of Southend however telegraphed the Salvage Association that the MOBEKA had broken her back, but there was a reasonable chance of salving her cargo given fine weather.



But the sleet and storm continued.

On January 24, Mr.Kay boards the MOBEKA. The ship is now posed 30 meters from the high cliffs, heading WxS. The MOBEKA was listing about 9 degrees to port (seawards) and exposed to all weather from West through South to East. So hardly a sheltered position for a salvage job. The sea was washing in and out all compartments except the forepeak tank. Severe buckling of the shell plating showed she had broken her back under the severe tension, but oddly her deck plating was still intact. The bulwarks however had split under the strain.

A diver's report confirmed earlier presumptions. The ship was resting heavily onto the rocks in the vicinity of Hold nr.2. But also her stern had been driven over a pinnacle rock, breaking away the top of the rock and tearing off rudder and entire stern frame. The propeller is also sheared from the stern and still attached to the tail-end shaft laying on the bottom.

Hold Nr.2 and the refrigerating machinery room were open to sea and cannot be closed from the outside as some of the plates are turned out and very heavily damaged. The MOBEKA stranded on a pinnacle rock and pivoted for a long time in bad weather, before actually losing all buoyancy and settling down in this current position. Closing the compartments and using compressed air would have been impracticable because of the extensive damage and distortion. Anyway, all deck cargo was to be removed before inspection of the holds was possible. Until then no final decision could be taken. All in all, the salvage chief concluded the MOBEKA was not a salvage proposition.

Discharge of the cargo had begun on January 25th, but nothing altered the bad situation the MOBEKA was in. On January 26, the Salvage Association experts still claimed the deckcargo had to be removed before further action was possible. The prospects of refloating were still uncertain but the salvage officers were hoping that discharge of most of the cargo would allow them to pump enough air into the holds to

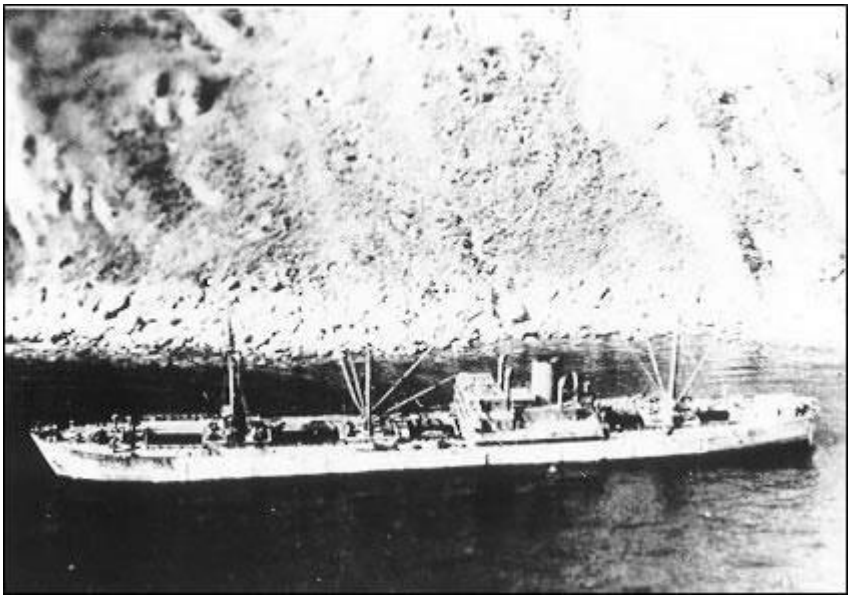
lift the ship clear. On the meeting of the Liverpool & Glasgow Salvage Association on March 10, 1942 it was decided that the MOBEKA was unsalvable. Two figures formed the basis for this conclusion:

- 1. The maximum draft at HW over the pinnacle rock is 21 feet.
- 2. If Hold Nr.1 and 3 and the engine room and Hold 4 can be tightened, plus all cargo discharged then the draft of the ship accounting for the list would be 23 feet. Not enough to pass over the rock.

Capt.Fontaine acting on behalf of CMB (the owners, remember) did not not agree with the entire calculation made by the experts and after exposing his arguments, the definitive conclusion was again moved to a further meeting.

The discharge of cargo finally ended on April 10, 1942. The Belgian buoy tender ZEEHOND and tug ZEELEEUW, both in British service during WWII, have also been in action during the salvage operation of the MOBEKA's cargo. They supplied pumps and power to discharge the cargo, so that most of the ship's cargo and gear were taken off. But the future of the MOBEKA looked very gloomy indeed...

A rare view of the MOBEKA shortly after she was declared a CTL.



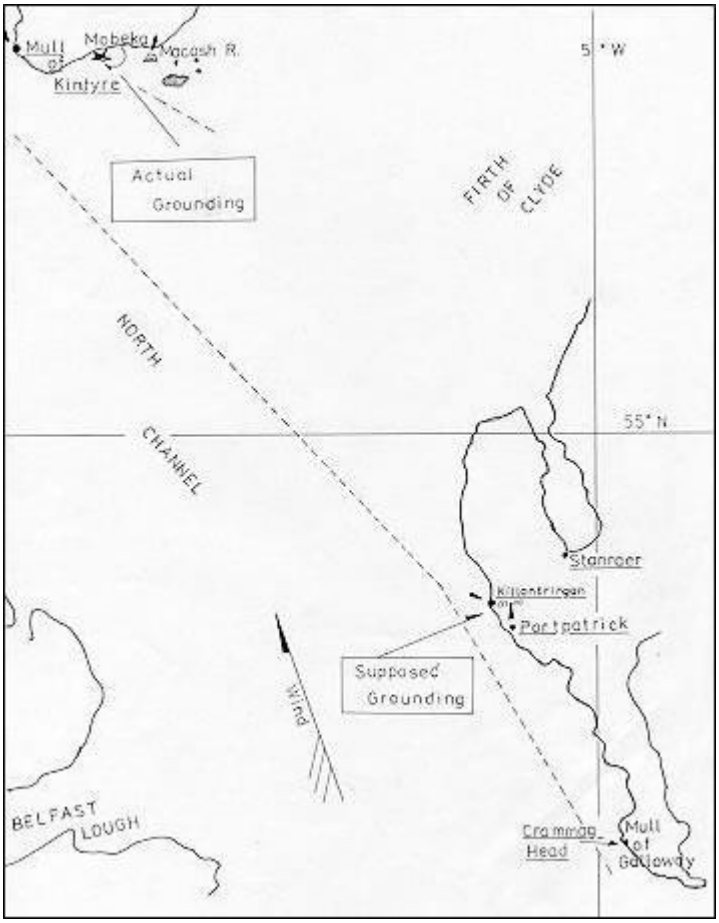
THE ULTIMATE FATE

On May 9, 1942 the MOBEKA was declared a constructive total loss. Then all of a sudden on September 14, fire broke out on the MOBEKA. A tug with firefighting appliances left Campbeltown at 1400 to get to the wreck. The MOBEKA was on fire from one end to the other when the tug arrived. The fierce heat and the explosions of ammunition still in the cargo holds rendered it impossible to close in.

The next day the MOBEKA is still very much on fire and nothing can be done.

On September 2, 1944 the loss of the MOBEKA is officially accepted by the Technical Committee and the sum of 92.236.882,25 Belgian francs is awarded to CMB for the insured value of the ship by VOZOR/AMARIG (special insurance body for marine war perils). The loss of the trawler ANNIE MARIE was not accepted as a war loss and the widow of the owner Marcel Lambrecht was paid only by the insurance company on September 14, 1949 after years of correspondence and discussion with the insurance agents...

Captain Lauwereins perished at sea, December 16, 1942 as chief officer on board the EMILE FRANCQUI. The loss of the MOBEKA has never been in the spotlights. There was no heroism to be found as in the other sad cases of our merchant marine at war. People did their jobs and accidents happened. But the coincidence of the two Belgian ships wrecking almost simultaneously on the same stretch of desolate coast is remarkable to say the least. The loss of the ANNIE MARIE is clearly more tragic and the struggle of Mrs.Lambrecht fighting to get her insurance money indicate that justice was and still is partial. What bothers me the most in the MOBEKA case is the seemingly trivial mistake of a lightbuoy for a lighthouse and the disastrous consequences.



Retracing all navigational factors which were available through ship's reports in conjunction with the 1941 Admiralty Charts and List of Lights, I was able to recreate a possible scenario. In order to follow this deduction I refer to the above chart. As indicated before, the captain transmitted a position to the Admiralty which was not quite correct. First of all the light characteristics of the lighthouse on Black Head (Killantringan LtHouse) are Group Flash 2 every 30 seconds. This is were the MOBEKA *supposedly* stranded. The lighthouse of Mull of Kintyre where the vessel really struck, shows exactly the same light but is situated 34 miles NW of the Black Head lighthouse. This explains the confusion of the initial distress position, given the poor visibility around. But there remains one question to be answered... if CRAMMAG HEAD lighthouse was sighted early that fatal morning, how can the MOBEKA then have grounded in Carskey Bay only a couple of hours later which implies the MOBEKA travelled some 45 miles in this short period of time? The only explanation may be the "buoy theory" in which the light of Crammag Head was not sighted at all that morning, but instead one of the buoys near Sanda Island, though this is in my opinion almost inconceivable. The only buoy with the same light characteristics as Crammag Head is the Macosh Rock buoy, both show one flash every 6 seconds. The "only" difference is: the buoy shows a red light, the lighthouse a white flash and more important: the buoy's lightplane is situated only a few feet above sealevel, Crammag Head's 100 feet...

Now, every mariner will acknowledge that in reduced visibility situations at sea, lights and shapes seem to be closer or further away than they actually are, especially when there is no horizon for a reference and all is veiled by sleet and snow. What really happened will never be disclosed again, rest assured, but fact is a navigational error led to the grounding of the MOBEKA. Another abiding mystery will be the circumstances in which the ship was gutted by a fire of which the origins are obscure. Nor Lloyd's nor the Salvage Association have a clear answer. Skipper Vandekerckhove M. of the buoy tender ZEEHOND claims the MOBEKA was set on fire by the salvers to avoid pilferage. The ship was later blown up to discard the wreck... Local residents remember the ship accidently caught fire whilst welders were working on board. Other seem to remember the ship was deliberately set on fire to cover up the fact that looting had taken place. Whatever be, the MOBEKA ceased to existe 77 years ago...

Histoire de la ville d'Ostende et du port (I).

HISTOIRE DE LA VILLE D'OSTENDE ET DE PORT PRÉCÉDÉE D'UNE NOTICE DES RÉVOLUTIONS PHYSIQUE DE LA COTE DE FLANDRE, DE MR DELPAIRE
BRUXELLES.
SOCIÉTÉ BELGE DE LIBRAIRIE
HAUMAN ETC°.
1843

PRÉFACE.

Une première édition n'est jamais qu'un essai.
AROUET DE VOLTAIRE.

L'ancienne Belgique, devenue successivement province romaine, Austrasie, Lotharingie, basse Lorraine, duché de Bourgogne, autrichienne, espagnole, autrichienne, française et annexe de la Hollande, démembrée, mutilée, asservie, en accomplissant si hardiment et si pleinement, dans ses limites actuelles qui semblent être celles du cœur, l'acte de son indépendance, a réalisé la fable du phénix, qui renaît de sa cendre, et prouvé de nouveau que la voix du peuple est bien réellement la voix de Dieu.

À peine a-t-elle rallié tous ses enfants sous le même drapeau, et jeté les bases de son existence, qu'on a vu poindre à son horizon littéraire, un essaim de jeunes écrivains, Belges cette fois ; et bientôt, parmi les nombreux adeptes, se sont fait remarquer les Nothomb, les Victor Joly, les Prosper Noyer, les Bogaerts, les Desmet, les Juste, les Moke, les de Saint-Génois, les Conscience, etc., etc., sans compter les Dewez, les de Stassart, les Lesbroussart, les Reiffenberg, les Quetelet, etc., qui datent de l'époque de transition; puis la presse, cet infatigable Argus de nos intérêts publics, puissante et si estimée à la fois au dedans et à l'étranger; tous travaillant à dissiper les ténèbres que tant de siècles avaient accumulées sur la patrie, à produire cette lumière qui maintenant se répand au loin, accusant dans l'Europe, revenue de son étonnement, une nation nouvelle pleine de sève et d'avenir.

Ce sont surtout les souvenirs historiques qu'on a pris à tâche de faire revivre et qui éveillent chez tout Belge, une grande sympathie.

Et, en effet, que de changements politiques, de tourmentes et de vicissitudes, de sanglantes et décisives guerres, et que d'hommes marquants n'offrent pas les fastes de notre histoire !

Si l'on se reporte à l'invasion de Jules-César (57 ans avant Jésus-Christ), qui valut aux Belges la glorieuse appellation d'être " les plus braves d'entre les Gaulois, " on voit la Belgique s'étendant entre le Rhin, l'Océan, la Seine et la Marne. Vaincue, mais non soumise, après cinq siècles d'asservissement, elle court aux armes, chasse les préfets et les cohortes de Rome, et reconquiert sa liberté avec la même énergie qu'elle le fit naguère. Puis, après avoir passé sous la démocratie militaire des Clovis, l'administration de Grimoald, fils de Pépin de Landen, maire du palais d'Austrasie (la Belgique 640), le règne de Martin et Pépin de Herstal, de Charles Martel, de Pépin le Bref, élu roi des Francs, de Charlemagne et de son fils le Débonnaire, liche sur le trône de tout l'excès de ses scrupules pour les pratiques du cloitre, elle est inféodée à l'empire de Lothaire, autre indigne descendant du grand Charlemagne, qui comprend l'Italie, la Provence, la Franche-Comté, le Lyonnais, et en outre les contrées enserrées entre le Rhône, la Saône, le Rhin, la Meuse et l'Escaut, appelées la Lotharingie (840).

À cette époque, les ducs et les comtes, chargés temporairement de l'administration des provinces, profitant de la faiblesse du trône, changent leurs titres amovibles en dignités héréditaires, créent des fiefs et des vassaux, divisent, morcellent le pays en une infinité de seigneuries, et se livrent, pendant des siècles, des guerres continuelles, tantôt par droit d'héritage contesté, tantôt par esprit de conquête. Investi du gouvernement de la Lotharingie, saint Bruno, archevêque de Cologne, la divise en haute et basse Lorraine (959); cette dernière, composée de l'archevêché de Cologne, des duchés de Limbourg, de Juliers, de Gueldre et de Brabant, des comtés de Namur et de Hainaut, d'une partie de l'évêché de Liège et de la Flandre, d'abord aux mains de Godefroid, comte d'Ardennes, passe plus tard à Charles de France, puis Godefroid d'Eenhamen ou de Brabant et en 1089 à Godefroid de Bouillon.

Arrivent les croisades, ces guerres si éminemment poétiques, qui mènent Baudouin, comte de Flandre, sur le trône impérial de Constantinople, Godefroid de Bouillon, sur celui de Jérusalem, et dans lesquelles s'immortalisent les Thierry, comte de Flandre, les Othon de Trazegnies, les Jacques d'Avesnes, tous Belges. Des privilèges que les seigneurs avaient dû vendre à leurs vassaux, pour subvenir aux frais de ces expéditions, naît l'affranchissement successif des communes (Gand 1187), qui, dans les siècles suivants, donne une prodigieuse impulsion à l'industrie. Suivent la guerre d'extermination entre les d'Avesnes et les Dampierre , enfants des deux lits de Marguerite, fille de l'empereur Baudouin, comtesse de Flandre et de Hainaut; la célèbre bataille, dite des Éperons d'or, gagnée par les Flamands contre les Français, sous les murs de Courtrai (1502) ; les Flamands envahissant le Brabant et Éverard 'Tserclaes les forçant à abandonner leur conquête; les massacres entre les nobles et les bourgeois à Bruxelles et Louvain, et comme conséquence la ruine totale de l'industrie (1557); le Ruwaert Philippe d'Artevelde, digne fils de Jacques, à la tête de quarante mille Flamands des corporations, aux prises à Roosebeke

avec une formidable armée française, qui rétablit Louis de Maele dans son comté de Flandre, d'où ses dissipations venaient de le faire chasser (1383) ; etc., etc.

Les provinces belgiques passent l'une après l'autre à la maison de Bourgogne (la Flandre 1384), par suite du mariage de Philippe le Hardi avec Marguerite, fille de Louis de Maele : Jean sans Peur, Philippe le Bon, Charles le Téméraire, Marie; à l'Autriche en 1477 : l'archiduc Maximilien marié à Marie de Bourgogne, Philippe le Beau et Charles-Quint ; sous la domination espagnole en 1557 guerres de religion, le duc d'Albe, conseil des troubles, la Hollande se sépare de la Belgique (1579), fameux siège d'Ostende, conquêtes de Louis XIV dans les Pays-Bas. La prise de Dunkerque force l'Espagne à demander la paix; elle l'obtient par le traité de Munster (1648), qui enlève à la Belgique tout le littoral au midi et à l'est de l'Escaut, depuis l'Écluse jusque près d'Anvers, tout le pays qui compose aujourd'hui la province du Brabant septentrional, la ville de Maestricht et son versant et la liberté de l'Escaut, au profit des Provinces-Unies. La paix des Pyrénées (1659) lui coûte encore plusieurs villes de la Flandre, du Hainaut et du Luxembourg, et, pour surcroît de malheurs, le traité de la Barrière (1713), livre les places de Namur, Tournay, Menin, Warneton, Ypres, le fort Knocke et Ruremonde, à la garde des troupes hollandaises. Par le traité de la Barrière, elle retourne à la maison d'Autriche ; puis, après avoir été incorporée à la France (1795), elle est annexée à la Hollande (1814) dont elle secoue le joug, Our prendre, tout indignée de sa longue sujétion, le premier rang parmi les nations les plus indépendantes de l'Europe, dans les limites tracées par les traités de Munster et des Pyrénées, moins les changements apportés par les 24 articles.

Quelles infortunes ! et quelle gloire !

Espérons-le : forte par elle-même et par ses alliances, la Belgique, profitant des leçons du passé, saura déjouer désormais, commercialement, les intrigues de certaine puissance dont nous parlerons, politiquement ces éternelles arrière-pensées de la France !

Mais occupons-nous de (l'histoire de la ville et du port d'Ostende, précédée d'une notice des révolutions physiques de la côte de Flandre) que nous publions.

Et d'abord, nous croyons pouvoir nous dispenser d'en démontrer longuement l'utilité. Au temps où nous vivons, chacun comprend que l'histoire est un puissant véhicule d'esprit national, et on conçoit sans peine la différence qu'il peut exister pour Ostende, dont l'importance s'accroit de jour en jour, entre avoir ou n'avoir point à la disposition de ses habitants et des nombreux étrangers qui y affluent sans interruption, ses annales qui sont d'un si palpitant intérêt. Pour ce qui regarde spécialement le port, on sait que fermé durant la république et l'empire, un système odieux est venu ensuite le perdre entièrement de réputation, et que naguère encore, sous l'influence de ce passé, on lui donnait, avec le prestige d'une grande autorité, des qualifications insolites, qui ne peuvent avoir pour conséquence que d'en écarter la navigation et le commerce. Sans doute, la personne à laquelle nous faisons allusion, en venant plus tard inspecter les lieux, y a vu autre chose) qu'un port à moules, qu'un cul-de-sac) et a depuis reconnu son erreur; mais il n'est pas moins vrai que dans sa prévention , elle n'a fait qu'exprimer ce qu'un demi-siècle d'adversité avait généralement accrédité, et qui, pour ce motif, appartient à l'histoire. Or, retracer fidèlement ce que le port a été et ce qu'il est, physiquement et commercialement, c'est donner à penser ce qu'il peut être et jeter dans le public un germe d'intérêt qui ne demandera que la réflexion pour se développer et produire; et le moment est d'autant plus opportun, que la ville d'Ostende, si longtemps sevrée de l'attention du gouvernement, l'attire nécessairement aujourd'hui et n'est pas éloignée, croyons-nous, de voir renaître la prospérité dont elle jouit sous Charles VI et Joseph Il.

RÉSUMONS NOTRE TRAVAIL.

LA NOTICE. - À l'arrivée de Jules-César, la côte de Flandre était couverte de marais. Pendant ou peu après la période romaine (v° siècle) la mer, brisant les dunes, envahit ces marais et les exhausse insensiblement. À mesure qu'elle ne vient plus couvrir les parties qu'elle a élevées, la culture s'en empare et les convertit en champs labourables. Nonobstant cette retraite, la mer ronge continuellement les dunes, tout en oblitérant les trouées qu'elle y a faites, et empiète sur le terrain qu'elle a abandonné.

Sous la couche de tourbe que l'on remarque sur toute la côte de Flandre et qui provient des marais du temps de Jules-César, on trouve partout une forte couche de sable fin, preuve, entre beaucoup d'autres, que la mer y a séjourné anciennement. Or, pour que des marais aient pu exister sur ce terrain, il a fallu que la mer s'en soit retirée ; car il est établi qu'ils ne se forment que par les eaux pluviales, et que la

tourbe qu'ils produisent n'est due qu'à des plantes aquatiques. En recherchant la cause qui, antérieurement à l'existence de ces marais, a pu faire baisser la mer sur nos certes, nous la trouverons dans la rupture de l'isthme qui a joint l'Angleterre à la France.

Fréquentes et désastreuses irruptions sur toute la côte qui borde la mer d'Allemagne. — Émigrations des Flamands. — Engloutissement de Scharphoudt et de OnzeLieve-Vrouw-ter-Streep.—Comment les dunes se sont primitivement formées; comment elles se détruisent et par quels moyens on les répare. — Nouvelles observations : de combien les dunes reculent, notamment au fort Albert et à l'endroit d'Ostende. Nécessité de se prémunir contre les débordements de la mer et possibilité d'empêcher son empiétement constant sur nos côtes.

Cette notice est tirée du savant et volumineux mémoire de M. Belpaire, sur les changements que la côte a subis d'Anvers à Boulogne, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur, depuis la conquête de Jules-César, couronné par l'Académie de Bruxelles en 1825. Nous n'avons d'autre mérite que d'en avoir réuni les matériaux épars, et d'y avoir ajouté le résultat de nos propres observations. Elle sera suffisante pour faire connaltre à l'homme du monde l'historique si intéressant de la côte et si généralement ignoré.

LA VILLE ET LE PORT D'OSTENDE.

Ostende, dont l'existence probable remonte antérieurement à 814, élevé au rang de ville en 1267, par Marguerite de Constantinople, comtesse de Flandre , prospère rapidement par ce privilège et par un procédé particulier, donnant au hareng flamand une réputation européenne, devient le centre d'un grand commerce et rend nécessaire le havre octroyé par Philippe le Bon, et creusé à l'ouest en 1445. Saccagé et réduit en cendres en 1489, par Daniel Van Praet, seigneur de Merwede. Ostende se rétablit peu à peu, se fortifie en 1585, est détruit de fond en comble lors du siège de 1601 à 1604, aussi mémorable par l'acharnement des combattants, les moyens d'attaque et de défense, les cent cinquante mille hommes de toutes tes nations de l'Europe restés sur le carreau, que par sa durée. La ville se relève ensuite de ses décombres, l'ancien Ostende passe sous la mer, le havre d'Ouest, s'oblitère, celui d'Est se forme, s'accroit ou diminue en profondeur ; et, pendant tout un siècle, le port lance ses corsaires, les Jan Jacobsen , les Erasmus de Brouwer, les Jan Broucke, les Diericksen, les Roel deReuse, les Jacques Besage, les Philippe Van Maestricht, toujours vainqueur et jamais vaincu, I et tant d'autres, tantôt contre la Hollande, tantôt contre la France ou l'Angleterre, ou bien encore contre ces deux puissances combinées, Anne d'Autriche et Cromwell. Nous verrons ces rudes marins, de concert avec leurs frères de Dunkerque, autres intrépides de la mer du Nord, capturer d'un seul coup, vingt, trente et jusqu'à quarante navires, soutenir contre des forces triples, quintuples, des combats à toute outrance, et rendre le nom ostendais la terreur et l'effroi sur mer.

Puis viennent les tentatives du cardinal Mazarin sur Ostende, et la sanglante mystification dont ce ministre fut l'objet1 cette occasion (1658) ; la compagnie de navigation aux grandes Indes, instituée par Charles Il d'Espagne (1698), et la physionomie d'Ostende pendant la guerre de succession.

Maison d'Autriche (1714) : encouragements accordés par Charles VI à la navigation ; création de la fameuse compagnie des Indes orientales d'Ostende ; ses opérations ; intrigues de la Hollande, coalition de toute l'Europe contre cette compagnie et sa suppression (1731). Marie-Thérèse : grandes améliorations locales et d'administration ; siège de 1745, occupation française ; occupation française pacifique (1757-1762); guerre d'Amérique (1778). Joseph Il : franchise du port (1781); navigation aux grandes Indes encouragée pour la troisième fois ;mouvements prodigieux du port, prospérité inouïe. Invasions des armées françaises (1792-1794) : monstrueuses réquisitions, ruine d'Ostende, fêtes républicaines ; bombardement de l798 : le commandant Muscar et ses cent cinquante grenadiers. Le camp de Boulogne : effets funestes du système continental ; nombreux combats sur la rade ; les licences de commerce. Guillaume 1er : le port sacrifié à la Hollande. 1830 : ses heureuses conséquences ; excellence du port, et combien sa prospérité importe au pays ; sollicitude particulière du roi pour Ostende.

Tels sont les principaux événements que nous aurons à raconter.

Nous avons puisé dans l'Annuaire de Bowens ; nous n'avons laissé de côté que les superfluités, les éclairs, la pluie et le beau temps qui s'y trouvent consignés, presque à chaque page, et nous nous sommes bornés à prendre l'essentiel ou à faire un résumé des documents, tel que l'octroi de Charles VI qui contient 103 longs articles. De Bonours et Flemming nous ont fourni les matériaux pour décrire le fameux siège de trois ans qui formera un cinquième de notre ouvrage; et le beau plan d'Ostende à cette époque, que nous y ajoutons , nous l'avons trouvé dans un livret , sans nom d'auteur, publié à Paris ,

par livraison, pendant l'événement, et qui nous a donné aussi les détails d'un combat naval entre une flotte batavo-anglaise et les galères de Spinola que nous rapporterons, et dont de Bonours et Flemming ne parlent que superficiellement. Nous nous sommes servis de Van Hasten pour décrire la bataille de Nieuport qui vient s'intercaler dans l'histoire d'Ostende, et de la brochure de l'avocat Debock, pour raconter les tentatives de Mazarin. Puis, nous avons consulté d'autres ouvrages et notices que nous indiquerons en temps et lieu.

Pour l'époque néfaste de 1792 1830, et qui n'est pas la moins intéressante, nous nous sommes guidé d'après les archives de la ville, qui nous ont .été communiquées avec une complaisance que nous aimons à reconnaître, et le Journal d'Ostende des années 1829 1830 et 1831, qui relate en flamand et par ordre de date, ce qui s'y est passé de 1793 à 1802 ; puis d'après le souvenir de personnes dignes de foi.

Le plan de la ville au temps du siége de 1601 , que l'on chercherait vainement dans les cartons du ministère de la guerre, et sur lequel on remarque un reste de l'ancien Ostende, englouti par la mer, nous permettra de relever une erreur apparente de Belpaire, relative au reculement des dunes, et de préciser à peu de chose près, de combien elles sont rentrées depuis environ deux siècles et demi à l'endroit d'Ostende. Nous ajoutons également un plan de la ville d'aujourd'hui, afin que par la confrontation on puisse juger des améliorations locales qui sont survenues.

Nos recherches prouveront encore d'une manière (convaincante) que c'est à tort que beaucoup d'auteurs ont placé le Portus itius et le port Épatiac des Romains , sur la côte de la Flandre actuelle, et que môme lors de l'invasion de Jules-César il n'a pu exister des ports aux lieus oit se trouvent Ostende et Furnes, comme l'admettent beaucoup d'historiens.

Voilà pour l'opportunité et le plan de notre travail. Quant à l'exécution, nous considérons deux choses : d'abord, les idées ou réflexions, entourage des faits qui les lie les uns aux autres; ensuite, le style au moyen d'expression. Dans celle-là, nous aimons justesse, convenance ; dans celle-ci, clarté, précision.

Nous nous sommes attachés à réunir toutes ces qualités; mais nous n'osons espérer d'avoir entièrement réussi.

A SUIVRE

Histoire de la ville d'Ostende et du port (II).

NOTICE

RÉVOLUTIONS PHYSIQUES DE LA COTE DE FLANDRE.

L'incertitude qui règne sur l'histoire du pays en général, antérieurement à l'invasion romaine, et que l'on doit attribuer à l'odieux édit par lequel l'empereur Auguste, successeur de Jules-César, fit détruire tous les documents historiques des Belges, ne permettrait non plus que d'établir des hypothèses plus ou moins fondées sur l'état de nos côtes dans ces temps reculés, si les observations géologiques ne nous offraient des indices certains.

Ératosthène, ce célèbre savant grec, devenu bibliothécaire d'Alexandrie, sous Ptolémée Évergète (200 ans avant l'ère chrétienne), ne connaissait les côtes de l'Europe au-delà des colonnes d'Hercule, que par le récit du Marseillais Pythéas, qui disait avoir visité tous les pays maritimes de cette partie du monde, depuis le Tanais jusqu'à Thule, sous le cercle polaire.

Les Commentaires de Jules-César, Pline le naturaliste, la Germania de Tacite, la Géographie de Strabon, celle de Ptolémée, les écrits historiques de Dion Cassius même ne déterminent clairement aucun point de géographie ancienne de la Belgique, et Jules-César, le conquérant de cette Belgique, semble se soucier si peu de la situation des lieux, qu'il n'en parle que lorsque cela devient nécessaire à la description de ses batailles.

Cependant ces auteurs s'accordent à représenter la Morinie qui s'étendait d'au-delà Thérouenne jusque vers Ostende, et la Ménapie, qui occupait une partie du Tournaisis d’aujourd’hui, près de la moitié de la Flandre occidentale et toute la Flandre orientale, et séparait ainsi entièrement les Morins des Nerviens, comme deux pays qui se ressemblent et entrecoupés de marais et d'épaisses forêts.

César dit qu'à son approche, les Morins et les Ménapiens se retirèrent dans leurs marais et forêts où il ne put se frayer un passage à cause des pluies et de l'énergique résistance de ces peuples, à laquelle il rend hommage. II parle encore de ces marais et forêts, lorsque l'année suivante, à son retour d'Angleterre, il envoya ses lieutenants Labienus, Titirius et Cotta contre les Morins et les Ménapiens. Strabon dit que les Morins se refugièrent dans des îles qui se formaient par le flux de la mer (nous verrons plus loin que c'est des bancs de Flandre qu'il s'agit ici) ; et Dion Cassius rapporte que César ne put s'emparer d'aucun de leurs cantons; qu'il essaya de percer jusqu'à leurs retraites en faisant abattre les forêts, mais que considérant leur immense étendue et voyant approcher l'hiver, il renonça à son entreprise.

Les légionnaires, la hache à la main, déblayèrent ainsi toute la contrée qui s'étend de Boulogne-sur-Mer jusqu'à la frontière actuelle.

En considérant l'état présent de nos côtes, et en recherchant les causes des changements que l'on remarque, nous arriverons à démontrer l'assertion des auteurs que nous venons de citer.

Les vastes forêts, dit M. Belpaire, ont disparu, et sont converties en champs labourables ; c'est à peine si l'on en trouve quelques restes dans les bois de Dieppe, de Boulogne, des environs d'Ypres, de Poperinghe, de Thourout et de Bruges. Les marais ont également disparu ; on n'en voit plus guère que dans les départements du Nord et du Pas-de-Calais, du côté de Bergues, Bourbourg, Saint-Omer et d'Aire.

Nous verrons plus avant que la plus grande partie de ces marais a été envahie par la mer.

En parcourant le voisinage de l'Escaut depuis au-dessus d'Anvers jusqu'à son embouchure, ensuite la côte depuis cette embouchure jusque vers les hauteurs du cap Blanez, on trouve partout une couche plus ou moins épaisse de terre glaise ou vase grise, contrastant d'une manière remarquable avec le sol environnant qui presque partout est très sablonneux.

Les dunes de la mer forment une des limites de cette bande de glaise, l'autre limite commence vers la Tête-de Flandre, vis-à-vis d'Anvers , passe par Calloo, en deçà de Hulst, près du Sas-de-Gand, se dirige ensuite sur Asseneede, Bouchoute, Saint-Laureyns, Ardenbourg, Midelbourg, Damme, Houthave, Stalhille ; traverse le canal de Bruges à Ostende, près de Stalhille, passe à Ettelghem, Oudenbourg, Westkerke, Ghistelles, puis à Zevecote, 'Lande, Leke, Keyem, Beerst et Dixmude, Women, Merken ; ressort vers Knocke et Loo et de là se dirige vers Oeren; suit le canal de Loo jusqu'à quelque distance de Furnes ; passe au canal de la Colme qu'elle longe d'assez près jusque vers les hauteurs qui bordent le bassin de l'Aa et qui vont se terminer au cap Blanez : cette bande de glaise est plus épaisse, à mesure qu'elle approche de la mer. A Anvers, elle se réduit presque à rien ; le long de la côte depuis l'Écluse jusqu'à Gravelines, elle est de cinq à dix pieds. Elle est presque partout plus basse que la haute marée, pendant les syzygies. Au-dessous on trouve généralement jusque vers Dunkerque, une couche de tourbe de trois , dix et quinze pieds d'épaisseur, reposant sur une vase bleue ou sur du sable fin. Dans les environs d'Ostende, la partie inférieure de cette tourbe est une masse noire et compacte entremêlée de racines et de feuilles de jonc parfaitement conservées. La partie supérieure ne contient plus de jonc, mais une grande quantité de brins ligneux qui paraissent être des racines de bruyères. La tourbe des couches les plus élevées ressemble beaucoup, lorsqu'elle est séchée, à de la bouse de vache, nom qu'on lui donne.

Il n'est point rare de rencontrer des arbres dans la tourbe. Ces arbres sont toujours au fond du bassin même : de là leurs branches s'élèvent plus ou moins dans la masse tourbeuse ; ce sont ordinairement des chênes qui deviennent très-noirs et durs après leur extraction, ou bien des hêtres et des sapins. Généralement ces arbres sont entiers et couchés dans une direction constante, la tête entre le sud et l'est.

Dans les environs de Dixmude, la tourbe offre fréquemment des noisettes et de la semence de genêts.

En 1821 , des paysans employés à l'extraction de la tourbe ont trouvé dans une des tourbières de Mannekens-veere, près de Nieuport, un navire chargé de meules de moulins à bras enfoncé dans la tourbe d'environ cinq pieds, et s'élevant d'autant dans la glaise, qui le recouvrait encore de quatre ou cinq pieds. La plupart de ces meules ont servi à paver la cour de la ferme dont la tourbière dépendait, mais les plus lourdes et les plus profondes sont restées dans le navire qu'on a recouvert de nouveau.

On trouve aussi fréquemment dans la tourbe ou plutôt dans la glaise qui la recouvre, et surtout immédiatement au-dessus de la tourbe, des objets d'art de la période romaine. Le cabinet d'histoire naturelle de M. Paret à Slykens, près d'Ostende, s'est encore enrichi en 1841 , d'urnes funéraires pleines

de leurs cendres et de poteries fines du temps des Romains, ainsi que d'un chêne extrait de la tourbe à Oudenbourg. Les urnes, en terre rouge, et artistement travaillées, semblent être cuites d'hier.

Nous avons dit que les dunes formaient une des limites de la couche de terre glaise qui existe dans le voisinage de la côte, depuis l'embouchure de l'Escaut jusque vers les hauteurs du Blanez ; mais cela n'est vrai qu'à quelques égards, car on voit quelquefois sur la grève, des espaces de glaise plus ou moins étendus qui sont le prolongement de la couche intérieure. Ou trouve aussi généralement, en creusant dans le sable de la grève, la même couche tourbeuse que l'on observe en deçà des dunes. En 1823, on en a extrait une grande quantité entre Ostende et Nieuport. Quelquefois cette tourbe vient à nu sur l'estran ; elle parait être également à nu plus avant en mer, car à chaque tempête, les flots en jettent une grande quantité sur le rivage. Cette tourbe est absolument la même que celles d'en deçà des dunes.

Ce qui vient d'être dit sur la constitution des bords de la mer ne s'applique qu'à la partie qui est entre Dunkerque et l'Escaut. Depuis Dunkerque jusqu'au-delà de Calais, on ne trouve plus de tourbe, mais seulement de la vase assise sur un terrain de sable.

La grève, que l'on nomme aussi estran, est la plage qui sépare les dunes de la mer, et que celle-ci recouvre plus ou moins à chaque marée. Sur toute la côte, elle va en pente fort douce, depuis les dunes jusque dans le bassin de la mer, et sa largeur est variable depuis cent jusqu'à deux mille toises. Elle est presque exclusivement de sable et.de débris de coquillages. Sa largeur totale se divise en deux ou trois légères ondulations qui forment autant de bancs parallèles à la direction des dunes lorsque la marée est haute. Ses bords, dans le plat pays, ne sont pas sujets à de petites et fréquentes sinuosités ; mais ils, suivent sans presqu'aucune dentelure, la direction générale de la côte.

Les laisses des hautes et basses marées sont variables comme les marées mêmes. Ainsi le plus grand écartement que forment ces laisses a lieu aux syzygies, c'est-à-dire aux nouvelles et pleines lunes. La laisse de haute mer arrive rarement jusqu'au pied des dunes, excepté par des tempêtes : et alors la mer y cause des brèches quelquefois très-considérables. Le sable de la partie de l'estran entre la laisse ordinaire de haute mer et les dunes, étant presque toujours hors de l'eau, devient sec et mouvant, et s'enlève facilement lorsque le vent est violent. C'est au moyen de ce vol de sable que les dunes se forment et s'entretiennent comme on le verra plus loin.

Au-devant et le long de notre côté, la mer est peu profonde. En partant de Calais elle est embarrassée de bancs nombreux qui s'étendent à une distance d'autant plus grande en mer qu'on s'éloigne davantage du détroit.

Tous sont formés d'un sable fin, gris et noir. Entre les bancs, le fond est généralement du sable mêlé de vase.

Tous ces bancs vont en divergeant à partir de la pointe du Blanez jusqu'à la rade de Dunkerque. De Dunkerque jusqu'à l'embouchure de l'Escaut, ils se dirigent assez parallèlement à la côte.

On a vu que du temps de Jules-César, nos côtes étaient intérieurement couvertes de marais. C'est ce que confirme la tourbe qu'on y trouve. On sait que la tourbe se forme dans les marais, les prés humides et les bruyères. On a vu que ces marais avaient été recouverts d'une couche de glaise; que cette couche de glaise est à peine au niveau de la mer; qu'elle a sept ou huit pieds d'épaisseur, et que la couche de tourbe est d'une épaisseur moyenne à peu près égale, ce qui donne au fond des anciens marais une profondeur d'une quinzaine de pieds au-dessous du niveau de la mer.

Recherchons maintenant la cause des changements que nous remarquons.

Et d’abord, examinons comment il a été possible que des marais d'eau douce aient pu exister si près de la mer à quinze ou vingt pieds plus bas que son niveau, et comment la mer s'est emparée de ce fond.

Les marais ayant existé plus bas que le niveau de la mer, il en résulte que pendant le grand nombre de siècles qu'il a fallu à la couche de tourbe pour se former, il a dû exister, entre ces marais et la mer, quelqu’obstacle qui s'est opposé à l'envahissement de cette dernière.

Le bassin maritime dans lequel se trouvaient les marais offre une plaine extrêmement unie, et la forte couche de sable fin, que l'on remarque au-dessous de la couche de tourbe, prouve l'ancien séjour de la mer dans son sein.

Pendant ce séjour le vent nord-ouest aura donné naissance à une suite de bancs, semblables à ceux qui sont aujourd'hui en avant de la côte. Un événement, dont on ne peut guère assigner la cause, aura fait baisser promptement le niveau de la mer de plusieurs pieds, de manière à mettre ces bancs à sec. Ces bancs étant ainsi asséchés, des dunes s'y seront formées qui en auront encore élevé les parties hautes

et fortifié ainsi la nouvelle barrière opposée à la mer. Celle-ci n'ayant plus d'accès dans le bassin, l'eau de mer qui y sera restée se sera évaporée, et aura été remplacée ensuite par les eaux pluviales, qui, se réunissant dans la partie inférieure, auront formé les marais dont parle César, lesquels ont produit la couche de tourbe qui se voit sur toute la côte.

Mais la mer n'aura pas plus tôt trouvé un obstacle dans les dunes qu'elle venait de former, qu'elle aura commencé à les ronger. D'un autre côté, le vent de nord-ouest aura constamment fait avancer ces dunes à l'intérieur en transportant le sable dans cette direction. Ces deux causes réunies auront, par la succession des temps, fait disparaître tout le plateau élevé ; il ne sera plus resté que les dunes qui, n'étant plus défendues par une grève assez haute pour que la mer ne vienne pas à leur pied, lui auront bientôt livré passage.

Ici commence une nouvelle époque pour la géographie physique de cette côte. La mer déchire les dunes en beaucoup d'endroits ; elle se jette avec violence par ces ouvertures et se répand dans les terres qu'elle couvre de plusieurs pieds. Elle entraîne tout sur son passage ; mais, à la marée descendante, elle s'écoule par où elle était entrée, pour revenir encore à la marée suivante.

Cette invasion donne naissance à une infinité de criques qui s'approfondissent considérablement par le courant continuel des marées montantes et descendantes ; et des ports, capables de contenir les plus grandes flottes de ces temps, existent en plusieurs endroits.

Mais tout ce mouvement n'aura qu'un temps. La mer porte en elle-même le remède au bouleversement qu'elle vient de produire. En arrivant sur ces terres, ses eaux tenaient en suspension une grande quantité de vase charriée dans son sein par les rivières avoisinantes, et que les flots soulevaient ; mais retrouvant ici le calme, elle la laisse se précipiter et former le premier feuillet d'une couche vaseuse. Deux fois par jour de nouvelles eaux déposent un nouveau feuillet sur cette couche qui, avec le temps, acquerra une épaisseur de plusieurs pieds.

On conçoit donc que l'exhaussement du sol doit s'être fait dans un temps assez court, surtout dans le principe de l'invasion.

Bientôt il sera arrivé que plusieurs parties de ce terrain n'aient plus été que légèrement couvertes dans les marées ordinaires. Les criques recevant ainsi de moins à moins d'eau, se seront à leur tour envasées. Les ouvertures mêmes, par où elles communiquaient à la mer, se seront oblitérées par l'une ou l'autre cause, comme une tempête ou un vol de sable considérable.

Cependant la mer et le vent n'ont point cessé leur action sur les dunes. Celles-ci ont continué de rentrer ; à tel point qu'une partie de la couche de glaise et de la couche tourbeuse qu'elles recouvraient, s'est montrée sur la grève et a ensuite passé sous la mer.

Les effets de l'invasion que nous venons de décrire sont trop patents et se renouvellent trop souvent encore sous nos yeux, pour qu'on puisse douter un instant de leur réalité.

Nous n'entrerons point dans de grands détails pour prouver l'ancien séjour de l'Océan dans le tractus qui borde la mer d'Allemagne, et particulièrement sur la côte de Flandre ; trop de monuments attestent ce séjour.

Les bois pétrifiés qui portent encore les marques des perforations du taret (ver de mer), et les bancs d'écailles marines que l'on trouve à Aeltereu entre Bruges et Gand, rendent cette vérité incontestable. Mais à défaut d'autres preuves, la couche puissante de sable fin que l'on trouve sous la tourbe et qui est élevée çà et là de quelques légères élévations en forme de bancs, fait assez voir que ce terrain, absolument semblable à celui de la mer qui le borde, a été formé par elle, et que ce n'est que dans des temps assez récents par rapport aux grandes catastrophes qui ont bouleversé la terre, qu'elle s'est retirée de ces lieux.

Dans cette retraite, la mer a abandonné non-seulement les parties élevées du bassin, mais le bassin entier, y compris ce qui était à plus de vingt pieds au-dessous de son dernier niveau, et c'est ce qui se prouve par l'existence de la tourbe dans ces lieux, comme nous l'avons déjà fait remarquer.

Il existe dans le vulgaire une opinion qui attribue la tourbe aux végétaux que la mer, dans son invasion, aurait déposés. Si cela était, on ne verrait pas constamment les plantes et racines aquatiques par-dessous et les plantes des prés et des bruyères par-dessus. Mais une réponse sans réplique, c'est qu'on ne voit dans la tourbe aucune trace de plantes marines qui devraient s'y trouver en grande abondance, si la mer avait formé cette tourbe, puisqu'elle jette une grande quantité de ces plantes sur la grève ; surtout pendant les tempêtes.

La tourbe s'est donc formée sans l'intermédiaire de la mer. Elle a commencé à se former dans un immense marais, puisque sa partie inférieure n'est composée que de joncs et d'autres plantes aquatiques. Ces plantes, par leur dépérissement annuel, ont insensiblement exhaussé le fond du marais qui, à la longue, a été transformé en un pré, couvert d'eau seulement eu hiver, sur lequel les roseaux ne croissaient plus, mais qui donnait une herbe abondante, dont les débris venaient encore chaque année ajouter une couche à la tourbe. C'est alors que ces plantes ligneuses ont commencé à paraître et ont crû en grande quantité. Enfin, en beaucoup d'endroits, ainsi que cela a encore lieu tous les jours dans les prés qui ont longtemps porté de l'herbe, la mousse seule a couvert la terre et est à son tour venue contribuer à la formation de la tourbe.

Si la tourbe est une substance entièrement étrangère à la mer, il est clair que celte dernière n'avait aucun accès aux lieux où elle se formait ; car les plantes d'eau douce ou des prés ne pourraient croitre dans l'eau de mer. D'ailleurs, le fond primitif du marais se trouvant quinze ou vingt pieds plus bas que la mer, celle-ci aurait empêché toute végétation en cet endroit, si elle y avait versé quinze ou vingt pieds d'eau salée. Elle n'eût pu y apporter que du sable ou de la vase.

En supposant qu'à partir du moment où la tourbe a paru, elle ait augmenté de l'épaisseur de deux millimètres par an , ce qui répond assez bien à l'épaisseur des feuillets de la tourbe supérieure, et en prenant la plus grande hauteur de la couche à quinze ou seize pieds de Flandre, ce qui fait environ quatre mètres cinq décimètres, on aura environ 2250 ans, temps qu'il lui a fallu pour se former.

A SUIVRE

Histoire de la ville d'Ostende et du port (III)

Il est remarquable qu'en supposant que la mer soit rentrée dans ce tractus pendant ou peu après la domination romaine, comme nous le ferons voir, ce calcul nous reporte vers le temps auquel l'on fixe le déluge universel : de sorte qu'on serait peut-être en droit de conclure que la mer s'est retirée de ces terres, la première fois, par suite du déluge, qui a fort bien pu rompre l'isthme qui joignait l'Angleterre au continent.

Cette hypothèse exige, il est vrai, que la mer dans sa retraite ait mis à nu un plateau qui s'est interposé entre elle et le bassin qu'elle quittait : mais quoi de plus probable, lorsque l'on considère sur la carte qu'en avant de la côte se trouve d'autres files de bancs rangés parallèlement au rivage ? Qu'une nouvelle baisse de la mer ait lieu instantanément, et l'on verra se reproduire les mêmes effets.

La retraite de la mer s'est opérée instantanément ou dans un court espace de temps ; car si elle avait diminué insensiblement, en découvrant peu à peu le faite du banc qui bordait le bassin , n'est-il pas plus que probable qu'en exerçant sa violence contre la partie découverte , elle l'aurait enlevée à mesure que cette partie se serait présentée hors de l'eau , de la même manière que par la succession des temps, elle est parvenue à enlever le banc tout entier, et qu'ainsi elle n'aurait jamais cessé d'avoir communication avec le bassin dont nous parlons. Quelle a pu être la cause d'une si subite retraite ? On ne peut faire que des conjectures sur cette matière, et la meilleure, selon Verstege , c'est de l'attribuer à la rupture de l'isthme.

En effet, on sait que rien n'est plus propre à changer le niveau relatif des eaux, que les courants. Il n'est donc pas impossible que le nouveau courant venu de la Manche, en se combinant avec l'ancien qui arrive par le nord de l'Écosse, ait fait baisser la mer sur nos côtes de quelques pieds. Cela est d'autant moins improbable, que le flot venu de la Manche et qui s'étend le long des côtes orientales de la mer d'Allemagne, depuis Calais jusqu'au Holstein et au Jutland, va toujours en diminuant de hauteur en s'avançant vers le Nord ; en sorte que les fortes marées qui montent à Calais de vingt pieds, et à Douvres de vingt-cinq, ne montent à Dunkerque que de dix-neuf pieds et demi, à Nieuport de dix-sept, à Ostende et l'Écluse de seize, à Flessingue de quinze, à Hellevoetsluys et au Texel de douze, et sur toute la côte du Jutland seulement de deux ou trois pieds, tandis qu'elles sont de vingt à vingt-cinq pieds sur les côtes correspondantes de l'Angleterre.

Il résulte de ce phénomène qui parait être l'effet du rétrécissement du passage entre Douvres et Wissant, et de la configuration des côtes de France et d'Angleterre, que le flot qui vient de la Manche et qui est

toujours plus élevé dans la partie méridionale du détroit que dans la partie septentrionale, exclut le flot qui arrive par le nord de l'Écosse, quoique celui-ci surpasse le premier en hauteur. Or, avant la rupture de l'isthme de Calais, ce dernier courant, par une direction sud-est dans la mer d'Allemagne qui se terminait en pointe vers cet isthme, devait s'y accumuler considérablement, comme cela a lieu dans le fond de tout golfe long et étroit, lorsque sa direction est aussi celle du courant. Ainsi, les marées produites par ce courant devaient être plus considérables encore que celles qui ont lieu sur les côtes d'Angleterre, le long desquelles il ne fait que glisser. Si donc, on considère que les marées actuelles sur les côtes qui bordent la mer d'Allemagne à l'orient, sont plus basses de quelques pieds que celles des côtes correspondantes d'Angleterre, et qu'avant la rupture de l'isthme, elles devaient être plus fortes de quelques pieds, on comprendra qu'avant la rupture, la nier a pu couvrir de grandes parties du continent qui, lors de cette rupture, ont été subitement abandonnées.

Que l'on ne s'étonne point de nous voir supposer à la mer des niveaux différents selon les lieux ; car l'établissement des marées, si variable selon les divers points où on l'observe, prouve assez que nous sommes en droit de le faire. D'ailleurs, des observations récentes prouvent incontestablement que la mer n'est pas partout au même niveau.

La retraite de la mer, une fois opérée, voyons comment la berge ou hauteur qu'elle avait mise à sec dans cette retraite a pu disparaître par l'effet de l'eau et du vent. Nous remarquons d'abord que puisqu'il existe des dunes le long des côtes, il a fallu qu'une partie assez considérable du banc asséché ait été entièrement abandonnée par la mer ; car les dunes ne s'élèvent que par le vol du sable sec, et le sable ne se sèche que lorsqu'il est resté pendant plusieurs jours entièrement hors de l'eau. Mais celte condition une fois remplie, rien ne se forme plus vite que les dunes. Aussitôt que le vent souille avec un peu de violence, tout le sable sec se met en mouvement avec une grande célérité, et vole tant qu'il trouve un obstacle ou de l'eau. S'il rencontre un obstacle quelconque, comme une touffe d'hoyat (espèce de graminée qui croit dans les sables secs de la mer, et s'élève à plus de deux pieds), il s'y arrête, s'y amoncèle et y forme le rudiment d'une dune qui s'augmentera au premier vol de sable, si la touffe d'hoyat a eu le temps de s'élever au-dessus du monticule, ou si l'on est venu fixer du nouvel hoyat sur le premier. La nouvelle dune, s'élevant sans cesse, acquerra avec le temps une hauteur assez considérable.

C'est au moyen de l'hoyat, fixé dans le sable, d'une manière particulière, qu'on parvient à provoquer de nouvelles dunes ou des réparations à celles affaiblies par des brèches, comme on peut le voir en longeant les dunes à l'ouest d'Ostende, du côté de la mer. La nature semble avoir pourvu spécialement à la formation des dunes en y faisant croitre l'hoyat. Cette plante, infiniment précieuse, se multiplie à l'excès dans les sables les plus arides. Plus la chaleur et la sécheresse sont excessives, plus elle est verdoyante et plus elle croît. C'est dans l'air qu'elle puise, par l'effet d'un mécanisme admirable, l'humidité dont elle manque souvent à ses racines ; ses brins fendus s'ouvrent pendant la nuit et découvrent une moelle blanche divisée en rubans dont tout leur intérieur est tapissé. Cette masse d'éponges s'abreuve de l'humidité de l'air et de la rosée. Le matin, les brins se referment et deviennent aussi ronds que des joncs. Les touffes de cette plante présentent aux sables un obstacle insurmontable. Trois forts pieds, bien placés, peuvent retenir et fixer plus de sable que le plus grand chariot n'en pourrait contenir. Plus l'hoyat reçoit fréquemment du sable nouveau, plus il pousse, ainsi que l'expérience le confirme journellement. À mesure qu'il s'élève, le sable, en se buttant, en augmente la végétation.

Mais les dunes n'ayant aucune consistance réelle se détruisent presque aussi facilement qu'elles se forment. Si le vent est très-violent, et qu'il s'engage entre deux dunes élevées, de manière à y tournoyer, on voit en peu d'instants la partie intermédiaire jusqu'au pied, s'élever en tourbillon, et être lancée en pluie de sable à une ou deux lieues. Le vent est si fort, dans ce moment, en cet endroit, qu'on a peine à s'y tenir, et qu'on se sent comme soulevé. C'est une véritable trombe qui, d'une certaine distance, se présente comme une colonne de fumée.

Ces brèches, quelque fréquentes et quelque apparentes qu'elles soient, ne peuvent pourtant pas être comparées, pour l'effet, au vol de sable que le vent de mer occasionne. -Ce vol n'est guère sensible dans un court espace de temps, si les dunes sont bien garnies d'hoyat, mais il le devient beaucoup au bout d'un certain nombre d'années. Par exemple, on aperçoit très-visiblement, dans un intervalle de vingt à trente ans, selon les lieux et le soin que l'on prend des plantations, que le bord intérieur des dunes avance dans les terres. Le sable, ainsi enlevé par le vent, est toujours remplacé par celui que le même vent apporte à la grève, à moins que la mer ne se retire en déposant une couche de vase, comme à l'ouest de Dunkerque.

On conçoit que le vent, transportant ainsi constamment le sable du plateau laissé à nu, pour en former des dunes, a dû sans cesse diminuer ce plateau, surtout si les courants de la mer tendent aussi de leur côté à enlever le sable de la côte, plutôt que d'en apporter de nouveau, comme il parait que c'est le cas depuis Nieuport jusqu'à l'Escaut et au-delà. La mer parviendra donc enfin au pied des dunes, et bientôt détruira en partie ce que le temps s'est plu à former.

Au premier vent violent, agissant dans la direction du flux, et favorisé par une pluie ou nouvelle lune, la mer, amoncelée sur la côte, ira frapper avec fracas contre ces dunes, et, à chaque vague, en enlèvera des parties considérables, que le courant emportera au loin. Alors, ces collines disparaissent et semblent se fondre comme si elles étaient de sel. On a vu, pendant les grandes marées, les dunes être rongées ainsi sur une grande étendue et sur une profondeur de plusieurs verges. Chaque année, entre Ostende et l'Escaut, elles le sont au point qu'elles se trouvent à pic. Il est vrai que le sable, ainsi entrainé par les flots, revient en grande partie l'été suivant, mais la dune a été ébranlée, l'hoyat déraciné, et le vent a chassé à l'intérieur une partie de ce que la mer n'a pu atteindre.

On comprend donc, comment à la longue, toute la hauteur qui bordait la côte a pu être enlevée, et comment la mer a pu se frayer un chemin à travers les dunes, pour se jeter de nouveau dans une partie du bassin qu'elle avait abandonné.

Afin d'arriver à une démonstration complète de la constitution et des révolutions de la côte de Flandre, il ne reste qu'à faire voir comment la mer, en faisant invasion dans ce bassin, a apporté la couche de glaise que nous y trouvons. Il suffira, pour cela, de rapporter ce qui a lieu encore tous les jours en plusieurs endroits.

Les circonstances locales, différant d'un point à un autre, dans l'étendue de nos côtes, quoique d'une manière peu sensible, on comprend facilement que la mer n'a point fait disparaître en une fois toute la chaîne de dunes, mais qu'elle s'est bornée à faire des trouées, tantôt sur un point, tantôt sur un autre. Par exemple, les dunes n'ayant pas partout la même hauteur, et encore moins une largeur constante ; et, d'un autre côté, la laisse de haute mer, s'approchant inégalement de leur pied, il est visible que les points où les circonstances favorables à l'invasion concouraient ont été les premiers franchis, tandis qu'une infinité d'autres sont restés longtemps encore intacts. La direction des courants aura surtout contribué à entamer tel point plutôt que tel autre, suivant qu'elle portait vers la terre ou au large. Cette marche de la nature a été nécessaire pour former la couche d'argile aussi promptement qu'elle l'a été : car, sans cela, la mer se précipitant de tous les côtés à la fois dans le bassin, y aurait versé une quantité trop considérable d'eau, pour qu'elle pat s'y calmer au point d'abandonner toute la vase qu'elle tenait suspendue. La mer aurait régné des deux côtés du plateau, avec à peu près la même agitation ; c'eût été presque comme avant sa retraite, et le fond n'aurait guère haussé.

La mer s'est donc formé de simples ouvertures, dont la plupart se sont ensuite bouchées, et dont celles du Zwin, des ports d'Ostende, de Nieuport et de Calais, sont les seules qui soient restées, grâce aux soins qu'on y apporte.

Ce qui s'opère autour de ces ports donne la mesure de ce qui a eu lieu sur toute la côte.

Ostende, par exemple, recevait autrefois, à chaque marée, une quantité d'eau énorme qui inondait tout le pays, à plus de deux lieues des côtes, et s'étendait à droite et à gauche jusqu'à ce qu'elle rencontrât les eaux qui étaient entrées par d'autres ouvertures, comme le Zwin près de l'Écluse et celle qui existait dans ces temps à Middelkerke, mi-chemin d'Ostende à Nieuport. Elle sortait avec force, mais non sans avoir laissé beaucoup de vase sur les terres qu'elle avait couvertes, et formait, en se retirant, de nombreuses criques qui affluaient les unes dans les autres, et venaient toutes se réunir à un tronc commun. Beaucoup de ces criques se sont oblitérées depuis ; mais il y eu a encore plusieurs que l'on reconnaît à leurs sinuosités multipliées, et qui servent maintenant à l'écoulement des eaux pluviales. L'eau de la mer, près de nos côtes, est pendant une grande partie de l'année chargée de vase et d'un peu de sable qu'elle ne laisse se précipiter que lorsqu'elle est tranquille. En se répandant dans l'intérieur, elle y portait cette vase qu'elle y déposait, et qui ainsi exhaussait le fond.

César, qui a connu plus particulièrement que Pline et Tacite, les côtes en deçà de l'Escaut dit, en parlant des Éburons vaincus, que ceux qui étaient les plus voisins de l'Océan, se réfugièrent dans les îles que le flux formait : il dit aussi que les pays des Morins et des Ménapiens étaient couverts de marais. On ne pourrait prendre pour marais des lieux que la mer couvrirait deux fois par jour de cinq à quinze pieds d'eau, et il faut admettre que César parle ici des bancs flamands. Mais ce qui prouve incontestablement que la mer n'avait point franchi les dunes d'entre l'Escaut et Calais, avant la domination romaine, c'est

qu'on trouve dans la couche de glaise, contre et dans la tourbe, beaucoup d'objets d'art, des médailles et poteries fines qui datent de cette époque.

Nous pensons donc que c'est pendant cette domination, que la mer est venue pour la première fois, depuis sa retraite, occasionnée par la rupture de l'isthme qui joignait l'Angleterre à la France, se jeter sur ces terres, et c'est alors sans doute que le Zwin de l'Écluse, les ports d'Ostende, de Nieuport et de Dunkerque se seront formés. Oudegherst assure que Oudenbourg, à une lieue et demie d'Ostende, et Rodenbourg, actuellement Aerdenbourg, étaient connus vers le milieu du Ve siècle pour deux villes maritimes de grand commerce. Si cela est exact, il en résulte que la première de ces deux villes communiquait alors avec la mer par le port d'Ostende et la seconde par le Zwin.

Cependant la mer n'a pas cessé depuis ces temps de déborder sur nos côtes et plus avant dans le Nord, et d'envahir au point qu'une grande partie du continent et beaucoup de villes et villages flamands sont passés ou passent encore sous son empire.

Il n'y eut que peu d'inondations, à ce qu'il parait, pendant les premiers siècles de l'ère chrétienne, à l'exception celle qui, pendant ou peu après la période romaine, est venue former les ports de la côte et déposer la couche de glaise qui se trouve sur la tourbe. Elles ne commencèrent à être désastreuses qu'au IXe siècle, époque de l'existence probable d'Ostende.

Parmi les inondations du IXe siècle on remarque celles de 820 et 860, qui, jointes à des pluies continuelles, firent déserter les habitants de la côte. Le XIe siècle en compte au moins dix, particulièrement funestes à la Flandre et à la Zélande. Au XIIe siècle, elles furent si multipliées et si terribles, qu'elles forcèrent les Flamands d'émigrer et de chercher un refuge en Angleterre et en Allemagne. Celles du 16 février 1164 et du 1er novembre 1170 firent périr des milliers d'hommes et d'animaux. La dernière, dit-on, noya les terres entre le Texel, Middenblik et Stavoren , forma l'île de Wieringen , élargit les ouvertures qui font communiquer le Zuyderzée avec la mer du Nord, et ainsi l'approfondit et l'étendit davantage. Le XIIIe siècle en compte au moins trente-cinq, toutes désastreuses pour la Flandre, la Frise et autres pays maritimes voisins. Ce fut surtout depuis 1219, que la mer ravagea la côte. L'inondation de 1221 coûta la vie à quarante mille personnes ; celles de 1232 et 1242 à plus de cent mille, chacune ; celle de 1287 fit plus de quatre-vingt mille victimes dans la Frise seule. Le XIV siècle n'apporta guère moins de calamités. Les inondations se renouvelèrent avec une effrayante ténacité dans les siècles suivants : depuis Calais jusqu'en Norvège et notamment en Irlande, d'innombrables villages furent engloutis, et plus de deux cent mille personnes y trouvèrent la mort; l'irruption de 1395 élargit sensiblement les ouvertures entre le Vlie et le Texel, et permit aux grands navires d'arriver à Amsterdam et à Enkhuizen, ce qui n'avait pas été possible jusqu'alors. Pendant le XVIIe siècle, les inondations se réduisirent à vingt-six. Le XVIIIe n'en eut que dix, et le siècle actuel ne compte encore que deux flux considérables : celui du mois de janvier 1808, et celui du 3 et 4 février 1825. Le premier causa de grands dommages à l'agriculture sur les côtes de Flandre et de Frise; on se rappelle encore avec effroi les ravages que l'autre exerça depuis le Pas-de-Calais jusqu'en Norvège et en Suède.

Un effet bien remarquable du débordement de 1421, c'est le transport do la ville de Dordrecht et du sol sur lequel elle était bâtie, à une certaine distance de son ancien siège. Cette singularité se répéta plusieurs fois depuis sur d'autres points, et entre autres pendant l'inondation du 50 avril 1451 ; une pâture près de la ville de Snerk en Frise, sur laquelle paissaient des moutons et des porcs, fut entraînée par le courant, et resta arrêtée dans les débris d'une écluse que l'eau avait détruite. On n'explique ce phénomène, qu'en supposant que le terrain aura glissé sur la couche do tourbe qui se trouve dans ces lieux. C'est ainsi qu'en 1806, une partie des fortifications qu'on élevait à Ostende s'écroula en glissant sur la tourbe qui était au-dessous.

A SUIVRE

Histoire de la ville d'Ostende et du port (IV)

En 1554, soulevée par une tempête affreuse, elle se précipite à travers les dunes et renverse de fond en comble Scharphoudt, ville considérable à hauteur de Blankenberghe, et Onze-lieve-Vrouw-ter-Streep, village à l'ouest d'Ostende, qui disparurent sous les eaux. Ceux des habitants de Scharphoudt, qui échappèrent à ce cataclysme, allèrent s'établir non loin de là, à l'intérieur, contre une dune blanche, d'où est venu le nom de Blenkenberghe. À une petite distance du fort Albert, on voit une tour en ruine ; c'était

anciennement celle d'un village de Ravesy qui n'existe plus. Un peu plus loin est Middelkerke qui paraît avoir été considérable, à en juger par les fondements de maisons qu'on y découvre. L'une des branches de l'Yperlée se rendait à la mer en ce lieu ; mais aujourd'hui cette embouchure est fermée par les sables, et des dunes s'y sont élevées. Une singularité, c'est qu'à l'endroit même où cette embouchure a existé, s'est formée une jolie fontaine d'une eau excellente qui sort du fond d'un petit bassin entouré de hautes dunes, et va se rendre dans l'ancien canal de l'Yperlée en se dirigeant vers l'intérieur des terres. Cette fontaine ne tarit jamais ; elle est sans doute alimentée par les eaux de pluie qui pénètrent dans les dunes. Lombarzyde, près de Nieuport, actuellement village fort misérable, était autrefois un port très-florissant. Le 23 juin 1115, pendant la nuit, une tempête violente détruisit la ville ainsi que les lieux environnants. Un siècle plus tard, la mer amena tant de sable dans le chenal, qu'il en fut presque obstrué ; ce qui obligea les habitants à vendre leur port à ceux de la nouvelle ville de Nieuport. La petite ville de Loo, à deux lieues de Dixmude, a eu un port de mer près de Lombarzyde. Dixmude a joui du même avantage, au moyen d'un canal qui amenait le flux jusque sous ses murs, avant que Nieuport fût connu. Le navire, chargé de meules à moulin, qu'on a trouvé en 1821, dans la tourbière de Mannekensveere, et dont nous avons parlé, vient à l'appui de cette assertion. Malgré toutes les précautions et des travaux dispendieux, Ostende fut envahi peu à peu, et après le siégé de 1604, ce qui était resté de l'ancienne ville passa entièrement sous la mer.

Des vestiges de ville, que nos pêcheurs trouvent à plusieurs milles en mer dans d'autres directions que Scharphoudt et Onze lieve-Vrouw-ter-Streep, et la tourbe que la nier rejette sur l'estran et qui provient, comme on l'a vu, des marais du temps de Jules-César, prouvent encore qu'elle a englouti des parties considérables de nos côtes.
Depuis le Zwin qui conduit à l'Écluse jusqu'à Ostende et depuis Ostende jusque vers Nieuport, la mer gagne encore beaucoup chaque année. Au-delà de Nieuport, la largeur des dunes dénote que la mer se relire sensiblement.

Mais il est à regretter que sur un objet aussi important que l'empiétement constant de la mer, il faille se borner à une appréciation vague et indéterminée. On trouverait peut-être des indices exacts dans les anciens titres de propriété de terres attenantes aux dunes.

Par exemple, de combien la mer fait-elle rentrer les dunes depuis passé deux siècles ? M. Belpaire semble en donner la mesure dans le paragraphe suivant, page 140 de son Mémoire.

« Au delà d'Ostende jusque vers Nieuport la mer continue à ronger la côte. Le fort Albert, élevé à une demi-lieue d'Ostende, lors du siège (1604 à 1604), se trouve presque entièrement sur l'estran. Intérieurement les dunes dépassent de beaucoup le hameau qui est attenant à ce fort, et sans une forte digue en pierres, la mer se serait depuis longtemps frayé un passage en cet endroit. Il deviendra indispensable avec le temps de démolir le hameau et d'y provoquer la formation de nouvelles dunes. »

Par ce paragraphe, conforme d'ailleurs au manuscrit déposé dans les archives de l'Académie royale de Bruxelles, M. Belpaire a-t-il entendu préciser le reculement des dunes à l'endroit du fort Albert? C'est ce que l'on peut inférer du contenu de ce paragraphe, de ce qui le précède et le suit, et il faut alors supposer que le mot Ostende, que nous avons souligné, a été mis par erreur pour le mot mer, et conclure que la mer en cet endroit a envahi une demi-lieue.

Nous avons recours à de Bonours, et nous trouvons que lors du siége de 1601 à 1604 , le fort Albert était établi sur une forte dune, qu'il dominait la plage et qu'il y avait une écluse au pied de son rempart : or les vestiges de cette écluse se voient encore à marée basse, et comme elle se trouvait au pied du rempart, on peut fixer à deux ou trois cents mètres, la distance que la mer a gagnée depuis ce temps en Cet endroit, ce qui offre une différence notable avec celle que semble indiquer M. Belpaire.

Voyons maintenant l'effet de la mer sur les darses qui viennent aboutir de chaque côté à Ostende.

Tous les plans de cette ville qui ont été faits lors du siège ou peu après, et notamment celui que nous joignons ici, qui a été tracé avec le plus grand soin, la représentent sur la mer de la manière suivante : L'ancien havre à l'ouest entrant dans le fossé qui sépare aujourd'hui le rempart de la digue de mer et qui alors servait de port ou bassin. Au-devant de la digue, la vieille ville, s'étendant dans toute la longueur de la nouvelle, environ jusqu'à l'extrémité des vieilles estacades encore debout. Puis les dunes séparées de la ville par le havre d'Ouest et celui d'Est, et en ligne avec le point extérieur de la vieille ville. La ligne des dunes qui, à cette époque, passait par le point extérieur de la vieille ville qui a disparu, coupe la vieille ville actuelle presque au milieu. La mer a donc gagné à l'endroit d'Ostende, la distance qui sépare

ces deux lignes que nous avons marquées sur le plan, c'est-à-dire environ quatre à cinq cents mètres, plus à l'ouest qu'à l'est, et presque le double qu'au fort Albert.

En voyant ainsi de temps immémorial la mer empiéter sur nos côtes, il est impossible de dire exactement jusqu'où elles ont pu s'étendre autrefois. Il est probable qu'au premier Ostende que l'analyste Meyer reporte à 814, en a succédé un autre, et que l'ancien Ostende, qui existait encore en partie en 1604, avait hérité ce nom d'un précédent Ostende, comme la neuve ville de cette époque est devenue vieille ville, par l'élévation des nouveaux quartiers, pour disparaître à son tour, si des travaux d'art ne s'y opposaient.

Quand on songe que toute la Belgique vers les côtes offre une plaine extrêmement unie, à peine au-dessus et souvent au-dessous du niveau de la mer, et que la mer, comme le démontre M. Belpaire, semble n'avoir abandonnée qu'à regret et pour y revenir; quand on considère que les dunes, si fragiles par elles-mêmes et protégées seulement par une grève que le vent peut enlever en quelques jours, sont en plusieurs endroits et notamment au fort Albert, à défaut de grèves assez hautes, déjà exposées au choc de la mer, on peut craindre de voir se renouveler un de ces terribles débordements que nous avons rapportés et qui arrivent d'époque à époque, venir se précipiter comme autrefois à travers les dunes et couvrir de nouveau une grande partie du pays. Lors du dernier mauvais temps, le 3 mars , nous avons pu nous convaincre que si la mer avait monté pendant une demi-heure de plus, elle aurait fait irruption à l'est et surtout à l'ouest du fort Albert, deux endroits extrêmement faibles ,, se serait jetée au loin dans la campagne et aurait inondé une grande partie du pays.

Devant cette effrayante possibilité, nous faisons des vœux, gigantesques sans doute, mais non irréalisables, pour qu'un talus en pierre, à l'instar de ce qui se voit devant Ostende, Blankenberghe, le fort Wellington et le fort Albert, s'élève sur toute l'étendue de la côte, à commencer par les lieux les plus menacés, et garantisse pour toujours le pays contre les inondations et l'empiétement constant de la mer.

Ostende ne peut guère se flatter d'une origine très ancienne et encore moins glorieuse. Il ressemble en cela à la plupart des villes de la Flandre et surtout à celles qui avoisinent lamer. Ceux qui ont voulu y placer un port ainsi qu'à Furnes et Scharphoudt, lors del'invasion romaine, n'ont pas songé que l'état de nos côtes à cette époque reculée, rend d'abord leur hypothèse tout à fait impossible.

Bowens rapporte que Jules-César, en parlant des divers peuples de la Belgique, dit que le littoral de ceux de Gand (Garduni) s'étendait jusqu'à la mer et qu'il y avait un port gardé par des soldats nerviens. Citant d'Anville qui y voit le port Épatiac dont il est fait mention dans les Commentaires de César, et qu'on ne sait encore où mettre, Bowens ajoute que, quelque vraisemblable que soit l'opinion de d'Anville, il y a une présomption non moins forte en faveur d'Ostende ; présomption qu'il trouve dans la situation des lieux, dans les grandes criques et arrières-eaux qui ont dû, selon lui, y exister de tout temps et ont pu naturellement y creuser un port. S'il était vrai, comme le présume cet auteur, qu'Ostende existait à l'arrivée des Romains, et qu'alors il y avait des criques et arrières-eaux, on pourrait admettre que cette cité possédait déjà alors un port, et, à la rigueur, que ce port ait pu être aussi bien que tout autre de la côte, le port Épatiac de d'Anville; mais là encore se bornerait toute la présomption.

Quant au Portos Itius, d'où César fit sa première expédition sur l'Angleterre et avec lequel on est presque aussi embarrassé qu'avec le port Épatiac, il est hors de doute que les auteurs qui l'ont placé à Furnes, Ostende, Scharphout et même à l'Écluse, ont été plus désireux d'enrichir le pays d'un souvenir historique, que soigneux de rechercher la vérité, car on sait que la Morinie ou la Ménapie, où ce port aurait dû se trouver, couvertes de forêts et de marais, tinrent bon à l'approche des armées romaines ; que les armées romaines, lors de la première expédition de César sur l'Angleterre, n'avaient pas encore pénétré dans la Morinie; qu'au contraire elles en avaient été repoussées avec perte , qu'enfin ce ne fut qu'à son retour d'Angleterre, que César, voulant en finir avec les Morins, forma et fit exécuter en partie le projet d'abattre les forêts afin de faire la conquête de leur pays.

Si donc la côte de Flandre, comme on le suppose, avait un port à cette époque, il est établi que la bravoure que les Morins déployèrent à défendre leurs frontières, ne permit pas aux Romains de venir s'y embarquer. C'est là un souvenir historique plus glorieux pour les Belges, que ne le serait celui de voir César séjourner en conquérant chez eux.

Hâtons-nous de démontrer que toutes ces hypothèses sur l'état de nos côtes au temps de Jules-César sont inadmissibles. On vient de voir dans la notice que la tourbe que l'on rejette sur l'estran dans les gros temps provient des marais dont parle Jules-César; que les objets d'art que l'on découvre fréquemment entre la tourbe et la couche de glaise qui y est superposée, donnent la certitude que la

première invasion de la mer depuis sa retraite {que M. Belpaire fait remonter au déluge universel) a dû avoir lieu pendant ou peu après la période romaine ; qu'il n'a pu exister dans les marais d'une surface unie et beaucoup plus bas que le niveau de la mer, des criques et des arrières-eaux formées par une irruption journalière qui aurait nécessairement détruit la végétation des plantes aquatiques qui ont produit la tourbe que l'on trouve sur toute la côte; qu'au contraire, il a dû exister un obstacle, des dunes, entre les marais et la mer, et que celle-ci n'a franchies qu'au v° siècle. D'où il faut conclure qu'il est physiquement impossible qu'il y ait eu au temps de Jules-César des ports aux lieux où sont situés Furnes, Ostende, Scharphoudt ou Blankenberghe, et même sur toute l'étendue de la côte et à une grande distance en mer où l'on trouve des vestiges des anciens marais.

Le port des Nerviens, dont nous avons parlé plus haut, qui est vraisemblablement aussi le port Épatiac et le Portus Musa donc da se trouver plus au couchant, peut-être dans une partie de la Morinie, qui étant moins boisée et marécageuse, offrait un accès plus facile à l'armée romaine.

En effet, la généralité des historiens, en supposant les raisons qui militent en faveur de Wissant et Boulogne, s'accordent à placer le Portus Mus à cette dernière ville. Il faut encore y placer le port Épatiac, s'il est vrai, comme le dit la notice de l'empire, rédigée au 'commencement du Ve siècle, sous l'empereur Honorius, qu'une division de la flotte romaine, destinée à la défense de ces côtes, se tenait sous les 'ordres du tribun militaire des Nerviens dans le port Épatiac. On a la certitude que Boulogne était le lieu de résidence du tribun commandant la flotte romaine, par la découverte faite le 7 mai 1769 près de cette ville, d'un monument dont une des inscriptions indique positivement que le tribun militaire ayant le commandement de la marine romaine pour les expéditions contre la Grande-Bretagne, résidait eu ce lieu.

On comprendra d'après ce que nous venons de dire, qu'on ne saurait faire remonter l'origine d'Ostende au temps de Jules-César, et qu'il faut de toute nécessité la chercher dans des temps plus rapprochés.

Ce qu'il y a de certain, c'est qu'on ne trouve absolument rien qui concerne Ostende avant le IXe siècle. L'analyste Meyer est l'auteur qui en parle, sous la date la plus reculée. Selon cet auteur, une charte de 8i4 porterait qu'un certain Gobert de Steenland aurait fait don à l'abbaye de Saint-Bertin à Saint-Orner, de trente-trois petites villes et villages parmi lesquels on remarquerait Ostende. D'abord de peu d'importance, il parait que de fréquentes inondations de la mer, des maladies pestilentielles et l'invasion des Normands, auraient réduit le village d'Ostende à l'extrême misère, et qu'ainsi il serait tombé dans l'oubli jusqu'en 1072, époque à laquelle Robert, dixième comte de Flandre, y fit bâtir une église en l'honneur de saint Pierre, pour qui il professait une vénération particulière. Selon saint Arnolphe, la Flandre était vers 1084 remplie d'assassins ; on était si familiarisé à tuer, qu'on avait honte, lorsqu'on laissait passer un jour sans faire couler le sang. Le pays de Bruges, dont Ostende faisait partie, se rachetait de ce massacre journalier, moyennant une rançon annuelle de dix mille marcs d'argent. On trouve une pièce de 1172, par laquelle Philippe, comte. de Flandre, déclare prendre possession des terres que la mer a abandonnées dans les communes de Slype, Leffinghe, Steene et Onze lieve-Vrouw-Kapelle. Par cet acte, le comte déclare accorder à perpétuité, pour le salut de son âme et celle de ses ancêtres, la dime de ce terrain aux templiers ; et pour que sa décision soit irrévocable, il la scelle de ses armes en présence de deux témoins dignes de foi, Robert, trésorier de Thourout et chancelier de Flandre, et Rogerus, châtelain de Courtrai, qui y apposent chacun cette marque + en guise de signature. On voit encore qu'à quelque temps de là, le même comte était allé faire la guerre sainte, où il s'était signalé. A son retour, il relâcha au Portugal et y maria Mathilde, princesse royale de ce pays. Mathilde partit de Lisbonne pour la Flandre avec quatorze navires chargés des armes que le comte avait prises sur les Sarrasins et de ses propres joyaux, tandis que lui revenait par Paris en compagnie de ses deux frères. Mais, surprise par des pirates de Cherbourg, elle perdit presque toute sa flotte, et courut même les plus grands dangers pour sa personne. A celte nouvelle, le comte, exaspéré, arme des navires, débarque à Cherbourg qu'il livre au pillage, et s'empare des principaux notables qu'il amène à Ostende, Blankenberghe et Damme, où par ses ordres, ils sont décapités et leurs cadavres exposés sur la grève (1189).

Mais le document le plus ancien et qui est d'une authenticité incontestable, c'est une charte de la comtesse Marguerite, fille de Baudouin de Constantinople, qui établit la commune d'Ostende. Nous la rapportons textuellement.

« Nous Margherite, comtesse de Flandres et de Haynaû, et nous Gui son fils, conte de Flandres et Marchis de Namur, faisons savoir à tous, nous, à nos eschevins et au commun de notre ville de Oosthende, la quelle, avons fais franchir par Wilamme Jadiz, prevost de Mons, notre cher clerc et foiable (féal) , par

Philippo de Poulz, adont (autrefois) notre bailli de Bruges, par Michel de Lembeke chevalier, et par maistre Jehan du Mont-Saint-Eloy, notre foiable (féal) clerc à ce banlieu, si comme elle est enseignée et borguée entour (telle qu'elle est circonscrite), avons donné es dunes masures à rente, en cette ville, a céans, ki en suffi. (sont) mis au brief de nos rentes, ke de ce est fait, et a céans ki encore y veûront manoir (viendront y demeurer) et se feront mettre en celui brïef et ki ores en droit y sent manant) , (et qui maintenant y sont de droit habitants), ensi ke si après est deviset (divisé) ; c'est à savoir, ke chascune masure contient de front trois vergh de leit (de large) et seit vergh de lonc. C'est à chascune masure vint et une vergh dont chascune doit quatre deniers. C'est la masure seit sols de la monnoie de Flandres, de rente paier chascun an a nos briefs devant dis, à la Saint-Martin en yver; et selor avons donné une plache pour lor marché tenir franchement sans rente, de quatorze vergh lone et de onze vergh de leit (de large). Et avons encore octroyé as eschevins et au commun de la ville devant dite , une plache ki contient wit vergh de lonc de front, et sis vergh an a (en aval) de leit, c'est deus masures ou ils doivent faire une halle et retenir a lor coust, dont nous devons avoir l'une moitié des proufiz et les devant dis echevins, et commun l'autre moitié. Et si avons octroyé et octroyons, ke se il avient ke lor beste eschapent par defaut de garde eu nos dunes, ke on ne les prenne ni pour ce a fourfait (qu'on ne les prenne pas en contravention) : si il avenoit qu'ils le fistent par usage ou par costume, ou ke ils les i laissassent trop longhement, or se ensi ils le faisoient nous en voudrions avoir le fourfait en temoignage. Et en conformance de toutes ces choses devant dites, nous avons donné as eschevins et au commmun de la ville de Oosthende, devant dis, les présentes lettres scellées de nos seautz ki furent donnés en l'an del incarnation de Notre-Seigneur Jésus-Christ, MCC soysante et seit, en la vigile de saint Pierre et saint Pol apostoles, sous les seautz de ladite dame et dudit conte son fils, en laz de soye et cyr vert ».

Par ce privilège, Ostende fut élevé de village au rang de ville.

Les armes données à la ville par la comtesse Marguerite, et qui, à ce que l'on croit, étaient une clef noire sur un bouclier d'or, furent brisées en 1303, par ordre de Philippe, comte de Flandre, qui en accorda d'autres, lesquelles se perdirent. Une pièce authentique de 1544, déposée aux archives de la ville, offre une empreinte de ces armes, en cire rouge, à moitié détruite par le temps. On voit d'un côté l'image de saint Pierre, tenant une clef dans la main droite : de l'autre, fortement endommagé, on n'aperçoit qu'un bras, une clef et ces mots : A deo.

Une autre charte de la comtesse Marguerite, de 1270, contient rachat de certains droits qu'avait sur Ostende, le chevalier Waterman, de Gand. Une troisième pièce renferme une convention entre ceux d'Ostende, ceux du Franc de Bruges et la wateringue du sieur Woutermans, à l'effet d'élargir un canal de décharge qui venait aboutir au sud de la ville. Dans un acte des bourgmestre et échevins de l'année 1335 , Ostende se trouve indiqué sous le nom d'Ostende-ter-Streep. Le village de Westende, à l'est de Nieuport, porte la même épithète de ter Streep , dans une charte de 1173. Il faut en conclure que la partie de la côte qui s'étend d'Ostende à Nieuport, se nommait de Streep, et qu'Ostende et Westende tiennent leur dénomination, de ce qu'ils sont situés aux extrémités de est et ouest de Streep.

Lorsqu'en 4334, la mer engloutis Scharphout et Onze lieve-Vrouw-ter-Streep, Ostende avait tellement souffert de cette tempête, qu'il fallut reculer son église. L'année suivante, le comte Louis permit de la démolir, et cette autorisation fut confirmée par l'évêque de Tournay. La nouvelle église fut bâtie à l'endroit où elle se trouve maintenant sur une mesure de terre qui avait été donnée à cet effet par un pieux habitant, Jacques de Cothem. Toutefois, le comte Louis n'accorda l'octroi nécessaire, qu'à la condition expresse et formelle, que durant sa vie, celles de sa femme et de son fils aîné, il serait dit annuellement une messe du Saint-Esprit, et après leur mort une messe de Requiem pour le salut de leurs âmes, le tout dûment assuré et garanti par actes authentiques, publications et approbations dudit comte, de l'évêque et du magistrat d'Ostende.

Dans la guerre civile suscitée par Louis de Maele, entre les Brugeois et les Gantois (1382), Ostende, qui appartenait à la bannière de Bruges', marche avec sa métropole sur Gand. Pendant ce temps les Anglais débarquent à Ostende, saccagent la ville et les environs et volent au secours des Gantois.

A SUIVRE

Histoire de la ville d'Ostende et du port (V)

Le terrible débordement de la Saint-Vincent (1393) vint diminuer encore de moitié la ville et inonder une grande partie de l'échevinage. Beaucoup d'habitants ne trouvant plus où rebâtir leurs maisons, s'établirent hors de l'échevinage sur le territoire du Franc de Bruges. C'est ce qui força le magistrat à acquérir deux cent soixante mesures de terre situées au-delà d'une digue haute et longue, élevée depuis peu, derrière la ville, par ceux du Franc de Bruges, contre les irruptions de la mer. Philippe le Hardi accorda, en outre, trois bonniers de dunes pour le même objet.

Le canal de navigation qui avait été creusé en 1284, ayant été supprimé par les nouvelles digues élevées contre les grandes marées, les watering, arrêtèrent en 1443, d'en faire creuser un nouveau, nécessaire à l'écoulement des eaux, et afin aussi d'établir une navigation pour Ostende et le pays environnant. Ce canal, comme le premier, venait se terminer au sud de la ville, près l'emplacement de la nouvelle église.

Lors du creusement de ce canal, Ostende n'avait pas encore de chenal qui conduisît directement de la ville à la mer ; de sorte que les pêcheurs étaient obligés d'échouer leurs barques sur la plage, comme cela a encore lieu à Blankenberghe. Cependant il paraîtrait qu'il devait y avoir déjà alors une sorte de havre, peut-être une crique dans les dunes, car l'octroi de Philippe le Bon que nous avons vu, porte en tête : Nouvel havre, accordé d ceux d'Ostende. Toutefois ce document, longuement motivé, ne dit rien de l'ancien havre.

Dans la requête que présentèrent ceux d'Ostende, pour l'obtention de ce havre, ils exposent que les tempêtes enlevaient constamment des parties de la ville tellement considérables qu'on était obligé chaque année d'abattre une ou plusieurs rangées de maisons du côté de la mer; que depuis son agrandissement l'ancienne ville était encore tant diminuée, par l'effet des inondations, qu'il n'en restait plus guère. Ils soutenaient que le creusement d'un havre mettrait fin à cet envahissement ; que ce havre serait d'ailleurs très-utile à la navigation , puisqu'il n'y avait point de port intermédiaire entre Nieuport et l'Ecluse, éloignés l'un de l'autre de plus de huit lieues.

L'octroi de Philippe le Bon, ayant été confirmé par Charles VII, roi de France, le havre fut creusé en 1445, à l'ouest de la ville, depuis la mer jusqu'à la digue qui séparait la partie ancienne de la partie nouvelle, bâtie en 1397. Le havre longeait ensuite intérieurement cette digue de l'ouest à l'est dans toute l'étendue de la ville et séparait ainsi les deux quartiers.

Ce fut là l'origine de la prospérité d'Ostende. Elle devint bientôt assez grande pour exciter la jalousie des villes voisines. Les Brugeois prétendirent soumettre les Ostendais à leur droit d'étape et empêcher tout achat ou vente à Ostende, ce qui aurait rendu, disaient les plaignants, parfaitement inutile le nouveau havre qui avait coûté quinze ou seize mille écus à creuser.

Mais ce fut principalement aux villes maritimes de la Flandre que la prospérité naissante d'Ostende porta ombrage, et cela à cause du commerce du hareng caqué ; ce commerce qui avait pris naissance quelque temps auparavant, par suite de l'invention de Guillaume Beukels et de l'Ostendais Kien, s'était porté de préférence à Ostende, où il attirait un grand nombre de marchands étrangers, surtout des Bretons. Les habitants de Nieuport, Damme et l'Écluse, jaloux de cette préférence, se liguèrent contre Ostende et présentèrent en 1483 aux députés des trois Membres de Flandre une requête à l'effet d'obtenir le comblement du port et d'y faire interdire le commerce du hareng. C'était tune pitié, suivant les pétitionnaires, de voir que trois ou quatre très-bonnes villes qui, au dernier transport, arrêté à Oudenbourg, en 1408, avaient été taxées dans les charges de la Flandre, savoir : Damme a raison de neuf escalins, l'Écluse de quarante escalins et Nieuport de quatorze escalins par cent livres de gros, fussent ruinées pour un port, taxé seulement à raison de deux escalins six deniers, entièrement ouvert et sans défense, et dont le salut dépendait d'une simple digue. Ostende, ajoutaient-ils, était constamment exposé à l'engloutissement de la mer, comme le faisait assez prévoir le reculement des dunes, lesquelles depuis trente-six ans avaient tellement été rongées, qu'il avait fallu reculer l'écluse du havre de cent vingt-six pieds de Flandre. N'ayant ni mur, ni forteresses pour se défendre, Ostende était exposé à devenir la proie d'une poignée de brigands ou d'ennemis, et ainsi les marchands étrangers, disaient-ils, s'y trouveraient toujours en danger d'être dépouillés.

Les Ostendais objectèrent que leur ville était notable et privilégiée, beaucoup plus ancienne que Damme et l'Écluse; qu'ils avaient toujours été aussi experts que les plaignants à la pêche; qu'il n'y avait pas plus de quatre-vingts ans que le procédé de caquer le hareng avait été mis en pratique en Flandre, et que les Ostendais, les premiers, avaient aidé à le faire, puisque c'était un nommé Gillis Beukels de Hughenvliet et Jacques Kien d'Ostende, qui, les premiers, vers cette époque, avaient fait en mer le hareng caqué ; qu'il se passa beaucoup de temps avant que le commerce en fût établi et que l'on connût la valeur de cette denrée; que maintenant on faisait à Ostende plus du tiers du hareng caqué de la Flandre; qu'avant

qu'on ne préparât cette espèce de hareng, les trois villes plaignantes étaient plus florissantes qu'elles ne l'avaient été depuis; qu'ainsi elles n'avaient point da leurs richesses passées au commerce de ce poisson; que le transport de 1408 n'avait point été réglé sur ce commerce qui n'existait pas encore ou était de fort peu d'importance, Beukels et Kien venant seulement de trouver leur procédé à cette époque; et enfin qu'ils étaient depuis trente-huit ans en possession de marquer le hareng, et qu'ainsi ils avaient acquis la prescription. Quant aux dangers de la mer, ils s'attachaient à prouver qu'ils avaient beaucoup diminué depuis le creusement du havre.

Il est hors de doute que Beukels et son compagnon aient introduit un procédé nouveau, car le Mémoire des Ostendais le dit expressément à plusieurs reprises. Ce n'était pas non plus une imitation de ce que l'on faisait en France, puisque les Français venaient eux-mêmes acheter le hareng flamand, et qu'il y est encore dit que le hareng d'Ostende s'envoyait à Paris et par toute la France.

Et, en effet, ce procédé ne consistait pas, comme on l'a prétendu, à mettre simplement le hareng en tonneaux, ou à le saler, ce qui se pratiquait depuis des siècles ; mais à lui enlever les intestins aussitôt ou peu après qu'il était pris, à le faire dégorger dans de la saumure et à le recaquer quelques jours après dans de la saumure sanguinolente.

Il est à remarquer que le Mémoire, dont nous parlons, détruit une opinion généralement répandue, suivant laquelle Beukels aurait vu le jour à Biervliet, où il est mort ; ce Mémoire dit qu'il était né à Hughenvliet. La difficulté est de savoir où était Hughenvliet. Sanderus dit que ce lieu était compté au nombre des villes, en 1309, et que la mer l'engloutit en 4404, sans savoir du reste s'il doit le placer, dans l'ile de Cadsant, entre l'Écluse et l'Escaut, ou à Saint-Pieters-Capel-van-Huukenvliet dans la paroisse de Slype, près d'Ostende.

Si les Ostendais , quoiqu'ayant pratiqué les premiers le procédé de Beukels et Kien, n'obtinrent pas d'abord le principal marché, c'est que n'ayant point eu avant 1445 de chenal où les navires étrangers pussent aborder , ils furent obligés de porter le produit de leur pêche à Damme, lieu de rendez-vous des marchands de tous les pays. Mais aussitôt que leur havre fut creusé, ils établirent le marché du hareng dans leur propre ville, et à leur tour les pécheurs de Damme furent forcés d'apporter leur pêche à Ostende.

Guiciardini rapporte que voulant honorer la mémoire de Beukels, Charles-Quint, accompagné de la reine de Hongrie et la reine de France, ses soeurs, se rendit le 30 août 1556 de Bruges à Biervliet pour visiter son tombeau.

Ostende n'eut pendant une trentaine d'années rien de particulier à enregistrer, si ce n’est l’accroissement de son commerce et la reconstruction de l'église de la nouvelle ville (1478). A cette époque, les Français faisaient de continuelles invasions dans la Flandre, et jusqu'aux portes d'Ostende, sans autre but que le pillage. L'archiduc Maximilien d’Autriche, qui avait épousé Marie de Bourgogne, leur livra bataille, à la tête de ses Flamands près de Blaugis (7 août 1479) , et les battit. On voyait avant l’action, les principaux gentilshommes du duc, le bras droit en manche de chemise; ils avaient fait vœux de ne point s'habiller ni s'armer qu'ils ne vissent les Français prêts à combattre. C'était une sorte de défi que les Français acceptèrent, et dont ils n'eurent point à se louer.

Ce fut pour se venger de cette défaite que ceux de Dieppe, Honfleur, et Rouen, vinrent un an plus tard, à l'improviste, avec un grand nombre de navires de guerre, s'emparer de presque tous les pêcheurs ostendais qu'ils rançonnèrent. Cette année, Ostende avait équipé au moins quarante-quatre bateaux.

A cette époque le nom ostendais commençait à avoir du retentissement. Jacques Van Aelst, ce fameux écumeur de mer du xve siècle, l'effroi du commerce des Pays-Bas, et ses complices, avaient été pris par des Ostendais, amenés au port et décapités ; et Mathys, son gendre, pirate de Dieppe qui était venu avec ses navires pour venger la mort de Van Aelst, avait subi le même sort. Leurs cadavres, exposés sur la grève, faisaient voir l'appui que trouverait désormais la navigation dans les marins d'Ostende (1487).

Bientôt cette ville concourut à Anvers, avec Gand, Amsterdam et autres cités de premier ordre, pour un prix de déclamation, et, à quelques années de là, on vit les Ostendais figurer à Gand dans un concours parmi les bourgeois. Leur entrée avait été magnifique : vêtus d'habillements tannés, ils avaient un char précédé de six trompettes, d'un sot, d'un étendard et de six chevaux pour le roi.

Depuis que les provinces belgiques étaient passées sous le protectorat de la maison d’Autriche, les Flandres étaient dans de continuelles agitations.

Maximilien, devenu roi des Romains, prétendit à la tutelle de son fils Philippe, seul héritier des Pays-Bas; mais les états de Flandre, loin d'approuver ses prétentions, dressèrent contre lui quarante-sept chefs d'accusation. Les Brugeois s'emparèrent de sa personne et le forcèrent à des concessions. Mais l'empereur Frédéric III, son père, exaspéré à l'extrême de cette audace, entre dans les Pays-Bas, avec une armée d'Allemands, pour venger l'honneur et la dignité de son fils, et le réhabiliter dans son autorité.

Afin d'échapper au sort qui les menaçait, les Flamands traitent avec le roi de France, qui envoie une armée à leur secours. La plus grande partie des villes flamandes restent fidèles à ce traité; Nieuport, Dixmude et Furnes se déclarent pour Maximilien.

Ostende, qui avait embrassé la cause commune, et avait pris une part active dans ces troubles, paya son dévouement par la perte de tous ses privilèges, et notamment de ceux relatifs à la pêche que Maximilien accorda exclusivement à Nieuport ; mais informés que douze bâtiments de guerre et autant de petites embarcations, chargés d'objets précieux appartenant à Maximilien, mettent à la voile de Nieuport pour Anvers, les Ostendais sortent à la hâte avec cent bâtiments, capturent tous ces navires et les amènent au port (46 janvier 1489).

Le 16 juin suivant, Maximilien reçoit de son allié le roi d'Angleterre, à Nieuport, six mille hommes de troupes qui viennent le lendemain assiéger Ostende, mais se retirent presque aussitôt. Entre-temps six soldats de la garnison vont trouver Daniel Van Praet, seigneur de Meerwede, capitaine du roi Maximilien , lui offrent les moyens de prendre la place, s'il consent à retourner avec ses Flamands au service de Philippe, leur prince légitime. La proposition est acceptée : mais à peine cet officier a-t-il mis le pied dans la ville, qu'il s'empare de dix ou douze notables et les emmène à Nieuport, tandis qu'Ostende reste au pouvoir de ses troupes. A quelques jours de là , une armée française de vingt mille hommes, qui se tenait à Ypres, par suite du traité intervenu entre les étals de Flandre et le roi de France, vient, après sommation, prendre possession de la place qu'elle abandonne au mois de juillet suivant, en n'y laissant qu'une faible garnison. C'est alors que l'on vit le seigneur de Meerwede à la tète de l'armée royale fondre de Nieuport sur Ostende, livrer cette ville au pillage, y faire mettre le feu de tous les côtés à la fois, la réduire en cendres. Elle resta dans cet état jusqu'à la paix générale (1493), époque à laquelle elle commença à se rétablir. Elle ne le fut entièrement, et pavée pour la première fois, qu'en 1501.

Devenu empereur par la mort de son père, Maximilien s'était démis de la tutelle de son fils à qui il avait laissé l'administration du pays.

Philippe, surnommé le Beau, à cause de sa belle figure, ayant été proclamé comte dans toutes les villes de Flandre, vint, en 1500, visiter Ostende. ll y eut entre le prince et le peuple un échange de témoignages d'attachement et d'amitié, qui resta longtemps gravé dans le cœur des Ostendais.

Ostende, remis en possession de ses privilèges, sortit peu à peu de ses décombres. Le commerce du poisson reprit, et la pêche du hareng devint importante. Afin d'empêcher la fraude qui se pratiquait, un décret de Charles-Quint, successeur de Philippe le Beau, son père, ou plutôt de Marguerite d'Autriche, gouvernante des Pays-Bas (le futur empereur n'avait que neuf ans alors); un décret, disons-nous, de 1509, défendit de vendre le hareng en mer, et enjoignit expressément d'apporter ce poisson aux ports d'Ostende, l'Écluse, Nieuport, Dunkerque, ou Gravelines, pour y être vendu publiquement. Plus tard, il fallut que les tonnes à hareng fussent d'une capacité déterminée et qu'elles portassent une même marque.

En 1518, Charles-Quint, qui depuis trois ans régnait déjà en personne sur les provinces belgiques, dota Ostende de la foire du 29 juin, à laquelle Philippe Il, roi d'Espagne, joignit en 1562, celle de la Sainte-Catherine. Ces deux foires existent encore de nos jours.

La tempête de novembre 1502 avait considérablement détérioré les digues de la ville et menacé tout le plat pays jusqu'à Bruges, d'une inondation. Les dunes des deux côtés ainsi que la digue de mer cédaient toujours, au point que l'ancienne ville se trouvait presque entièrement en mer. En 1507, Ostende avait obtenu de faire contribuer les terres avoisinantes, aux frais extraordinaires, occasionnés par le bouleversement annuel de ses travaux maritimes. Ces désastres continuels éveillèrent la sollicitude de l'empereur. Voulant y mettre un terme ou au moins un empêchement, il fit faire et entretenir dans les dunes, depuis l'Écluse jusqu'à Gravelines, un chemin à l'usage des marchands et voyageurs. Ce chemin de Charles-Quint ne serait-il pas celui qu'on attribue au comte Jean, fait de terre grasse en 1412, depuis l'Écluse jusqu'à Nieuport, et dont on trouve encore quelques restes, notamment passé le fort Albert ?

L'empereur voulant en outre contribuer à réparer les dégâts causés à la ville, lui fit un don gratuit de dix mille florins. En 1535, il fit publier un règlement sur la pêche, et en 1549, lors de la guerre avec l'Écosse,

il ordonna que tout bâtiment de commerce flamand qui naviguerait au long cours, eût à bord des armes suffisantes pour se défendre contre l'ennemi.

Déjà du temps de ce monarque, la réforme agitait l'Allemagne, la France et l'Angleterre. Elle avait pénétré en Hollande, et des disciples de Luther et de Calvin la prêchaient dans le Brabant et le Hainaut. Autant Charles-Quint avait été peu soucieux des progrès des novateurs dans son empire, autant il se montra inexorable quand il vit l'hérésie s'établir dans les Pays-Bas. Des hommes furent voués aux bûchers et des femmes enterrées vives, comme coupables de luthérianisme. Après son abdication, à l'avènement de son fils Philippe II, les persécutions continuèrent avec plus de vigueur encore. Le duc d'Albe apparut comme un sinistre météore, établit le fameux conseil des troubles ; et, préludant à ses atrocités, montra à la Belgique, ses deux plus nobles têtes, les comtes d'Egmont et de Horn, tombant sous la hache du bourreau (1568). Les prisons regorgèrent de victimes ; plus de cent mille Belges émigrèrent. Dans cette tourmente, le prince d'Orange, le Taciturne, convoitait la couronne des Pays-Bas. Ayant soulevé toute la Hollande en sa faveur, il entre à la tête d'une armée dans le pays de Liège. D'un autre côté, dans les villes, la campagne, les bois, sur mer, partout, les patriotes, sous le nom de gueux, s'insurgent contre la tyrannie ; et bientôt, les attaques, les prises, et reprises de villes et forts, le pillage, l'incendie, le massacre de tous les jours, semblent avoir changé les plus belles provinces de l'Europe en un pays de vol, de meurtre et de destruction.

Dans ces guerres, où l'on vit pendant plus de quatrevingts ans l'amour du pays aux prises avec la domination étrangère, la ville d'Ostende attira particulièrement les regards du monde. Mais n'anticipons pas, et dans ce que nous avons à dire, suivons l'ordre chronologique.

En 1572, les réformés ayant pris et pillé Audenarde, douze cents des leurs vinrent par Thourout à Ostende, comptant s'y embarquer pour Flessingue. Mais, forcés de passer outre, ils se portent en toute hâte sur Blankenberghe, où les Brugeois, qui avaient été avertis de leur arrivée par le magistrat d'Ostende, les surprennent et leur tuent, sans miséricorde, quatre cent cinquante hommes.

Lorsque plus tard Philippe ll, sur la proposition du Taciturne, avait été déclaré solennellement déchu de tous ses droits sur la Belgique, et que les États-Généraux avaient déféré la souveraineté de ce pays au duc d'Alençon , frère de Henri 11I, roi de France, on vit ce prince arriver à la tête d'une armée française, se faire inaugurer duc de Brabant et de Gueldre et comte de Flandre. Mais ne pouvant se faire reconnaître comme souverain, sans la coopération du prince d'Orange, dont la prépondérance dans les affaires le contrariait beaucoup, et ayant besoin aussi du consentement des États et des principales villes, le duc d'Alençon, fatigué de tant d'entraves, résolut de se mettre traîtreusement en possession de quelques places.

En conséquence, le colonel Despie reçut l'ordre de s'emparer de Bruges. Les habitants, prévenus à temps, l'ayant chassé, il se dirigea immédiatement avec son armée sur Ostende et Nieuport d'où il fut également repoussé. On sait que cette tentative, faite en même temps à Anvers, y coûta la vie à plus de deux mille Français (1583).

D'un autre côté, le prince de Parme poursuivait dans le pays ses exploits pour le roi Philippe Il. Cette année il vint devant Ostende qui était au pouvoir des confédérés, pensant l'assiéger ; mais informé que la place était pourvue d'une bonne garnison, il renonça à son projet et leva le camp.

Le prince de Chimay, pour certains motifs de méconlentement, s'était mis du côté des confédérés. Cependant au fond, il était très-porté à remettre la Belgique, au moyen de la paix, sous l'obéissance du roi d'Espagne. Mais le Taciturne qui avait surtout un œil vigilant, pénétrant ses projets, entra en Flandre avec une armée afin d'en empêcher la réalisation. Néanmoins, le prince de Chimay parvient à faire accepter définitivement la convention de paix du 22 mai 1584. 11 se donne une peine infinie pour qu'Ostende aussi adhère ; mais cette ville se déclare pour les Provinces-Unies. C'est alors qu'elle commença à attirer les regards et à donner de graves inquiétudes. Sa garnison, dans ses excursions journalières, saccagea tout le pays environnant, au point de causer une disette affreuse à Bruges. Dans une seule sortie, elle s'empara de cent bêtes à cornes, et Oudenbourg, que six cents hommes défendaient, ne put éviter d'être pillé et incendié. Il fallut que le comte de Mansfeld vint avec une armée de deux mille hommes pour mettre un frein à ce maraudage, et encore n'y réussit-il pas entièrement.

Le duc d'Alençon mourut un an après avoir échoué dans son entreprise contre Anvers, Bruges, Ostende et Nieuport, et le Taciturne tomba à Delft sous le poignard d'un assassin soudoyé par le cabinet espagnol, acte infime dont son fils Maurice allait plus tard tirer vengeance.

Le prince de Parme venait encore de soumettre plusieurs villes, et tandis qu'il barrait aux Anversois l'Escaut, par le pont Farnèse qui joignait le fort Philippe au fort Sainte-Marie, il ordonna une attaque contre Ostende. En conséquence, vers la fin de mars 1585, le gouverneur de Gravelines, La Motte, à la tête de quelques troupes, vint inopinément assaillir l'ancienne ville, qui, n'étant fortifiée que de pilotis, ne put résister longtemps, et dont il s'empara. Mais la garnison ayant fait une sortie, aidée par les habitants et quelques navires de guerre qui tiraient de la rade, les Espagnols furent contraints de lâcher prise et de se retirer.

Les états confédérés commencèrent à apprécier l'importance de cette place et comprirent tout l'avantage qu'ils pourraient en tirer. Elle fut donc fortifiée d'un double fossé, de bastions et de forts, et on y jeta une nombreuse garnison. Les dunes qui venaient jusque contre la ville à l'est et à l'ouest et la dominaient, furent rasées. La mer ne rencontrant plus d'obstacles à l'est s'y fraya une nouvelle issue, le havre quo nous voyons aujourd'hui, et se répandit journellement à plus de douze cents pas à l'entour. Dans les grandes marées, elle s'étendait même à plus d'une lieue à l'ouest, atteignant Leffinghe, Snaeskerke et Oudenbourg et ne laissant que les dunes pour s'approcher de la ville.

C'est ce qui, pendant le siège qu'Ostende aura à soutenir au commencement du siècle suivant, fera sa principale défense et lui permettra de résister aux efforts inouïs de l'archiduc Albert.

Au mois de juillet 1587 on vit arriver à Ostende le prince Maurice, fils du Taciturne, beaucoup d'Anglais qui l'accompagnaient, ainsi que vingt-cinq enseignes d'infanterie et six brigades de cavalerie qui renforcèrent encore la garnison. A quelques jours de là, on aperçut sur la côte une flotte espagnole qui cherchait à débarquer des troupes; mais rencontrée par une flotte anglo-batave, qui lui livra bataille, elle fut dispersée. Un de ses navires étant échoué près de Blankenberghe, sir John Conway, gouverneur d'Ostende, y envoya deux bateaux pécheurs bien montés qui s'emparèrent de l'équipage et du bâtiment et les amenèrent au port.

A SUIVRE

Histoire de la ville d'Ostende et du port (VI)

Le prince de Parme mourut en 1592. Le comte de Fuentes, l'archiduc Ernest, puis l'archiduc Albert d'Autriche, lui succédèrent dans les affaires du pays.

L'archiduc Albert arriva à Bruxelles en février 1596, comme gouverneur des Pays-Bas espagnols. Ce prince, que Grégoire XIII avait revêtu de la pourpre en 4577, jeta vingt ans plus tard le froc aux orties pour épouser Claire Isabelle-Eugénie, fille de Philippe Il et d'Élisabeth de France, qui lui apporta en dot les Pays-Bas catholiques et la Franche-Comté.

La paix venait d'être conclue entre l'Espagne et la France : l'archiduc avait tout le loisir de rallumer la guerre contre les provinces rebelles.

À cette époque (1600) Ostende était pourvue en abondance de troupes, de munitions de guerre et de bouche, et avait, par la mer, une libre communication avec les états confédérés, qu'on ne put jamais empêcher.

Les Espagnols occupaient Nieuport et l'Écluse. De toute la côte de Flandre, Ostende seul, mais réputé imprenable, était au pouvoir des Hollandais, qui jouissaient encore du nom de gueux, bien que leur révolution se fût accomplie depuis vingt ans.

Les États-Généraux crurent qu'il serait facile de se rendre maîtres des autres places de la côte. L'exécution de ce projet, devait non-seulement les rendre plus forts vis-à-vis l'Espagne, leur ennemie, mais enlevait à jamais à leur profit, les abords de la mer à la Belgique qui tôt ou tard devait aussi secouer le joug de l'Espagne et rester leur tributaire.

En conséquence, le 21 juin 1600, le prince Maurice avec seize mille hommes environ et accompagné de treize membres des États-Généraux, débarque au fort Philippe qui se rend à la première sommation. Le 23 juin, cette armée marche sur Assenede près le Sas de-Gand ; passe par Eecloo , Maele, à portée de canon de Bruges , Jabeke , et arrive le 27 à Oudenbourg en même temps que les membres des États-Généraux entrent sans obstacle avec l'avant-garde à Ostende. Tandis que Maurice pénétrait ainsi dans la Flandre, quarante à cinquante bateaux plats, chargés de bagages et de vivres , et protégés par un

navire de guerre, faisaient voile de Zélande pour Ostende. Mais arrivés à hauteur de Blankenberghe, le vent, venant à tomber, les met dans l'impossibilité de continuer leur route. S'apercevant de l'embarras de cette flottille, quatre galères espagnoles, sorties du Zwin, vont à toutes rames l'attaquer, et malgré la plus rigoureuse résistance, lui enlèvent cinq bateaux et font essuyer de fortes avaries au navire de guerre qui est forcé de rentrer à Flessingue.

Le 28, le comte de Solmes, à la tête de huit compagnies de cavalerie et cinq régiments d'infanterie, qui la veille avaient formé l'avant-garde, alla prendre possession du fort Albert, à une demi-lieue d'Ostende, et le lendemain il assiégeait le havre de Nieuport et les forts qui le défendaient. Maurice, de son côté, avait quitté Oudenbourg et était allé pour s'emparer de Nieuwendam, fort situé près de Nieuport. Mais n'ayant pas pu parvenir jusque-là à cause des eaux, il était revenu au fort Albert passer la nuit du 30 juin, et le I er juillet en était parti de grand matin, pour mettre le siège devant Nieuport.

A la nouvelle de cette invasion, le pays s'était ému, et les archiducs avaient réuni à la bâte un corps d'armée, avec lequel ils se flattaient de battre l'audacieux stadhouder. Ils avaient passé cette armée en revue à son départ aux portes de Gand, le 1er juillet ; et l'infante Isabelle, montée sur un beau cheval blanc, lui ayant fait une allocution, avait jeté l'enthousiasme dans le cœur de ses soldats qui avaient répondu : . Marchons !

L'archiduc Albert s'avançait donc à marche forcée sur Ostende, à la tête de douze mille hommes d'infanterie et quinze cents chevaux, s'emparant le premier jour des forts de Breedene et Plasschendale, d'Oudenbonrg et de Snaeskerke, et se dirigeant le lendemain 2 juillet , par les dunes, vers Nieuport.

À la pointe du jour, Maurice avait envoyé son cousin le comte Ernest de Nassau, avec quelques troupes, pour défendre à l'archiduc le passage de la rivière l'Yperlée près du fort Albert et retarder sa marche. Mais arrivé trop tard et n'ayant que des forces insuffisantes, le comte Ernest avait battu en retraite après avoir perdu nombre de capitaines et plusieurs autres officiers.

Bruges, en recevant cette nouvelle, crut à une victoire complète de l'archiduc, mit toutes ses cloches en branle et fit des feux de joie.

En ce moment le prince Maurice campait à l'ouest du havre de Nieuport. Décidé à accepter la bataille que venait lui présenter l'archiduc, il fit repasser le havre à son armée. La marée était basse : à peine fut-elle sur le rivage et l'eut-il excitée au combat, qu'il vit arriver du côté d'Ostende l'armée espagnole.

Aussitôt Maurice fit prendre le large à sa flottille qui se trouvait sur la côte, afin que ses soldats ne vissent de de salut que dans la victoire.

Le comte de Solmes fut laissé avec deux régiments devant Nieuport, pour empêcher la garnison de se joindre à l'archiduc, avec ordre d'accourir au premier signal.

L'armée de Maurice était divisée de la manière suivante : le comte Louis de Nassau, commandait l'avant-garde de la cavalerie composée de deux cornettes dont une, celle de cuirassiers, était sous les ordres de Walraven de Gand, et de trois autres cornettes formant un corps séparé. Derrière ces cinq cornettes, étaient les carabiniers Conteler, Penny et Batembourg.

L'infanterie qui faisait partie de cette avant-garde était composée de vingt-quatre enseignes d'Anglais commandés par le général sir Francis Vère et son frère Horace. Il y avait encore dix-sept enseignes de Frisons : toute cette infanterie formant quarante et une enseigne était commandée par le général Vère.

Le corps de bataille était commandé par Everard de Solmes. Il était composé d'une part de trois, de l'autre de quatre cornettes de cavalerie. Entre ces deux troupes de cavalerie, il y avait l'infanterie composée du régiment de Hohenlo, commandé par Daniel de Hartain, Belge, seigneur de Marquette , et de quatre enseignes de Suisses, ensemble treize enseignes. Il y avait en outre douze enseignes de Français, commandés par Dommerville.

Le prince Maurice se tenait là, donnant ses ordres, en louré des principaux chefs de son armée, de plusieurs seigneurs anglais, allemands et français, parmi lesquels se faisait remarquer le comte de Coligny , seigneur de Châtillon, fils du grand Coligny, amiral de France, tous volontaires et sans commandement.

Le corps de bataille était fort de vingt-cinq enseignes d'infanterie et de sept cornettes de cavalerie.

L'arrière-garde était commandée par Olivier Timpel, seigneur de Corbèque. Elle était composée de trois cornettes de cavalerie et de trois bataillons d'infanterie, dont un sous les ordres du seigneur de Ghistelles.

Les forces de Maurice s'élevaient donc à environ douze à treize mille hommes d'infanterie et de quatre à cinq mille chevaux, plus six pièces d'artillerie.

La cavalerie de l'archiduc n'était forte que d'une cornette de cuirassiers, une d'arquebusiers, trois à quatre de lanciers, en tout environ quinze cents chevaux.

Son infanterie était formée de trois régiments d'Espagnols, deux d'Italiens, trois de Français, de plusieurs compagnies tirées des régiments des comtes Frédéric de Berg ou Van den Berghe, Berlaimont et autres ; elle était forte de douze à treize mille hommes. Elle avait aussi six pièces de campagne.

Le prince Maurice se tenait en bataille sur l'estran, protégé par son artillerie.

Quelques compagnies de gardes et Frisons se tenaient â l'avancé dans les dunes, afin de prendre l'ennemi en flanc, s'il fût venu de ce côté.

Vers les onze heures du matin, la cavalerie de l'archiduc vint à s’approcher ; quelques coups de canon la dispersèrent dans les dunes où elle attendit l'infanterie qui arrivait lentement. A une heure et demie, les navires de guerre hollandais, que l'on voyait sur la côte, commencèrent à tirer dans le gros de l'armée espagnole qui riposta avec deux pièces. Une demi-heure plus tard,, Maurice donna ordre à l'arrière-garde restée devant Nieuport, de rompre le pont jeté sur le havre et de venir prendre sur le champ de bataille le poste qui lui était assigné. Maurice fit placer sur une dune élevée, deux des six pièces de l'estran , afin de pouvoir dominer la campagne et les autres dunes. Combattant sur un terrain mouvant et de sable, il eut soin de conserver l'avantage du soleil et du vent qui était fort ce jour-là. L'armée espagnole étant arrivée entre Westende et Willekenskerke , plaça également six pièces de campagne sur la plage. On commença dès lors à tirer de part et d'autre. Bientôt l'artillerie espagnole, fortement endommagée, dut se retirer dans les dunes.

L'archiduc, en ce moment, fait avancer sa cavalerie et beaucoup d'infanterie à travers les dunes vers la campagne. Maurice l'imite, envoie son avant-garde sous les ordres du général anglais Vère, dans les dunes, conservant ainsi l'avantage d'être plus à couvert que son ennemi. Les Anglais et les Frisons en viennent les premiers aux mains avec deux régiments espagnols, sur lesquels les Français, commandés par Éverard de Solmes, viennent fondre aussitôt. Les mousquetades et les arquebusades volent de tous côtés : la bataille est engagée.

Maurice fait charger la cavalerie espagnole, qui se rompt et prend la fuite, mais revient presque aussitôt. Le combat alors devient général et la mêlée terrible.

C'est au milieu des dunes qu'on s'acharne le plus, et que la victoire se décidera. Dans la campagne et sur l'estran, on ne se bat que par charges et recharges.

Après avoir fait reculer les deux régiments de mousquetaires espagnols, le général Vère attaque les piquiers tout en essuyant la charge de la cavalerie qui protège ces derniers. Quoique fortement blessé, Vère ne se retire qu'après avoir combattu longtemps encore et jonché le terrain de cadavres. Son frère Horace et le capitaine de Blauwe, à la tête de leurs troupes, courent le remplacer et font des prodiges de valeur. Chargés par toute la cavalerie espagnole à la fois, ils reculent, et quelques soldats prennent la fuite. Mais parvenus à les rallier, ils se jettent avec impétuosité sur l'ennemi et n'abandonnent le champ de bataille qu'après lui avoir fait payer chèrement un succès éphémère.

Une seconde charge se fait au même instant sur l'infanterie espagnole, d'une part, par les carabiniers Conteler, Panny et Batembourg, le comte Louis avec six compagnies de cuirassiers ; de l'autre, par les Français qui se tenaient en front de la bataille, en deux troupes, l'une à droite, l'autre à gauche, sous les ordres de Dommerville et Sau, et commandés par Everard de Solmes.

De Solmes fait enfin retirer les Français qui ont longuement et bravement combattu, et retourne au combat avec le régiment de Belges, commandé par Daniel de Hartain, seigneur de Marquette, et deux régiments de Suisses. Les Suisses se battent contre l'arrière-garde espagnole, composée en grande partie de Belges, dont un régiment était sous les ordres du seigneur de Ghistelles.

En même temps Maurice la fait charger par sa cavalerie.

Le fort de l'action dura ainsi trois heures consécutives, avec un égal courage, avec un succès également douteux dans les deux rangs. La cavalerie de Maurice, plus nombreuse à la vérité, se montrait supérieure à celle de l'archiduc. Par contre, l'infanterie espagnole se battait avec plus d'avantages dans les dunes, où elle faisait reculer l'infanterie hollandaise si avant, qu'elle était sur le point de s'emparer de son artillerie.

Le comte Louis de Nassau s'était trouvé engagé avec un gros de cavalerie, de telle manière qu'une compagnie envoyée à son secours n'avait pu parvenir jusqu'à lui. Le capitaine Clout, l'ayant reconnu à son panache orangé, avait chargé une compagnie de lanciers qui allait le faire prisonnier, et ainsi l'avait sauvé.

La cavalerie hollandaise avait été refoulée jusque près de Maurice, qui, l'ayant ralliée, l'avait précipitée sur son ennemi qu'elle avait fait reculer à son tour. Il avait envoyé deux compagnies de cavalerie, dont une sous les ordres du capitaine Baele, sur l'estran, afin de protéger l'artillerie qui un moment auparavant était presque tombée au pouvoir des Espagnols. Les Espagnols étaient de nouveau revenus à la charge de ce côté ; mais cette fois la mitraille les avait dispersés dans les dunes, par où ils s'étaient opiniâtrés d'approcher, et auraient si bien réussi que, sans le renfort qui avait été dirigé si à propos par Maurice, ils se seraient emparés de l'artillerie.

Mais à la fin, battue sur l'estran, dans les dunes et vers la campagne, accablée de tous côtés, l'armée de l'archiduc, après des efforts désespérés, se débanda et prit la fuite.

C'est ainsi que le prince Maurice remporta en cette occasion une éclatante victoire et resta maître du champ de bataille, qui servit de tombeau à plus de huit mille braves. C'est ainsi qu'il vengea en partie le meurtre de son père, le Taciturne, ordonné par le cabinet de Madrid.

L'archiduc Albert n'échappa qu'à grand-peine, et dut la vie à un brave capitaine belge, nommé Cabbeliau qui se fit tuer pour le sauver. Il perdit la plupart de ses principaux chefs, seigneurs, gentilshommes et autres officiers de sa maison et de son armée. Cinq mille de ses soldats furent tués et cinq cent vingt faits prisonniers. Au nombre de ces derniers se trouvait l'amiral d'Aragon, qui, dans la mêlée, ayant été renversé sous son cheval, fut reconnu et pris.

Maurice ne perdit que deux à trois mille hommes, dont trois capitaines de cavalerie et treize d'infanterie.

Il eut en outre sept cents blessés, entre autres le général Vère et quelques autres officiers.

On a vu que l'infanterie de Maurice était un peu plus nombreuse que celle de l'archiduc, et que sa cavalerie s'élevait à environ cinq mille chevaux, tandis que l'armée espagnole n'en avait que quinze cents ; qu'en outre, Maurice était secondé par ses navires de guerre, qui, pendant l'action, ne cessaient d'inquiéter les Espagnols sur l'estran. A l'avantage de la force numérique venait se joindre encore celui du terrain. Maurice avait à dos le soleil et le vent qui soufflait avec violence et chassait sans cesse le sable soulevé par le piétinement dans l'armée de l'archiduc, déjà harassée par une marche forcée de quatorze lieues, faite la veille.

Cependant tant de désavantages, qui nuisirent d'autant plus à l'archiduc, qu'ils favorisèrent son ennemi, ne purent empêcher l'armée espagnole d'être plusieurs fois sur le point de remporter la victoire; et il n'y a même aucun doute que malgré son génie qui présidait à tout et le courage bien reconnu de ses soldats, Maurice eût perdu la bataille, si l'archiduc avait eu autant de cavalerie que lui; car alors il eût pu tenir en échec celle de Maurice et empêcher ces charges continuelles qui avaient causé sa défaite.

Les premiers coups de canon avaient été tirés vers midi, et on s'était battu jusqu'au coucher du soleil.

Maurice fit dresser sa tente sur le théâtre de sa gloire, et passa la nuit avec son armée victorieuse, au milieu des morts et des mourants.

Le lendemain il amena son illustre prisonnier don Francesco de Mendoza, amiral d'Aragon, avec tous les égards dus à son infortune, à Ostende, et y reçut les félicitations des membres des États-Généraux.

Quelques jours plus tard, il partit pour mettre le siège devant Nieuport, mais les treize membres des États-Généraux s'étant embarqués le 16 en déclarant se rapporter pour ce qui restait à faire à la prudence et à la valeur de Maurice, ce prince abandonna Nieuport et rentra le lendemain à Ostende avec l'intention d'assiéger les forts d'alentour.

La bataille des Dunes, improprement appelée bataille de Nieuport, qu'on vient de lire, nous conduit au fameux siège d'Ostende. Nous avons sous les yeux plusieurs ouvrages très-volumineux, écrits sur cet événement remarquable ; mais nous nous bornerons à en rapporter en détail, les premières approches, les attaques décisives, les principaux faits.

Avant d'entrer en matière, il sera nécessaire d'expliquer les moyens de défense de la place à cette époque.

En consultant le plan joint à cette histoire, on pourra se faire une idée juste de la lutte que nous allons décrire.

On comprendra comment Ostende, après avoir résisté pendant plus de trois ans aux efforts de l'archiduc Albert, coûté la vie à plus de cent cinquante mille hommes, où tant de gentilshommes de tous les pays et des familles les plus illustres briguèrent l'honneur de combattre, pour ou contre, souvent indifféremment ; où l'attaque et la défense étaient devenues une affaire d'amour-propre, plus encore que d'intérêt et d'inimitié; comment cette place, après la destruction complète de ses remparts et de ses maisons , mérita le surnom de NOUVELLE TROIE qu'on lui donna.

On s'étonnera de ce que la nouvelle Troie attende encore son Homère.

Ostende, comme on sait, est située 51° 13' de latitude nord, et 2° 55' longitude est de Greenwich. Lors du siège, Ostende, comme aujourd'hui, était divisé en vieille ville et neuve ville les remparts de la neuve ville étaient garnis de huit forts bastions, non égaux entre eux en hauteur ni également distants l'un de l'autre, ainsi disposés pour sa meilleure défense. Son fossé était partout large et profond et toujours plein d'eau. La contrescarpe était épaisse, haute et flanquée de fortes demi-lunes ; elle avait pour fossé le havre actuel, qui commençait à se creuser, à l'ouest un canal large et profond. Au sud il y avait une multitude de petits canaux et de marais.

La vieille ville s'étendait en front de l'autre, sur la mer, de l'ouest au nord, et s'unissait à celle-ci à la porte d'Orient, supprimée depuis. De gros pilotis de vingt pieds de hauteur, garantissaient ses fortifications contre les efforts de la mer. Elle était séparée de la neuve ville, par un large port, dans lequel on entrait par le havre d'Ouest. Elle avait six bastions. Le principal était le Santhil à l'entrée de ce havre. Tous les remparts, les bastions, les contrescarpes et les demi-lunes étaient faits de fascines et de terre.

Le circuit de la ville, à l'intérieur, était hérissé d'un nombre infini de palissades, s'entrecroisant et présentant des pointes de toutes parts.

A chaque marée, la mer entourait Ostende, en faisait une presqu'île, et se portait à plusieurs lieues à l'intérieur du pays. Le grand nombre de canaux et de marais qui venaient y aboutir de tous côtés, rendaient la place pour ainsi-dire inaccessible, même à marée basse.

La ville avait deux portes pratiquées dans la terrasse du rempart, l'une à l'ouest, l'autre à l'est. Par la première, on pouvait entrer à marée basse à pied sec; il fallait en tous temps une embarcation pour sortir par la seconde.

Les écluses ou retenues d'eau étaient une des principales forces de la place. Elles se trouvaient entre les bastions d'Ouest et d'Helmont ou Bouche-d'Enfer. Le mécanisme de ces écluses était au Porc-Épic, raison qui rendait ce ravelin de grande importance.

Depuis quelques années, les archiducs avaient fait élever plusieurs forts à l'entour d'Ostende, afin d'empêcher le maraudage de la garnison. Les principaux étaient ceux d'Albert, dont on aperçoit encore les restes à l'ouest contre la mer ; d'Isabelle, vers le sud et plus rapproché de la ville; de Sainte-Claire, à pareille distance de la place entre le sud et l'est ; de Saint-Michel et de Breedene, à l'est. Sur une plus grande courbe, se trouvaient ceux de Snaeskerke, d'Oudenbourg, de Blankenberghe, etc., en tout au nombre de dix-huit.
Selon quelques-uns, les Espagnols établirent une digue à travers les marais et hors de portée du canon de la place, qui, commençant au fort Albert et allant aboutir au camp d'Est, servait de communication entre les deux camps assiégeants.

Les fascines dont les fortifications étaient faites, comme celles qu'on employa à l'élévation des forts, digues et retranchements et à couvrir les marais, avaient été prises dans les forêts voisines coupées depuis.

Nous ferons remarquer, de nouveau, qu'à l'époque du siège, le Santhil, bastion principal de la vieille ville, s'étendait, à peu de chose près, aussi loin en mer, que l'extrémité de la dernière estacade, que l'on aperçoit aujourd'hui à l'ouest, et que les dunes dépassaient le point extérieur de ce bastion. En tenant compte de la distance que les dunes ont reculée depuis, on comprendra que la plateforme, dont nous parlerons, était élevée sur la plage que la mer ne laisse maintenant à découvert qu'à marée basse.

Ostende était devenu, pour les États confédérés, de la plus grande importance. En conservant cette place, ils comptaient se rendre maîtres plus tard de toute la côte, et donner ainsi de continuelles inquiétudes à l'Espagne. Maurice espérait même que le mécontentement qui régnait généralement dans

les provinces soumises, contre la domination espagnole, pourrait bien, en dernière analyse, le mettre en possession de tous les Pays-Bas.

On avait prévu depuis longtemps que l'archiduc Albert serait contraint de mettre le siège devant Ostende. Les confédérés avaient pourvu la place d'une nombreuse garnison, de munitions de guerre et de bouche, en abondance.

La communication par mer, que l'archiduc, à défaut de marine, ne pouvait empêcher, permettait d'opposer une longue et vigoureuse résistance. L'argent, ce nerf de la guerre, manquait aux infants qui gouvernaient la Belgi-que. Les garnisons des forts, élevés à l'entour d'Ostende, n'étant point ou mal payées, se mutinaient, et, au lieu d'empêcher le maraudage, comme elles en avaient mission, elles s'y livraient elles-mêmes. Déjà le colonel Vanderlanen avait été massacré par ceux du fort Isabelle, pour avoir voulu les ramener au devoir. Les habitants de la Flandre, et particulièrement ceux de Bruges et du Franc, dont le commerce et les propriétés souffraient de l'état des choses, suppliaient l'archiduc d'assiéger Ostende, lui promettant un subside de douze cent mille florins. L'archiduc avait reçu un à-compte, et, comme s'il eût voulu tenir parole, était venu à la tête d'une armée devant la place. Mais ayant lui-même, en personne, de nuit, reconnu les fortifications, il était reparti pour Bruxelles, où il songeait à d'autres moyens. S'il faut en croire Flemming et Van Hasten, ce prince, désespérant de la force de ses armes, aurait fait tenter d'empoisonner le gouverneur ainsi que toutes les eaux d'Ostende, sans réussir toutefois. Ce serait encore lui qui aurait fait attenter lâchement aux jours du prince Maurice, et il se serait confessé de ces deux crimes le 14 avril 1598.

Les États de Flandre, à force d'instances, étaient enfin parvenus à résoudre l'archiduc. Ils lui accordaient, outre la contribution ordinaire de quatre-vingt-dix mille florins par mois, la somme de six cent mille florins, savoir : cent mille quand il se présenterait avec son armée en vue de la ville ; cent mille quand il aurait fait pointer le canon sur la place ; autant après avoir fait brèche, et trois cent mille lors de la reddition.

A ces conditions, l'archiduc arrive avec une armée le 4 juillet 1601 à Oudenbourg; envoie le même jour son premier maréchal de camp, Frédéric de Berg, s'établir avec quatre régiments à l'est de la ville, dans les dunes.

A SUIVRE

Histoire de la ville d'Ostende et du port (VII)

Le lendemain de Mexia, gouverneur de la citadelle d'Anvers, se campe à l'ouest avec cinq régiments, et Frédéric de Berg commence à tirer avec quatre pièces de siège.

C'était Charles Vandernoot qui commandait la place ; ses premiers soins furent de se débarrasser des femmes, enfants et vieillards qu'il expédia sur la Zélande. La garnison ce n'était pas nombreuse alors. Les bourgeois d'Ostende prirent les armes et la renforcèrent. On prit des précautions sur tous les points. On fit bonne contenance.

Les Espagnols commencèrent par braquer douze pièces de calibre sur la dune la plus proche à l'ouest, et établirent une batterie sur la grève, qui rendit l'entrée du port extrêmement dangereuse. On forma le camp qui fut entouré de tranchées, de remparts et de palissades.

Bientôt on ouvrit la tranchée à trois cents pas de la contrescarpe, tirant des dunes vers les marais. On creusa toute une nuit, et au point du jour on fit retirer les travailleurs, la tranchée n'étant pas encore assez haute pour s'abriter. L'assiégé n'eut pas plus tôt aperçu ce commencement de travaux, que le canon des bastions du Sud , de l'église, et de la courtine de la porte d'Ouest au Helmont le battit sans discontinuer. Au bout de six jours, on parvint au pied d'une élévation qui fut élargie avec des fascines et fortifiée à l'épreuve du boulet. Après avoir jeté une batterie au sommet de ce fort, Monroy, chef espagnol, fit faire une nouvelle tranchée plus avancée, que l'on garantit, contre une sortie, d'épaisses herses et de râteaux à longues pointes entrecroisées. Quinze cents hommes travaillaient à cette tranchée, que Monroy ne quittait ni de jour ni de nuit.

Un autre chef rivalisait, avec Monroy, de courage et de fatigues dans ces travaux difficiles. C'était Catris, colonel belge. Catris avec ceux de sa nation va plus avant que Monroy , et lire une nouvelle tranchée du fort que celui-ci venait d'élever, vers la mer, pour attaquer le PorcÉpic ou se porter sur le Santhil.

Chacun de ces vaillants chefs avançait de son côté avec une ardeur incroyable, espérant être le premier à en venir aux mains avec l'assiégé.

Quarante pièces vomissaient sans cesse boulets et mitraille sur les approches. La contrescarpe paraissait continuellement en feu, tant sa mousqueterie était nourrie. On compta pendant les sept premiers jours au camp espagnol, sept cents morts, parmi lesquels une vingtaine de gentilshommes volontaires de toutes les nations, et presque le double de blessés.

Le 14, la place jette douze cents hommes sur les tranchées. Deux capitaines, à la tête de leurs mousquetaires, se précipitent sur celle de Monroy. Beaucoup de soldats amis et ennemis, tombent ou morts ou blessés. Deux autres capitaines secondent les premiers avec un gros de piquiers, et cherchent a pénétrer dans la tranchée par l'extrémité sud. Monroy leur tient tête. Les confédérés s'efforcent d'entrer, les Espagnols de les repousser. On se bat longtemps sans que l'on sache de quel côté tournera la victoire.

Dans ce moment un cinquième capitaine des confédérés, nommé Brixaut, vient à la tête de trois cents hommes, pour se porter sur la partie de la tranchée qui aboutit à la mer ; il est attaqué par flanc à l'imprévu, mis en déroute et forcé d'avancer sur les travaux de Catris qui l'accueille rudement. Brixaut reçoit un renfort de cent hommes et tente d'entrer par un endroit où la tranchée paraissait plus accessible. Le combat s'acharne ici à toute outrance, chacun faisant son mieux pour attaquer ou pour se défendre. L'enseigne du Frène, jeune Belge, brave et bouillant de courage, avec quelques gentilshommes français, grimpe, malgré toute résistance, et se jette dans la tranchée, où il est tué lui cinquième. Son capitaine, voyant peu d'apparence de mieux réussir, se retire en laissant cinquante morts : sa retraite se fait avec confusion; quatre gentilshommes volontaires français avec vingt-cinq soldats belges le poursuivent la pique dans les reins et lui tuent encore une trentaine d'hommes.

Au fort Monroy la lutte n'était pas moins acharnée. Peu s'en fallut que la tranchée ne fût forcée. Le capitaine La Costière, ayant fait un effort désespéré, franchit l'entrée et faisait déjà reculer les Espagnols, lorsque Monroy accourant avec de nouvelles troupes, fond sur les confédérés, qui, refoulés, opèrent leur retraite, sous la protection (lu canon du rempart, après avoir perdu cent cinquante hommes et en avoir tué quatre-vingts aux assiégeants.
La France et l'Angleterre étaient à cette époque ennemie de l'Espagne. Dès qu'elles surent que l'archiduc assiégeait Ostende, elles s'empressèrent d'y envoyer du secours. Le général anglais sir Francis Vère, le même qui contribua puissamment au succès de la bataille des Dunes, arriva le 15 avec sept mille hommes, tant Anglais que con fédérés.

Porteur d'instructions secrètes de sa reine, Vère, d'un caractère altier, astucieux et résolu, sut bientôt s'emparer de la suprême autorité de la place. Une grave mésintelligence éclata à ce sujet entre lui et Vandernoot; mais ce dernier fut rappelé momentanément en Hollande, et Vère commanda seul avec le titre de gouverneur.

Le canon grondait sans cesse avec une fureur égale des deux côtés ; il saccageait la place, lézardant les maisons, enlevant les toitures, abattant les monuments.

On avait fait plusieurs sorties qui avaient coûté beaucoup de monde aux Espagnols : de Mexia avait été blessé, un maître de camp tué, et le camp de l'archiduc s'était renforcé de nouvelles troupes d'Italie. Ostende avait reçu aussi du renfort et notamment des Belges ou nouveaux gueux. Le havre d'Ouest étant devenu inabordable, à cause de la batterie de la grève ; on avait percé la contrescarpe d'Est, par où les navires des confédérés entraient désormais pour se loger dans les fossés. Les Anglais creusaient le marché aux légumes et s'y abritaient Contre les boulets qui pleuvaient sur la ville.

La garnison étant nombreuse et fort à l'étroit, le bombardement y faisait un terrible carnage. En peu de temps, plus de six cents hommes y avaient été tués.

Au sud de la ville, il y avait quelques parcelles de terre que la mer n'inondait pas et dons la principale aboutissait aux fortifications. En s'emparant de ce terrain, la place ôtait aux assiégeants la possibilité d'y prendre position, ce qui était d'autant plus à craindre qu'elle était moins forte de ce côté ; c'était aussi donner plus d'espace à la garnison. Ces raisons décidèrent le gouverneur Vère à y jeter des redoutes, auxquelles on donna le nom de carrés. Il y avait le carré du Sud, le carré du Polder et le carré d'Ouest, ou fer-à-cheval, qui était le plus important.

Les chefs belges dans l'armée assiégeante avaient déjà émis l'opinion qu'il fallait approcher de la place par ces polders, ne fût-ce que pour empêcher la garnison de s'étendre de ce côté; le colonel Catris seul en avait apprécié toute l'importance, et il avait vu sa vieille expérience sacrifiée à l'envie et à la jalousie des officiers espagnols.

Instruit et plein de zèle pour le bien public, il leur reprocha avec aigreur, dans une assemblée, la bévue qu'ils avaient commise, leur lenteur habituelle dans toutes leurs actions et en produisit plusieurs exemples très-préjudiciables au roi. Il se moqua des raisons qu'ils avaient coutume d'alléguer contre les bons conseils qui ne venaient point d'eux et qui se bornaient à un éternel refrain de ces phrases Cela ne convient pas... ; ça n'a pas été par le passé en usage parmi nous... et autres réponses semblables. Il les accusait encore de procéder toujours de même dans des choses différentes et de préférer la fastueuse nomenclature des victoires passées à la raison et à la prudence actuelles.

Catris formula sa plainte, et de Mexia, qui commandait l'armée de siège, l'envoya à l'archiduc en y ajoutant son avis particulier. Le colonel belge en ce moment poussait ses approches vers le ravelin du Porc-Épic, malgré les embarras que les chefs espagnols lui suscitaient.

Lorsque l'archiduc eut pris connaissance de sa plainte, il ordonna de poursuivre ces travaux en toute diligence, d'agrandir de moitié le fort du maitre de camp Anthunez, de l'armer de quatre canons, dont deux donneraient sur la porte d'Ouest et les autres sur le polder. Cet ordre s'exécutait.

Vère, qui s'aperçoit qu'on veut l'emprisonner dans la place, fait des sorties afin de détruire les approches. Six cents Anglais, sous le commandement du chevalier Horace Vère, son frère, courent tête baissée droit au fort Anthunez. Ils l'attaquent par tous les côtés à la fois. Repoussés d'abord, ils reviennent à la charge et la lutte s'engage pique à pique. Tandis que ceux-ci en étaient aux mains, trois cents Français, dont beaucoup de gentilshommes volontaires, moitié piquiers, moitié mousquetaires, tombent de la contrescarpe sur une tranchée qu'Anthunez avait ordonné d'abandonner si on l'attaquait avec des forces supérieures. Les Français pénètrent jusqu'à la grande tranchée, où se trouvait en personne Anthunez, et peu s'en faut qu'ils n'en forcent l'entrée. En un clin d'œil les Espagnols perdent cinquante soldats. Le reste, ébranlé, prenait la fuite, lorsque transporté de colère, l'épée à la main, Anthunez les arrête par cette incartade : i Où courez-vous, hommes lâches et timides, indignes du beau nom de soldat ? Ne voyez-vous pas que votre seul salut consiste à montrer les dents à ceux qui vous attaquent ? Mais passez si vous le pouvez, ce sera par l'honneur que je professe à la pointe de cette épée, à moins que la peur qui vous transporte vous fasse bondir par-dessus ces hautes tranchées. N'oubliez pas au moins d'aller dire par les cabarets du camp, que vous avez laissé Anthunez le Chenu faisant tout seul tête à ceux que vous n'avez osé regarder en face.

La honte de voir ce vieillard leur donner l'exemple du courage, les retient ; tous font face aux assaillants, combattent et les forcent à la retraite.

Mille Anglais s'étaient portés en même temps au fort Valdez, situé à l'extrémité des travaux, contre les marais, encore sans canon, mais défendu par cinq cents hommes déterminés. Valdez occupait le poste le plus périlleux, donnait l'exemple de la témérité. L'arquebusier espagnol, affûté sur le parapet, ne lichait coup qui ne portât et le piquier attendait résolument l'agresseur. Tandis que l'assiégé, devenu ici assiégeant, entretenait le front du fort, ses piquiers, à la voix de leurs chefs, l'escaladaient en un endroit peu élevé pour s'y jeter à corps perdu ; mais n'ayant aperçu qu'une forêt de piques, ils s'étaient retirés. Alors les artificiers s'avancent, lancent dans ce fort des grenades, des matières inflammables dont les assiégés neutralisent les effets en les étouffant sous des peaux de boeuf crues et trempées, que l'on tenait apprêtées.

L'assaillant tourne autour du fort, et cherche à faire une dernière tentative. On attaque, on se défend, on se cramponne aux fascinages, on veut escalader, mais on est repoussé. L'ambition de paraitre audacieux se mêle à la rage et au dépit d'avoir si peu exploité avec tant de force. La témérité remplace la vaillance. Le capitaine se bat comme le simple soldat. On escalade de nouveau, mais en vain. L'assaillant, toujours repoussé, se retire en désordre.

Cependant le capitaine Fares, avec quatre cents Français, tentait de forcer une tranchée un peu écartée des autres où commandait un enseigne belge, nommé Sailly; mais une compagnie espagnole, qui se tenait en embuscade, sort à l'improviste, l'attaque pique à pique, met la confusion dans ses rangs et lui fait rebrousser chemin.

Huit cents hommes se tenaient encore prêts à assaillir ce fort. Or une autre troupe d'Anglais étant accourue sur le lieu, un jeune hidalgo, prévenant l'ordre qu'il avait reçu, s'élance avec sa compagnie au

secours de ses compatriotes. La cavalerie, qui devait déboucher au moment où cette compagnie se montrerait, arrive mal à propos, à franc étrier. Les confédérés sont entourés, attaqués ; ils cherchent à fuir, les Espagnols à les en empêcher. On se bat à outrance, pêle-mêle. Les confédérés pourtant se frayent passage ; mais arrivés à un fossé où une autre troupe d'Espagnols les attendait, ils ne parviennent à le franchir qu'après avoir perdu cent soixante hommes, beaucoup d'officiers et une vingtaine de volontaires gentilshommes.

Le fort Valdez, ayant reçu sa batterie, commença peu après à tirer sur la ville.

Tels furent les premiers efforts des combattants dans une lutte qui ne devait finir que trois ans plus tard.

Le général Vère, blessé à la tête, venait de se faire transposter en Zélande pour se rétablir. Le colonel Uchtenbroeck avait pris le commandement de la place. On était au milieu du mois d'août. Les assiégeants étaient arrivés à quarante mètres de la demi-lune d'Ouest. La mer inondait souvent leurs travaux et les détruisait de temps en temps de fond en comble. Il fallait alors recommencer. Pour remédier à ces retards, ils élevèrent à peu de distance du havre, un fort en fascines, semblable à une citadelle, qu'ils appelèrent plate-forme. Les assiégés lui donnèrent le nom de Mont-Hulin, ou Grand-Chat.

On avait tiré jusqu'alors plus de trente-cinq mille boulets sur les remparts, sans pouvoir faire brèche. Les boulets se logeaient dans les fascines dont les fortifications étaient construites et en faisaient des murailles de fer. Le camp espagnol comptait déjà trois mille morts. Les blessés, au nombre de sept mille, encombraient les hôpitaux de Flandre et du Brabant.

Vère, guéri de sa blessure, rentra à Ostende, le 19 septembre. Ayant reconnu les travaux des assiégeants, il prévit qu'on se porterait sur la place par le fort Sainte-Claire. Il prit donc des précautions de ce côté ; mais il ne put empêcher que le comte de Berg ne vint momentanément prendre position dans les carrés des polders encore inachevés. Le comte de Bucquoi avait remplacé de Berg, dans le commandement des travaux de l'est, qu'il poussa bientôt jusque contre le havre, où il établit plusieurs forts, dont le feu faisait essuyer de fortes avaries aux navires qui franchissaient le passage. La mer détériorait aussi souvent ces travaux, que la place canonnait sans interruption.

Les Espagnols gagnaient du terrain et tiraient nuit et jour de toute leur artillerie. D'un autre côté, les confédérés faisaient de continuelles et meurtrières sorties et les renforts leur arrivaient malgré tous les obstacles.

Les États-Généraux cherchaient par tous les moyens à faire renoncer l'archiduc à ce siège. Dans ce but, Maurice était allé assiéger s'Hertogenbosch ; mais à l'approche d'une armée espagnole, partie d'Ostende, Maurice leva le camp, et permit à l'archiduc de concentrer de nouveau toutes ses forces sur cette place.

A cette époque, le canon d'Ostende avait mis en émoi toute l'Europe qui attendait avec un intérêt toujours croissant l'issue du combat. Les étrangers, et les étrangers de distinction surtout, de tous les pays, affluaient dans les deux camps, soit par simple curiosité, soit pour pouvoir se glorifier d'avoir pris part à l'événement.

L'archiduc avait déclaré aux États de Flandre, qu'il poursuivrait le siège jusqu'à la dernière extrémité. En conséquence, les États lui avaient accordé de nouveaux subsides, ainsi que les six cent mille florins qui lui avaient été promis ; il recevait en outre mensuellement la contribution de quatre-vingt-dix mille florins. Le siège se poursuivait donc sans relâche et sur tous les points.

Cependant, ni l'impatience belliqueuse de l'infante Isabelle, qui, de temps à autre, mettait le feu aux pièces et grondait au camp lorsque le canon ralentissait ; ni le vœu que, dit-on, cette princesse avait fait de ne pas changer de chemise avant qu'Ostende ne fût rendu, vœu, qui du reste justifiait son impatience ; ni de longs et pénibles travaux, n'avaient amené jusqu'alors aucun résultat réel.

L'archiduc s'apercevait, avec douleur, que les difficultés augmentaient à mesure qu'on approchait du but, et que son armée diminuait chaque jour. Tous ces motifs le décidèrent à assaillir la place. Un assaut fut ordonné. Il eut lieu le 21 décembre 1601, dans la nuit, et ne valut aux assiégeants que l'honneur d'avoir incendié une partie des palissades de la vieille ville et d'avoir à déplorer la mort d'un grand nombre de braves de plus.

Les défaites de l'archiduc n'empêchaient pas que les assiégés ne se trouvassent aussi dans un état très inquiétant. Outre qu'ils avaient perdu beaucoup de monde dans ce dernier assaut, et qu'ils étaient trop peu nombreux pour défendre longtemps les forts extérieurs, ils commençaient à manquer de munitions : les vents contraires n'avaient pas permis depuis longtemps l'arrivage de navires.

Pour surcroît de malheur, une tempête avait récemment apporté tant de dégâts à la vieille ville, que l'on avait à craindre autant de la mer que de l'assiégeant.

Dans ces circonstances critiques, Vère eut recours à la ruse afin de gagner du temps. Voici comment il s'y prit.

Il convoqua le conseil de défense, non pour savoir ce qui lui restait à faire, car son projet était irrévocablement arrêté, mais pour mieux cacher le but qu'il voulait atteindre. Après avoir longuement discuté l'avis de chacun, il feignit de vouloir capituler avec l'archiduc, mais d'une manière digne, disait-il, de sa haute réputation. En conséquence, un de ses capitaines fut envoyé au camp espagnol, afin d'obtenir préalablement une suspension d'armes de quelques jours qui serait garantie par un échange d'otages.

Ces propositions préliminaires ayant été acceptées, les capitaines Ogleet Fairfax se rendirent au quartier général de Son Altesse, au fort Albert. Elle leur demanda s'ils étaient porteurs d'instructions pour traiter de la capitulation de la place. Sur quoi ils répondirent qu'ils venaient seulement comme otages contre ceux que Son Altesse croirait devoir envoyer à Ostende.

L'archiduc désigna donc en échange de ces capitaines, Rybas, gouverneur de l'Écluse et Anthonis sergent-major. Mais Vère, qui voulait trainer la négociation en longueur, n'attendit même pas que ces officiers fussent arrivés pour trouver un prétexte. Au moment où ils entraient à Ostende, il fit faire une fausse alarme du côté de la vieille ville. S'en montrant très-irrité, et l'attribuant à une violation des préliminaires de la part des Espagnols, il ne voulut même point les recevoir jusqu'à ce que, disait-il, il fût mieux informé des intentions de leur maitre.

Le lendemain les otages furent de nouveau échangés.

On s'assembla. On entama les délibérations. Vère commença par faire des propositions inacceptables. Il demandait à sortir de la place avec tous les honneurs de la guerre ; il voulait qu'on lui accordât un temps illimité pour emporter toutes les provisions de guerre et de bouche, et qu'en outre l'archiduc payât comme gratification une somme aux soldats de la garnison.

Cependant l'archiduc accepta toutes les propositions, à l'exception toutefois de celle relative à la gratification. Mais Vère insista sur ce point ; car cet argent était, disait-il, destiné à récompenser ses soldats qui, durant le siège, avaient si vaillamment combattu.

Toutes ces inutiles allées et venues, ces délibérations, ces otages, aboutirent à lui faire gagner du temps, ce qui était son seul but.

La suspension d'armes avait amené une affluence incroyable d'étrangers désireux de voir l'état du siège. Les archiducs vinrent avec une suite des principaux seigneurs du Brabant et de la Flandre, et de nobles dames, à cheval, examiner les innombrables retranchements, forts et attirails de guerre dont les alentours étaient couverts.

Bientôt l'apparition sur la rade d'une flottille de vingt-, trois navires vint mettre fin à la haute comédie, dans laquelle l'archiduc avait rempli, sans le savoir, le principal rôle, et le plus naturellement du monde. Courroucé à l'extrême, ce prince dépêcha aussitôt un parlementaire au gouverneur, afin de connaître ses intentions sur les négociations commencées.

Vire répondit, en toute sincérité cette fois, que le manque de munitions, et les vents contraires qui ne lui avaient pas permis d'en recevoir, l'avaient forcé à feindre une capitulation; qu'en agissant ainsi, il n'avait eu d'autre but que de gagner du temps; mais qu'étant enfin en possession du renfort tant attendu, il ne pouvait pas continuer les négociations avec honneur: ajoutant qu'il espérait que Son Altesse ne lui conserverait point rancune de ce que, en sa qualité de commandant supérieur de la place, il eût employé les meilleurs moyens de la conserver, d'après les maximes de guerre admises chez toutes les nations. Il remit aux otages une réponse écrite, signée par lui et tous les officiers composant le conseil de défense, ainsi conçue :

"Des raisons importantes nous ont porté à entrer en négociations avec les plénipotentiaires de Votre Altesse ; mais au moment où nous allions signer la capitulation, est apparue sur la rade une flottille de navires, avec de nouvelles troupes, des provisions de guerre et de bouche. Les chances de succès n'étant plus les mêmes pour Votre Altesse, nous n'avons pas trouvé convenable que les négociations fussent continuées. Nous espérons qu'elle ne verra dans notre résolution rien qui soit contraire aux devoirs de braves et fidèles soldats.

Donné et signé à Ostende, le 25 décembre 1601, au conseil de défense.

Justement irrité d'avoir été joué, l'archiduc crut qu'un assaut général lui donnerait occasion d'assouvir sa vengeance. Il fit réunir les principaux chefs et leur parla en ces termes :

MESSIEURS,
L'indigne conduite du gouverneur d'Ostende a inspiré à vos nobles cœurs le désir de vous venger. Sans parler de votre inviolable attachement au roi, notre auguste maitre, votre intérêt tout personnel s'accorde avec votre juste indignation. Le fallacieux Vère ne vous a-t-il pas arraché des mains une victoire sûre et inévitable ? Mais le ciel qui punit le parjure et la trahison a mis les assiégés à notre merci. La tempête qui vient d'avoir lieu est un effet de la justice divine, qui a soulevé contre ces hérétiques l'élément sur lequel ils fondent toute leur confiance.

Songez que les vents et la mer, justement irrités contre de tels hommes, ont causé plus de dégâts aux fortifications de la ville, dans un jour, que nous eussions pu faire avec toute notre artillerie dans l'espace d'une année.

La mer a rendu les ouvertures beaucoup plus grandes qu'elles ne l'étaient au temps où ces misérables, tremblant de peur, gagnèrent quelques jours au moyen d'une prétendue capitulation.

Il est évident que la puissance divine nous protège. Implorons du Très-Haut la bénédiction de nos armes. Vous, messieurs, et vos soldats, vous êtes les ministres exécuteurs de ses impénétrables décrets. En conséquence, c'est à vos bras, qu'avec Dieu, je confie le succès de l'assaut, et qui ainsi ne saurait être douteux.

Hâtez-vous donc de vous mettre à l'œuvre. Combattez avec le courage du soldat chrétien, et rappelez-vous que vous avez affaire à un ennemi fourbe et hérétique, révolté contre son prince légitime et traître à la patrie."

Après cette allocution, on régla l'ordre de l'assaut, qui devait se donner le soir à marée basse. L'infanterie espagnole et l'infanterie italienne, commandées par les meilleurs capitaines, devaient se porter sur les remparts de la vieille ville. Le comte de Bucquoi devait passer en même temps avec son armée le havre d'Est, et donner l'assaut de ce côté ; et afin d'inquiéter davantage les assiégés, on ferait au moment de l'assaut sur divers points, de fausses attaques. Ce fut don Mexia, gouverneur de la citadelle d'Anvers, vieux guerrier qui jouissait de l'estime du soldat, que l'archiduc investit du commandement de l'assaut.

Vère devinait assez au feu continuel de tous les forts et aux mouvements du camp espagnol, les intentions de l'archiduc. Il fit mettre sous les armes toute la garnison, lui fit distribuer du vin et de la bière, et après avoir visité tous les postes, donné partout des ordres, il vint à cheval sur la place d'Armes, où, après avoir porté la main au bonnet, il lui parla en ces termes :

"Je ne puis dissimuler la joie que mon cœur ressent, nobles et valeureux capitaines, et vous, braves soldats, en vous voyant si bien disposés à repousser les attaques de ces rodomonts Espagnols, qui, pâles de rage, d'avoir trouvé leur maitre en stratagèmes, semblent vouloir vous dévorer tout vivants. A en juger par leur arrogance, on dirait qu'ils vont vous avaler avec tout ce fer qui vous couvre le corps ! Mais, je vous le demande, mes amis, sommes-nous bien du lard pour leur grognon ? Quant à ce qui me regarde, moi qui suis le principal objet de leur colère, je dois m'attendre sans doute à être écorché vif ou au moins à être jeté dans de l'huile bouillante, et encore dans ce cas, n'aurai-je pas trop à me plaindre de la nation espagnole, elle qui a pour habitude de faire dévorer les étrangers par des chiens.

Les cruautés de cette race maudite ont depuis longtemps dépassé toutes les bornes, et le temps est enfin venu où la terre sera débarrassée de ces misérables.

Comme on les verrait se désaltérer dans le sang ! si cette place, objet de honte pour eux, de gloire pour nous, n'était défendue par vous, braves Français, Anglais, Suisses, Frisons, Belges et Hollandais, qui tous avez juré de résister jusqu'à la dernière extrémité. Comme l'Espagnol vous ferait payer chèrement, en cas de succès, les nombreuses victoires que nos aïeux ont remportées sur lui, en combattant pour la liberté et la patrie !
Je suis informé qu'un assaut se prépare et que des ordres sont déjà donnés pour vous égorger tous. Ne dirait-on pas que nous sommes déjà livrés à leur merci, pieds et poings liés?... Malheureuse nation ! Après tant et de si grands revers, ne reconnaîtras-tu jamais ton arrogante impuissance ?

Prouvons-lui que toutes ses menaces sont sans effet sur des hommes libres qui combattent pour la patrie. Agissons avec circonspection, car tout ennemi armé est à craindre, et qui brave son adversaire avant l'action est un lâche !

A SUIVRE

Histoire de la ville d'Ostende et du port (VIII)

Vous m'aiderez de tous vos efforts à conserver cette place, que jusqu'à ce jour vous avez si glorieusement défendue; cette place, tombeau de tant de nos compatriotes, et le théâtre des plus beaux faits d'armes qui se soient passés depuis la prise de la célèbre Troie, et à laquelle sont attachées la gloire de nos illustres maîtres et la vôtre.

Je déclare que j'attribuerai volontiers tout le succès de la défense à votre seule bravoure, que je m'engage à préconiser partout où besoin sera. Je déclare encore publiquement sur l'honneur qui m'est cher, que tous ceux qui se seront bien acquittés de leur devoir recevront en outre, par moi ou par mon entremise, de l'avancement ou autres récompenses.

J'aurai l'œil sur tout et j'apprécierai la conduite de chacun sans distinction de nations ou de personnes"

Cette harangue produisit un enthousiasme d'autant plus vif, que, par ordre de Vère, on avait répandu adroitement le bruit que si les Espagnols étaient repoussés, ils lèveraient immédiatement le siège.

Le 30 décembre, l'archiduc fit battre pendant tout le jour et sans interruption avec dix-huit pièces de quarante-huit, le Santhil, le Helmont ou Bouche-d'Enfer, et le Porc-Épic, qui reçurent dans leurs flancs plus de deux mille boulets. Le canon fit plusieurs ouvertures, principalement au Santhil que l'on croyait pouvoir assaillir. A la nuit tombante on cessa, comme de commun accord, de tirer de part et d'autre. L'archiduc vint dans les retranchements donner ses derniers ordres. L'armée assiégeante, disposée en colonnes d'attaque, se tenait dans le plus grand silence.

Vers les huit heures, la marée s'étant suffisamment retirée, une décharge de trente coups de canon donna le signal de l'assaut. La cavalerie force l'infanterie d'avancer ; celle-ci se porte avec grand nombre de ponts légers et d'échelles sur la vieille ville. Le canon gronde furieusement des deux côtés. Des milliers de feux improvisés sur les remparts éclairent comme en plein jour le lieu du combat, et permettent aux assiégés de reconnaître le véritable point d'attaque. Les assiégeants avaient cru pouvoir escalader la vieille ville par les ouvertures que la mer avait minées dans son rempart ; mais ces brèches avaient été soigneusement barricadées. Nonobstant, trois fois ils montent à l'assaut, et trois fois ils sont repoussés avec grande perte.

Le comte de Bucquoi n'ayant pu passer le havre d'Est, au moment convenu, à cause qu'il y trouva plus d'eau qu'on n'avait pensé, l'assaut de ce côté n'eut point lieu. Son armée se tenait prête avec des ponts et autres appareils ; mais voyant que ceux de l'Ouest avaient échoué dans leur tentative et qu'elle ne pouvait les aider, elle se retira sans avoir rien effectué, et l'assaut cessa aussitôt sur tous les points.

Vère avait à dessein dégarni des retranchements qu'il avait établis au sud de la ville. L'assiégeant n'eut rien de plus pressé que de s'en emparer. C'est ce que voulait le gouverneur, car, dans ce moment, il fit jouer les batteries du polder, du bastion du Sud et des demi-lunes, lui fit essuyer des pertes considérables en hommes et l'obligea à se retirer.

Deux grosses pièces, placées au flanc droit de la porte d'Ouest, chargées à mitraille et donnant le long du Porc-Epic et du Sanihil, causaient d'affreux ravages parmi les assiégeants qui allaient à l'assaut ou qui s'en retournaient. Enfin la marée étant assez haute, Vère fit lâcher toutes les écluses à la fois, et, tombant en même temps sur les assaillants, en fit un carnage épouvantable et leur prit toutes leurs échelles et leurs ponts.

Tout autour du Santhil, jusqu'à l'église de la vieille ville, du Porc-Épic, de la demi-lune d'Ouest, partout la terre était jonchée de morts. Le lendemain on trouva, sur la grève jusqu'à Calais, nombre de cadavres que la mer avait entraînés.

L'archiduc perdit deux mille hommes, dont plusieurs chefs, entre autres deux maîtres de camp. De Mérode, de Prouvain, de Beloeil, de La Fontaine, de Villars et de Witt, gentilshommes belges, prirent part à l'attaque. De Longin, de Beloeil et de La Fontaine y furent tués.

Un troisième assaut général fut donné huit jours plus tard, où les Espagnols, après avoir perdu beaucoup de monde, furent encore repoussés.

Le lendemain de cette expédition, on trouva parmi les morts, sous les remparts, le corps d'une jeune femme de la plus grande beauté, en habits d'homme. Cette infortunée portait au cou, une chaîne d'or, garnie de pierres précieuses, à laquelle était attaché un médaillon renfermant le portrait du gouverneur Vère. Trahie par Vère, cette femme avait cru se venger de son abandon eu venant se faire tuer sous ses yeux.

Tels furent les résultats de ces trois assauts, des plus remarquables qui se fussent donnés depuis longtemps. Ces défaites diminuèrent encore considérablement l'effectif de l'armée assiégeante et jetèrent de plus le découragement dans tous les cœurs.

Quelques chefs conseillaient de lever le siège, mais comprenant combien cette retraite enticherait son nom, l'archiduc résolut de le continuer à tout prix.

Les travaux furent donc poursuivis. Le comte de Bucquoi reçut ordre d'achever en toute hile, la digue sur le havre. On y établit une grande batterie, faite de gabions remplis de pierres et fortement entrelacés les uns aux autres; mais elle ne put résister au canon de la place qui la détruisit et y mit le feu. Plus tard on voulut, au moyen de sacs pleins de sable, obstruer le havre. Une épreuve avait été faite dans le canal de décharge près du fort Albert, et comme elle y avait réussi, on pensait que le succès ici en était aussi assuré. On fut bientôt détrompé, car la mer enleva ces sacs, à la confection desquels toute la Flandre avait travaillé, et n'en laissa pas même un seul au fond.

L'archiduc échouait dans toutes ses entreprises contre la place ; chaque jour, pour ainsi dire, il y arrivait du renfort en hommes ou en provisions. La garnison s'accrut même si considérablement, qu'au 21 janvier 1602 elle s'élevait à seize mille hommes. Le général sir Francis Vire, après avoir tenu religieusement tout ce qu'il avait promis à ses soldats lors du dernier assaut, quitta Ostende le 6 mars suivant, laissant le commandement de la place au colonel Frédéric Van Dorp qui se conforma au plan de défense de son prédécesseur.

L'armée assiégeante était démoralisée. La rigueur de de la saison, des fatigues excessives, l'inondation de la mer qui de temps à autre renversait, détruisait leurs travaux, venaient encore aggraver leur position. Le soldai ne recevait plus de solde. Le mécontentement était général.

L'esprit de révolte s'était emparé de toutes les têtes. Des complots s'ourdissaient. On voulait arrêter les archiducs et les tenir à Nieuport jusqu'à entier payement. Douze des principaux fauteurs furent punis de la strangulation.

Les assiégés avaient à lutter contre d'autres vicissitudes non moins désolantes. Malgré toutes les précautions sanitaires, la peste s'était déclarée dans la place et y faisait chaque jour de nombreuses victimes. Elle était si intense que, s'il faut en croire les relations du temps " les oiseaux en tomboient atteints au mitan de leur vol."

Le nouveau gouverneur, homme actif et prévoyant, visitait deux fois par jour tous les postes, et faisait observer la plus stricte discipline parmi les régiments des diverses nations dont la garnison était composée. Guettant les moments opportuns, souvent il faisait des sorties, tombait à l'improviste sur les troupes espagnoles et les tenait ainsi dans de continuelles inquiétudes. Dans ces sorties, les soldats étaient toujours éclairés par des sauteurs, ainsi appelés pour la facilité qu'ils avaient à traverser les marais, au moyen d'un long bâton dont ils se servaient.

Cependant les États-Généraux avisaient aux moyens de faire lever le siège. Il fut arrêté qu'on réunirait toutes les troupes disponibles et qu'on tenterait une expédition décisive au commencement de l'été.

Informé de ce projet, l'archiduc confia le commandement du siège à Jean Rybas, un des, hommes de guerre les plus renommés de son temps, et se rendit à. Gand afin d'y prendre des mesures propres à prévenir l'invasion des confédérés.

On craignait à la cour des archiducs que les Anglais, selon leur coutume, protégeraient les rebelles par mer en même temps que par terre, malgré le désir que témoignait leur reine de faire la paix avec le roi d'Espagne et les archiducs. Cette crainte était fondée.

À cette époque, Frédéric Spinola croisait avec ses galères sur l'Océan, et battait la marine des confédérés. Enhardi par ses victoires, il se rend en Espagne, demande, et obtient du roi huit nouvelles galères et une levée de huit mille hommes, que son frère Ambroise Spinola va recruter dans le Milanais, et avec lesquels il arrive en Flandre au secours de l'archiduc.

Frédéric Spinola , de son côté , ramait avec ses galères, d'Espagne pour les Pays-Bas. Le 3 octobre, il arrivait au détroit du Pas-de-Calais. Quelques navires de la marine anglaise se tenaient en observation,

au Goodwinsant, sous les ordres de l'amiral Robert Mansel. Dès qu'il eut reconnu la flottille de Spinola, cet amiral dépêcha un de ses navires vers la côte de Flandre pour avertir les bâtiments des confédérés qui y croisaient. Il prévint aussi, par plusieurs coups de sa grosse pièce, un autre navire du roi, mouillé au sud des dunes, et leva l'ancre. Quatre bâtiments des confédérés étant venus, vers le soir, se joindre à lui, il vogua avec eux à la recherche de Spinola.

La nuit était obscure ; mais la lune se montrait par intervalles à travers les nuages et laissait voir au loin. C'est ainsi que l'on aperçut vers la France, les galères que l'on poursuivit à coups de canon jusque près de Douvres, où elles échappèrent à la faveur des ténèbres. Un éclairci de lune les fit découvrir de nouveau un instant au Goodwinsant, à proximité de la flottille anglo-batave qui leur envoya encore quelques boulets. On les chassa jusqu'à hauteur de Gravelines. Là survint à propos un navire des confédérés qui en attaqua une et lui tua soixante hommes de son artillerie. Toutefois cette galère se sauva ; mais peu après, abordée violemment par le vice-amiral Cant, dont le bâtiment était armé à l'avant d'un instrument tranchant appelé éperon, elle eut sa grande vergue rompue, l'arrière coupé et le gouvernail enlevé, puis son pont balayé une seconde fois par deux coups de canon chargé à mitraille. Le capitaine Mol étant venu ensuite donner droit au grand mât, la galère coula à fond. Vingt de ses hommes qui se noyaient furent sauvés par le capitaine Janssens d'Enckhuizen. Une autre galère fut attaquée par le capitaine Sahl, qui lui rompit d'abord six avirons avec l'arrière de son navire, abattit ensuite la grande vergue et lui tira quelques coups de canon. Le vice-amiral Cant la prit alors entre le mât et la poupe, rompit sur elle le galion de son propre navire, fendit l'arrière et brisa le gouvernail. Un troisième navire vint donner entre le grand mât et la poupe,. et cette galère disparut aussi sous l'eau. Spinola perdit ainsi quatre galères. Les autres quatre furent poursuivies si vivement, que deux autres se perdirent sur la côte près de Nieuport et une près de Dunkerque. La huitième, commandée par Spinola lui-même, se sauva à grand’ peine à Calais, où les forçats et les esclaves qui formaient l'équipage furent rendus à la liberté. Le futur grand amiral se rendit de Calais à Bruxelles, accompagné de quelques-uns de ses gentilshommes pour rendre compte de sa défaite, et les matelots, au nombre de cent quatre-vingt, qu'on avait retirés de la mer, furent transportés dans les provinces confédérées comme prisonniers de guerre.

Avec la perte des galères de Spinola s'évanouit l'espoir qu'on avait conservé de couper les vivres à la place d'Ostende.

Au commencement de juin 1602, le prince Maurice menaçait de se porter dans le Brabant, afin de faire lever le siège d'Ostende. L'archiduc avait pris du camp tout ce qu'il pouvait d'hommes, et les ayant réunis à d'autres troupes formant ensemble une armée de dix-huit mille combattants, il en avait donné le commandement à Ambroise Spinola, qui s'était porté sur Thienen où il observait les confédérés qui s'appétaient à passer la Meuse.

À cette époque, le mécontentement était à son comble parmi les troupes du pays, à cause du manque de paiement ; le service était refusé. Des mutinés s'emparèrent même de diverses places importantes. Le même désordre existait aussi devant Ostende, particulièrement chez les Italiens et les vieux Espagnols qui s'insurgèrent ouvertement et en présence des chefs.

Rybas, voyant que le mal empirait, demanda des instructions. L'archiduc donna ordre d'être sans pitié. En conséquence, cinquante des principaux fauteurs furent punis de la strangulation, et cent cinquante autres condamnés aux galères.

A la mutinerie étaient venus se joindre des embarras de finance, qui devaient l'augmenter encore. Diverses localités refusaient de payer leur quote-part dans le subside mensuel de cent cinquante mille florins que les États avaient accordé; alléguant que les principales conditions auxquelles ce subside avait été voté étaient que l'archiduc empêcherait la mutinerie dans son armée et les préserverait des contributions forcées, tandis que ces calamités ne faisaient qu'accroitre chaque jour. La Flandre, néanmoins, paya régulièrement pendant toute la durée du siège.

Cependant l'arrivée des frères Spinola, qui avaient mis leur immense fortune à la disposition du roi d'Espagne, vint donner aux affaires une tournure plus favorable.

D'un autre côté, l'archiduc ayant fait à la cour de l'Escurial un rapport fidèle des difficultés qu'on rencontrait au siège d'Ostende, et de l'état du pays en général, la cour commençait à envisager les Pays-Bas sous un autre point de vue. L'infante Isabelle, déjà avancée en âge, n'avait pas encore donné d'enfant et probablement ne devait pas en avoir. Les ministres considéraient désormais ce pays comme annexé à la couronne d'Espagne, à laquelle, à défaut de progéniture de ce mariage, il devait retourner. On mit tout en œuvre pour le conserver, et l'archiduc fut mis à même de lever de nouvelles troupes.

Ambroise Spinola alla recruter une armée de vingt-deux mille hommes en Allemagne et en Italie, tandis que son frère Frédéric reprenait ses courses sur mer, où il promettait de se rendre redoutable, lorsque la mort vint l'enlever à la gloire et à son roi..
C'était le 26 mai 1603. II sortait de l'Écluse, à l'aube du jour, avec huit galères et quatre frégates bien équipées de forçats, de mariniers et de deux mille cinq cent mousquetaires et arquebusiers à la rencontre d'une escadre des confédérés, composée de trois gros vaisseaux et d'autant de galères qui se montrait à la hauteur du Zwin.

La mer était calme et lui promettait la victoire, attendu qu'à défaut de vent, les vaisseaux qui étaient à voile ne pouvaient manœuvrer. Il s'avançait à toutes rames pour les prendre à l'abordage, lorsqu'une forte brise vint mettre tout l'avantage du côté des confédérés. Spinola ne pouvait reculer ; le combat s'engagea. Plusieurs de ses galères furent coulées, et lui-même ayant été tué par un boulet, le reste de sa flotte rentra à l'Écluse, avec des signes de deuil. Frédéric Spinola venait, à son insu, d'être élevé à la dignité de grand amiral.

Tandis que l'archiduc s'opposait à l'invasion du prince Maurice, sur la Meuse, Rybas reprenait les travaux du siège. Il s'attachait principalement à interdire la communication par mer. Les batteries d'Est ayant été jusqu'à lors peu efficaces, il fit jeter dans le havre un grand nombre de mâts et de poutres attachés les uns aux autres, espérant par ce moyen barrer le passage ; mais cet appareil ayant été dispersé par la violence de la mer, il fit avancer les batteries assez près pour qu'on pût tirer sur les navires à coups de mousquet.

Toutes ces bouches à feu, dirigées sur l'entrée du havre, n'étaient cependant pas un obstacle insurmontable. Il y eut beaucoup d'hommes de tués, les navires essuyèrent de fortes avaries, et de temps en temps quelques-uns étaient coulés ; mais enfin la place recevait des nouvelles troupes et des munitions comme par le passé.

On fit alors l'essai d'un radeau qui se rattachait à la digue. Il portait une forte batterie, tirant à fleur d'eau; mais, comme cet appareil se trouvait à sec, à marée basse, les bastions du Nord le canonnèrent si vivement et si bien, qu'en peu de temps il fut détruit et mis hors d'état de nuire, ainsi que les autres batteries de ce côté. Dans l'impossibilité de n’obtenir aucun résultat réel à l'est, Rybas, concentra désormais toute son attention à l'ouest. On continua la plate-forme, déjà commencée en face du Santhil. Cette merveille qui, vue de la ville, ressemblait à une citadelle, avait, du côté opposé, la forme d'une demi-lune, et ou la gravissait par une pente fort douce. Elle avait deux cent cinq empans de hauteur et dominait la vieille comme la neuve ville. De ses embrasures, on pouvait distinguer les personnes dans les rues.

Après deux mois de labeur incessant, elle fut terminée, garnie des plus grosses pièces, et foudroya jour et nuit de son feu plongeant la ville, dont elle acheva la destruction. Le gouverneur Van Dorp s'efforça de neutraliser, autant que possible, l'effet meurtrier de cette redoutable citadelle, que ses soldats baptisèrent du nom de Grand-Chat, parce qu'ils ne pouvaient mettre le nez au vent, sans être exposés à ses projectiles. On abrita les huttes bâties dans les remparts et on fit masquer avec de la toile à voile, tous les quartiers de la ville, afin de cacher les mouvements de la garnison.

Cependant le comte de Bucquoi approchait du havre d'Est, et commençait de nouveau à en défendre l'entrée. Un troisième havre fut alors creusé entre les bastions le Menteur et la Table de Moïse ; mais le canon du Grand-Chat, dominant aussi cet endroit, on n'y travaillait qu'au milieu d'une grêle de boulets, ce qui n'empêcha pas de poursuivre.

Vers ce temps, Sa Sainteté le pape avait accordé à l'armée devant Ostende, une indulgence plénière, suppliant le Très-Haut, que pour la plus grande gloire de son nom et de son Église, il voulût faire triompher les catholiques sur les mécréants. On avait fait à cette occasion, au camp espagnol, des pratiques religieuses, dont les assiégés, du haut des remparts, s'étaient moqués par toutes sortes de mauvaises plaisanteries. Les Espagnols, surtout, en ressentaient une vive et sainte indignation.

Rybas pensa que le moment était propice pour attaquer. Il fit assembler tous ses officiers et leur dit :"Il y a trop longtemps que nous attendons une occasion décisive de faire triompher la cause de Sa Majesté Catholique. Si la gloire et notre honneur nous sont chers, nous devons nous rendre maîtres de la place, quels que soient les obstacles que nous rencontrions. Tous les moyens d'interdire l'entrée du havre ayant été peu efficaces jusqu'à présent, nous ne devons plus rien espérer de ce côté pour l'avenir.

"Nous n'avons non plus rien à attendre des ruses et stratagèmes de guerre, car il semble que l'astuce en personne se soit établie dans la place. II ne nous reste donc qu'un seul moyen, c'est l'assaut. Mais

quels obstacles n'avons-nous pas à surmonter pour arriver à notre but et comment l'atteindrons-nous ? Nous devons nous approcher de la place pied par pied, comme nous l'enseigne l'art de la guerre. Les forts auxquels l'assiégé donne le nom de carrés nous seront pour cela de la plus grande utilité ; ce n'est pas d'aujourd'hui qu'on les a désignés comme très-propres à arriver au rempart. Nous devons commencer par nous en rendre maîtres ou renoncer à continuer le siège.

"L'archiduc, qui en apprécie l'importance, m'a chargé, comme dernier moyen, d'en prendre possession ; ils doivent nous servir d'autant de places d'armes pour poursuivre nos travaux.

"Le colonel Castris, qui, à grand' peine, est parvenu à les reconnaitre, m'engage à ne point perdre de temps. Je suis informé que le gouverneur actuel n'y a laissé qu'une faible partie de soldats, parce que, selon sa présomption habituelle, il s'imagine que nous ne bougerons d'ici qu'en nous retirant honteusement.

Il faut que demain les rebelles soient plus convaincus de la reddition prochaine de la place, que de notre retraite. "

La place en ce moment ne s'attendait à rien moins qu'à un assaut, surtout sur les carrés que l'on croyait en trop bon état de défense pour qu'il vint à l'idée des assiégeants de les attaquer.

Vers le soir, à un signal donné de la plate-forme, l'armée espagnole, rangée en colonnes d'attaque, part et se dirige sur les polders et demi-lunes. L'assiégé se porte aussitôt sur tous les points, mais principalement au ravelin du Porc-Épic, qui semblait être le plus menacé et dont l'assaillant venait d'incendier les palissades. En occupant l'assiégé de ce côté, Rybas avait en vue de mieux s'emparer des carrés : ce qui lui réussit à souhait.

Le baron de Balançon avait fait avancer sur le fer-à-cheval, les compagnies de Gendron et de Moto ne et le capitaine Debrand avec les Belges. Dix volontaires, parmi lesquels se trouvait de Bonours, s'étaient traînés ventre à terre pour surprendre les sentinelles placées hors du fort et se rendre maîtres de l'entrée jusqu'à l'arrivée des compagnies qui les suivaient de près; mais le feu des palissades du Porc-Épic, en répandant une vive lumière, les ayant trahis, les sentinelles, au nombre de sept, avaient donné l'alarme et s'étaient retirées; trois s'étaient jetées dans le fossé de la contr'escarpe et étaient parvenues à se sauver, après avoir reçu quelques coups de pique dans les reins.

Gendron avait alors rangé ses mousquetaires pour tirer sur ceux qui se présenteraient sur le parapet, tandis que les capitaines Debrand et Motone, avec les leurs, cherchaient à aborder le pied du rempart. Dix piquiers franchissent le fossé et les palissades, montent et parviennent à voir dans le fort ; ils crient d'avancer et demandent des échelles.

Ne trouvant pas de passage pour arriver jusqu'à eux, on tente de passer le canal où plusieurs se noient.

On tire peu de mousquetades ; la pluie mouillait les amorces. Gendron se fait élever au-dessus des palissades où il faillit rester suspendu. On découvre l'ouverture par où l'assiégé mettait les sentinelles dehors ; on s'y porte en force et on arrive au pied du fort que l'on attaque de droite et de gauche ; malheureusement les échelles dont on avait besoin pour escalader, étaient restées à l'autre bord du fossé, et sans elles il fallait perdre tout espoir. Enfin on en reçoit deux pour lesquelles quatre hommes se noient. Gendron monte le premier ; mais arrivé au sommet du rempart, il reçoit deux coups de pique et est renversé comme mort du haut en bas. Les autres s'élèvent en pratiquant des degrés dans la terrasse et en s'accrochant aux fascinages, et parviennent au parapet, où la lutte s'engage et dure plusieurs heures.

Mais un soldat belge ayant eu l'idée de s'écrier : Courage, messieurs ! Voilà les Bourguignous qui entrent ! L'assiégé, effrayé, s'ébranle et liche pied, et Belges et Bourguignons entrent les premiers dans la redoute, passant la garnison, forte de cinq cents hommes au fil de l'épée. Les Belges perdirent les volontaires Hertyes, Bologne, Valbert et Koart.

On assaillit en même temps que le fer-à-cheval, le carré du Sud, qui était comme sur une éminence et fortifié de l'autre côté de son fossé large et profond de fortes palissades. Il était défendu par la compagnie des nouveaux gueux, capitaine Pacot-Leduc, remplacé momentanément par le lieutenant Prichet et son enseigne, tous deux Belges.

Celui qui commandait l'expédition coutre ce carré, était le frère du colonel Catris, ce chef belge que nous avons vu s'élever contre la morgue, l'apathie et l'ignorance des officiers espagnols, et qui plus tard reçut la mort d'un boulet. Un officier, qui avait reconnu les lieux, avait conduit par des chemins difficiles, les assaillants qui étaient parvenus à la porte du fort placée du côté de la ville et qu'ils n'avaient franchie

qu'après avoir perdu nombre de braves, entre autres Blaigneau, Corras et Louville, gentilshommes belges.

Le carré du polder n'avait opposé qu'une faible résistance, et les deux cents hommes qui le défendaient avaient été écharpés sans miséricorde.

Tandis que les assiégeants prenaient possession des carrés, le gouverneur Van Dorp défendait vaillamment le Porc-Épic qu'il croyait seul menacé. Il apprend sans pouvoir y croire, que l'assiégeant occupe les polders. Convaincu enfin, il veut les reprendre. Vains efforts ! il y sacrifie inutilement plus de cent cinquante hommes.

Désespéré, il fait une dernière tentative sur le fer-à-cheval ; deux compagnies du régiment du seigneur de Béthune, se précipitent à travers la mousqueterie sur le pont qui conduit à ce fort. Les uns trouvent les échelles, au moyen desquelles les assiégeants l'avaient escaladé, et se mettent en devoir de s'en servir à leur tour ; les autres cherchent à pénétrer par son entrée. Les assiégeants, ou plutôt les assiégés du fort, se croient alors perdus, tant à raison de leur petit nombre, que par ce que leurs piques sont ou sans fer ou tronçonnées. Les mousquetaires n'avaient plus de balles et disaient ne pas connaître l'usage de celles moulées à la hollandaise qu'ils avaient trouvées dans le magasin. Des maillets à longs manches et des marteaux ferrés qui leur tombent sous la main contribuent à leur faire repousser les agresseurs.

La garnison de ce fort fut augmentée dans la nuit même de deux cents hommes, des régiments des barons de Tilly et de Balançon. On coupa le pont, afin de se mettre à l'abri d'un coup de main, et l'ouverture que le fort présentait aux remparts de la place fut solidement barricadée ; puis on jeta dans les passages marécageux une infinité de claies, eu fascines, afin de rendre la communication entre les carrés et le camp facile.

Les assiégeants se réjouirent beaucoup de la prise des carrés et résolurent de les défendre jusqu'à la dernière extrémité

Catris, s'adressant à ses Belges, disait : "Votre bravoure vient de rendre au prince un service important ; elle recevra bientôt sa récompense. Je suis fier de me trouver dans ce fort avec d'aussi intrépides soldats. Avec vous, mes amis, je défie toutes les forces de l'ennemi de nous en déloger. Ce fort doit nous mener à l'occupation entière de la place ; il y va de notre honneur, de notre gloire de nous y maintenir. Quelle honte que de devoir reculer!!! Mais votre vaillance ne permet même pas de supposer un semblable revers. Conservons nos avantages : il n'y a que ceux qui sont las de vivre qui pourraient vouloir nous les disputer."

La garnison ayant fait inutilement, le lendemain, une seconde sortie sur le fer-à-cheval, il fut arrêté qu'on n'entreprendrait plus rien sur les carrés, jusqu'à ce qu'on eût reçu de nouvelles troupes. En attendant, on mit tout en œuvre pour empêcher les progrès des assiégeants de ce côté.

Les États-Généraux, en apprenant cette défaite, invitèrent officiers et soldats à défendre la place pied à pied, surtout vers les polders, où elle était devenue très-vulnérable. Ils promirent de ne rien laisser manquer et de chercher à faire lever le siège au plus tôt.

En effet, de nouvelles troupes, du canon, des munitions de bouche et de guerre, ne tardèrent pas à arriver, et permirent de renforcer la défense sur tous les points.

Cependant les batteries du comte de Bucquoi faisaient essuyer aux navires de fortes avaries quand elles ne les coulaient pas. On arrêta de faire une sortie de ce côté. Le 5 juin 1603, dans la nuit, on jeta sur le havre un pont de bateaux, sur lequel des troupes passèrent en grand silence. L'avant-garde se porta sur une des batteries dont elle s'empara. Mais l'arrière-garde ayant changé de mouvement, au moment convenu, sans s'enquérir de la position des autres, se jeta sur la batterie en possession de laquelle s'était mise l'avant-garde. Pensant toutes deux avoir à faire à l'ennemi, elles s'entre-tuèrent pendant plus d'une demi-heure sans se reconnaître, et une division de cavalerie espagnole, accourue bride abattue, augmenta encore la confusion. Cette déplorable méprise ne finit qu'à l'arrivée du comte de Bucquoi qui repoussa les assiégés. Le jour qui vint à paraître montra cette scène de carnage, jonchée de cadavres.

Van Dorp alors tourna de nouveau son attention vers les carrés. Il fit tirer à boulets rouges sur le fer-à-cheval, que l'assiégeant exhaussait, pour y placer du canon, et y mit le feu, mais sans le détruire entièrement. Il répéta à diverses reprises et pendant plusieurs jours de suite cette tentative sans obtenir de résultat réel. Ces carrés furent même mis en état de nuire plus qu'auparavant. On établit des digues en fascines qui les liaient l'un à l'autre et qui leur permettaient de se prêter un mutuel appui en cas d'attaque. Cette position était devenue extrêmement inquiétante pour la place.

A cette époque, la peste, la dysenterie et autres maladies contagieuses faisaient au camp et dans la place d'innombrables victimes. Elles étaient si intenses que les médicaments ordinaires ne suffisaient plus, et que chaque jour on voyait des hommes occupés au travail tomber privés de vie. Un médecin, nommé Alexandre Courtemaus, d'Anvers, acquit, par ses cures, beaucoup de renommée dans le siège.

Le général Van Dorp fut rappelé en Hollande au mois de juillet. Avant son départ, il voulut, par une cérémonie religieuse, à la manière des calvinistes, rendre grâces à Dieu, de ce que jusqu'à ce jour il avait protégé Ostende contre les armes espagnoles.
Rybas saisit cette occasion pour se jeter sur la demi-lune du sud. L'attaque et le feu des batteries commencèrent au moment même où la cloche de la place appelait les frères à la prière. On cria à la trahison, chacun courut aux armes. Les assiégeants ne se retirèrent qu'après avoir tué et perdu beaucoup d'hommes.

Charles Vandernoot accepta pour la deuxième fois la défense d'Ostende. A peine entré en fonctions, le gouverneur déploie une activité inconcevable, qui influe favorablement sur toute la garnison. Ses premières entreprises justifient pleinement la confiance que les États-Généraux avaient mis dans ses capacités. La plate-forme ayant depuis peu encore été exhaussée de huit pieds, on ne pouvait plus circuler dans la ville sans s'exposer aux boulets et à la mitraille qu'elle lançait continuellement. Vandernoot conçut l'idée de détruire cette effroyable redoute ; il accueillit un artificier renommé, Philippe Rottegatter, qui se faisait fort de l'incendier. Les remparts, depuis la porte d'Ouest jusqu'au Santhil, ainsi que la contrescarpe, furent préalablement disposés de manière à mettre à couvert beaucoup de mousquetaires, et on augmenta encore le nombre des canons.

On était au 31 juillet 1605, le soleil était comme brûlant, depuis plus de douze jours. L'artificier trouva le temps favorable pour l'exécution de son projet. Vers les neuf heures, il charge donc les canons des remparts, de certains boulets de son invention, ayant la forme d'un melon, et au bout duquel était un crochet, afin qu'il pût mieux s'engager dans les fascines, dont la plate-forme était faite, et qu'on ne pût l'en retirer facilement.

A SUIVRE

Histoire de la ville d'Ostende et du port (IX)

En effet, le résultat répondit à l'attente de l'inventeur ; car à peine avait-on tiré quelques-uns de ces boulets dans les fascines séchées de cette forteresse, que l'on en vit s'élever une fumée rousse et puante, qui bientôt devint une flamme bleue, ressemblant à celle d'un four.

Le colonel don Alvaro Suarez alla en personne pour reconnaître ce feu; puis commanda à ceux de sa nation de l'éteindre. Beaucoup se présentèrent, mais on ne trouva aucune échelle assez longue pour parvenir jusque-là.

Tandis que les principaux chefs se consultaient sur les moyens de se rendre maître du feu qui augmentait à mesure qu'on envoyait des boulets, un soldat espagnol, nommé Casanuova, dit à son camarade : " Comment ! les Belges et les Bourguignons ont préservé leurs forts de l'incendie, et les Espagnols verraient les bras croisés leur plate-forme se consumer ? Quant à moi, fût-ce le feu de l'enfer, je ne souffrirai point que l'on attribue cette honte à ma nation." Ayant dit, il monta avec une incroyable célérité le long des fascines jusqu'où un de ces boulets était suspendu, et l'en retira à l'aide d'un crochet dont il s'était muni. Il fut imité aussitôt par beaucoup d'autres qui s'élevèrent comme des chats, malgré la canonnade et la mousquetade des remparts et de la contr'escarpe qui les faisaient tomber l'un après l'autre, morts ou blessés. On attacha au haut de la plate-forme nombre de câbles qui descendaient jusqu'au bas, afin que ceux qui voulaient aller retirer les boulets incendiaires pussent monter et descendre par ce moyen. L'empressement fut si grand, qu'il semblait que l'homme eût perdu le sentiment de la conservation. Les volontaires surtout se montraient si jaloux d'être les premiers employés à cette périlleuse ascension, qu'il fallait limiter leur nombre pour chaque compagnie. On les voyait s'exposer avec une sorte d'ivresse à une mort presque inévitable. En effet, peut-on se représenter, sans effroi , la prodigieuse élévation de cette forteresse, et ces hommes grimpant en foule à la gueule de plusieurs batteries et de deux mille mousquets, vomissant sans relâche, boulets, balles et mitraille, et allant jusqu'au sommet en retirer patiemment les projectiles incendiaires qui se succédaient sans interruption.

On en voyait, qui déjà grièvement blessés, avant d'atteindre le but, s'obstinaient à s'exhausser jusqu'à ce qu'ils fussent épuisés de fatigue, ou qu'un nouveau coup les forçât à licher prise. Si le câble venait à être coupé par les balles, la mort de ceux qui y étaient supendus était certaine. Los uns étaient tués en montant, ou en décrochant le boulet, ou en descendant ; d'autres, éblouis par l'excessive hauteur où ils se trouvaient, se laissaient aller, et se tuaient sur les pointes des fascines qu'ils rencontraient en tombant. On en voyait qui tombaient par pièces, démembrés par le canon.

Ici encore et pendant toute la durée du siège, dans la défense comme dans l'attaque, l'insouciance de la vie était si grande, qu'on eût dit, pour nous servir d'une expression du temps, que chaque homme eût encore une autre " vie dans son coffre".

La plate-forme fut sauvée pour ce jour ; mais au 21 août suivant, l'artificier, dans une seconde épreuve, parvint à l'incendier, malgré les efforts, le courage fabuleux des assiégeants. Cette grande masse de bois et de terre, dont l'élévation dépassait de beaucoup tes plus hauts bâtiments d'Ostende, et qui offrait l'aspect d'une montagne, était toute en feu vers les sept heures du soir. Ceux qui virent cette immense fournaise purent se flatter, disent les auteurs du temps, d'avoir vu l'Etna en éruption sans sortir de Flandre.

Rybas , voyant qu'il était impossible de se rendre maître du feu, fit en toute bite retirer l'artillerie; des mesures de précaution furent prises sur tous les points , afin de prévenir d'autres malheurs. L'incendie dura douze jours. Le treizième le vent changea ; il tomba de la pluie et de la grêle, et le feu s'éteignit.

Cependant le ciel semblait se déclarer pour les Espagnols ; car bien que les fascines eussent été consumées, la plate-forme resta debout, comme auparavant. Chacun crut y voir un miracle. On avait pensé qu'une tour de sable si élevée et sans appui devait s'affaisser aussitôt qu'elle serait réduite en cendre. Ce fut la forte couche de terre superposée à chaque couche de fascines dont cette forteresse était faite, qui fut cause qu'elle ne s'écroula point. Après avoir bien examiné, on reconnut qu'au moyen de quelques réparations elle pouvait encore porter du canon. Rybas surtout en éprouva une grande joie, lui qui avait sacrifié tant d'argent et tant d'hommes pour l'établir.

Elle fut promptement remise en état de service, tandis que les confédérés publiaient partout, comme un triomphe, avoir anéanti en un seul jour ce qui avait coûté aux Espagnols les revenus d'une année des Indes occidentales, et plus de quatorze mois de travail.

Si le Grand-Chat, quoiqu'il fût réduit en cendres, se tenait encore sur ses griffes, et vomissait comme avant, force projectiles dans la place, il fallait encore moins espérer des boulets que du feu. Ou le laissa donc miauler et on se reporta vers les batteries du havre, qui de nouveau coulaient presque chaque jour quelque navire. On les canonna sans interruption avec vingt-sept pièces du plus gros calibre, dont plusieurs chargées à boulets incendiaires, après avoir préalablement placé des mousquetaires dans la contrescarpe , afin d'empêcher qu'on éteignît le feu. Le feu se déclara aussitôt malgré les efforts du comte de Bucquoi, et la digue fut entièrement consumée et détruite ; il entrait dans sa composition plus de bois et de fascines et moins de terre, comparativement parlant, que dans la plate-forme. Plus de quatre cents hommes y perdirent la vie.

La place était maintenant d'autant plus inexpugnable, que l'entrée par mer était libre. Les confédérés en profitèrent pour jeter de nouvelles troupes et force provisions. Les batteries d'orient étant détruites, les marins craignaient peu quelques boulets isolés qu'on leur envoyait . L'habitude de braver plus de vingt bouches à feu et quelques centaines de mousquets, leur faisait tellement prendre en pitié les dangers moins imminents, qu'ils entraient désormais aussi joyeusement que s'ils eussent couru à une partie de plaisir. Bientôt six mille Belges ou nouveaux gueux, Anglais et Frisons, vinrent renouveler la garnison.

Pendant que les Espagnols songeaient à de nouveaux expédients pour se rendre maîtres du havre, le célèbre Targone, ingénieur romain, arriva d'Italie, attiré par la réputation du siège. Il soumit à l'archiduc plusieurs projets pour forcer Ostende à capituler. L'archiduc l'envoya au camp ; Targone examina les ouvrages extérieurs de la place, et après avoir délibéré avec les principaux chefs, fit construire à Bruges une sorte de fort en bois. Ce fort, qui se montait et se démontait, portait six pièces de canon sur affûts plats sans roues, ayant pour base de grosses poutres, le tout adapté sur trois bateaux sans mâts, joints ensemble. Targone voulait ancrer celte citadelle flottante, à l'embouchure du havre, et par ce moyen en défendre l'entrée.

Mais ce fort ne pouvait seul faire atteindre le but qu'on se proposait ; il fallait, pour plus de chances de succès, qu'il fût protégé par les batteries d'Est, qui étaient encore à rétablir.

Targone rassembla donc sur la grève, en forme de radeau, les matériaux dispersés de la digue ; fit attacher au milieu et aux côtés un certain nombre de tonneaux qui, à marée haute, le mirent à flot, et permirent qu'on en allongeât un reste de la grande digue qui avait échappé à l'incendie. Mais le feu de la place sur cette flotte, lorsqu'à marée basse elle reposait sur le sable, et la violence de la mer la rendirent en peu de jours hors d'état d'être utilisée.

Le siège en était là, lorsque l'archiduc crut devoir remplacer Rybas par Ambroise Spinola , revenu récemment d'Italie avec de nouvelles troupes. Les éminentes qualités de ce seigneur, ses richesses, ses connaissances dans l'art de la guerre (qu'il avait étudié dans les livres), étaient autant d'heureux présages de succès. Pour le consoler de la perte de son frère Frédéric, le roi lui avait offert la charge de grand amiral, et il l'avait refusée, alléguant qu'il ne possédait pas les capacités nécessaires. Cette modestie ajoutait encore à la confiance générale qu'il inspirait. Avant de se rendre à l'invitation de l'archiduc, Spinola vint au camp, afin de juger de l'état du siège. Ayant examiné les travaux, consulté les chefs, il alla annoncer à l'archiduc qu'il acceptait le commandement, et qu'en outre il se chargeait de l'achat et du payement de tout ce qui était nécessaire, moyennant remboursement. En conséquence, il arriva au camp le 8 octobre 1603 , établit son quartier général au fort Albert où il accueillit avec la plus grande affabilité tous les chefs de l'armée, les invitant à l'aider de leurs conseils.

Ses premiers soins furent de se procurer en abondance, fascines, saucisses, gabions et autres matériaux pour continuer les travaux. Le terrain à l'ouest, par où il voulait attaquer, était très-sablonneux, entre coupé partout de fossés, outre les canaux qui communiquaient avec la mer.

A défaut de terre, on employa des fascinages. On travailla a rétablir la digue d'Est, mais l'entier achèvement devait coûter trop de temps : c'est ce qui engagea Spinola à mettre tout son espoir dans l'assaut.

Les approches furent donc reprises et poursuivies avec ardeur à l'ouest. Les Espagnols étaient près de la mer, venaient ensuite les Italiens, les Bourguignons et les Belges. On serrait la place du sud-est à l'ouest. Les Bourguignons et les Belges passèrent les premiers le canal, mais ne purent conserver le terrain. On jeta des fascines en profusion, on établit des dames à l'infini et on avança soit par galeries souterraines, soit autrement.

Il y eut constamment plus de deux mille travailleurs qui gagnaient au moins cinq florins, et dont quelques-uns se firent compter jusqu'à vingt et môme trente florins par jour, suivant les lieux et le péril. Malgré les précautions qu'ils prenaient de s'abriter derrière des gabions ou des bottes de fascines liées ensemble, les boulets, la mitraille et les matières inflammables que les assiégés faisaient continuellement pleuvoir dans leurs travaux, les décimaient horriblement.

Ou établit des contre-batteries pour désaffûter le canon du rempart. Bientôt toutes les batteries des deux camps, composées d'à peu près deux cents grosses pièces, tonnèrent épouvantablement. La place eut neuf pièces de gâtées en sept heures de temps. Son canon céda à celui des assiégeants ; les approches furent continuées avec la plus grande célérité.

L'ingénieur Targone crut avoir trouvé enfin un moyen infaillible de prendre la place. Il avait fait construire un immense chariot à quatre roues sur lequel étaient plantés verticalement trois mâts très-élevés qui servaient à baisser ou à lever un pont fait en cordages et adapté au chariot, que l'assiégé appelait par dérision le Chariot d'enfer. Le pont devait tomber sur les fortifications et faciliter ainsi l'assaut ; mais ce système était si vicieux, qu'il fut impossible d'en tirer aucun parti. Nonobstant, les assiégés avaient pris la précaution de planter de longs mâts aux contr'escarpes pour empêcher le pont de s'abaisser.

Vers ce temps (décembre 1603), le colonel de Ghistelles vint remplacer Charles Vandernool , rappelé en Hollande.

De Ghistelles était un de ces hommes de cette époque qui avaient acquis le plus d'expérience pratique dans l'art de la guerre ; il était très-courageux de sa personne, bravant la mort comme un simple soldat. Il aimait la liberté avec fanatisme et haïssait les Espagnols de tout son amour pour la liberté.

Dès son arrivée, il fit renforcer toutes les batteries, mettre tous les points attaquables en bon état de défense et réparer les dégâts occasionnés par la mer aux fortifications.

Entre-temps, les États des provinces confédérées, après s'être assemblés maintes fois, avaient résolu qu'on n'abandonnerait Ostende qu'à la dernière extrémité.

La place reçut encore des troupes fraîches et des munitions en abondance en janvier 1604. A cette époque, la peste et les hasards de la guerre y faisaient tant de victimes, qu'on était obligé d'enterrer les

morts au dehors des fortifications. Il arriva, à cette occasion, un incident qui mérite d'être rapporté. II y avait à petite distance de la demi-lune dite espagnole (elle appartenait à la place), un mont de sable où l'on n'enterrait plus de morts. Cet endroit était occupé chaque nuit par une trentaine d'Espagnols qui s'y tenaient en embuscade afin de prévenir une sortie à l'improviste sur leurs travaux d'est. Un jour, les officiers qui avaient le commandement de la demi-lune espagnole firent remplir un grand cercueil de vieux mousquets, ferraille, tronçons d'armes mêlés à de la poudre, le tout hermétiquement fermé. On porta cette bière, de jour, au cimetière improvisé, avec tous les honneurs militaires. N'ayant eu aucun soupçon, les Espagnols vinrent la nuit suivante, comme de coutume, s'y établir ; mais ceux de la demi-lune, les ayant guettés, mirent le feu à une trainée de poudre qu'ils avaient faite, en se retirant, depuis le cercueil jusqu'à leur fort, et le cercueil sauta avec une détonation effroyable. Cette espièglerie coûta la vie à vingt-deux hommes et en blessa grièvement plus de trente. Ceux qui échappèrent à la mort avouèrent qu'ils avaient cru que c'était l'enfer qui s'ouvrait sous eux pour les engloutir.

Cependant les affaires d'Ostende devinrent très embarrassantes : la ville était entourée d'une armée formidable qui l'inquiétait sans cesse sur tous les points, et la mer faisait des brèches presque irréparables aux fortifications. La garnison commença à désespérer de pouvoir défendre la place plus longtemps. Le camp espagnol venait encore d'être renforcé de quatre mille hommes et on apprenait qu'un nouveau recrutement se faisait en Suisse.

Le beau temps ayant permis aux assiégeants d'avancer leurs travaux, Spinola songeait à donner un assaut général. Le sang-froid que ce chef montrait dans le danger, ses aimables allocutions, excitaient le zèle et le courage du soldat ; et comme il payait généreusement, les travailleurs venaient à l'envi lui offrir leurs services. Le siège se poursuit sans relâche. Les Bourguignons et les Belges sont de nouveau les premiers à franchir le canal. Ils attaquent la demi-lune d'Ouest et sont sur le point de faire brèche. Mais la place jette quinze compagnies dans la contrescarpe , braque encore six gros canons sur les carrés, et quatorze qui flanquent sur les approches. Les assiégeants perdent trois cents hommes par jour. D'un autre côté, les batteries du comte de Bucquoi se rétablissent malgré la canonnade incessante du rempart, et font couler comme avant nombre de navires. Pour surcroît d'embarras, bientôt une tempête affreuse vient battre violemment pendant l'espace de cinq jours les fortifications de la vieille ville, y occasion ne des dégâts considérables et détruit les travaux tant à l'est qu'à l'ouest. A l'ouest, elle a emporté tous les corps de garde, renversé l'artillerie d'un fort et une grande partie du Santhil. Elle a aussi fait une large ouverture dans la contrescarpe près du Porc-Épic, ce qui fait que désormais les fossés de la place restent à sec, à marée basse.

De Ghistelles prévoyait bien qu'il serait impossible d'empêcher l'assiégeant d'en venir jusqu'aux remparts. Voulant défendre la place jusqu'à la dernière extrémité, conformément aux intentions des États-Généraux, il la répartit en trois forteresses.

Il fit élever un nouveau rempart qui s'unissait à l'ancien entre les bastions du Sud et du Sud-Ouest et tirant en droite ligne jusqu'au port, qui séparait la neuve de la vieille ville. La partie de ce retranchement qui faisait face au rempart de la place, était flanquée de trois gros bastions, munis de bonne artillerie, auxquels on donna le nom de bastions correspondants du premier rempart. Il y avait de larges et profonds fossés, avec pointes et demi-lunes, en guise de contr' escarpe. L'autre retranchement était à l'orient. H tirait du bastion du Peckel ou de Blankenberghe, à l'occident, d'environ cent vingt pas, et se terminait par un grand et massif bastion régulier. Un autre bastion se rattachait à celui-ci par une courtine, à une distance de cent quarante pas, et s'unissait au bastion du Nord par une autre courtine. Ce dernier retranchement avait aussi comme le premier, son fossé large et profond. C'était le dernier refuge de l'assiégé et qui lui offrit encore les moyens d'obtenir une capitulation honorable.

Au mois de mars 1604, un bruit sourd courut dans la place que Spinola y avait des intelligences, qu'un quartier devait lui en être livré, et que, hormis ceux qui trahissaient, toute la garnison serait passée au fil de l'épée. Quoique cette rumeur n'eût aucun fondement, et que personne n'osât s'en avouer l'auteur, elle n'en jeta pas moins de la confusion, du désordre, parmi les assiégés. Des querelles graves eurent lieu à cette occasion ; quelques soldats belges, que des matelots ivres avaient appelés traîtres, tuèrent cinq d'entre eux. Il s'éleva au même moment un grand tumulte que chacun prit pour le signal de la trahison. De Ghistelles lui-même ne sachant à quoi s'en tenir, se mit sous la sauvegarde de quelques compagnies de son propre régiment. Mais cet incident n'eut point d'autres suites et a confiance se rétablit.

Quelques jours plus tard, le 21 mars, vers midi, de Ghistelles se rend au rempart du Sud, où l'on venait d'élever une nouvelle batterie et se montre un instant sur le parapet : reconnu par un mousquetaire du

camp espagnol, nommé Gilles Bouchain , Belge, qui naguère avait servi dans son régiment, il est mis en joue, atteint au cœur et meurt sur place. Son corps fut embaumé et transporté à Utrecht pour y être enterré. Ce fut au colonel Loon à lui succéder.

D'après les ordres des États-Généraux et du prince Maurice, Loon fit faire une infinité de coupures fortifiées de palissades, aux conte escarpes et bastions , afin que les assiégeants fussent contraints de les gagner pied à pied. La ville, en outre, était entrecoupée d'une multitude de fossés et se trouvait sous eau, au point que la garnison ne pouvait presque plus s'y tenir à sec.

Les progrès de l'armée assiégeante commençaient à donner de sérieuses inquiétudes aux confédérés. Tous les chefs militaires de quelque réputation furent consultés. Les uns proposaient de faire lever le siège, en se portant au camp espagnol avec une forte armée, mais ce moyen présentait tant d'obstacles qu'on dut y renoncer. D'autres donnaient des conseils non moins impossibles à suivre et qui furent également rejetés. Enfin, après de longues et nombreuses délibérations, il fut arrêté qu'on assiégerait l'Écluse, ville qui était aussi d'une grande importance pour les confédérés, à cause de sa position près de la mer. On espérait ainsi forcer l'archiduc à diminuer l'armée d'Ostende et faire traîner le siège en longueur.

En conséquence de cette décision, le prince Maurice arriva le 25 avril 1604, avec dix-huit mille hommes de troupes à Cadsant, se rendit maitre de tous les forts environnants, bloqua l'Écluse de très près et en fit le siège.

A l'arrivée de Maurice, l'archiduc, en effet, dans la crainte d'une invasion, avait dû affaiblir l'armée assiégeante, au point que tous les travaux chômèrent pendant trois semaines ; et il est probable que si les assiégés avaient mis ce temps à profit, ils seraient parvenus à détruire en peu d'heures les approches espagnoles qui avaient coûté des années de labeur. Mais le gouverneur Loon se renferma dans ses instructions ; il se borna à se fortifier au dedans et à tenir trois mille hommes prêts à faire une sortie décisive lorsqu'apparaîtrait Maurice que l'on attendait. Il se repentit plus tard d'avoir laissé passer une si belle occasion.

Une grande partie des troupes qui avaient été distraites momentanément du camp de l'archiduc était revenue. Les travaux avaient été repris et se poursuivaient avec une nouvelle ardeur. Quatre-vingts pièces de canon battaient sans interruption les remparts qui répondaient avec le même nombre de bouches à feu et avec la même ténacité. Loon eut la jambe emportée d'un boulet, pendant qu'il donnait des ordres, et succomba à sa blessure.

Les colonels Bevry, Rocques, de Raeck et Vanderburcht le remplacèrent provisoirement ; mais à quelques jours de là, Bevry seul fut confirmé dans ce poste important. Une blessure très-grave l'ayant mis dans l'impossibilité d'en exercer les fonctions, ce fut au colonel Berendrecht qu'échut la gloire de lui succéder.

Berendrecht s'attacha à faire naître des obstacles, et s'opposa par tous les moyens en son pouvoir aux travaux des assiégeants. Néanmoins Spinola pressait le siège, approchait chaque jour de la place. Brave de sa personne et affable, ce chef exerçait la plus grande influence sur ses troupes, prêtes à se jeter à corps perdu dans toutes ses entreprises. Les approches étaient dirigées sur trois points. Les Espagnols se portaient sur le ravelin du Porc Épic; les Italiens sur la demi-lune d'Ouest, les Bourguignons avec les Belges convoitaient la demi-lune du Sud-Ouest, pour arriver ensuite chacun aux bastions du rempart correspondant.

L'émulation était grande parmi ces diverses nations, et faisait faire des prodiges de valeur.

Les Espagnols passèrent les premiers le canal qui séparait les assiégeants de la contr'escarpe, sur toute la ligne d'attaque, et parvinrent à l'aide de galeries souterraines jusqu'à la terrasse extérieure du ravelin, où il y avait plusieurs retranchements palissadés qu'il fallut pénétrer par la sape. La mine vint faciliter l'approche du ravelin. L'assiégé se sentant à l'étroit , opère de ce côté une sortie qui est refoulée avec perte notamment de l'officier qui la commandait. Les Espagnols continuent de saper au milieu d'une pluie de grenades, de cerceaux ardents, de matières inflammables. Sur toute la ligne et particulièrement ici, les combattants se menacent, se défient, sont aux prises pique à pique. Ordre est donné de faire jouer la mine pratiquée dans le ravelin môme. Trois compagnies se tiennent prêtes à monter l'assaut. Afin de donner le change à l'assiégé, le capitaine Decoin avec ses Belges, se porte sur la demi-lune d'Ouest comme s'il voulait s'en emparer ; il est repoussé, le seigneur de Noirmont y perd la vie. En ce moment la mine fait explosion, ouvre une large brèche par laquelle on se précipite, et on se rend maitre du ravelin. Parmi les volontaires blessés dans cet assaut, on remarque deux Belges, Sauveur et Marquigny.

Dès que les Espagnols se furent retranchés au Porc-Épic, ils lancèrent dans la place une multitude de billets ainsi conçus :

"Tous les fidèles chrétiens, défenseurs et propagateurs de la foi catholique, nommément six mille Espagnols ici présents, engagent ceux d'entre vous surtout qui sont chrétiens à leur rendre la place, car dans le cas contraire ils seront sans miséricorde, vous savez que les Espagnols n'entendent point raillerie. Renoncez à l'espoir que Maurice vous vienne en aide ; nous lui avons coupé tous les chemins, et au cas qu'il vous arriverait plus d'hommes, nous n'aurions qu'à en égorger davantage. Le retard que vous apporterez à vous rendre est le plus grand danger auquel vous êtes exposés ; puisque nous avons résolu de faire de vos corps une digue, pour nous joindre au quartier du comte de Bucquoi. Nous n'avons pas le temps de vous entretenir plus longuement ; vous savez que nous sommes plus sobres de paroles que d'actions.

"Ainsi nous ferons bon quartier à ceux qui se rendront, pourvu que ce soit tôt.

Les Espagnols, défenseurs de la sainte religion catholique.
"Du Porc-Épic, le 14 mai 1604."

Les Français qui combattaient dans la place étaient en grande partie catholiques. Ils virent dans les termes de ces billets, une injure faite à leur nation. Par forme de représailles, ils lancèrent aux Espagnols une infinité de copies de la réponse suivante :
"Aux rodomonts Espagnols",
"A quoi servent ces nouvelles bravades? L'expérience ne vous en a-t-elle pas maintes fois démontré la puérilité ? Nous vous reconnaissons volontiers, mais par pure courtoisie, experts en théologie et dans l'épluchement des cas de conscience ; mais nous vous déclarons que notre seule ambition, à nous , c'est de combattre en vaillants soldats, et de nous montrer fidèles observateurs, sans bigoterie, de la religion de nos pères qui surent contraindre les vôtres à renier la loi de l'Alchoran. C'est assez-vous dire que nous cesserons plutôt d'être Français que de ne pas vous surpasser en courage autant que vous surpassez en jactance toutes les nations du monde. Que votre nombre soit grand ou petit, ou votre soif de sang insatiable, vos menaces sont plus propres à effrayer de pauvres Indiens désarmés, qu'A inspirer de la crainte à des hommes habitués à vous tenir tête.

"A bon chat, bon rat.
"Les Français combattant à la défense d'Ostende.
Tandis que les Espagnols s'emparaient du Porc-Épic, les Italiens, les Bourguignons et les Belges s'établissaient par les mêmes moyens et avec les mêmes dangers, dans la demi-lune d'Ouest et le ravelin du Sud-Ouest. Désormais on assiégeait le rempart : les Espagnols, le bastion Helmont; les Italiens, le bastion de la porte d'Ouest, les Bourguignons et les Belges, celui du Sud-Ouest dont tous étaient séparés par un large fossé.

Cependant Berendrecht ne perdait pas l'espoir d'être secouru par Maurice. En attendant, il défendait bravement la place, inquiétant les assiégeants par des sorties continuelles, et les empêchant autant qu'il était en son pouvoir d'avancer.

La place recevait en ce moment cinquante-quatre bâtiments de transport avec de nouvelles troupes qui furent bientôt suivis de quarante-deux autres. Ces navires entrèrent en plein jour, tambour battant, enseignes déployées, au milieu du feu des batteries d'Est, qui leur tua plus de cent matelots et soldats. Un jeune soldat, marié depuis peu, qui se tenait sur le pont d'un de ces navires, fut jeté à la mer par le vent d'un boulet ; sa femme, qui se trouvait près de lui, saute à la mer, nage longtemps sous une pluie de projectiles, saisit son mari et le ramène vivant hors de l'eau.

Les assiégeants, maîtres de toute la contrescarpe, avaient la sape en plusieurs endroits dans le rempart. On crut que le moment était arrivé, et qu'il ne fallait plus que quelques efforts pour entrer dans l'entière possession de la place. Un assaut fut ordonné le 5 juin 1604. Il dura huit heures, huit heures de tuerie !

Par trois fois, les assiégeants montent à l'assaut, et par trois fois ils sont repoussés. Les mines qu'ils font jouer leur causent plus de mal qu'aux assiégés. Ils sont contraints de se retirer après avoir eu huit cents hommes de tués et un grand nombre de blessés.

La principale attaque s'était faite au bastion Sud-Ouest. Une mine y avait été cavée ; elle contenait trente tonnes de poudre. Cent cinquante Bourguignons s'étaient tenus prêts à monter par la brèche : deux cents Belges devaient les suivre, et autant d'autres porter des fascines et instruments de sape, se retrancher et combattre.

Tout ayant été ainsi disposé, une poignée d'hommes était allée attirer l'assiégé sur le bastion. L'étincelle avait été communiquée à la fusée, et après une longue attente, comme un tremblement de terre accompagné d'une détonation effroyable, avait dispersé une partie du bastion. La brèche s'était faite principalement à gauche et avait ainsi exposé les approches au canon des nouveaux retranchements de l'assiégé.

Le capitaine de Maisières s'était alors avancé à la droite du bastion, et avant d'y arriver avait perdu un tiers de ses hommes en passant à brûle-pourpoint de plus de quatre cents mousquetaires. Tous s'étaient précipités sur la brèche, s'efforçant sous une pluie de grenades et de matières inflammables d'atteindre le haut du rempart, qui était bravement défendu par des Anglais et des Belges du parti des confédérés. Le combat était devenu furieux, corps à corps. A ce moment était accouru le capitaine d'Amand avec ses Belges, entre autres Dumont et Dumurier, volontaires. D'Amand, presque aussitôt grièvement blessé, avait été emporté par les siens ; et l'enseigne de Glymes, jeune Belge, bouillant de courage, l'ayant remplacé , avait eu peu après les deux cuisses transpercées de plusieurs coups de pique, et avait été à son tour mis hors de combat. Un maître de camp, revêtu de son armure, était monté sur les cadavres qui jonchaient le terrain, jusqu'au sommet du bastion, où il avait excité ses soldats, tandis que des Belges , sous les ordres du capitaine Romar, cherchaient à se retrancher dans la brèche, que balayait sans discontinuer le canon du nouveau rempart. Mais après une lutte des plus acharnées et des efforts inouïs, les assiégeants repoussés plusieurs fois avaient enfin dû se retirer.

Le grand nombre de volontaires qu'il y avait alors au camp avait obligé d'en incorporer une partie dans chaque gros, et comme tous sollicitaient de combattre aux postes les plus périlleux, il fallut qu'on leur déclarât que partout l'honneur était égal.

Avec le capitaine de Maisières marchaient comme volontaires le prince d'Amblise, le marquis de Nelle, le vicomte d'Allignac, les barons de Rousseval et de Thou, etc, Français ; le vicomte de Viley , Belge, et quantité de seigneurs allemands, espagnols, italiens. Les volontaires belges de l'Étoile et du Bruey y furent tués.

A SUIVRE

Histoire de la ville d'Ostende et du port (X)

L'assiégé répara avec une extrême diligence la brèche à la hauteur de douze pieds, et y planta une forte palissade à double rangée.

Il fallut donc songer à un nouvel assaut de ce côté. On ne tarda pas à le donner. Le lendemain, le baron de Balançon et le seigneur de La Malaise parvinrent, après beaucoup d'efforts et une grande perte d'hommes, au point qu'on avait dû abandonner la veille, et s'y retranchèrent solidement. Ils se portèrent de nouveau au bastion, y pratiquèrent une mine qui y occasionna une seconde ouverture. Le capitaine de Villart s'avança alors à la tête de ses Belges, envoyant pour reconnaître la brèche un de ses enseignes, Moreau, qui fut étendu mort d'un coup de mousquet. Un autre enseigne, Eurand, ayant remplacé Moreau dans cette mission périlleuse, rapporta que l'assiégé semblait vouloir défendre le lieu à distance. On résolut alors de se fortifier aussi loin que l'on pourrait. On se porta en avant avec des fascines et des instruments sous la protection des batteries nouvellement établies. L'assiégé se retrancha au sud du bastion, mais le capitaine Bartholomeus qui, un moment après, perdit la vie, le refoula jusqu'à la première coupure d'où une mine le délogea de nouveau. Ce bastion ne fut entièrement occupé par les assiégeants qu'après dix-huit jours de combat opiniâtre. Il coûta la vie à cent trente soldats, une dizaine de chefs, autant de volontaires et deux enseignes belges, Moreau et Duras.

D'un autre côté, les Italiens, sous le chevalier de Melzo, avaient passé le fossé, s'étaient incorporés malgré de fortes sorties de la place dans le bastion d'Ouest, et y avaient fait une mine, qui, dans son explosion, en écarta un énorme pan, et ouvrit une large brèche dans laquelle ils se retranchèrent, après avoir perdu beaucoup d'hommes, plusieurs chefs et les volontaires Massimi, Bondi et Marino Le gouverneur Berendrecht, un colonel et plus de trente autres officiers de la place y trouvèrent la mort.

Berendrecht, qu'un coup de feu atteignit au milieu des combattants, et dont il mourut sur la rade de Flessingue, où il se faisait transporter, eut pour successeur le colonel Utenhoven.

Dans ce moment encore, le prince Maurice écrivait de devant l'Écluse, qu'il espérait venir bientôt au secours d'Ostende, et il engageait gouverneur, officiers et soldats, à défendre la place pied à pied.

Les Belges maintenant harcelaient l'assiégé. Un jour, quelques soldats ivres étant allés sur la crête de son retranchement, le provoquer et l'injurier, les confédérés accoururent en masse, les repoussèrent et entrèrent pêle-mêle jusque dans les approches belges. Il s'ensuivit une mêlée épouvantable et des plus meurtrières qu'on eût encore vues en ce siège. On se battit poitrine contre poitrine et avec une sorte de rage. Des mousquetaires, affûtés sur le bastion, décidèrent la retraite des assiégés ; deux cents morts, parmi lesquels les volontaires belges Pimpey et Delahaye, gisaient sur le carreau.

Dans sa retraite, l'assiégé avait fait sauter une mine pratiquée sous un monticule dont on se servait avec avantage pour escarmoucher de loin. Une trentaine de mousquetaires et d'arquebusiers belges,: sous les ordres de de Huy, qui l'occupaient en ce moment, y trouvèrent et la mort et leur sépulture.

Les Belges avec les Bourguignons étaient donc arrivés les premiers dans la place, s'y étaient fortifiés et approchaient de la seconde enceinte.

Les Italiens et les Espagnols s'étaient logés par la sape au rempart, et étaient au moment de faire jouer leurs mines. L'assiégé, de son côté, contre-minait partout, forçait souvent les uns et les autres à recommencer, tandis qu'il faisait tomber une averse continuelle de grenades, de matières inflammables et de mitraille lancée par des mortiers braqués quasi verticalement dans leurs travaux.

Les Italiens firent enfin sauter la principale de leurs mines, forte de vingt barils de poudre bien cerclés, qui dispersa tout le bastion, se précipitèrent à l'assaut et après plusieurs heures de combat, refoulèrent l'assiégé jusqu'à la coupure barricadée faite au pied du rempart, et se retranchèrent les seconds dans la place. Une grande croix, plantée au sommet du bastion, annonça que la foi y avait triomphé sur l'hérésie. Il restait seulement de ce bastion une pointe que l'assiégé tenait obstinément, et qui fut renversée par la mine. A cette occasion, dix volontaires anglais s'étant présentés sur la brèche, la pique au poing, pareil nombre de volontaires du côté espagnol accoururent pour les combattre à armes égales. Lorsque la lutte se fut terminée par la mort des combattants, arrivèrent sur le lieu plus de mille hommes de chaque camp qui s'y acharnèrent de plus belle. La bataille finit par la perte totale du bastion et de trois cents morts laissés sur le terrain.

Les Anglais perdirent les capitaines Hemelthon, Askien et Mollies, les lieutenants Goudey et Wilthon, et deux volontaires allemands ; les Italiens nombre d'officiers et les volontaires Comti , Mirobaldo, Rangone et un autre dit Pasquinello.

Le gouverneur Utenhoven y reçut une balle dans le cou, et tomba avec sa lourde armure dans la brèche. Le croyant tué, ses soldats l'en retirèrent par les jambes, sans ménagement. On s'aperçut, un moment après, qu'il n'était que grièvement blessé.

Les Espagnols occupaient enfin la principale partie du Helmont , et s'étaient mis à l'égal des Belges et des Italiens. Les assiégeants étaient maintenant en possession de tout le rempart depuis le sud-ouest jusqu'au port. Toute cette partie de la place avait été mise sens dessus dessous par les mines, et ressemblait à une montagne bouleversée par un tremblement de terre. Les assiégés en un seul jour en avaient fait jouer sept, dont la moindre était de six tonneaux de poudre. On combattait sous terre à toute outrance, on s'y entre-tuait sans se voir autrement qu'à la lueur des mousquetades. Souvent le feu prenait aux poudres destinées pour la mine, ensevelissait vivants ceux qui s'acharnaient comme des cannibales dans ces cavernes, et faisait sauter en l'air ceux que le hasard avait amenés dessus. Puis les batteries, établies sur les lieux conquis, tiraient sans relâche sur les nouveaux remparts ; on ne laissait pas à l'assiégé le temps de respirer ; on l'inquiétait par des attaques continuelles. S'arracher les uns aux autres les armes du poing, se poignarder, étaient choses si ordinaires, que c'était considéré comme un jeu plutôt que comme trait de vaillance. L'assiégé s'obstinait à la défense de chaque motte de terre avec un admirable courage.

Ce fut à Daniel de Herstein, seigneurde Marquette, capitaine belge, et un des plus renommés de l'époque, à prendre le commandement et la direction des affaires de la déjà si célèbre place d'Ostende. Ce fut aussi à lui d'obtenir une capitulation dont les temps modernes n'offrent point d'exemple.

Dès son arrivée, de Marquette fit faire d'incessantes sorties, qui n'eurent pour unique résultat que la mort d'un grand nombre de braves. Un jour il s'avance, malgré sa jambe de bois, à la tête de cinq cents hommes, en partie Belges ou nouveaux gueux, sur un poste avancé qui prend la fuite, puis se jette sur une batterie de huit grosses pièces qui foudroyait ses retranchements, et s'efforce de monter par les embrasures.

Repoussé d'abord, il revient à la charge, mais il est refoulé de nouveau par les capitaines belges Crocquet de Villart et de Maisières, et des volontaires de leur nation accourus sur le lieu.

Les Espagnols, en ce moment, mettaient le feu à une mine, au Helmont, et la brèche qu'elle occasionna fit découvrir une contre-mine pleine d'Ostendais. Assiégés et assiégeants reçurent aussitôt un renfort d'hommes ; on se rua les uns sur les autres, avec tant de fureur, qu'en moins de cinq minutes plus de cent individus y avaient trouvé la mort. Dix volontaires belges, parmi lesquels on remarque de Beaufort, de May et Balsem, donnèrent, à cette occasion, des preuves d'une grande valeur. N'ayant d'autres armes que leur épée, ils tinrent longtemps en échec l'assiégé, qui était en forces supérieures, et qui enfin fut contraint d'abandonner ses morts, neuf tonnes de poudre, ses instruments et ses armes.

Une autre contre-mine fut découverte entre les Bourguignons et les Italiens, et éventée à propos par le chevalier de Melzo. Une troisième, vers les Bourguignons, fit explosion quelques moments après et ensevelit l'enseigne belge de Beaufort et trente de sa nation. Une heure plus tard, l'assiégeant prenait sa revanche sur les assiégés avec à peu près le même résultat, tandis que ceux-ci faisaient une forte sortie sur les approches espagnoles dont ils étaient repoussés avec perte.

On était arrivé au mois de juillet. La plate-forme, qui, démantibulée par la canonnade, avait chômé pendant six semaines, avait été réparée et pourvue de ses pièces, et les Bourguignons avec les Belges, les Italiens et les Espagnols, avaient leurs batteries montées. Cinquante-trois canons de gros calibre battaient donc les nouveaux remparts et forçaient l'assiégé à en retirer les siens, hormis ceux qui étaient blindés. Foudroyée par tant d'artillerie à la fois dont les feux convergeaient sur un seul point, désormais le plus vulnérable, la place semblait ne plus pouvoir tenir vingt-quatre heures. Cependant l'assiégé résistait, réparait les brèches, avec un courage et une célérité incroyables, et ne laissait d'autre issue pour arriver jusqu'à lui, que les entrailles de la terre.

Le maitre de camp Anthunez déboucha, à l'aide de galeries souterraines, près d'une demi-lune, et s'en approcha malgré toute résistance. Une mine l'ensevelit avec trente de ses soldats ; il en fut retiré vif, lui quatrième. Presque au même moment une autre mine joua du côté des Italiens qui, avertis à temps, n'eurent que deux hommes tués. Quelques monticules de terre s'élevaient entre le rempart et les nouvelles fortifications dont on tirait avantage ; l'assiégé y avait pratiqué une infinité de petites mines, qui, sautant en temps opportun, faisaient périr des centaines d'assiégeants. Les Espagnols et les Italiens, chacun de leur côté, parvenus au pied de deux demi-lunes, les font sauter par la mine, en chassent l'assiégé et s'y retranchent. Mais un lieutenant français, Labonde, avec soixante hommes, se lance avec impétuosité sur celle qu'il venait d'être forcé d'abandonner, tue une vingtaine d'hommes et contraint les autres à déguerpir. L'enseigne italien, chassé de cette demi-lune qu'il avait prise d'assaut un moment auparavant, revient l'assaillir de nouveau à la tête de cent hommes, mais en est repoussé une seconde fois et revoit une blessure mortelle.

Le lendemain, de Marquette jeta six cents hommes sur les approches italiennes, qui parvinrent à enclouer quelques pièces, mais furent presque aussitôt forcés de reculer devant de nouvelles troupes, laissant beaucoup de morts et emportant sur des piques deux de leurs capitaines grièvement blessés. Les Italiens, poursuivant les assiégés, s'emparèrent de la demi-lune qu'ils avaient dû abandonner la veille, et s'y établirent définitivement.

Pareille sortie avait eu lieu sur les retranchements belges et avait également été repoussée.

Les assiégeants avançaient toujours minant et faisant sauter les obstacles qu'on leur opposait, et les assiégés lançaient continuellement des grenades et matières inflammables, dont les effets paraissaient si étranges, qu'on les attribuait I à la magie la plus noire.

La place recevait du renfort, faisait des sorties, tuait et perdait beaucoup de monde. En neuf jours, elle avait perdu trente-deux de ses plus vaillants capitaines.

La peste et la dysenterie qui y régnaient depuis longtemps, faisaient aussi chaque jour de nombreuses victimes. C'était au point qu'on ne trouvait plus d'espace pour enterrer les morts et qu'on les ensevelissait sous les décombres des maisons. Quant aux cadavres vulgaires, ils étaient entassés pêle-mêle avec les matériaux dans les retranchements sans aucune cérémonie. Si l'on trouvait une place propre à faire une fosse pour le corps de son ami ou de son parent, on la faisait garder par quelques compagnons armés, comme une précieuse possession. De nuit on déterrait les uns pour enterrer les autres.

Au 20 août, la garnison avait appris la reddition de l'Écluse, et avait exprimé sa joie par trois décharges de toute son artillerie, que les navires de la rade avaient répétées.

L'archiduc, dans la crainte de voir arriver Maurice, enseignes déployées, désassiéger Ostende, avait renforcé le camp des bandes d'ordonnance du pays ; c'étaient les compagnies du duc d'Arschot, du prince d'Orange, du comte d'Egmont, du prince de Ligne , du comte de Berlaimont, du comte de Fontenoy, du baron de Barbanson et autres. En outre, il avait fait élever à la hâte quelques fortifications à Blankenberghe et Damme, où Spinola était allé mettre une grande partie de l'armée assiégeante.

Après ces précautions, Spinola était revenu au camp, se promettant de mettre fin au siège à quelque prix que ce pût être.

En conséquence, les travaux, suspendus pendant quelques jours, avaient été repris et se poursuivaient.

On n'avait encore rien gagné sur la vieille ville qui restait entièrement au pouvoir des assiégés. Spinola pensa que le moment était venu d'y pénétrer. C'était l'unique moyen de se rendre maître du port et d'en finir promptement.
Les Allemands étaient nombreux au camp espagnol et n'avaient jusqu'alors été employés qu'à garder quelques tranchées reculées. Leurs chefs avaient souvent réclamé contre cet oubli, mais sans obtenir de réponse favorable.

Le colonel de Lutzenhourg, homme de cœur, et jaloux de la gloire de sa nation comme de la sienne propre, convoqua tous ses officiers et leur communiqua les peines qu'il en ressentait. Il leur tint un discours remarquable, dont nous écarterons l'excès des figures et des comparaisons, tout en lui conservant une partie de ses arguments et une teinte de sa naïveté.

Nous avons pensé, qu'avec une étude de la langue fFrançaise actuelle, de Bonours aurait abrégé de moitié et aurait reproduit le discours du chef allemand , de la manière suivante :
" Mes chers compatriotes,
« Je me dispenserais de vous faire connaitre le sujet de mes doléances, si je ne savais que vous êtes autant que moi jaloux de votre honneur et de la gloire de notre nation. Est-ce à la mauvaise fortune qu'il faut imputer l'inactivité dans laquelle on nous laisse, ou faut-il en accuser la coupable indifférence des chefs qui, antérieurement, ont eu, en ces pays, le commandement des troupes allemandes ? »
« Quel rôle jouons-nous dans ce siège fameux dont chaque coup de canon retentit au loin dans le monde comme un événement? Vous le savez, messieurs, celui de pionniers et gens de bagages... Quoi ! sera-t-il dit que le peuple dont César même proclama la valeur, qui abaissa l'orgueil du nom romain, et qui, trop à l'étroit dans les limites de la fertile Europe, se répandit comme un torrent jusqu'aux plus profondes régions de l'Afrique; le peuple qui arrêta dans sa chute le saint-empire, et depuis maintes années met un frein aux exigences ambitieuses de la Porte Ottomane; sera-t-il dit que ce peuple, modèle de grandeur et d'autorité chez lui, ne soit bon dans ce camp qu'à servir de nombre et à faire les gros ouvrages. »
« Oh ! pourrait me répondre quelque plaisant, rien ne représente mieux une armée de colosses et n'est plus capable de donner l'effroi, que ces régiments d'hommes corpulents et membrus, à barbes épaisses, aux cheveux longs et non peignés, sans autre parfum que la sueur et la poussière des camps et au langage plus que tout autre altier et impérieux. Certes, si tout dépendait des apparences, nous aurions quelque avantage sur les autres ; et nous pourrions alléguer que rien n'est plus imposant qu'une garde allemande, avec ses saies et ses hoquetons bigarrés dans les salles d'entrée des palais royaux. Mais si nous prétendons tirer de là quelque mérite, ne devons-nous pas reconnaître que nous sommes bien inférieurs aux éléphants, chameaux et dromadaires dont la taille et la corpulence excèdent la nôtre, et que beaucoup d'autres animaux ont l'extérieur plus propre à inspirer la crainte, ou se revêtent sans frais , mieux que nous ne saurions le faire avec tous les oripeaux possibles. »
« Des choses bien plus essentielles distinguent l'homme de la brute et l'homme de l'homme, et ces choses ne sont pas hors de notre pouvoir, si elles sont dans notre volonté. Bannissons toute vaine jactance et cherchons à nous rendre dignes d'estime par des actes de bravoure. Le champ est vaste et le moment opportun. De par Dieu, osons tout entreprendre ! Craindrions-nous avoir à vaincre plus d'obstacles que les autres ? Non, non ; et à l'égal de l'aigle, n'ayons pour but aucun objet moins lumineux que le soleil. C'est ainsi que nous nous rendrons redoutables. »
« Manquons-nous de force et de vigueur? N'est-ce pas au contraire, par ces qualités que nous surpassons les autres nations?... Je ne crois pas qu'aucun de nos soldats ait moins de courage, de hardiesse et de résolution que les autres. Ne l'ont-ils pas déjà prouvé cent fois dans le travail des approches ? On ne vit jamais une plus grande activité que la leur, déployée avec autant de sang-froid au milieu des plus imminents dangers. N'est-ce pas là le caractère distinctif du vrai courage ? Mais, par une fatale erreur, nous ressemblons aux bêtes de somme ; comme elles nous employons tous les jours nos forces, au

service d'autrui, et nous n'avons ni la pensée, ni le savoir de nous en servir pour nous affranchir de notre état de servitude. En resterons-nous à ce point ? et toujours utiles aux autres, n'aurons-nous ni bras ni intelligence pour nous-mêmes ? Ainsi la postérité dirait Les Bourguignons et les Belges gagnèrent cette partie du rempart ; les Italiens rentrèrent par ici ; les Espagnols avancèrent de ce côté; là les Irlandais étaient de garde; plus loin combattaient les volontaires français, anglais, polonais, esclavons, albanais, hongrois, etc.; comment donc! l'Allemagne, celle immense peuplade, manqua seule de toutes les nations de l'Europe, d'envoyer ici des soldats ? On répondra qu'au contraire il y avait grand nombre d'Allemands, mais qu'on ne les employa qu'à piocher, à lier des fascines et autres travaux semblables ce sera là une belle remarque et qui nous placera dignement dans l'histoire ! ! Que nous eussions mieux fait de rester chez nous à planter des choux, plutôt que d'être venus de si loin pour si peu de renommée. » « Je ne puis entendre raconter les faits des autres, sans penser qu'on veuille nous taxer de lâcheté. Or, messieurs, je suis d'opinion que sans attendre plus longtemps , nous fassions connaître aux supérieurs de cette armée, que nous nous sentons capables d'acquérir de la gloire, et que nous désirons être mieux utilisés. La considération de nous mettre les derniers à la besogne ne doit pas nous arrêter, ni nous décourager. Ce n'est pas toujours celui qui part le premier de la barrière qui arrive le premier au but. Tel qui commence tard, achève tôt. Une active diligence peut réparer le temps perdu. » « Mais savons-nous si nous n'avons pas trop tardé, et si le silence que nous avons gardé jusqu'à ce jour n'est pas interprété d'une manière injurieuse pour notre honneur. J'en ai déjà entendu parler dans ce sens ; et si je ne savais que vous manquez plutôt d'adresse, au milieu de gens dont vous ignorez les mœurs et la langue, que de courage, je me garderais bien de vous en rien dire. Il n'est que trop vrai, la réputation du nom germain est compromise, et a grandement besoin d'être relevée. ». « A moi ne tienne, messieurs, que dès demain nous ne méritions une louange digne de notre nation, ou que nous ne trouvions une belle mort sur le champ de bataille ; car l'homme de guerre qui vit sans l'une, ne saurait, à mon avis, rien plus désirer que l'autre.
Ces paroles, prononcées avec l'accent d'une pénible conviction, et écoulées dans un morne silence, émurent profondément tous ces braves capitaines ; chacun fut atterré de la justesse des allégations de Lutzenbourg, et semblait se décharger d'un poids énorme en maudissant l'apathie des chefs précédents. Tous s'écrièrent : La gloire ou la mort! ajoutant que leurs soldats ne voulaient rien devoir aux autres. »

Spinola était trop brave de sa personne, pour ne pas compatir à la honte que les Allemands ressentaient de leur abandon. Ayant égard à leurs supplications, il leur désigna le Santhil, bastion de la vieille ville, et la principale des fortifications qui restaient à l'assiégé. En conséquence, le comte de Biglia, les capitaines Praitnau et Schlusshorn, à la tête de leurs compagnies, se portèrent sur ce bastion, et essayèrent d'y pratiquer une mine; mais comme il était fait de sable fin et coulant, on ne put y établir les cintres qui servent aux allées souterraines, et il fallut recourir à d'autres moyens.

L'ingénieur Targone proposa encore, à cette occasion, une pièce de sa science, dont on n'usa point, parce qu'il fallait trop de temps pour la mettre en œuvre.

Entre-temps, les Allemands s'étaient, dirigés plus avant, et jaloux d'égaler les autres nations, étaient parvenus bravant la mitraille et la mousquetade, à occuper les fascinades et fausses braies, sur la mer, et se frayaient, par la sape, passage dans la vieille ville avec grande perte d'hommes. Ils approchaient d'heure en heure du quai et forçaient l'assiégé à se retirer.

Pressée du sud-ouest au nord-ouest, et canonnée sans relâche par le Grand-Chat et les batteries d'est et d'ouest, la garnison commençait à se trouver dans un état des plus alarmants. De Marquette crut devoir dépêcher au prince Maurice, deux officiers supérieurs pour lui rendre compte de la situation des affaires, et demander des ordres.

Ce même jour, les Espagnols ouvrirent par mine le flanc occidental du nouveau Helmont, et les Italiens firent voler la moitié du nouveau bastion d'Ouest, s'y retranchant malgré toute résistance.

Le 13 septembre tout était prêt pour donner l'assaut au Santhil. A un signal, cinquante mousquetaires et autant de piquiers, portant des grenades, l'escaladent et y jettent la confusion. Aussitôt les Espagnols, suivis de Belges et d'Allemands, ces derniers commandés par les capitaines Schilder et Brenuing, l'attaquent à droite, tandis que les Italiens avec deux cents Belges et autant d'Allemands, sous les ordres de Konfinger et Raub, l'assaillissent à gauche. Deux cents autres Belges se tenaient en réserve, prêts à marcher.

Le Santhil était défendu par quatre cent cinquante hommes, sous les ordres du colonel de Saroskerke.

Se voyant attaqué par des forces aussi supérieures, les assiégés opposent une résistance inouïe, lançant force grenades, cerceaux et tonnelets flamboyants, enduits de poix et de soufre ; du plomb fondu, poix, résine et autres mixtions bouillantes, dont ils tiennent des chaudières pleines, et aspergent les assaillants à l'aide de longues cuillers. Plusieurs fois repoussés, les assiégeants s'élancent avec une fureur désespérée et arrivent, la pique au poing, sous cette pluie de projectiles ardents, qui s'attachent à leurs vêtements et les brûlent, au parapet du bastion, où la lutte s'engage corps à corps. Le colonel de Lutzenbourg, ce noble Allemand, se fait remarquer ; partout on le voit à la tête de ses soldats, donnant l'exemple de l'audace. Forcé de battre en retraite, l'assiégé revient avec du renfort et le combat s'anime de plus belle, jusqu'à ce que, refoulé de nouveau, il abandonne le bastion qui reste au pouvoir des Allemands, jonché de quatre cents morts.

Les confédérés y laissèrent le colonel de Saroskerke, un sergent-major, nombre de capitaines. Les assiégeants quinze chefs, dont deux Belges, Desmotte et Vallange.

Les diverses nations, dont l'armée assiégeante était composée, avançaient à l'envi l'une de l'autre, sur toute la ligue d'attaque.

L'assiégé était chassé de toutes les demi-lunes. Les Espagnols en avaient une ; les Italiens et les Belges, chacun deux. On poussait vers le rempart, à travers les explosions souterraines, le feu des batteries et des mousquets, donnant à bout portant, à travers tous les obstacles. Un sergent belge, Arancy, se trouva jeté, par une mine, à plus de cinquante pas en arrière. Des assiégeants et des assiégés étaient lancés vivants, dans le camp l'un de l'autre, où ils étaient recueillis et traités avec humanité.

Les assiégeants, s'étant enfin rendus maîtres de la seconde enceinte, croyaient avoir atteint le terme de leurs maux et n'avoir plus qu'à passer la garnison au fil de l'épée ; mais ils avaient compté sans leur hôte. Un autre retranchement, non moins difficile à prendre que le premier, composé de bons et gros bastions, demi-lunes, avec coupures et palissades, et munis d'artillerie, leur barrait le passage. C'était ce que l'assiégé appelait la nouvelle Troie, mots que, dit-on, les femmes avaient inscrits, avec du galon blanc, sur des drapeaux noirs que l'on voyait flotter à chaque angle de cette nouvelle fortification, d'autant plus redoutable, que ceux qui la défendaient semblaient déterminés à s'ensevelir sous ses ruines, plutôt que de la rendre.

Les Allemands occupaient toute la courtine du Nord. Ayant miné le bastion Schottenberg, ils l'avaient dispersé et trois cents hommes étaient montés à l'assaut. Les compagnies françaises de Montesquieu de Roques s'étaient aussitôt présentées sur la brèche ; mais après une lutte opiniâtre, elles avaient été forcées de céder et refoulées jusqu'à la coupure du bastion, d'où les ayant aussi délogées, les Allemands s'étaient établis sur les bastions le Bek-Af, le Menteur et la Table de Moïse. Ils étaient en possession de toute la vieille ville.

La place reçut encore, en ce moment, seize navires fortement maltraités par les batteries d'Est, avec des troupes fraîches et des munitions. Les deux colonels, dépêchés vers Maurice, rentrèrent en même temps et rapportèrent, de la part du prince, qu'il viendrait délivrer Ostende le 8 octobre suivant, si l'on pouvait tenir jusque-là. Mais de Marquette vit avec douleur, qu'une plus longue résistance était chimérique. Les Allemands, qui occupaient toute la vieille ville, pouvaient d'un moment à l'autre, lui tomber sur le dos, et il n'avait pas moins à craindre des approches espagnoles, italiennes et belges, qui se poursuivaient sous terre et devant lesquelles il devait reculer à chaque instant.

Un incident, qui fait honneur au caractère français, donna ici le pas aux Espagnols qui jusqu'alors n'étaient venus qu'en troisième ligne depuis la prise du Porc-Épic. Une contre-mine était prête ; on allait lui communiquer l'étincelle ; Lacase, capitaine français, combattant dans la place, reconnaissant, à la voix, le maitre de camp Anthunez, fit suspendre l'explosion, disant : *" Je verrais avec peine ce vieux et brave guerrier, quand même il serait cent fois mon ennemi, mourir aussi misérablement !"* Les Espagnols mirent à profit la noble générosité de Lacase pour se porter en avant, et laisser loin derrière eux les autres nations.

Cependant de Marquette chercha de nouveau à s'emparer de la vieille ville, mais quand il voulut faire sauter les mines qui y avaient été pratiquées depuis longtemps, comme une ressource désespérée, il les trouva éventées. Il fit alors un dernier effort : mille hommes, Français, Anglais, Écossais et Frisons, se ruèrent avec impétuosité par trois côtés à la fois, sur les Allemands, qui, ébranlés, fuyaient en désordre, lorsque survint le comte de Biglia qui les tança de la sorte : *" Eh bien ! compagnons, vous repentez-vous sitôt de bien faire, et m'avez-vous attendu tout exprès pour que je fusse, témoin de votre, fuite ? Serais-je contraint à l'éternelle honte de votre nom, d'appeler du*

secours des autres nations qui se maintiennent si bravement à leur poste ? De par, Dieu, allez reposer ces bras déjà las de combattre, ou plutôt allez-vous ensevelir tout vifs sous ces monceaux de terre, si vous ne tenez à honneur de faire face l'ennemi, et de ce pas rechasser avec moi ceux qui vous chassent à rebours de votre devoir. "

Ainsi retenus et encouragés, les Allemands font. face aux assaillants, les refoulent et leur tuent cent soixante et dix hommes, le colonel Fairfax , deux capitaines , trois lieutenants et quatre volontaires de nom, en essuyant eux-mêmes une perte non moins forte.

La retraite de l'assiégé s'était faite dans le plus grand désordre ; une peur panique commençait à le maîtriser. Une trentaine d'Allemands faillirent s'emparer d'un .fort retranchement voisin ; et la nuit suivante, dix soldats jetèrent la terreur dans une petite redoute, défendue par vingt-cinq hommes, qui se laissèrent tailler en pièces, se croyant attaqués par des forces supérieures.

De Marquette maintenant réduit à l'extrême, force lui fut de songer à capituler. N'apercevant point les signaux qui devaient annoncer l'arrivée du prince Maurice, il convoqua tous ses officiers, et leur dit : *"Messieurs,*
"Ce serait en vain que nous chercherions à ajouter encore à la glorieuse défense de cette place. L'énergique résistance que vous opposez depuis trois ans et presque trois mois à un ennemi redoutable a dépassé toutes les prévisions. Quelqu'un d'entre vous connaîtrait-il un moyen de rester plus longtemps en possession d'Ostende ? La gloire de ses compagnons et la sienne, la liberté' pour laquelle il combat, tout lui fait un devoir de le communiquer.

"Je sais que quant à moi, je ne devrais sortir d'ici que porté sur quatre piques, la poitrine transpercée de blessures, ou bien m'ensevelir sous ces décombres que bientôt nous serons forcés d'abandonner... Mais j'en appelle à votre témoignage : dans les innombrables et meurtriers combats que nous avons soutenus ensemble, ne m'a-t-on jamais vu craindre pour ma personne ? Et si la Providence nous a destinés à rendre encore des services à la patrie, ne devons-nous pas chercher à conserver ces précieux matériaux qui bientôt tomberont au pouvoir de l'ennemi ? N'est-il pas de notre devoir aussi de sortir de la place par une capitulation honorable, plutôt que de nous y faire massacrer inutilement ? Vous le voyez, messieurs, nous attendons en vain l'arrivée du prince Maurice. Dans cette circonstance difficile, je viens vous demander vos avis. Je ne veux rien faire par moi-même, ni m'écarter en aucun point de la décision que vous jugerez convenable de prendre. "

Chacun fut d'avis, que, vu l'état des choses, attendre vingt-quatre heures de plus serait commettre une faute irréparable, et qu'il fallait s'accommoder d'un parti honorable, avant que le soldat se décourageât.

D'après cette décision, on battit la chamade. Une suspension d'armes fut accordée et l'on traita de la reddition. De Marquette qui était arrivé avec une jambe de bois, et qui avait eu ensuite la main, puis le bras droits emportés, dut signer la capitulation de la main gauche.

La garnison sortit le 22 septembre 1604 avec armes et bagages, enseignes déployées, tambour battant, mèche allumée, la balle à la bouche, ne laissant que quelques vieux canons en fer et quelques affûts. Les plus belles pièces avaient été expédiées à temps pour la Zélande.

Le mauvais temps n'ayant pas permis de partir par mer, comme le portait la capitulation, de Marquette fit défiler ses troupes par la plage orientale, sur trois colonnes, à la vue de Spinola et de son armée, rangée en ordre de bataille, et se mit en marche pour l'Écluse. La garnison sortante était forte de quatre mille hommes.

Spinola avait fait élever sur la route, à quelque distance de la ville, des tentes, où les chefs de l'armée des confédérés acceptèrent une collation. La plus grande cordialité régna parmi les officiers des deux armées, qui se donnèrent réciproquement des marques d'estime.

L'armée assiégeante entra enfin à Ostende, par les brèches, marchant dans les décombres, sur plus de soixante et dix mille cadavres.

On trouva sur la porte d'Orient, écrit en gros caractères, le quatrain suivant, que les confédérés y avaient laissé. Si la rime est loin d'être riche, on reconnaîtra au moins que le sens avait le mérite de l'à-propos :

Les Espagnols qui taillent tant de braves, Pourront juger de la fertilité
De ce terroir, pour y semer des raves,
Si bon leur semble : ils l'ont bien acheté.

Le lendemain on rétablit le service divin du catholicisme, et on rendit des actions de grâces à l'Être suprême.

L'archiduc Albert et l'infante Isabelle vinrent le 24 visiter, à cheval, les ruines fumantes de la ville. Une infinité de retraites , coupures , retranchements de toutes les formes, casemates, galeries souterraines, barricades, gabionades, palissades, fascines, blindes, digues, fossés avec ou sans eau, batteries et mines; partout de la terre rapportée, mêlée de tronçons d'armes et de membres humains ; les maisons sans toits et lézardées par le canon, des rues sans entrée ni issue; un encombrement de cercueils, de bois à charpentes, d'affûts brisés, de vieux canons, couvraient la superficie d'Ostende et offraient l'image de la plus complète comme de la plus désolante destruction.

L'aspect de ce chaos fit la plus pénible impression sur les archiducs.

Le lendemain Leurs Altesses passèrent l'armée en revue sur l'estran ; puis montèrent sur le Grand-Chat, d'où elles virent jouer des mines, lancer des bombes, des grenades et autres projectiles incendiaires, et simuler des assauts, des sorties.

Après ces exercices, Spinola leur présenta les officiers qui s'étaient distingués pendant le siège et leur recommanda particulièrement tous ses soldats. Elles se montrèrent affables et affectueuses envers chacun, et promirent de se rappeler toujours les services rendus en cette occasion et de les récompenser en temps opportun.

On dissimula dans les provinces confédérées la peine qu'y causait la perte d'Ostende. Les États-Généraux firent frapper des médailles en commémoration des victoires remportées précédemment. Ces médailles représentaient la reddition de Cadsant, Ysendyk, Aerdenbourg et l'Écluse pendant le siégé d'Ostende. Une d'elles portait cette inscription : *"Les Provinces-Unies, ayant, par la grâce du Dieu tout-puissant et le commandement de l'illustre prince Maurice d'Orange, défendu héroïquement la place d'Ostende durant trente-huit mois, chassé ou battu les armées espagnoles, s'emparent de Cadsant et le fortifient, prennent Ysendyk, Aerdenbourg, l'Écluse et vingt-deux galères, en échange des décombres d'Ostende, 1604. "*

Les États d'Utrecht firent frapper une autre médaille qui représentait d'un côté le siège d'Ostende, de l'autre celui de l'Écluse avec cette exergue : *"Dieu nous avait déjà donné plus que nous avons perdu."* Ainsi finit ce mémorable siège, qui pendant plusieurs années occupa si vivement toute l'Europe. L'armée espagnole perdit quinze colonels, sept maréchaux de camp, dix-neuf sergents-majors, cinq cent soixante-cinq capitaines, trois cent vingt-deux porte-enseignes, mille six cent soixante et dix-sept lieutenants, en tout près de quatre-vingt mille hommes. Il y avait au camp espagnol cent trois pièces de canon, y comprises celles de la plateforme. On y brilla vingt-quatre mille quintaux de poudre. On employa cinq millions de longues saucisses ou fascines ; il y avait constamment cent chariots à trois chevaux en circulation.

Les assiégés perdirent aussi à peu près quatre-vingt mille hommes, dont sept gouverneurs, vingt colonels, quelques lieutenants-colonels, cinq cent soixante-sept capitaines. Trois cents de leurs navires furent coulés à fond. Ils tirèrent avec quatre-vingts pièces de canon.

On fit jouer de part et d'autre soixante et dix-sept mines.

Bearings Straight

Mariners share two fears: bad weather and getting lost. Their deep respect for the Mercator projection reflects the map’s value for plotting an easily followed course that can be marked off with a straightedge and converted to a bearing with a protractor similar to the semi-circular plastic scales fourth graders use to measure angles. In a less direct way, the Mercator map also addresses the sailor’s fear of storms by providing a reliable base for plotting meteorological data for tropical regions. But that’s another story.

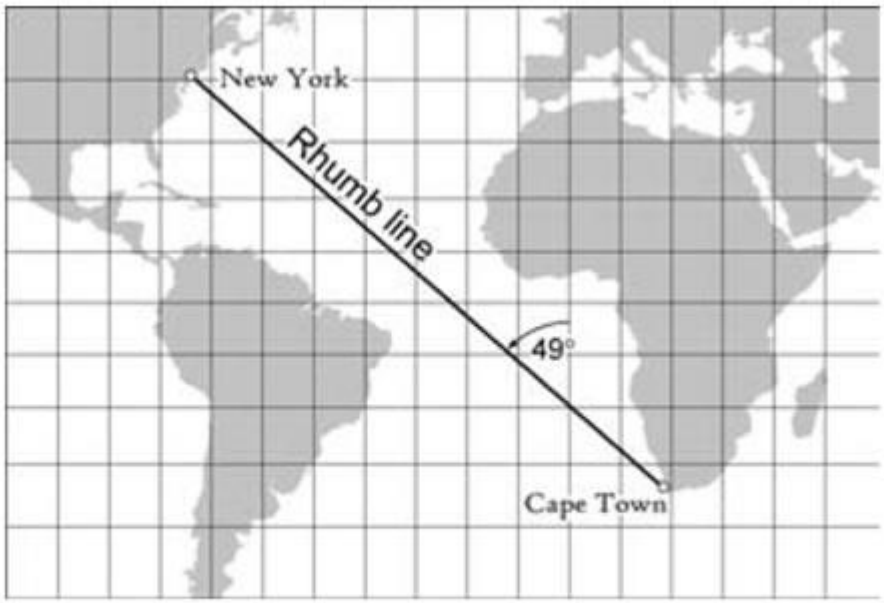


Figure 1.1 When plotted on a Mercator grid, a rhumb line intersects all meridians at the same angle. In this example a constant bearing of forty nine degrees west of north will take a ship from Cape Town to New York.

Picture yourself as a seventeenth-century navigator who knows where he is and where he wants to go. You plot both locations on a chart, join them with a straight line, and measure the angle your line makes with the map's meridians, which run due north. If the chart is a Mercator map, all its meridians are straight lines, parallel to one another, and the course you've just plotted is a rhumb line, also called a loxodrome (fig. 1.1). The derivation of rhumb is obscure—possible origins include a Portuguese expression for course or direction (rumbo) and the Greek term for parallelogram (rhombos)—but math ematician Willebrord Snell (1580–1626) coined loxodromein 1624 by combining the Greek words for oblique (loxos) and course (dromos). Manuals on piloting accept rhumb as a normal part of the seaman's language and define rhumb line as a line that intersects all meridians at the same angle. The angle between a course and a meridian is a bearing, thus a rhumb line is a line of constant bearing. Stay the course, and you'll reach your destination.

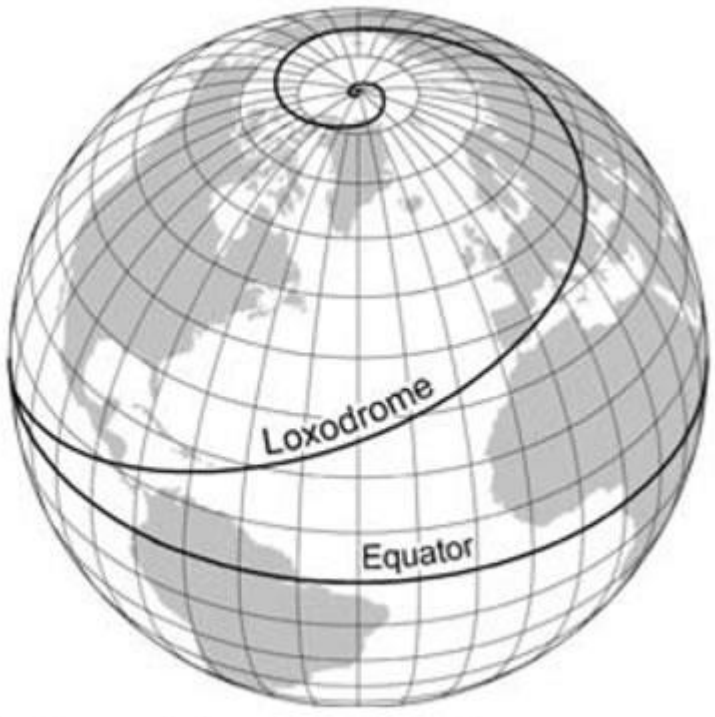


Figure 1.2 Loxodromes spiral inward toward the poles.

Look down at a globe, on which the meridians meet at the North Pole, and you'll understand why loxodromes are spirals that converge toward the pole as they wind round and round, always crossing the meridians at a constant angle (fig. 1.2). The only exceptions are rhumb lines running directly north–south, along a meridian, or directly east– west, along a parallel. The former reach the pole along the shortest possible route, whereas the latter never get any farther north or south. If a bearing is close to due north, its loxodrome approaches the pole rapidly. If a bearing is nearly due east, convergence is notably slower, with a loxodrome that originates in the tropics and circles the globe many times before crossing the Arctic Circle. Follow a loxodrome in the other direction, and it crosses the equator and starts spiraling toward the South Pole. What works in the northern hemisphere works equally well south of the equator.

Gerard Mercator (1512–94) understood loxodromes. Skilled in engraving and mathematics, he crafted globes and scientific instruments as well as maps. Like other sixteenth-century globe makers, he

engraved the grid lines, coastlines, and other features on copper plates and printed the curved surface in flat sections, called gores, which were trimmed and pasted onto a ball, typically made of papier-mâché. His first experience with globe making occurred around 1537, when he engraved the lettering for a terrestrial globe designed by his mathematics tutor, Gemma Frisius (1508–55). That same year Mercator produced his first map, a six-sheet representation of the Holy Land. In 1541, he devised a navigator's globe on which rhumb lines spiraled outward from compass roses. Intended as a navigation instrument, the globe was approximately 16.5 inches (42 cm) in diameter and consisted of the twelve gores and two polar caps pasted onto a hollow wooden ball for use at sea. According to cartographic historian Robert Karrow, this navigator's globe was the first of its kind, and sixteen surviving copies, crafted between 1541 and 1584, attest to its success and durability.

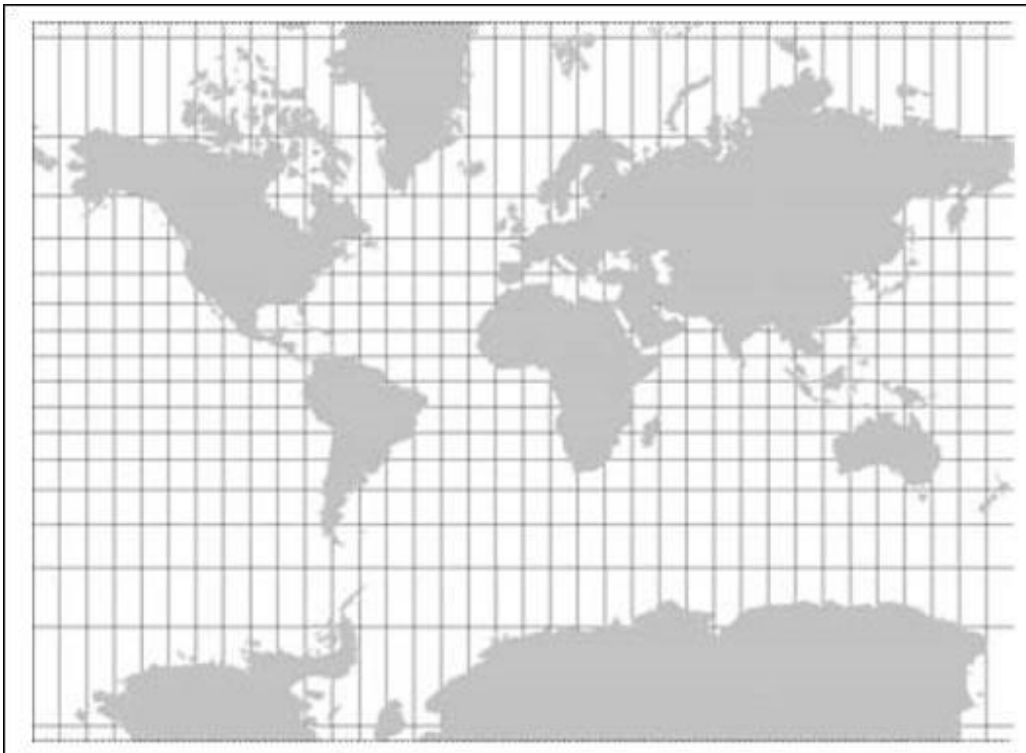


Figure 1.3 A Mercator grid with a ten-degree graticule. The map stops short of the poles because of increased north–south stretching.

Mercator published his celebrated world map of 1569 as a set of eighteen sheets, which form a wall-size mosaic 48 inches (124 cm) tall by 80 inches (202 cm) wide. Its projection revolutionized navigation by straightening out rhumb lines on a flat map—not just the globe's meridians and parallels, but any rhumb line a seaman might plot. To accomplish this, Mercator progressively increased the separation of the parallels. On a grid with a constant separation of ten degrees between adjoining meridians and parallels—cartographers call this a ten-degree graticule—parallels near the equator are relatively close, whereas those farther poleward are more widely spaced, as shown in figure 1.3. The parallels at 70°and 80°N,for instance, are much farther apart than the equator and its neighbor at 10N. And the separation between 80and 90 N cannot be shown completely because the North Pole lies at infinity. Although loxodromes converge toward the poles,on a Mercator projection they never really get there.

Mercator's intent is readily apparent in his map's title, "New and More Complete Representation of the Terrestrial Globe Properly Adapted for Use in Navigation." In 1932, the Hydrographic Review published a literal translation of the map's numerous inscriptions, elegantly engraved in Latin. Although the chartmaker's words reveal little about how he spaced the parallels, Mercator clearly recognized the need "to spread on a plane the surface of the sphere in such a way that ... the forms of the parts be retained,so far as is possible, such as they appear on the sphere. "Accurate bearings, he reasoned, demand a locally exact representation of angles and distances, even though "the shapes of regions are necessarily very seriously stretched."

To compensate for the local deformation that would otherwise occur, Mercator "progressively increas[ed] the degrees of latitude toward each pole in proportion to the lengthening of the parallels with reference to the equator. «Sounds complicated, but it's not. At 60° N ,for instance, the distance on a globe between two meridians is half the corresponding distance at the equator. Because the projection doesn't let the meridians converge, it must stretch the sixtieth parallel to twice its true length. To compensate for this pronounced east–west stretching along the map's parallels, the projection imposes an identical stretching in the north–south direction, along the meridians. Farther north, as east–west stretching grows progressively larger, north– south stretching increases proportionately. At the North Pole, a mere point on the globe, map scale becomes indefinitely large—the result of stretching a dimensionless spot to a

measurable distance—and the pole lies "at infinity, "or at least well off the map. That's why Mercator world maps typically cut off northern Greenland and omit most of an otherwise humongous Antarctica.

Forcing north–south scale to equal east–west scale at all points not only preserves angles and bearings but prevents the deformation of small circles into ellipses. Modern cartographic textbooks consider this locally exact portrayal of angles and small shapes, called conformality, highly desirable for detailed, large-scale maps of small areas. In addition to depicting city blocks as rectangles, not parallelograms, a conformal map keeps squares square and circles circular. Although more than a century passed before Edmund Halley (1656–1742) recognized conformality as a mathematical property, Mercator's 1569 world map became the first conformal projection to portray meridians and parallels as straight lines.

In addition to drawing on his experience in making globes, Mercator borrowed a concept embedded in fourteenth-century regional sailing charts. Portolan sailing charts, named after the portolani, or pilot books, that guided sailors across the Mediterranean Sea or along the coast of Europe, were distinguished by a network of straight-line sailing directions that converge at assorted compass roses. A typical portolan chart was oriented to magnetic north, covered less than one fiftieth of the earth's surface, and lacked a consistent grid of meridians and parallels. Originally drawn to illustrate books of written sailing directions, portolan charts reduced the uncertainty of navigating across open waters. As the first whole-world sailing chart, Mercator's map made a transatlantic journey look as straightforward as a voyage from Athens to Alexandria.

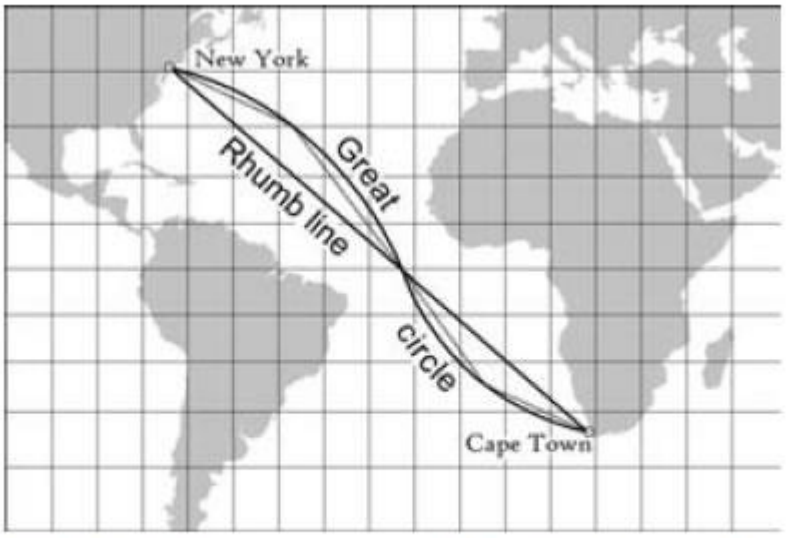


Figure 1.4 To approximate a great-circle route, which is shorter than a loxodrome, navigators often select one or more intermediate points and connect them with rhumb lines.

However easy to navigate, a loxodrome is rarely as direct as the great circle crudely approximated by a taunt thread stretched across a globe between a route's origin and destination. Great circles, so called because they are the largest circles one can draw on a sphere, define the shortest path between two points. Although geometrically efficient, they are difficult to navigate because the bearing is constantly changing. The only exceptions are routes along a meridian or the equator. Because a loxodrome is not a great circle, the sailor taking its more easily followed course takes an indirect route. But if the increased distance is long enough to make a difference, the navigator can divide the route into sections and follow the rhumb line for each part. In figure 1.4,a dotted line illustrates a sectioned route from Cape Town to New York. Because the Mercator grid distorts distance, the single rhumb line marking the constant-bearing route looks deceptively shorter than either the great-circle route or its multi-rhumb approximation.

Mercator sought to reconcile the navigator's need for a straightforward course with the trade-offs inherent in flattening a globe. These trade-offs include distortions of distance, gross shape, and area. Although all world maps distort most (if not all) distances, some projections, including Mercator's, afford negligible distortion on large-scale detailed maps of small areas. Only a globe can preserve continental outlines, however, which cannot be flattened without noticeable stretching or compression. Relative size, which is preserved on map projections with a property called equivalence, is markedly misrepresented on Mercator charts because of the increased poleward separation of parallels required to straighten out loxodromes. Distortion of area is most apparent in the chart's inflated portrayal of Greenland as an island roughly the size of South America. On a globe Greenland is not quite an eighth as large.

Like many innovations, the new projection did not catch on right away. One impediment to a wider, swifter adoption was the lack of a detailed procedure for progressively separating the parallels. Wordy inscriptions explained the map's purpose but offered no instructions for constructing or refining its grid. That Mercator produced a generally accurate solution for the lower and middle latitudes was quite an

accomplishment in an era with neither logarithms to expedite calculation nor integral calculus to derive a concise mathematical formula. Trigonometric tables of secants and tangents, which might have been especially useful, were also lacking. Some scholars think Mercator used a mathematical approximation to lay out parallels ten degrees apart; a few suggest that he developed the separations graphically by copying loxodromes from a globe to a map. Whatever his approach, Mercator's map stimulated further work by English mathematicians Edward Wright (1561–1615) and Henry Bond (1600–1678), discussed in chapter 5. In 1599, in a treatise with a long title that begins Certaine Errors in Navigation, Wright included a table of "meridional parts," with which a chartmaker or seaman could efficiently lay down a Mercator grid. And in 1645, Bond suggested a mathematical formula after discovering a similarity between Wright's table and a table of logarithmic tangents.
Another obstacle was the primitive technology for taking compass readings at sea and correcting for magnetic declination. An inscription on the 1569 world map discusses the vexing discrepancy between the poles that anchor the earth's grid and the poles believed to attract compass needles. Eager to include a north magnetic pole on his map, Mercator consulted "a great number of testimonies, "which suggested diverse positions for a magnetic meridian aimed at the magnetic pole. Some observations placed this magnetic meridian in the Cape Verde Islands, where magnetic north coincided with true north; others placed it at Corvo,in the Azores. Equally suggestive was Marco Polo's report that "in the northern parts of Bargu [in northeast Asia] there are islands, which are so far north that the Arctic pole appears to them to deviate to the southward." Without marking the Corvo meridian explicitly on his map, Mercator extended it up over the pole and then south toward Asia. In doing so, he wrongly assumed that compass needles point along great circles that converge at the magnetic poles.

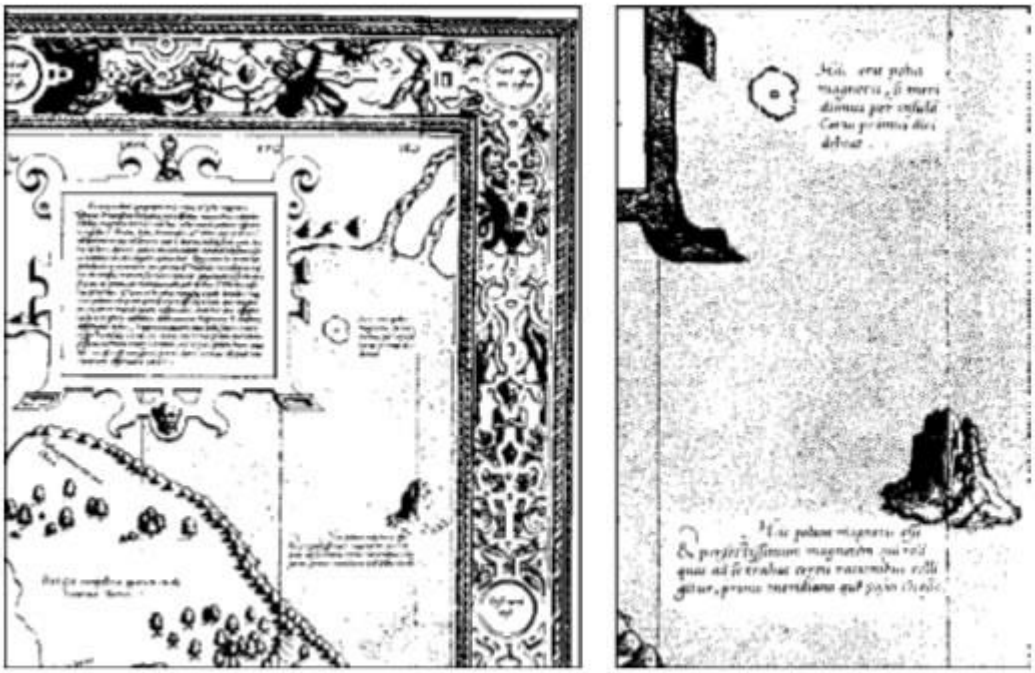


Figure 1.5 Left: The upper-right sheet of Mercator's world map of 1569 depicts two tentative locations for the north magnetic pole. From Krücken, "Ad Usum Navigatum." Right: The symbols in greater detail. From "Gerard Mercator's Map."

Aware that, because of this uncertainty, the location didn't warrant an X or a compass rose, Mercator marked the spot with what looks like a fried egg with a very small yoke (fig. 1.5). An adjacent inscription restates the premise: "It is here that the magnetic pole lies if the meridian which passes through the Isle of Corvo be considered at the first. To hedge his bets, the chartmaker placed a second magnetic north pole farther south and a bit to the east, where a larger symbol that cartographic historians Helen Wallis and Arthur Robinson describe as "a high rocky island" carries a more confident explanation: "From sure calculations it is here that lies the magnetic pole and the very perfect magnet which draws to itself all others, it being assumed that the prime meridian be where I have placed it." Confronting uncertainty, Mercator used a pair of "extreme positions" to bracket the magnetic pole's true location "until the observations made by seamen have provided more certain information. "Too few present-day cartographers, sad to say, are as frank about geographic ambiguity.

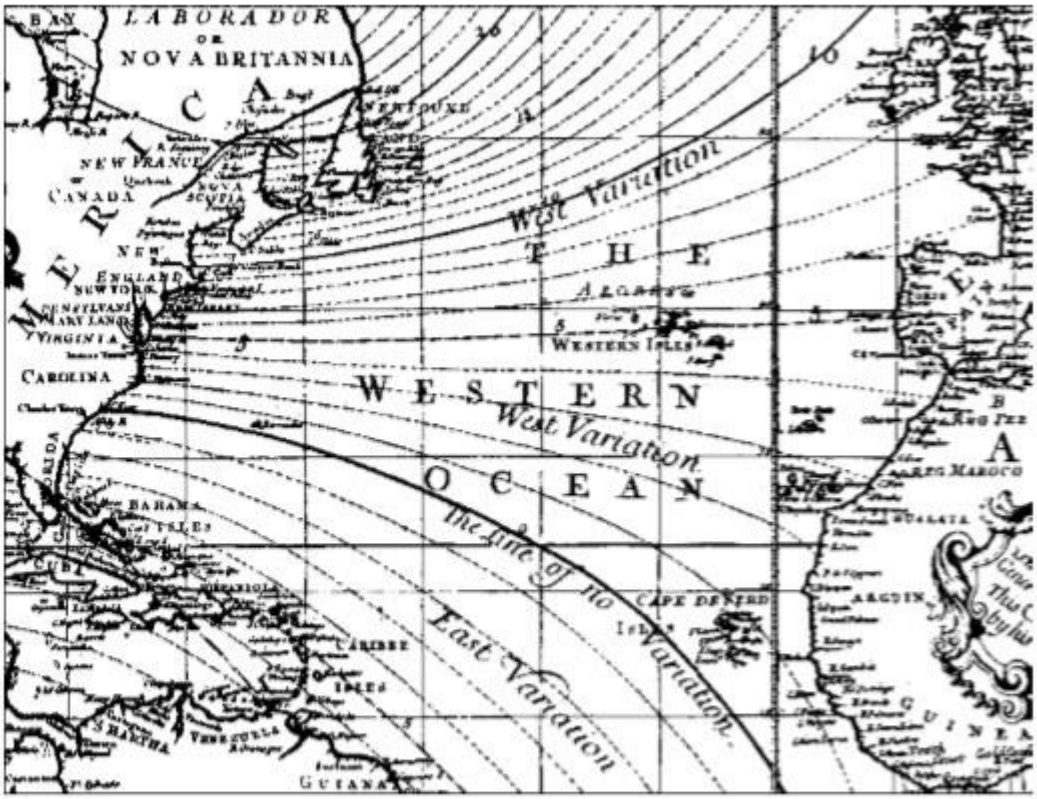


Figure 1.6 A portion of Edmund Halley's 1701 map of magnetic deviations in the Atlantic. Halley plotted his isogons (lines of equal magnetic declination) on a Mercator projection. From Bauer, "Haley's Earliest Equal Variation Chart," facing 33.

Ships carried magnetic compasses as early as the twelfth century, but seamen seldom used them because of an innate mistrust of innovations as well as quirky needles that didn't point directly north. Magnetic declination was not discovered until the fifteenth century, and as Mercator's experience illustrates, geomagnetism proved less wellbehaved than sixteenth-century mapmakers had originally believed. Adjustment for geomagnetic distraction was not possible until 1701, when Edmund Halley published a pioneering but simplistic map of isogons (lines of equal magnetic declination) for the Atlantic Ocean (fig. 1.6). Determining a ship's location at sea was equally troublesome. Latitude could be figured simply by sighting on the northern star at night or by measuring the sun's noontime elevation above the horizon, but longitude, calculated from the difference between local time and time at the prime meridian, required a highly accurate chronometer, not available until the mid-eighteenth century, when John Harrison (1693–1776) devised a clock that lost only fifteen seconds in 156 days. The ship's compass, magnetic adjustment, and an accurate chronometer were parts of a puzzle that included Mercator's projection. Not until all the pieces were in place could mariners fully appreciate Mercator charts.

Navigators began to use the Mercator map in the early 1600s, after British geographer Richard Hakluyt (1552–1616) included a world map drawn by Wright in the second edition of his Principall Navigations, Voiages, Traffiques and Discoveries of the English Nation, published in 1599. Wright not only corrected inaccuracies in Mercator's grid but provided an updated view of world geography, taken from a 1592 globe by Emery Molyneux (d. 1598/9). Measuring 17 inches (43 cm) tall by 25 inches (64 cm) wide and printed in two sections, the Wright-Molyneux map, as it's often called, is smaller and more readily reproduced, displayed, and archived than Mercator's eighteen-sheet mosaic. According to Robert Karrow, nineteen copies of the Wright Molyneux map exist, in contrast to only three copies of Mercator's, which is seldom reproduced in one piece because of its size. Despite suggestions that the grid be called the Wright projection, Mercator's name stuck, reinforced no doubt by his impressive contribution as an atlas publisher. Cartographic historians celebrate Gerard Mercator for two epic achievements: his world map of 1569 and his monumental three-volume world atlas, completed in 1595.

Figure 1.7 Latitude gradations along the sides of Erhard Etzlaub's 1511 "compass map" reflect the progressive spacing of parallels characteristic of the Mercator projection. From Kretschmer, "Mercators Bedeutung," 163, fig. 4.

Mercator might not have been the first to use the projection that bears his name. In 1511, Erhard Etzlaub (ca. 1460–1532),a Nuremberg compass maker, crafted a portable sundial with a map on its lid. A mere 3.1 inches (80 mm) wide and 4.3 inches (108 mm) tall, Etzlaub's map puts south at the top and covers only Europe and North Africa (fig. 1.7). It lacks a graticule ,but latitude gradations at one-degree intervals along the sides and numerical labels every five degrees reflect the progressively spaced parallels of the Mercator grid. This similarity is hardly an accident. Etzlaub produced a similar but slightly larger sundial map two years later and presumably made others that didn't survive. An instrument maker and physician with an active interest in astronomy and cartography, he produced several other maps, principally woodcuts with south at the top. Especially note-worthy is his 1500 road map of central Europe, cast on a stereographic projection—also conformal—to promote the accurate alignment of compass points with travel directions. According to cartographic historian Brigitte Englisch, his 1511 "compass map" not only was the earliest rectangular conformal projection but also accords exceptionally well with modern versions of the Mercator projection. Englisch argues that Mercator no doubt knew of Etzlaub's invention and that "the projection of varying latitudes should be known as the Etzlaub-Mercator projection."

Wright and Etzlaub are not the only mapmakers in line to share Mercator's fame. Another contender is the unidentified Chinese scholar who drafted the tenth-century Dunhuang star map. According to The Timetables of Science, a chronology published in 1988 and cited on several Web sites, the star chart "uses a Mercator projection [and is] the first known use of this kind of map projection. "I tracked this assertion no further than the multivolume History of Cartography, which includes a black-and-white photo of the narrow, scroll-like map. How the claim arose is a puzzle insofar as the chart contains neither a grid nor marginal tick marks. As a key sentence in its caption tellingly observes: "There is no attempt at a projection on this rather crude chart." Projection guru John Snyder wholly ignored the Dunhuang star chart in his epic history of map projection, in which he noted Etzlaub's "similar projection "but concluded that "the principle remained obscure until Mercator's independent invention."

Anyone who thinks cartographic folklore inflates Mercator's contribution should be mollified if not amused by an offhand comment in the U.S. Coast and Geodetic Survey's bible on map projection, introduced in 1921 and shepherded through numerous revisions by Charles Deetz and Oscar Adams. In discussing the

sinusoidal projection, on which converging meridians yield a world map shaped like an antique Christmas ornament, Deetz and Adams noted the occasional use of an alternative name, Sanson-Flamsteed projection, commemorating Nicolas Sanson and John Flamsteed, who used it around 1650 and 1729, respectively. In their opinion, the projection "might well have been termed the 'Mercator equal-area projection' in the first place, from the fact that the early atlases bearing his name gave us the first substantial maps in which it is employed. Mercator's name has, however, been so clearly linked with his nautical conformal projection that it becomes necessary to include with his name the words equal area if we wish to disregard the later claimants of its invention, and call it the Mercator equal-area projection." To underscore the point, they titled the section "Sinusoidal or Mercator Equal-Area Projection." Whatever its authorship, the better-known Mercator conformal projection gathered adherents among scientists as well as navigators. Noteworthy adoptions include Robert Dudley's pioneering sea atlas of the world, published in 1647, and Edmund Halley's revolutionary maps of the trade winds and magnetic declination, published in 1686 and 1701, respectively. In 1769 the Mercator grid provided the geographic framework for a ground-breaking Gulf Stream chart by Benjamin Franklin and whaling captain Timothy Folger, and in the early nineteenth century it gained wider exposure in the influential line of geography textbooks written and published by Jedidiah Morse, father of portrait painter and telegraphic experimenter Samuel F. B. Morse. In 1919 Vilhelm Bjerknes, the Norwegian meteorologist who discovered fronts and air masses, proposed the Mercator projection as the world standard for weather maps of the tropics, and in 1937 the World Meteorological Committee recognized the importance of conformality on atmospheric maps by endorsing Bjerknes's recommendation. In the commercial sphere, publishers of reference atlases and wall maps adopted the Mercator grid for regional maps of Australia, the Pacific islands, and the world's oceans.

To the disgust of geographic educators, Mercator's grid framed many whole-world maps with no bearing on navigation, weather, or geophysics. As I show in chapter 9, geopolitical motives were apparent in a few cases, but much of the projection's misuse reflects a mix of comfortable familiarity, public ignorance, and institutional inertia. No one was hawking the Mercator brand, at least not overtly, but no one had to—many people who grew up with the map apparently believed this was how a flattened earth should look. How else to explain the ascendancy of an utterly inappropriate perspective and widespread resistance to superior substitutes?

If there is a villain here, it's not Gerard Mercator, who used equal area maps in his atlases and was quite clear about why he devised a rectangular conformal projection. Wary of wrongheaded finger pointing, Deetz and Adams chided the chartmaker's critics in verse:

Let none dare to attribute the shame
Of misuse of projections to Mercator's name;
But smother quite, and let infamy light
Upon those who do misuse, Publish or recite.

Although educators and scientists understood the problem, few seemed willing to challenge the conventional stupidity.

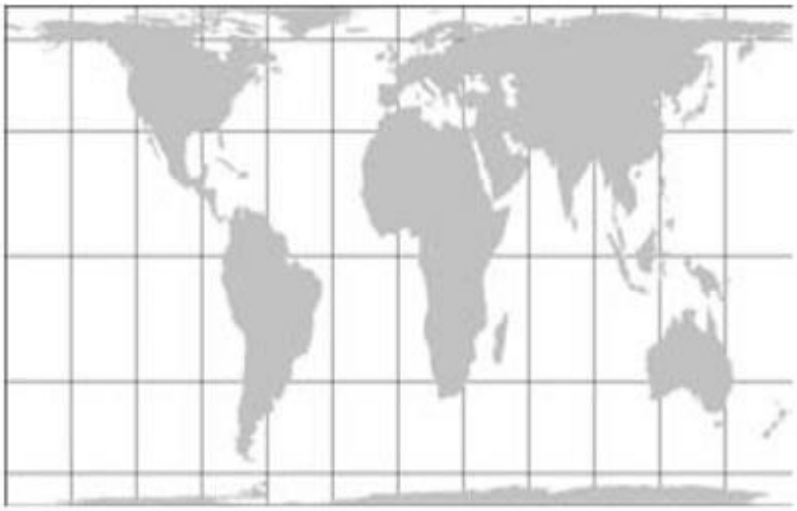


Figure 1.8 Proposed inappropriately as the only suitable substitute for the Mercator map, the Peters projection grossly distorts the shapes of Africa and South America. This example employs a thirty degree graticule.

The most famous attack on the Mercator map's undeserved prominence came well after the tide had turned. In the 1970s German historian Arno Peters (1916–2002) proposed a ludicrously inapt solution now known as the Peters projection. As chapter 11 explains, the Peters map is not only an equal-area map but an exceptionally bad equal-area map that severely distorts the shapes of tropical nations its proponents profess to support. Its popularity among Third World advocacy groups like Oxfam and the World Council of Churches is hard to explain. Perhaps it's a reflection of what I call the Monty Python Effect, named for the parody troupe's well-known transition line, "And now for something completely different." To most people who see it for the first time, the Peters map is indeed different: as figure 1.8 illustrates, Africa and South America look like land masses stretched into submission on a medieval torture rack. In asserting a new solution to an old problem, Peters ignored other, demonstrably better equivalent projections. And in claiming his projection was original, he overlooked an identical map presented in 1855 by James Gall (1808–95),a Scottish clergyman. Dare I say it? Peters had a lot of Gall in as many ways as possible. Mercator's legacy is much more than the life and works of a Flemish chartmaker. As the remaining chapters illustrate, the Mercator projection lies at the intersection of a diverse collection of intriguing tales about navigation, cartographic innovation, military precision, media mischief, and political propaganda.

To be followed next week

---

5 143 LE NAUFRAGE DU PAMIR

La voile est, depuis quelques années, de nouveau à l'ordre du jour. De Transat en courses autour du monde, des noms, des techniques et des méthodes se sont imposés. Aujourd'hui, les exploits des Tabarly, des Colas, des Kersauzon et bien d'autres permettent d'envisager le lancement de grands voiliers commerciaux, héritiers des clippers du siècle dernier. La voile, disent même certains spécialistes, c'est l'avenir de la marine. Et pourtant voici 63 ans, un drame effroyable sembla marquer la fin définitive des lévriers des mers : le naufrage du Pamir.

Le 21 septembre 1957, le Pamir filait douze noeuds en direction de l'Allemagne. Le temps était couvert sur l'Atlantique. En fin d'après-midi, le vent, qui avait jusque-là soufflé modérément, augmenta de violence. A bord du voilier chargé d'orge embarquée à Buenos Aires, se trouvaient 51 élèves de la Marine marchande allemande âgés de 16 à 18 ans. Ils effectuaient leur premier voyage au long cours. L'équipage proprement dit comptait 35 hommes sous les ordres du commandant Johannes Diebitsch, 61 ans. Tous les gens de mer le tenaient pour un navigateur de valeur. Diebitsch n'était d'ailleurs pas le véritable commandant du Pamir. Celui-ci, le capitaine Hermann Eggers, n'était pas à bord du navire pour la première fois depuis son entrée en fonction. Malade, il avait dû se faire remplacer.

Le Pamir était, en 1957, une survivance d'une époque révolue. Ce grand quatre-mâts — barque de 3.103 tonneaux et de 105 m de long pour 14 m de large — avait été construit en 1905. La superficie totale de ses voiles atteignait 3.600 m2. Équipé d'un moteur auxiliaire pour les manoeuvres au port et la génératrice d'électricité, il disposait pour l'époque des instruments de navigation les plus modernes, ce

qui ne l'empêchait pas d'être, de l'avis des experts, une « dangereuse extravagance », tout comme le Passat, autre navire-école de la Marine marchande allemande, également construit au début du siècle. Ces deux grands voiliers en fer avaient été acquis après la Deuxième Guerre mondiale par une compagnie finlandaise puis, alors qu'ils étaient sur le point d'être livrés aux ferrailleurs, avaient été découverts dans le port d'Anvers par un amateur de Hambourg qui les avait rachetés. En 1947, le Pamir avait d'ailleurs battu le record de vitesse pour voiliers sur le parcours Nouvelle-Zélande—Angleterre en accomplissant la traversée en 80 jours. Malheureusement pour lui, l'armateur hambourgeois avait fait de mauvaises affaires. Le Pamir et le Passat avaient été saisis à plusieurs reprises. Les équipages n'étaient pas toujours payés. Du reste, il était difficile de trouver des volontaires, officiers ou matelots, pour embarquer à bord de ces navires anachroniques en un temps où la Marine marchande offrait déjà un confort certain à son personnel. Finalement, un consortium d'une quarantaine d'entreprises maritimes de Hambourg avait racheté les deux bâtiments pour en faire des navires-écoles, sous l'égide d'une « Fondation Pamir-Passat ». A chaque voyage, une cinquantaine de pilotins découvraient ainsi un aspect tout à fait passéiste de leur métier.

Il était 20 h 10. Les Açores se trouvaient à 600 miles nautiques environ au nord-est. Il y eut un coup de vent extrêmement violent. La sirène retentit. Les hommes entendirent la voix du commandant Diebitsch amplifiée par son porte-voix. Il hurlait : « Carguez tout. » Un des élèves de la Marine marchande, Hans-Georg Wirth, grimpa dans la mâture. Le vent gonflait les voiles. Il semblait que le Pamir allait s'envoler. Les lames déferlaient avec violence sur la coque. Le navire s'inclinait progressivement sur bâbord. Les voiles commencèrent alors à se déchirer dans un craquement sinistre tandis que les élingues et les aussières cassaient comme des cordes de violon trop tendues. Wirth dégringola rapidement sur le pont.

Diebitsch essayait de maintenir le Pamir face au vent. Pourtant, même lorsque toutes les voiles furent abattues, le voilier fut pris par le travers et se coucha sur le côté. L'eau recouvrait complètement le bastingage. Des vagues déferlaient sans cesse sur le pont. Dans la chambre de navigation, un officier annonçait la gîte d'une voix monotone : « 30, 38, 40 degrés... ».

Il apparut bientôt que le Pamir ne se redresserait plus. Diebitsch donna l'ordre d'émettre un S.O.S. Cet appel fut enregistré à 21 heures par la station maritime de Nord-Deich, près d'Emden, en Allemagne. Le commandant indiquait la position suivante : 50° de latitude nord et 40° de longitude ouest. La communication fut brutalement interrompue. Le vent avait sans doute emporté l'antenne. Plusieurs navires avaient également capté le S.O.S. du voilier et annonçaient qu'ils se rendaient sur les lieux. A 23 h 5, le cargo américain Président Taylor signala qu'il avait aperçu des signaux lumineux provenant peut-être du navire en perdition. Le vapeur libérien Penntrader fournissait de son côté des indications semblables. Les signaux de détresse ayant été aperçus en deux endroits par deux navires différents, on pouvait supposer qu'une partie de l'équipage avait pu quitter le bord et faire des signaux à partir des canots de sauvetage.

Pendant ce temps-là, la 57e escadrille de sauvetage américaine essayait de faire décoller un avion de sauvetage du terrain de Lagos. Elle n'allait y parvenir que le 22, à 5 heures du matin. L'appareil, un SC 54, commandé par Vito Longo, aperçut deux canots de sauvetage vides et les débris d'un radeau, mais ne vit aucun survivant. A court d'essence, il fut obligé de se poser aux Bermudes. Les recherches s'intensifiaient. D'autres cargos et des navires garde-côtes américains gagnaient les lieux présumés du naufrage. Le pétrolier britannique San Silvestre faisait savoir qu'il avait aperçu un canot de sauvetage, l'étrave brisée. Le nom du port d'attache était inscrit sur la coque. Il n'y avait personne à bord. Le San Silvestre indiquait que les vagues atteignaient trois mètres de hauteur mais que la visibilité était bonne.

Quelques heures plus tard, le consulat d'Allemagne aux Açores diffusait un communiqué annonçant que le voilier « avait probablement sombré ». De son côté, l'un des armateurs du navire, M. Zerssen, déclarait à Hambourg que « tout espoir n'était pas perdu, que le Pamir avait peut-être été dans l'incapacité de donner de nouveau sa position à la suite de la destruction de sa radio et que la découverte d'un canot de sauvetage vide ne prouvait rien aussi longtemps que l'on n'avait pas retrouvé d'autres épaves ». Que s'était-il passé à bord, après le S.O.S., Diebitsch avait fait sortir les ceintures de sauvetage. Tout le monde était calme. Le cuisinier ne cessa de préparer du café que lorsque son installation fut hors d'usage. On procéda à une distribution de cigarettes et de bouteilles de whisky puis les hommes tentèrent d'atteindre les canots de sauvetage. Il y en avait six en tout, trois de chaque côté du navire. Malheureusement, les embarcations de babord étaient submergées. Il fut impossible de mouiller celles de tribord en raison de l'inclinaison du pont.

Le Pamir possédait également trois radeaux pneumatiques mais deux d'entre eux étaient inaccessibles. On mit le troisième à l'eau. Vingt hommes s'y cramponnaient. Le navire était maintenant complètement couché sur le côté.

« Éloignez-vous en vitesse! », cria Diebitsch. « Tâchez de rester les uns auprès des autres et que Dieu vous protège! » L'équipage sauta à l'eau. Les vagues déferlaient sur les hommes.

Hans-Geor Wirth se trouvait au centre d'un groupe d'une quinzaine d'hommes. En attachant ensemble des débris d'épaves, des bouts d'avirons, des ceintures de sauvetage, ils parvinrent à fabriquer une sorte de radeau. Le Pamir s'était retourné complètement. Cinq hommes s'accrochaient à sa coque en espérant qu'elle se maintiendrait à flot. Les passagers du radeau improvisé aperçurent un canot de sauvetage renversé qui s'était décroché et se mirent à nager dans sa direction. Dix d'entre eux seulement parvinrent à l'atteindre. L'embarcation était dans un triste état : l'étambot avait été emporté, l'avant n'existait plus et les avirons manquaient. Sans ses caissons étanches, le canot aurait coulé à pic. Wirth constata avec désespoir que la boîte contenant les fusées de détresse avait disparu. En revanche, on découvrit sous un banc une boîte de rations et un baril d'eau douce. Il faisait froid. Certains matelots qui, pour nager plus facilement, avaient quitté leurs bottes et leurs pantalons étaient frigorifiés. Ils claquaient des dents et leur peau se hérissait sous l'effet des vagues qui déferlaient sans cesse. L'embarcation tanguait. Pendant ce temps, le Pamir sombrait, entraînant avec lui les cinq hommes qui s'accrochaient à sa coque. Wirth et ses compagnons virent une autre chaloupe chargée d'environ 25 marins. Ils supposèrent que le canot avait pu se décrocher, comme le leur, du bâtiment. Bientôt, pourtant, cette embarcation disparut à leurs yeux. Quelques heures plus tard, la chaloupe fut renversée par une vague plus violente que les autres. Ses passagers, au prix d'efforts pénibles et de multiples écorchures, parvinrent à la retourner et remontèrent à bord. D'un commun accord, le commandement avait été confié à l'aide-boulanger, Karl Dummer. Encore qu'il n'eût que 25 ans, c'était le plus ancien matelot et le plus âgé. Il avait conservé sa vareuse et tira de sa poche une bouteille d'alcool dont chacun but une gorgée sauf lui, car elle lui fut arrachée des mains par une vague au moment où il allait se servir. Quelques instants plus tard, l'embarcation chavira de nouveau. Lorsque les naufragés l'eurent redressée, ils constatèrent que' leur tonnelet d'eau douce avait disparu. Vers minuit, ils aperçurent les feux d'un navire à quelques centaines de mètres. Ils hurlèrent aussi fort qu'ils purent mais en vain. Leur embarcation était trop basse sur l'eau pour qu'on pût l'apercevoir du pont du bateau. On n'a jamais pu identifier avec certitude le bâtiment en question, mais il est vraisemblable qu'il s'agissait de l'un des navires partis à la recherche du Pamir.

5 145 Bergingsbedrijf kocht Iraaks politicus om, vermoedt eigenaar SHV

By : Esther Rosenberg & Carola Houtekamer

Berging in Irak Om een miljoenengeschil op te lossen betaalde SHV-dochter Mammoet de Iraakse politicus die naar eigen zeggen Saddam Hussein ophing. Hoe een prestigeklus eindigde in mogelijke corruptie.

Mammoet, dochter van Nederlands grootste familiebedrijf SHV, heeft een invloedrijk Iraaks politicus betaald om de minister van Olie gunstig te stemmen in een zakelijk conflict, blijkt uit onderzoek van NRC. Het zwaartransportbedrijf betaalde de parlementariër een vaste, maandelijkse vergoeding én stelde hem een succes fee in het vooruitzicht.

Het Openbaar Ministerie deed al onderzoek naar enkele van in totaal zeven dochterbedrijven van SHV, eigendom van de vermogende familie Fentener van Vlissingen SHV spreekt in een vertrouwelijke memo zelf over een "redelijke verdenking" van "een strafbaar feit" in Irak, namelijk: "omkoping van een buitenlandse official".

Camp Justice, Bagdad, 30 december 2006

Nog voor zonsopgang wordt Saddam Hussein de ruimte binnengeleid waarin hij zal sterven. In zijn geboeide handen draagt hij een koran. De dictator die decennialang in Irak een terreurbewind kon voeren, is schuldig bevonden aan de moord op 148 Iraakse shi'ieten en zal worden opgehangen aan de

galg. Bij de hendel van de galg staat Mowaffak al-Rubaie, een overheidsfunctionaris die is gemarteld onder Saddams regime en na diens val is opgeklommen tot nationaal veiligheidsadviseur. Nadat de dictator het trapje is opgesleept en de strop om zijn nek heeft gekregen, haalt Al-Rubaie de hendel over.Maar hij is het niet die Saddam daadwerkelijk doodt, tekent persbureau AFP later op uit zijn mond. De galg werkt pas als een ander voor een tweede keer aan de hendel trekt. Nog voordat Saddam de geloofsbelijdenis kan reciteren, klapt het luik onder zijn voeten open.Het is Al-Rubaie die meevliegt in de helikopter om het lichaam naar de premier te brengen. Hij herinnert zich de opkomende zon boven de horizon.

Utrecht, 17 januari 2017

Tussen de marmeren zuilen op het statige hoofdkantoor van SHV in Utrecht is onrust ontstaan. Die gaat over Mammoet. Het zwaar-transportbedrijf is één van zeven dochters van Nederlands grootste familiebedrijf, en bij de jonge, ruige bergingstak ervan is mogelijk iets fout gegaan. Een nieuw probleem, dat kunnen ze er echt niet bij hebben.

WAT IS SHV?

SHV staat voor Steenkolen Handels Vereeniging en ontstond uit een fusie van kolenhandelsbedrijven. Toen steenkolen minder belangrijk werden, ging het onder meer handelen in LPG, olie, gas. Later kwamen daar andere activiteiten bij. De leiding van SHV heeft al heel wat moeten doorstaan. Bij enkele dochters zijn de laatste tijd alarmerende ontdekkingen gedaan. Dubieuze betalingen bij een onderdeel van technisch handelshuis Eriks in het Midden-Oosten. Onregelmatigheden bij voedselfabrikant Nutreco. Zorgelijke signalen bij de hijskranentak van Mammoet en bij een klus in Mauritanië.

En als ze alles nou in stilte hadden kunnen oplossen, zoals SHV dat altijd al deed, dan ging het nog wel. De vermogende en invloedrijke eigenaar, de familie Fentener van Vlissingen, houdt niet van publiciteit. Die beloont liever loyaliteit en discretie. Maar na publicaties in NRC en een serie bezoeken van en aan de fiscale opsporingsdienst FIOD en het Openbaar Ministerie bemoeit de buitenwereld zich hinderlijk met haar zaken. Achter de natuurstenen gevels van het hoofdkantoor op de Rijnkade werkt inmiddels een heel team met hulp van advocatenkantoor De Brauw aan het verantwoorden van kwesties die strafrechtelijk worden onderzocht, terwijl nieuwe kwesties blijven binnenstromen. Er is geen houden aan. Alleen al zeventien „nieuwe fraudezaken" in het laatste kwartaal van 2016, staat in een vertrouwelijke, interne memo van SHV Stilhouden blijft de strategie. Ondanks het lopende strafrechtelijk onderzoek schrijft het bedrijf in die memo een nieuwe fraudezaak toch maar weer binnenkamers te houden. „Op advies van De Brauw zal geen vrijwillige melding gedaan worden bij autoriteiten in Nederland en China."

Nu dit weer. Gedoe, in Irak. WAT IS ER MIS BIJ SHV?

De klus is een buitenkansje – zo mooi komen ze zelden langs. Dertig meter onder het wateroppervlak van de Perzische Golf en vijftig kilometer uit de korte kuststrook van Irak ligt een enorme olietanker te verroesten. Het is de AMURIYAH, die al decennia de toegang tot de Al Basra-olieterminal blokkeert, het offshore platform waar de bulk van de Iraakse exportolie doorheen gaat. Wil Irak de export uitbreiden, dan moet de AMURIYAH weg. Tijdens de militaire operatie Desert Storm in 1991 hadden de Amerikanen een paar MK-20-clusterbommen op de Amuriyah laten vallen, uit angst dat Saddam Hussein de tanker zélf op de olieterminal zou laten invaren bij een invasie. Het schip, tot de nok gevuld met olie, had na het bombardement twee weken liggen branden op het water. Toen was het naar de bodem gezonken.

Wie bergt de AMURIYAH?

Als een internationaal ingenieursbureau in 2012 de aanbesteding voor de berging uitschrijft, toont het Nederlandse Mammoet Salvage meteen interesse. Het heeft eerder onder internationale belangstelling succesvol de Russische kernonderzeëer Koersk geborgen. Dit zou weer een prachtige prestigeklus zijn. Na de nodige duikinspecties biedt Mammoet aan om de AMURIYAH te bergen voor 65 miljoen dollar, plus ruim 30 miljoen extra als het schip niet in één stuk omhooggehaald kan worden. Met het bod wint Mammoet de strijd van concurrenten als Smit, Resolve, Titan en Svitzer. Op 14 december 2012 tekenen de Nederlandse bergers het contract met de opdrachtgever, het Iraakse staatsbedrijf South Oil Company in de kuststad Basra. Ze slapen in het Sheratonhotel in Bagdad. Uit hun raam zien ze de plek waar het beeld van Saddam werd neergehaald. Dan moet de vaart erin, want het wrak moet volgens de planning in achttien maanden zijn geborgen. Mammoet plaatst een projectteam in Dubai, contracteert duikers en huurt een lokale agent in voor beveiliging en logistiek. Boven het wrak bouwt het een complete werkvloot. Op het water drijven aan elkaar vastgemaakte sleepboten uit Dubai, een kraanbak uit China om het staal uit het water te takelen en een accommodatieplatform uit Singapore met daarop slaapcabines, kookfaciliteiten en Aziatisch personeel. In de drukste maanden leven meer dan honderd mensen op de werkvloot. Duikers dalen in wisseldiensten naar de supertanker af om met thermische lansen in het ijzer te zagen. Het is hard werken: twaalf uur op, twaalf uur af, dag en nacht, een volle maand achter elkaar. Op de vloot is weinig te doen, behalve over het water staren en de vis eten die koks op de barbecue grillen. De klus blijkt al gauw even prestigieus als problematisch. De AMURIYAH kan niet in één stuk omhoog worden gehaald. Door het wrak lopen grote breuklijnen, het zal in stukken moeten worden gezaagd.

De gebombardeerde olietanker Amuriyah brandde twee weken voordat hij zonk.

Ook aan wal loopt de spanning op. Halverwege 2014 valt terreurbeweging IS Irak binnen. De overheid heeft al haar geld nodig om de oprukkende militanten te bestrijden en stopt de betalingen aan Mammoet. Aan het einde van het jaar, na vijf onbetaalde maanden, loopt de rekening in de tientallen miljoenen. Mammoet en het staatsoliebedrijf belanden in een verbeten patstelling. Mammoet wil niet verder werken omdat het niet betaald wordt en wil de dure vloot opbreken. Het oliebedrijf vindt dat onacceptabel. Het eist dat de operatie doorgaat en de werkvloot intact blijft. Omwille van de veiligheid haalt Mammoet het meeste personeel weg. Als het in mei 2015 op een nacht ook stiekem de gehuurde Chinese kraanbak wegvaart – scheelt toch in de kosten – wordt de sfeer onaangenaam. Naast de kraanbak verschijnt een Iraakse kanonneerboot met de hoezen al van de lopen. De Irakezen staken de achtervolging pas als de kraanbak in de wateren van Koeweit is. De Nederlanders aan boord van het achtergebleven platform moeten de dag erna woedende Irakezen tot bedaren brengen. Dit gaat zo niet langer, vinden ze op het hoofdkantoor van Mammoet in Utrecht. Een crisiscomité buigt zich dan al maanden over de kwestie. Het geld stroomt het project uit en de sfeer in Irak wordt steeds grimmiger. Mammoet stelt alles in werk om de rekening van inmiddels 55 miljoen dollar betaald te krijgen. Directeuren vliegen af en aan naar Irak voor overleg met het staatsoliebedrijf. Ze laten het internationale advocatenkantoor Eversheds uitzoeken of beslag kan worden gelegd op olie van Iraakse tankers in Europese havens. Dat blijkt lastig. Een belangrijk overleg met het staatsoliebedrijf heeft een „nogal onbevredigende uitkomst" staat in vertrouwelijke bedrijfsdocumenten. Een paar dagen later, op 4 augustus 2015 om 6 uur 's ochtends lokale tijd, legt Mammoet het werk aan de AMURIYAH stil.

Londen, december 2015

De portier draagt een bolhoed, obers zetten rosbief en glazige aardappels op tafel. Een groepje mannen in pak luncht deze middag in de statige National Liberal Club. De ruim honderd jaar oude, besloten herenclub ligt achter het parlement; diplomaten en politici komen er graag. De Nederlanders in het gezelschap zijn van Mammoet en Mammoet Salvage. Ze vragen in het Engels beleefd advies aan twee mannen van Iraakse afkomst. Hoe kan de ketting van de vloot af en hoe komen de betalingen los? De ene Irakees is Ali Baker, een 37-jarige consultant in Londen. Hij is lid van deze herenclub. Een advocaat van Eversheds had de Nederlanders op deze zakenman gewezen. Als ze ook nog maar iets van hun geld wilden terugzien, adviseerde de advocaat, moesten ze het hogerop zoeken, bij het ministerie van Olie in Bagdad. Dat kan je niet rechtstreeks benaderen, nee. En zo komen ze hier uit bij Baker, die bekendstaat om zijn uitstekende zakelijke en politieke contacten in Irak, had de advocaat gezegd. Als iemand de klus kon vlottrekken, was hij het wel, Ali.Tot dan zijn pogingen de betalingen los te krijgen ook na het stilleggen van het project, onverminderd doorgegaan – het stilleggen alleen al kost 2,5 miljoen dollar per maand. Zo schreef Mammoet de Nederlandse ambassadeur in Bagdad aan. Die zegde niet alleen zijn hulp toe, maar ook die van zijn collega's op het ministerie van Buitenlandse Zaken in Den Haag én die in Europa. Hij kaartte de kwestie aan bij de South Oil Company en bij de minister van Olie, maar zonder resultaat. In een laatste gesprek met het staatsoliebedrijf had Mammoet nog eens alles op alles gezet. Ze hadden de top uitgenodigd op het kantoor van Mammoet in Dubai – afspreken in Irak was te gevaarlijk. Ze hadden hen business class laten overkomen met luchtvaartmaatschappij Emirates en hen ondergebracht in een luxe hotel aan zee; een lokale agent regelde alles. Zelfs voor 'stapgeld' had Mammoet gezorgd, „90.000 dollar in totaal", volgens een betrokkene. Tijdens de powerpoint-presentatie van de Nederlanders over hun visie op het dispuut was de stemming er niet beter op geworden. Vuisten vielen hard op tafel, stemmen klonken luider en luider. Zo nu en dan dreigde een Irakees weg te lopen. En aan het eind was daar weer het eeuwige 'het komt goed', zonder enige zekerheid. Zelfs het hotel stemde de gasten ontevreden. Mammoet had evengoed hun kamers in een ander hotel betaald. Ook dat hielp niet.

Plan B, dus. De andere Irakees in de Londense herenclub is Ali's vader. Dr. Mow, noemen de Nederlanders hem. Hij is een in Groot-Brittannië opgeleide neuroloog. Als uitgesproken criticus van Saddam Hussein kreeg hij na de val van de dictator een belangrijke plaats in de overgangsregering en hij werd nationaal veiligheidsadviseur. Nu is hij een invloedrijk Iraaks parlementariër met machtige vrienden op het ministerie van Olie. Mowaffak Baquer al-Rubaie is zijn volledige naam. De man die Saddam Hussein bijna ophing. De Nederlanders aan tafel kennen hem wel. Ze stelden die zomer een brief voor hem op die hun zaak bepleitte en die hij alleen nog maar uit zijn naam naar de minister van Olie hoefde door te sturen. („Excellentie, sta me toe een zeer belangrijke kwestie voor uw ministerie en ons geliefde land onder uw aandacht te brengen.")

Toen ze vervolgens niets hoorden, vroeg Frits Rebel – in het bestuur van Mammoet verantwoordelijk voor compliance – opheldering aan de advocaat. Ze hadden Dr. Mow in juli toch nog gesproken? Rebel, in een e-mail eind augustus aan de advocaat: „Ik verliet die bespreking met het gevoel dat hij de kwestie in ieder geval zou opnemen met zijn vriend de Minister van Olie?"

Rebel was een jaar ervoor nog general counsel van SHV. Na zijn overstap werkte hij nog een tijd één, soms twee dagen per week op het hoofdkantoor aan de Rijnkade. De advocaat antwoordde Rebel dat Al-Rubaie eerst een „formele relatie" met Mammoet wilde.

Een contract.

Het achterschip van de AMURIYAH na het Nu dat is geregeld, vormt zich in de herenclub een plan. Vader Mow zal snel terugkeren naar Bagdad om een ontmoeting op het olieministerie te regelen. Drie mannen van Mammoet zullen hem in gezelschap van zoon Ali nareizen om het gesprek te voeren. Maar de enige die vlak voor Kerst nog durft af te reizen is directeur Fokko Ringersma van Mammoet Salvage. De situatie in en rond Bagdad is dan explosief, met zware gevechten tussen het Iraakse leger en IS. Het Sheraton met uitzicht op de plek waar het standbeeld van Saddam is neergehaald, is niet meer veilig. Ringersma moet overnachten in de zwaar beveiligde Green Zone. In een vervallen ministerie, waarin de liften niet meer werken en het marmer van de zuilen komt zetten, krijgt hij te horen dat Mammoet de afgevaardigden geld moet toestoppen om de boel weer vlot te trekken. Als Ringersma met die boodschap in Nederland terugkomt, blijkt dat Mammoet buiten zijn medeweten het materiaal en personeel van de berger heeft verkocht aan concurrent Koole. SHV wilde ervan af, het vond de risico's te groot. Ringersma is woedend en neemt met enkele andere directeuren ontslag. In een civiele rechtszaak hierover in het voorjaar van 2018 vertelt hij over zijn gevaarlijke bezoek aan Irak, „terwijl IS aan de stadspoort rammelde". Niet lang na zijn bezoek komt het project dan toch weer op gang. Of de bemiddelaars daar extra voor betaald krijgen, is niet duidelijk. Mammoet kiest er in ieder geval voor om de klus maar af te maken, dan kunnen de spullen weg. In grote brokken wordt de AMURIYAH uit het water gehesen. Mammoet heeft dan nog altijd ruim 14 miljoen dollar tegoed van het oliebedrijf. Plus 96 miljoen dollar voor meerwerk door de tegenvallers en de vertraging. In augustus 2017 legt Mammoet Salvage een claim neer bij het oliebedrijf. Die loopt daarna alleen maar op, tot meer dan 120 miljoen dollar.

Utrecht, januari 2017

De uitstaande miljoenenrekening is niet de enige vervelende erfenis van het project. De top van SHV buigt zich over de boeken van Mammoet. Aan wie heeft Mammoet nou eigenlijk betaald? Van het antwoord hangt nogal wat af.
In september 2015 – na de brief aan de minister en vóór de lunch in Londen – heeft Mammoet een contract gesloten met Ali Baker om, zo stelt een memo van SHV, „an amicable solution" te vinden voor het lostrekken van de bergingsklus. Voor zijn diensten krijgt Ali volgens betrokkenen een vast bedrag van zo'n 8.000 dollar per maand. Niet duidelijk is wat hij daar precies voor moet doen. Ook krijgt hij een success fee, een percentage van het bedrag waarmee het oliebedrijf hopelijk alsnog over de brug komt. Als dat lukt, kan de fee in de miljoenen lopen. Ali tekent namens Reznek Consultants, een onbeduidend bedrijfje op Cyprus. Maar het bedrijf blijkt helemaal niet van Ali te zijn, maar van zijn vader Mow, net als de Dubaise en later Zwitserse bankrekening waarnaar Mammoet de bedragen overmaakt. Het betekent dat onder toezicht van SHV een invloedrijk Iraaks politicus rechtstreeks is betaald om een politiek gevoelige klus te klaren. De wet laat hier weinig ruimte. SHV stelt in de memo voor een intern onderzoek in te stellen met de codenaam Project Sunshine, naar de „redelijke verdenking" van „een strafbaar feit", namelijk: „omkoping van een buitenlandse official".
SHV wil niet reageren op vragen van NRC. Mowaffak al-Rubaie appt dat hij „niet gemachtigd" is om iets te zeggen over zijn rol bij de berging. Eén ding wil hij wel rechtzetten: hij heeft wel degelijk Saddam Hussein opgehangen. „Ik trok de eerste keer aan de hendel en die zat de eerste keer vast. Maar ik probeerde het een tweede keer en toen werkte het." Maar goed, dat is een „andere kwestie", appt hij ook. „Je moet nooit zaken met politiek vermengen."

VERANTWOORDING BIJ DIT ARTIKEL

Voor dit verhaal spraken we met mensen die bekend zijn met de gang van zaken rond de berging van het wrak AMURIYAH, met sommigen meerdere keren. We zagen vertrouwelijke notities, verslagen en e-mails in, waarvan de meeste in bezit zijn van NRC. Het Openbaar Ministerie, SHV, Mammoet en betrokken advocaten van Eversheds willen niet reageren. South Oil Company en het ministerie van Olie in Irak reageren niet op contactverzoeken. Het ministerie van Buitenlandse Zaken in Nederland bevestigt dat de ambassadeur aandacht voor de kwestie heeft gevraagd bij de South Oil Company en de minister van Olie, en dat „dergelijke contacten behoren tot de reguliere werkzaamheden van de ambassade." Frits Rebel wil niet reageren. Fokko Ringersma heeft het artikel voor publicatie gelezen en zegt dat hij de weergave van de gebeurtenissen „naar waarheid" vindt. Ali Baker stelt dat hij „niets" met het project te maken heeft. Mowaffak al-Rubaie zegt „niet geautoriseerd" te zijn om over het project te praten.

Bron : NRC

5 146 LE NAUFRAGE DU PAMIR

La voile est, depuis quelques années, de nouveau à l'ordre du jour. De Transat en courses autour du monde, des noms, des techniques et des méthodes se sont imposés. Aujourd'hui, les exploits des Tabarly, des Colas, des Kersauzon et bien d'autres permettent d'envisager le lancement de grands voiliers commerciaux, héritiers des clippers du siècle dernier. La voile, disent même certains spécialistes, c'est l'avenir de la marine. Et pourtant voici 63 ans, un drame effroyable sembla marquer la fin définitive des lévriers des mers : le naufrage du Pamir.

Le 21 septembre 1957, le Pamir filait douze noeuds en direction de l'Allemagne. Le temps était couvert sur l'Atlantique. En fin d'après-midi, le vent, qui avait jusque-là soufflé modérément, augmenta de violence. A bord du voilier chargé d'orge embarquée à Buenos Aires, se trouvaient 51 élèves de la Marine marchande allemande âgés de 16 à 18 ans. Ils effectuaient leur premier voyage au long cours. L'équipage proprement dit comptait 35 hommes sous les ordres du commandant Johannes Diebitsch, 61 ans. Tous les gens de mer le tenaient pour un navigateur de valeur. Diebitsch n'était d'ailleurs pas le véritable commandant du Pamir. Celui-ci, le capitaine Hermann Eggers, n'était pas à bord du navire pour la première fois depuis son entrée en fonction. Malade, il avait dû se faire remplacer.

Le Pamir était, en 1957, une survivance d'une époque révolue. Ce grand quatre-mâts — barque de 3.103 tonneaux et de 105 m de long pour 14 m de large — avait été construit en 1905. La superficie totale de ses voiles atteignait 3.600 m2. Équipé d'un moteur auxiliaire pour les manoeuvres au port et la génératrice d'électricité, il disposait pour l'époque des instruments de navigation les plus modernes, ce qui ne l'empêchait pas d'être, de l'avis des experts, une « dangereuse extravagance », tout comme le Passat, autre navire-école de la Marine marchande allemande, également construit au début du siècle. Ces deux grands voiliers en fer avaient été acquis après la Deuxième Guerre mondiale par une compagnie finlandaise puis, alors qu'ils étaient sur le point d'être livrés aux ferrailleurs, avaient été découverts dans le port d'Anvers par un amateur de Hambourg qui les avait rachetés. En 1947, le Pamir avait d'ailleurs battu le record de vitesse pour voiliers sur le parcours Nouvelle-Zélande—Angleterre en accomplissant la traversée en 80 jours. Malheureusement pour lui, l'armateur hambourgeois avait fait de mauvaises affaires. Le Pamir et le Passat avaient été saisis à plusieurs reprises. Les équipages n'étaient pas toujours payés. Du reste, il était difficile de trouver des volontaires, officiers ou matelots, pour embarquer à bord de ces navires anachroniques en un temps où la Marine marchande offrait déjà un confort certain à son personnel. Finalement, un consortium d'une quarantaine d'entreprises maritimes de Hambourg avait racheté les deux bâtiments pour en faire des navires-écoles, sous l'égide d'une « Fondation Pamir-Passat ». A chaque voyage, une cinquantaine de pilotins découvraient ainsi un aspect tout à fait passéiste de leur métier.

Il était 20 h 10. Les Açores se trouvaient à 600 miles nautiques environ au nord-est. Il y eut un coup de vent extrêmement violent. La sirène retentit. Les hommes entendirent la voix du commandant Diebitsch amplifiée par son porte-voix. Il hurlait : « Carguez tout. » Un des élèves de la Marine marchande, Hans-Georg Wirth, grimpa dans la mâture. Le vent gonflait les voiles. Il semblait que le Pamir allait s'envoler. Les lames déferlaient avec violence sur la coque. Le navire s'inclinait progressivement sur bâbord. Les voiles commencèrent alors à se déchirer dans un craquement sinistre tandis que les élingues et les aussières cassaient comme des cordes de violon trop tendues. Wirth dégringola rapidement sur le pont.

Diebitsch essayait de maintenir le Pamir face au vent. Pourtant, même lorsque toutes les voiles furent abattues, le voilier fut pris par le travers et se coucha sur le côté. L'eau recouvrait complètement le bastingage. Des vagues déferlaient sans cesse sur le pont. Dans la chambre de navigation, un officier annonçait la gîte d'une voix monotone : « 30, 38, 40 degrés... ».

Il apparut bientôt que le Pamir ne se redresserait plus. Diebitsch donna l'ordre d'émettre un S.O.S. Cet appel fut enregistré à 21 heures par la station maritime de Nord-Deich, près d'Emden, en Allemagne. Le commandant indiquait la position suivante : 50° de latitude nord et 40° de longitude ouest. La communication fut brutalement interrompue. Le vent avait sans doute emporté l'antenne. Plusieurs navires avaient également capté le S.O.S. du voilier et annonçaient qu'ils se rendaient sur les lieux. A 23 h 5, le cargo américain Président Taylor signala qu'il avait aperçu des signaux lumineux provenant peut-être du navire en perdition. Le vapeur libérien Penntrader fournissait de son côté des indications semblables. Les signaux de détresse ayant été aperçus en deux endroits par deux navires différents, on

pouvait supposer qu'une partie de l'équipage avait pu quitter le bord et faire des signaux à partir des canots de sauvetage.

Pendant ce temps-là, la 57e escadrille de sauvetage américaine essayait de faire décoller un avion de sauvetage du terrain de Lagos. Elle n'allait y parvenir que le 22, à 5 heures du matin. L'appareil, un SC 54, commandé par Vito Longo, aperçut deux canots de sauvetage vides et les débris d'un radeau, mais ne vit aucun survivant. A court d'essence, il fut obligé de se poser aux Bermudes. Les recherches s'intensifiaient. D'autres cargos et des navires garde-côtes américains gagnaient les lieux présumés du naufrage. Le pétrolier britannique San Silvestre faisait savoir qu'il avait aperçu un canot de sauvetage, l'étrave brisée. Le nom du port d'attache était inscrit sur la coque. Il n'y avait personne à bord. Le San Silvestre indiquait que les vagues atteignaient trois mètres de hauteur mais que la visibilité était bonne.

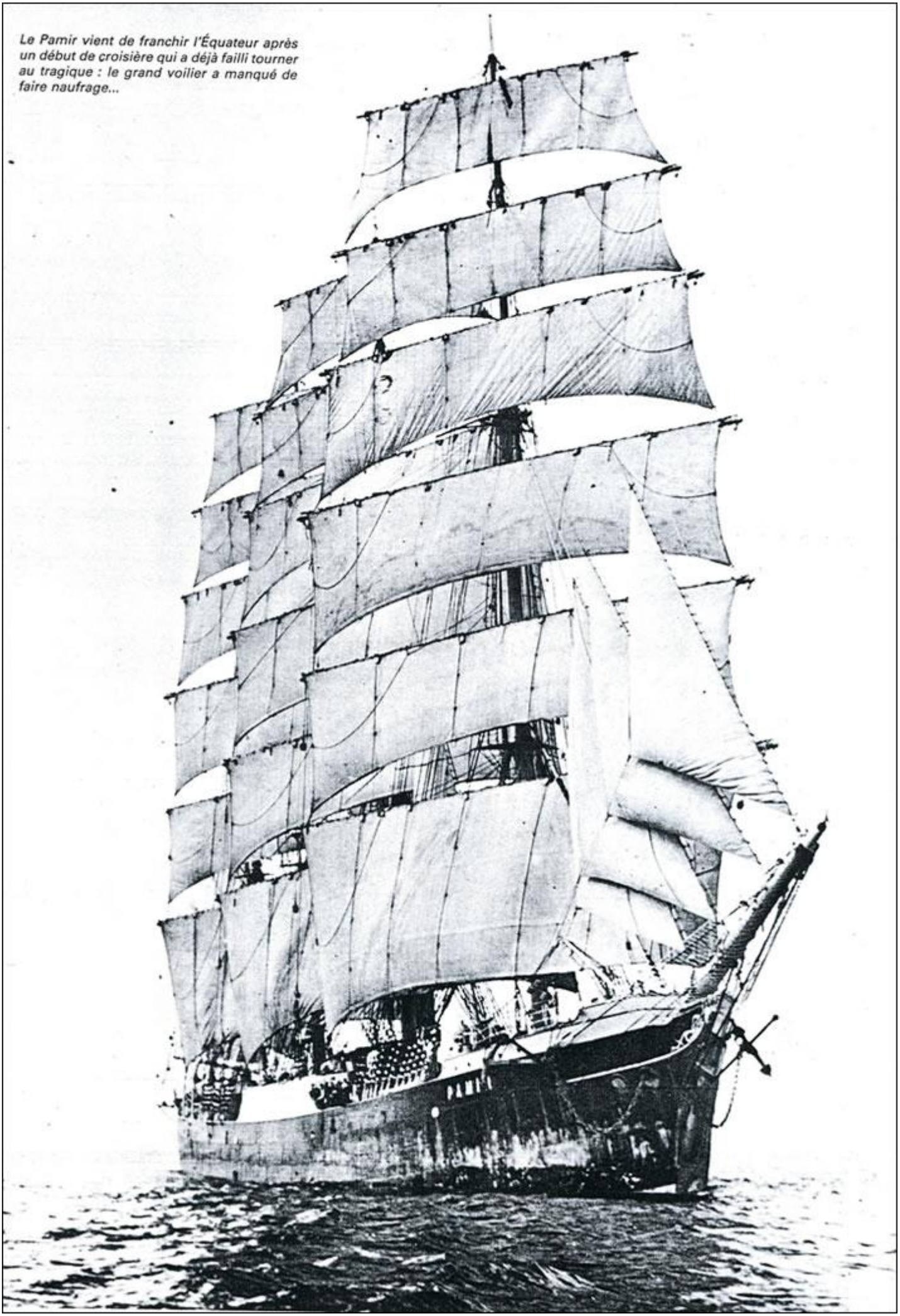
Quelques heures plus tard, le consulat d'Allemagne aux Açores diffusait un communiqué annonçant que le voilier « avait probablement sombré ». De son côté, l'un des armateurs du navire, M. Zerssen, déclarait à Hambourg que « tout espoir n'était pas perdu, que le Pamir avait peut-être été dans l'incapacité de donner de nouveau sa position à la suite de la destruction de sa radio et que la découverte d'un canot de sauvetage vide ne prouvait rien aussi longtemps que l'on n'avait pas retrouvé d'autres épaves ». Que s'était-il passé à bord, après le S.O.S., Diebitsch avait fait sortir les ceintures de sauvetage. Tout le monde était calme. Le cuisinier ne cessa de préparer du café que lorsque son installation fut hors d'usage. On procéda à une distribution de cigarettes et de bouteilles de whisky puis les hommes tentèrent d'atteindre les canots de sauvetage. Il y en avait six en tout, trois de chaque côté du navire. Malheureusement, les embarcations de babord étaient submergées. Il fut impossible de mouiller celles de tribord en raison de l'inclinaison du pont.

Le Pamir possédait également trois radeaux pneumatiques mais deux d'entre eux étaient inaccessibles. On mit le troisième à l'eau. Vingt hommes s'y cramponnaient. Le navire était maintenant complètement couché sur le côté.

« Éloignez-vous en vitesse! », cria Diebitsch. « Tâchez de rester les uns auprès des autres et que Dieu vous protège! » L'équipage sauta à l'eau. Les vagues déferlaient sur les hommes.

Hans-Geor Wirth se trouvait au centre d'un groupe d'une quinzaine d'hommes. En attachant ensemble des débris d'épaves, des bouts d'avirons, des ceintures de sauvetage, ils parvinrent à fabriquer une sorte de radeau. Le Pamir s'était retourné complètement. Cinq hommes s'accrochaient à sa coque en espérant qu'elle se maintiendrait à flot. Les passagers du radeau improvisé aperçurent un canot de sauvetage renversé qui s'était décroché et se mirent à nager dans sa direction. Dix d'entre eux seulement parvinrent à l'atteindre. L'embarcation était dans un triste état : l'étambot avait été emporté, l'avant n'existait plus et les avirons manquaient. Sans ses caissons étanches, le canot aurait coulé à pic. Wirth constata avec désespoir que la boîte contenant les fusées de détresse avait disparu. En revanche, on découvrit sous un banc une boîte de rations et un baril d'eau douce. Il faisait froid. Certains matelots qui, pour nager plus facilement, avaient quitté leurs bottes et leurs pantalons étaient frigorifiés. Ils claquaient des dents et leur peau se hérissait sous l'effet des vagues qui déferlaient sans cesse. L'embarcation tanguait. Pendant ce temps, le Pamir sombrait, entraînant avec lui les cinq hommes qui s'accrochaient à sa coque. Wirth et ses compagnons virent une autre chaloupe chargée d'environ 25 marins. Ils supposèrent que le canot avait pu se décrocher, comme le leur, du bâtiment. Bientôt, pourtant, cette embarcation disparut à leurs yeux. Quelques heures plus tard, la chaloupe fut renversée par une vague plus violente que les autres. Ses passagers, au prix d'efforts pénibles et de multiples écorchures, parvinrent à la retourner et remontèrent à bord. D'un commun accord, le commandement avait été confié à l'aide-boulanger, Karl Dummer. Encore qu'il n'eût que 25 ans, c'était le plus ancien matelot et le plus âgé. Il avait conservé sa vareuse et tira de sa poche une bouteille d'alcool dont chacun but une gorgée sauf lui, car elle lui fut arrachée des mains par une vague au moment où il allait se servir. Quelques instants plus tard, l'embarcation chavira de nouveau. Lorsque les naufragés l'eurent redressée, ils constatèrent que' leur tonnelet d'eau douce avait disparu. Vers minuit, ils aperçurent les feux d'un navire à quelques centaines de mètres. Ils hurlèrent aussi fort qu'ils purent mais en vain. Leur embarcation était trop basse sur l'eau pour qu'on pût l'apercevoir du pont du bateau. On n'a jamais pu identifier avec certitude le bâtiment en question, mais il est vraisemblable qu'il s'agissait de l'un des navires partis à la recherche du Pamir.

Le Pamir vient de franchir l'Équateur après un début de croisière qui a déjà failli tourner au tragique : le grand voilier a manqué de faire naufrage...



Quelques minutes plus tard, on s'aperçut que l'un des marins, Gunther Schinnagel était mort. Dummer lui ôta sa ceinture de sauvetage, récita une prière et balança le corps par-dessus bord. Plus tard dans la nuit, il y eut un grain et les hommes essayèrent de recueillir un peu d'eau de pluie mais l'averse cessa trop vite. Un des élèves, Manfreid Holst, s'affaiblissait de minute en minute. Sa tête ballottait sur ses épaules. Karl Dummer le suppliait d'attendre le jour... Mais il n'y avait rien à faire et Holst mourut à bout de forces. A l'aube, les naufragés étaient glacés'. Un pilotin nommé Folkert Anders décida de prendre un peu d'exercice en nageant autour de l'embarcation. A peine était-il dans l'eau qu'apparut un requin. On hissa Anders à bord mais le requin ne se décida à partir que longtemps plus tard. Dans la matinée, les naufragés aperçurent un pétrolier, peut-être le San Silvestre, mais une fois encore les espoirs des malheureux furent déçus : le navire entrevu continua sa route au sud. Plus personne ne parlait. Karl Dummer décida d'ouvrir la boîte de rations. Les naufragés dévorèrent avidement chocolat, biscuits, lait condensé et tablettes de glucose. Wirth a raconté par la suite aux journalistes qui lui demandaient ce qu'il pensait ce jour-là qu'il était incapable d'imaginer autre chose que survivre. Non pas survivre pour garder sa vie, ce qui aurait été pourtant normal, mais simplement pour tenir une promesse faite à sa petite soeur. La perspective de passer une seconde nuit dans de pareilles conditions effrayait les malheureux survivants. Ils n'ignoraient pas qu'on ne pouvait les retrouver que difficilement dans l'obscurité. Une nouvelle fois, le canot chavira, et Meine, autre élève-officier, devint fou. Il hurla : « Je vais rejoindre le commandant Diebitsch! » Il s'éloigna à la nage en riant. Les autres passèrent leur nuit en prières. Des gémissements montaient dans l'air froid.

« Je n'ai pas chaud! », dit une voix qui paraissait normale.

L'homme continua sur le même ton : « Je vais chercher mon chandail. »

On entendit un bruit de plongeon : c'était Peter Frederich qui était, lui aussi, devenu fou. On essaya de le retenir mais c'était trop tard. Il n'y avait plus que six survivants à bord.
Les recherches se poursuivaient. Des patrouilles aériennes tentaient de repérer d'éventuels survivants. Plus au nord, au large des côtes bretonnes, un autre grand voilier se trouvait en difficulté. Il s'agissait de l'Amerigo Vespuchi, navire-école de la Marine italienne. Ce trois-mâts, de 3545 t et de 83 in de longueur, avait à son bord 26 officiers, 40 officiers mariniers, 79 cadets et 260 marins. L'un de ses deux moteurs était tombé en panne et le commandant avait mis le cap sur Brest pour y trouver un havre provisoire.

Dans le canot, les survivants du Pamir souffraient d'hallucinations collectives. Ils voyaient la terre, des hommes, des villes. Le soir du lundi 23 septembre tomba. C'est à ce moment-là que le jeune Klaus Driebold se mit à l'eau. Malgré les requins qui tournaient autour du canot, il l'avait fait souvent pour éviter de se rouiller les articulations, disait-il.

« Pas de sottises! », lui cria-t-on.

« Ne vous en faites pas pour moi! » Il s'éloigna.

On ne le revit plus.

Les cinq hommes qui restaient se demandèrent si c'était un suicide délibéré ou bien s'il s'agissait d'un accident. Ils préférèrent penser que c'était un accident...

Tout à coup, parut un navire. Sur le pont se trouvaient des hommes qui faisaient des signes aux naufragés. Ceux-ci étaient sauvés. Quelques instants plus tard, ils se retrouvaient à bord du vapeur Saxon, appartenant à la compagnie Isbrandsten de New York. Selon les premières informations diffusées par la radio allemande, qui interrompit toutes ses émissions pour annoncer la nouvelle, les cinq hommes recueillis étaient montés à bord du Saxon à 21 h 30, heure française, par 35° 22' de latitude Nord et 40 21' de longitude Ouest. Soit à mille kilomètres environ des Açores.

Les recherches ne cessèrent pas pour autant. Et cela d'autant plus que les rescapés avaient parlé de l'autre chaloupe qui, d'après leurs dires, portait 25 hommes environ. A l'aube du 24, un groupe de 10 avions américains fouillait la zone du naufrage, mais c'était au navire américain Adsecon que devait revenir la chance de retrouver l'autre canot. Chance toute relative d'ailleurs puisque sur les 25 passagers supposés de cette embarcation, il ne restait qu'un survivant : Gunther Haselbach.

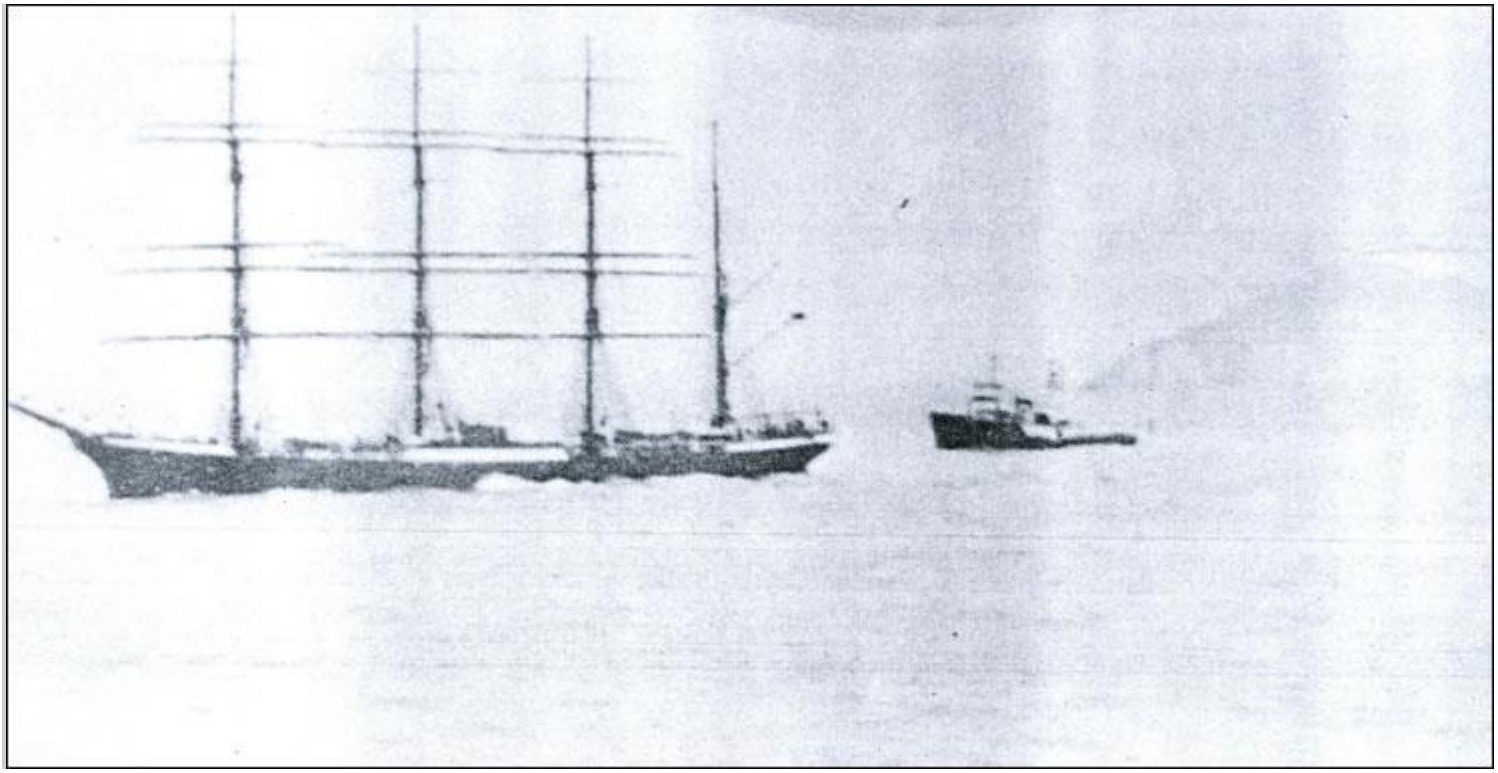
L'aviation américaine poursuivit ses recherches pendant une dizaine de jours. Vainement. On ne retrouva plus rien. Pas même un cadavre.

80 morts! Tel est le tragique bilan d'une catastrophe d'autant plus douloureuse qu'elle aurait pu être, sinon évitée, du moins réduite au minimum, c'est-à-dire aux seules pertes matérielles. Le docteur

Bombard l'a écrit dans sa préface au livre de M. Tunstall-Behrens paru sous le titre Pamir, « les survivants du naufrage sont morts non de faim ou de soif, ni même de froid, mais de peur! ». « Il est inadmissible », poursuit Bombard, que des jeunes gens vigoureux et bien entraînés ne résistent pas à trois ou quatre jours de navigation un peu difficile ». Et le célèbre médecin de citer à l'appui son exploit de l'Hérétique.

A l'époque, la tragédie fit beaucoup de bruit. On se demanda pourquoi on embarquait encore des élèves de la Marine marchande à bord de voiliers. On se demanda aussi comment il se faisait que le commandant par intérim n'ait pas mis les embarcations à la mer plus tôt. On se demanda encore si le temps des grands voiliers n'était pas définitivement révolu. La lecture des journaux de l'époque est d'ailleurs assez instructive à cet égard. Soixante-trois ans plus tard, tout le monde a oublié la fin tragique du Pamir et beaucoup de spécialistes pensent à mettre de nouveau en service ces lévriers des mers qu'étaient les grands voiliers. Crise du pétrole oblige...

François Lourbet



5 147a Navires, bateaux et voyages vers l'Au-delà (I)

L'empereur Charlemagne était déjà un vieil homme quand, en 810, il « reçut la nouvelle qu'une flotte de deux cents navires en provenance du Danemark avait accosté en Frise » sur la côte nord de son empire. Les Vikings ravagèrent la région, affrontèrent les Frisons au cours de trois batailles pour finalement obliger les habitants à verser une grosse rançon pour prix de leurs vies. Furieux, l'empereur donna ordre à son armée de se rassembler pour marcher vers le nord afin d'en finir. Charlemagne, lui-même en compagnie de son animal préféré, l'éléphant Abul-Abbas, un cadeau du calife de Bagdad Haroun al-Rashid, se joignit à l'expédition pour venir à bout des pillards norrois. Mauvais présage, l'éléphant mourut subitement après la traversée du Rhin. Endeuillé, l'empereur poursuivit sa route vers le nord, pour y apprendre que « la flotte qui avait ravagé la Frise était repartie chez elle ». La redoutable armée franque avait marché en vain ; il n'y eut jamais de bataille avec les Scandinaves.

Cet incident montre comment les Vikings profitaient de la rapidité de leurs navires pour surgir en masse et sans prévenir, avant de disparaître aussi vite sans prendre le risque d'affronter la puissante armée régulière, bien équipée mais lente, de l'Empire franc. Les chroniqueurs de l'époque soulignent souvent l'effet de surprise des attaques scandinaves, parlant des Vikings « se précipitant », « se jetant sur », ou « faisant irruption » avec leurs bateaux. Des expériences faites avec des navires vikings reconstruits

confirment l'impression qu'ils donnent en matière de navigabilité et de rapidité. Le Hedge Ask, une copie moderne du navire d'époque viking, Skuldelev 5, a par exemple navigué à la voile à la vitesse de quinze nœuds et a pu atteindre six nœuds à la rame. D'autres navires vikings reconstruits ont réussi à surmonter des ouragans dans l'Atlantique Nord. Les charpentiers de marine de la Scandinavie du temps des Vikings ont conçu de grands navires qui nous impressionnent encore.

Les contemporains mentionnent souvent le fait que les Vikings arrivent sur des navires : en 851, « trois cent cinquante bateaux entrèrent dans l'estuaire de la Tamise », note l'auteur de la Chronique anglo-saxonne ; en 859, l'archevêque Hincmar de Reims précise que « les pirates danois, par un long détour maritime, cinglèrent entre Espagne et Afrique, puis remontèrent le Rhône » et « ravagèrent plusieurs cités et monastères ». Les Vikings étaient avant tout des marins. Le poète anglo-saxon qui écrivit la Bataille de Maldon souligne ce point vers l'an 1000, quand il met dans la bouche d'un porte-parole des Vikings des mots qualifiant sa bande de guerriers de « hardis gens de la mer » qui pourraient « prendre la mer et vous laisser en paix » si seulement les Anglais acceptaient de verser un tribut substantiel.

Si les Scandinaves du haut Moyen Âge n'avaient pas été d'excellents constructeurs de bateaux, il n'y aurait eu ni Vikings ni temps des Vikings. Mais ils savaient construire des navires rapides et maniables, pouvant transporter un grand nombre de guerriers et naviguer sur l'océan comme remonter les fleuves. En conséquence, les zones de l'Europe qui pouvaient être atteintes par mer ou par un fleuve navigable ont dû endurer leur furie. Les Scandinaves eux-mêmes étaient très conscients des qualités de leurs navires qu'ils célébraient dans leur mythologie, leur poésie, leurs inscriptions runiques et leurs coutumes funéraires. Une croyance largement répandue voulait, par exemple, que l'Au-delà soit plus facile à atteindre en navire, si bien que nombre de Scandinaves – des guerriers vikings mais aussi de pacifiques paysans – étaient inhumés dans une sorte de bateau ou au moins accompagnés par un navire symbolique.

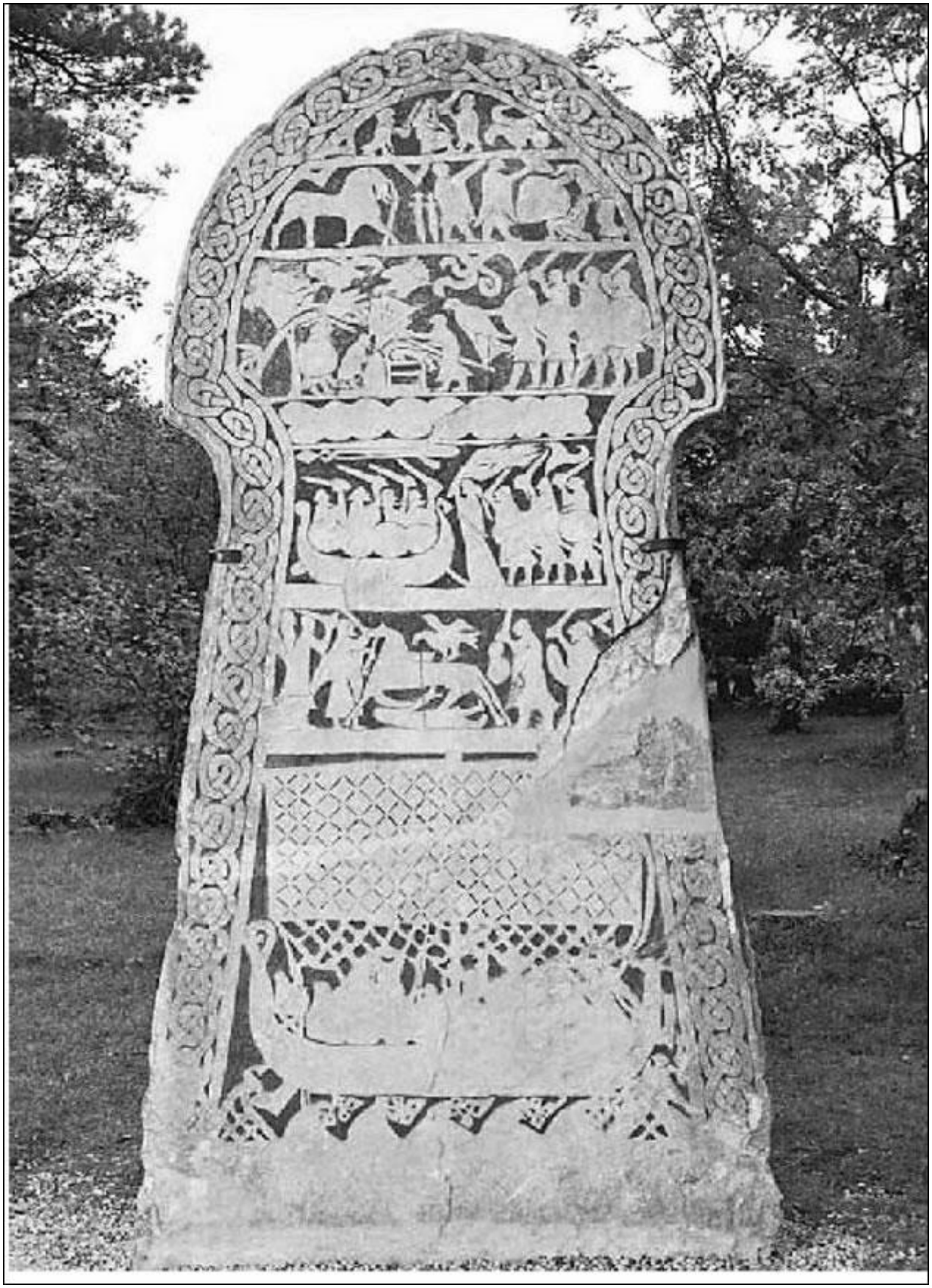


Figure 7 On trouve des centaines de pierres gravées datant du temps des Vikings sur l'île de Gotland en Suède. Plusieurs scènes de bataille – dont une inclut une femme – illustrent l'une des plus belles. Le grand navire, en bas, domine toute la composition.

Depuis des siècles, bien avant le début du temps des Vikings, les Scandinaves bâtissaient des navires rapides et élégants. Ceux-ci étaient propulsés à la rame, et non pas par des voiles, mais il s'agissait déjà de formidables navires de guerre. Un exemple bien conservé, construit vers 320 apr. J.-C., a été trouvé à Nydam (dans l'actuel Schleswig-Holstein) au XIXe siècle ; c'est un grand bateau de 23,5 mètres de long et 3,5 de large, capable d'atteindre une grande vitesse quand il est équipé de ses vingt-huit rameurs/guerriers. La menace que représentaient de tels vaisseaux explique pourquoi les foyers de colonisation sur l'île de Gotland, dans la mer Baltique, s'étaient éloignés des côtes bien avant le temps des Vikings. Alors que, dans un premier temps, la distance qui la séparait de la terre la plus proche – une centaine de kilomètres – avait pu protéger l'île d'attaques surprises, le développement des navires de guerre comme celui de Nydam contraignit les habitants à prendre des mesures défensives, dont la principale consista à s'éloigner du rivage5. Même si de grands navires à rames pouvaient facilement atteindre Gotland et d'autres îles proches du continent, ils n'auraient pas été très adaptés pour effectuer des raids en Europe de l'Ouest ou pour gagner l'Islande, les îles Féroé ou les îles Britanniques. Ils n'étaient tout simplement pas conçus pour traverser l'océan. Les longs voyages ne furent possibles que lorsque les constructeurs scandinaves conçurent des navires dotés d'un mât – des bateaux à voile. La raison pour laquelle il a fallu attendre si longtemps avant que les hommes du Nord n'utilisent la voile reste un des grands mystères de la construction navale scandinave. Les Romains étaient venus jusqu'en mer du Nord à bord de navires à voile et des peuples non romains, en Germanie et dans les îles Britanniques, avaient déjà adopté la technique de la voile, ce que les Scandinaves n'ont pas fait avant la fin du VIIIe siècle au moins. C'est seulement vers l'an 800 que les images gravées sur les pierres de Gotland commencent à représenter des navires à voile plutôt qu'à rames. Le plus ancien des navires scandinaves trouvés par les archéologues est celui d'Oseberg, construit en Norvège vers 815-820. Son mât en pin avait été fixé de manière rudimentaire au navire, ce qui suggère que ses constructeurs ne maîtrisaient pas encore parfaitement cette nouvelle technique. Le navire d'Oseberg est également bas – 1,6 mètre de la quille au pont supérieur au milieu des flancs. Il avait un faible tirant d'eau (profondeur sous l'eau) de seulement 80 centimètres, utile pour manœuvrer dans des eaux peu profondes, mais son franc-bord (la distance entre l'eau et le rebord supérieur sur le flanc du navire) était également faible, ce qui signifie que le navire n'était pas très sûr par gros temps. Des voyages expérimentaux avec des copies du navire d'Oseberg ont montré que, s'il était très rapide, il n'était pas facile à contrôler quand le vent soufflait en rafales ou quand sa vitesse dépassait les dix nœuds.

Vers 900, les constructeurs scandinaves commencèrent à développer deux types de navires : d'une part, des navires de guerre longs et élégants ; de l'autre, des navires de charge, courts et larges en comparaison. Les navires scandinaves pouvaient avoir une capacité de charge impressionnante, comme le navire de 25 mètres datant de 1025 environ trouvé dans le port de Hedeby, qui a certainement transporté une charge de 60 tonnes. Le Skuldelev 1, trouvé près de Roskilde au Danemark, un robuste navire, long d'un peu plus de 16 mètres, adapté à l'océan et qui pouvait emporter une cargaison de 24 tonnes, est typique de ces navires de charge. Plusieurs reconstructions grandeur nature ont montré qu'il pouvait être dirigé facilement par un équipage de cinq à sept marins. Des avirons aidaient aux manœuvres dans les ports ou dans d'autres eaux resserrées, mais on ne s'en servait pas comme moyen de propulsion ; c'était avant tout un bateau à voile.

Les constructeurs scandinaves ont également conçu des navires de guerre longs et élégants. Ces « longs navires » étaient équipés de voiles, mais on pouvait aussi faire appel, si on le voulait, à plusieurs dizaines de rameurs. Un navire construit en 985, trouvé dans le port de Hedeby, mesure presque 31 mètres de long sur 2,6 de large. Il pouvait être propulsé par soixante rameurs utilisant trente paires de rames. Des fragments d'un bateau encore plus long, construit après 1025, ont été récemment trouvés ; cette découverte a été faite lorsque le terrain proche du port de Roskilde a été fouillé dans le cadre du projet d'extension du musée des Bateaux vikings, ce qui ne manque pas d'ironie. Sa quille était composée de trois morceaux de bois assemblés mesurant au total 32 mètres, ce qui implique que le navire devait mesurer environ 36 mètres de long. Les sagas du Moyen Âge central évoquent souvent les dimensions, que l'on a parfois jugées exagérées, des plus grands de ces longs navires. Ainsi dans la Heimskringla, un récit historique datant du XIIIe siècle, il est dit que le grand navire d'Olaf Tryggvason, Long Serpent (juste avant l'an 1000), pouvait embarquer soixante-huit rameurs. Les récentes découvertes de longs navires à Roskilde et Hedeby tendent à confirmer ces chiffres.

Les grands chefs du temps des Vikings rivalisaient, à celui qui posséderait le navire de guerre le plus long et le plus magnifiquement décoré, mais des bateaux plus petits pouvaient parfaitement convenir

aux raids. Le navire connu sous le nom de Skuldelev 5 mesurait un peu moins de 18 mètres de long et pouvait accueillir 13 paires de rameurs – une taille certainement plus habituelle pour un navire viking.

Le secret de l'excellence des navires du temps des Vikings réside dans leur mode de construction. Depuis des siècles, on utilisait la technique à clins vifs (technique du « bordé premier ») ; la coque faite de planches se recouvrant partiellement, tenues ensemble par des petits rivets, constituait la pièce maîtresse de ce type de navires. L'impression qui s'en dégage est donc celle de petites « marches » entre les planches. Cette technique permet de fabriquer une coque solide et souple, qui était renforcée par l'ajout de barrots et de couples pour maintenir fermement la forme du navire. Un poète écrivant en vieil anglais, racontant la bataille de Brunanburh (937) entre les Anglo-Saxons et les Vikings, semble faire directement allusion au mode de construction typique des navires scandinaves quand il qualifie les navires des envahisseurs comme des nægledcnearr, des « knörr cloués » ou, peut-être, des « knörr à clins ». Le mot norrois knörr désignait un type de navire, sans doute un grand et solide bateau.

Au temps des Vikings, les planches n'étaient pas sciées mais obtenues en fendant des bûches à l'aide de coins et de cognées. Ces planches épousaient donc la fibre du bois, ce qui les rendait plus souples et plus faciles à courber que des planches sciées. Le bois de chêne, solide et souple, était idéal pour construire des bateaux, là où il était disponible, dans le sud de la Scandinavie. Les longs navires de Hedeby et Roskilde, tout comme les prestigieux navires trouvés dans les tombes d'Oseberg et de Gokstad, sont entièrement en chêne, à l'exception des mâts. Dans la poésie scaldique, le mot norrois pour « chêne » est souvent utilisé de manière symbolique pour signifier « navire », comme dans le poème de Sigvat Thordarson célébrant la victoire du roi Olaf Haraldsson sur le chef local Erling Skjalgsson. La guerre mortelle entre ces deux personnages avait commencé quand ce dernier avait « fait lancer le chêne [= navire] ». On utilisait aussi du pin, en particulier dans le nord de la Scandinavie, où le chêne ne poussait pas. Les vestiges de navires du temps des Vikings contiennent aussi d'autres essences, par exemple de l'érable et du bouleau.

Figure 8 Un manuscrit du XIV^e^ siècle connu sous le nom de *Skarðbók* illustre les lois de l'Islande à travers de délicieuses miniatures. Cette lettrine S, située dans la section qui traite des marins, représente deux constructeurs de navire.

Avec ce type de navires, les Vikings étaient en bonne position pour attaquer et piller l'Europe. Grâce aux voiles et aux nombreuses paires de rameurs possibles, ils pouvaient aborder un littoral ou les rives d'un

grand fleuve sans coup férir et sans avoir été repérés. Le tirant d'eau relativement faible de leurs navires leur permettait de remonter les fleuves puis de les tirer sur la terre ferme. Après le raid, ou s'ils rencontraient une résistance imprévue, les Vikings pouvaient rapidement ramer jusqu'à un endroit sûr, à l'abri des flèches et des épées. Avec leurs plus grands navires, ils n'avaient pas besoin de longer la côte ; ils étaient capables de traverser de grands espaces maritimes comme la mer Baltique, la mer du Nord ou le golfe de Gascogne.

Les voiles carrées n'étaient pas sans présenter de grands risques. Elles sont très efficaces tant que le vent souffle dans la bonne direction. Mais, quand les vents contraires dominent, les bateaux deviennent difficiles à manœuvrer, ce qui est évident si on les compare aux bateaux à voile modernes équipés de gréements bermudiens triangulaires. De plus, les avirons n'étaient pas très utiles en cas de vent contraire, même faible. Néanmoins, les expériences menées avec des bateaux reconstruits par le musée de Roskilde montrent que, lorsqu'il faut zigzaguer contre le vent, les voiles carrées ne sont pas aussi mauvaises qu'on l'avait longtemps pensé. Une version reconstruite du Skuldelev 1 a ainsi été capable de tirer des bords contre le vent dans une mer très difficile et de couvrir trente miles nautiques en 24 heures. Cela donne une vitesse moyenne de seulement 1,3 nœud, mais cela prouve au moins que le navire ne reculait pas en cas de vents contraires.

Voiles gonflées, les Vikings aimaient filer à toute vitesse à bord de leurs impressionnants vaisseaux de guerre au milieu du grincement des planches. Tout chef qui voulait être considéré comme un dirigeant de première importance devait posséder un grand navire prestigieux. Les poètes de cour ont fait l'éloge des navires de leur seigneur. Le scalde Thjodolf Arnorsson a chanté les louanges du long navire du roi Magnus Olafsson de Norvège. Soixante rameurs pouvaient y embarquer et son nom était le Bison. Il était de même taille que le navire trouvé à Hedeby. Son nom est typique des noms de bateaux du temps des Vikings qui font souvent référence à des animaux, et le bison, un animal fort et vigoureux qui a l'habitude de se jeter en avant sans réfléchir, devait être très séduisant. Thjodolf vantait ainsi le Bison et le roi :

Puissant souverain, tu lanças un navire, et [fis] que ce navire à trente bancs glisse à toute allure sur la mer en ce temps-là ; la voile d'entraînement frémissait. Les vents déchaînés n'épargnèrent le mât qui tanguait au-dessus de toi, seigneur ; des guerriers splendides descendirent la toile ornée du haut du mât (= la voile) à Sigtuna.

[...]

Tu utilisas avec courage de longs navires, puissant seigneur de la bataille, tandis que des hommes pilotaient soixante-dix vaisseaux vers l'est. Les virures [= planches de la coque] rugissaient vers le sud ; les voiles hissées haut conversaient avec l'étai ; le chêne au grand mât [= bateau] coupait le bruit ; le Bison plongeait son bastingage courbe.

Le roi Magnus était bien sûr fier de son magnifique long navire doté d'un mât qui tanguait, d'une voile ornée, de trente bancs de rameurs occupés par de splendides guerriers. Un long navire vraiment royal comme Bison représentait un investissement considérable, mais il était largement compensé par la puissance et la force militaire qu'il donnait à son propriétaire.

Depuis de nombreuses années, le musée des Bateaux vikings de Roskilde mène des expériences de reconstruction archéologique des navires de sa collection. Ainsi, en 2000-2004, on décida de reconstruire le plus grand d'entre eux, le Skuldelev 2 : celui-ci avait été fabriqué en 1042 près de Dublin en Irlande, mais à la manière scandinave. Un chef norrois installé en Irlande en avait probablement passé commande. Après neuf siècles passés au fond du fjord de Roskilde, on ne possède que 25 % de l'original du navire sous la forme de 1 800 fragments, mais il y a suffisamment de pièces essentielles pour que les chercheurs puissent connaître ses dimensions et son mode de construction. C'était un géant de 30 mètres de long, capable d'embarquer une soixantaine de rameurs.

Pour reconstruire un tel navire, il a fallu 27 000 heures de travail et 150 mètres cubes de bois de chêne. Si on fait l'hypothèse qu'un maître et dix ouvriers ont travaillé sur le Skuldelev 2 original, il leur a fallu sept mois pour venir à bout du chantier, avec l'aide de nombreux ouvriers peu qualifiés pour couper et transporter le bois. Ce calcul inclut seulement le travail du bois. 13 000 heures de travail supplémentaires ont été nécessaires pour forger les clous et les autres pièces en fer, carboniser le bois pour obtenir du goudron (il a fallu 18 mètres cubes de bois de pin dans ce seul but), tresser les cordages, tisser et coudre la voile (en lin ou en laine). En somme, un grand nombre d'hommes et de femmes ont dû travailler quelque 40 000 heures pour construire ce navire et l'équiper. Il est sûr que certaines tâches étaient assurées par les femmes : si l'on prend au sérieux les stéréotypes de la littérature médiévale, elles

devaient tisser la voile. Le scalde Ottar le Noir parle, par exemple, de « la voile filée par les femmes » quand il fait l'éloge du navire de son roi au début du XIe siècle. Celui qui a fait construire le long navire Skuldelev 2 disposait donc de très importantes ressources en termes à la fois de force de travail et de matières premières.

Les chercheurs estiment que la voile du Skudelev 2 mesurait environ 120 mètres carrés, alors que celle du Skudelev 1, un navire de charge construit vers 1030, capable de voguer sur l'océan, devait faire approximativement 90 mètres carrés. Au temps des Vikings, elles étaient en lin ou en laine. En 1999, le musée de Roskilde a fabriqué une grande voile en laine dans le cadre de la reconstruction du navire Skudelev 1 (appelée Ottar). Il a fallu filer très soigneusement la laine de deux cents moutons de race norvégienne traditionnelle, puis la tisser de manière serrée pour que le tissu résiste face au vent. La voile a ensuite été teinte en ocre et enduite de graisse de crin de cheval et de suif de bœuf pour la rendre encore plus solide et résistante au vent. Pour le gréement, à titre expérimental, le musée a tressé une corde à l'aide de crin de cheval, de chanvre et d'écorce de tilleul. Au temps des Vikings, des charpentiers gréaient aussi les navires avec de la peau de morse tressée, ce qui donnait des cordes solides et très résistantes. Quand, à la fin du IXe siècle, le chef de guerre norvégien et marchand Ottar rendit visite au roi Alfred de Wessex, ils parlèrent du morse, qui selon Ottar était une sorte de baleine « beaucoup plus petite que les autres baleines : elle n'a pas plus de sept aunes de long ». Ottar chassait les morses pour l'ivoire fin de leurs défenses et de plus, dit-il, « leur peau était très bonne pour les cordages de navires ».

La durée de vie des navires vikings n'était pas très longue. S'ils étaient trop utilisés, ils avaient rapidement besoin de réparations, et pouvaient finir à la casse. Les cinq navires qui constituent le cœur de la collection du musée des Bateaux vikings de Roskilde étaient vieux et hors d'usage quand ils furent volontairement coulés, vers 1070, pour bloquer l'entrée étroite du fjord de Roskilde. Ils n'avaient pourtant pas plus de trente ou quarante ans. Plusieurs d'entre eux avaient déjà été réparés. Le grand long navire, le Skuldelev 2, avait, par exemple, été réparé en Irlande, où il avait aussi été construit. Des sources écrites expliquent parfois que les Vikings profitaient des moments d'accalmie dans les combats pour réparer leurs navires. En 862, par exemple, après une série de raids sur la Seine, qui avaient en partie échoué, une bande de Vikings s'était retirée à Jumièges en Normandie « pour réparer leurs navires ». Quatre ans plus tard, certains des mêmes Vikings restèrent aussi en Normandie, semble-t-il, dans un lieu qui « convenait pour réparer les navires et en construire de nouveaux ».

Les navires pouvaient être construits et réparés partout et pas seulement dans des chantiers navals spécialement dédiés. On peut penser que la proximité de chênes ou de pins adultes décidait des endroits où les constructeurs de navires vikings s'installaient. L'ancien code de lois norvégien, la Loi du Gulathing, préconisait de construire des navires partout où on trouvait le bois nécessaire. Les archéologues ont néanmoins trouvé quelques vestiges de chantiers navals permanents dans toutes les régions où les Scandinaves du temps des Vikings se sont aventurés. Dans la communauté marchande de Paviken, sur l'île de Gotland, dans la Baltique, un petit chantier naval spécialisé dans la réparation a ainsi été mis au jour. On a retrouvé, enfouis dans le sol, des outils servant à arracher les clous qui maintenaient ensemble les coques bâties à clins des navires scandinaves ainsi qu'une grande quantité de clous15. Les archéologues ont fouillé plusieurs chantiers navals où les bateaux pouvaient être réparés et également construits dans la large colonie de Gnëzdovo, à dix kilomètres à l'ouest du centre de l'actuel Smolensk16. Cette ville, située à la croisée des chemins en Europe de l'Est et qui jouait le rôle d'un nœud de communications et d'échanges au temps des Vikings, avait besoin de chantiers navals.

Tout Scandinave qui se rendait à Gnëzdovo devait, après avoir franchi la Baltique, emprunter un vaste réseau de voies navigables s'étirant à travers toute l'Europe de l'Est. Pour accomplir un tel voyage, il fallait embarquer successivement sur différents bateaux adaptés aux conditions changeantes du voyage : de solides bateaux adaptés à la mer sur la Baltique, puis des embarcations plus petites et légères pour remonter les rivières, en particulier dans les eaux peu profondes de leurs cours supérieurs. Lorsque l'on s'approchait des sources d'une rivière, on devait porter les bateaux jusqu'à un autre cours d'eau.

Certains bateaux utilisés sur les fleuves russes étaient probablement des pirogues, c'est-à-dire des troncs évidés pour obtenir une coque. Au Xe siècle, un observateur byzantin bien informé raconte qu'à chaque printemps les Rus construisaient des monoxyla. Cet obscur mot grec désigne manifestement un type particulier de bateau : il est composé des mots signifiant « un seul » et « bois », et peut sans doute être traduit par « pirogue ».

Cet observateur qui n'est autre que l'empereur Constantin VII Porphyrogénète (913-959) lui-même, un fin lettré, raconte comment les Rus, en partant de Smolensk, descendaient le Dniepr. On lui doit un récit détaillé de la manière dont ils franchissaient les cataractes ou les rapides du dangereux Dniepr, qui peuvent présenter un dénivellement de 35 mètres sur une distance de 70 kilomètres. Elles ont disparu depuis que les Soviétiques ont construit des barrages hydroélectriques. Pour éviter les plus importants, explique Constantin, les Rus devaient « ou bien tirer leurs bateaux, ou bien les porter sur leurs épaules » et franchir les rapides sur la terre ferme, ce qui les obligeait à prendre garde aux nomades des steppes, les Petchénègues, qui pouvaient profiter de l'occasion pour les attaquer et piller les voyageurs devenus vulnérables. Constantin donne deux noms à la plupart des rapides, l'un en langue slave et l'autre en « russe ». Selon plusieurs linguistes, les noms « russes » dérivent de la langue norroise.

A SUIVRE

Navires, bateaux et voyages vers l'Au-delà (II)

Constantin appelle le plus grand rapide du Dniepr « Aifor » en russe. Le même nom apparaît sur une rune sur Gotland, en Suède, gravée sur une stèle érigée par ses frères à la mémoire d'un homme appelé Ravn. « Ils sont allés loin en Eifor », est-il écrit. Ravn et ses compagnons de voyage – ses frères ? – avaient peut-être tenté de franchir les rapides en bateau et avaient échoué. Même au XIXe siècle, les bateliers cosaques étaient fiers de savoir franchir ces rapides en bateau. Ravn fut peut-être l'un de leurs prédécesseurs, aussi fier mais moins heureux.

Une belle pierre runique désormais intégrée au mur d'une église dans le centre de la Suède commémore le souvenir d'un homme du nom de Banki (ou Baggi). Ses parents endeuillés, Thjalvi et Holmlaug, l'avaient commandée pour conserver le souvenir de deux faits de la vie de Banki dont ils tiraient fierté : il possédait un bateau et l'avait piloté vers l'est en tant que compagnon d'Ingvar, un grand chef viking. Cette inscription fournit d'intéressantes indications sur l'organisation des raids et le fonctionnement de la société viking. Ingvar avait quitté la Suède au début du XIe siècle avec un grand nombre de ses partisans pour piller les rives de la mer Caspienne, à la frontière entre l'Asie et l'Europe, une destination assez inhabituelle. La bande avait réussi à rejoindre ce lieu, mais leurs plans avaient spectaculairement échoué face à une résistance acharnée et la plupart d'entre eux avaient péri. Vingt-six pierres runiques disséminées dans le centre de la Suède gardent encore aujourd'hui la mémoire des guerriers « morts à l'est, avec Ingvar ». Parmi celles-ci, figure celle, célèbre, dressée en souvenir de Harald, le frère d'Ingvar, qui porte une courte strophe traduisant non seulement la souffrance d'une mère qui a perdu un fils guerrier mais aussi sa fierté :
Ils allèrent vaillamment loin chercher de l'or
et à l'Est donnèrent [de la provende] à l'aigle.
[Ils] moururent dans le Sud, en Serkland [= le pays des Sarrasins]

Comme Harald, Banki avait répondu à l'appel lancé aux guerriers par Ingvar pour qu'ils se joignent à lui dans ce qu'ils espéraient être un raid profitable. Il est certain qu'Ingvar avait au cours des ans pris soin de constituer un réseau de soutiens loyaux avant de se lancer dans cette expédition risquée, et on peut penser que Banki avait échangé des présents avec Ingvar et qu'il s'était rendu à de multiples reprises dans sa maison-halle pour y boire, entre autres, de l'hydromel. Pour avoir son propre bateau et son propre équipage, Banki devait être lui-même un chef qui avait choisi de se joindre à Ingvar alors qu'il aurait pu prendre une autre option, comme organiser sa propre expédition ou se joindre à un autre chef viking allant dans une autre direction. Les grandes flottes vikings regroupaient de nombreux contingents plus petits dont les chefs avaient décidé de joindre leurs forces pour l'occasion. Cela explique comment de grandes forces pouvaient apparaître soudainement et disparaître aussi vite. De telles configurations fugaces et fluides sont typiques des débuts du temps des Vikings.

Banki possédait son propre bateau, ce que ses parents, fiers, n'ont pas manqué de souligner. Il en était lui-même le capitaine, tenant l'aviron de gouverne ou le gouvernail fixé à tribord arrière (à droite). La responsabilité de diriger son précieux navire en toute sécurité, d'éviter les rochers et les hauts-fonds reposait entièrement sur ses épaules. Son équipage était formé de guerriers qui étaient ses clients et ses amis, sans aucun doute les destinataires de ses dons, qui avaient participé aux banquets qu'il avait donnés dans sa maison-halle.

Les guerriers ramaient en cas de besoin, par exemple sur les fleuves de Russie qu'il fallait traverser pour atteindre le rivage de la mer Caspienne qu'Ingvar avait décidé de piller et mettre à sac. Pour ramer, ils étaient assis sur des traverses (des bancs de nage), mais plus souvent sur des coffres, dans lesquels ils gardaient leurs affaires, voire peut-être leur butin. Un jour, à Hedeby, quelqu'un vola le coffre d'un marin. Les voleurs brisèrent la serrure et s'emparèrent de tout le contenu. Puis ils y mirent une grosse pierre et le jetèrent dans le port où il a été conservé, sans son contenu, pour la postérité. Ce coffre de 52 centimètres sur 23 et haut de 27 centimètres est typique, avec une base légèrement plus large que le sommet pour qu'il ne se renverse pas en cas de forte houle. Il est en chêne avec un couvercle légèrement cintré, ce qui en faisait un siège confortable pour un rameur.

Chacun ne tenait qu'une seule rame, pendant que le partenaire assis sur son propre coffre ou sur un banc tenait une rame de l'autre côté du bateau. Les rames étaient le plus souvent faites en bois d'aulne ou de pin ; elles s'usaient vite, ce qui explique que des rames neuves aient dû être fabriquées pour le navire d'Oseberg, lui-même vieux de plusieurs décennies quand on l'enterra, car celles d'origine devaient être depuis longtemps hors d'usage. Si chaque guerrier occupait une place précise au même trou de nage (un trou dans le rebord supérieur) ou aux mêmes tolets (une paire de chevilles en bois insérées dans le bastingage, entre lesquelles on place la rame), on comprend aisément que des liens d'amitié – et parfois aussi d'inimitié – se soient tissés entre les rameurs. Le poète Sigvat Thordarson s'adresse à son partenaire de rame, Teitr, dans une strophe qui fait allusion à leur expérience partagée de guerriers au service d'Olaf Haraldsson :
Teitr, j'ai vu nos froides cottes de mailles couvrir nos épaules à tous deux qui faisions partie de la glorieuse bande de guerriers du puissant chef [...] ; rameur sur le même banc, je savais que nous étions tous les deux prêts à affronter l'armée [ennemie].

Normalement, quand le bateau était propulsé par une voile en pleine mer, la plupart des guerriers n'avaient pas de manœuvres à faire, aussi devaient-ils s'occuper comme ils le pouvaient en se racontant des histoires ou en jouant. Les archéologues ont souvent trouvé des pièces et des plateaux de jeux dans les tombes des guerriers de l'époque.

De toute évidence, les navigateurs scandinaves étaient capables de trouver leur chemin dans des contextes maritimes et fluviaux extrêmement divers, entre Terre-Neuve en Amérique du Nord et la mer Caspienne. C'est tout simplement parce qu'ils connaissaient le chemin, et non parce qu'ils auraient disposé de quelque instrument de navigation mystérieux. La connaissance des routes maritimes se transmettait de génération en génération. C'était facile pour la navigation fluviale, le long des côtes et dans des secteurs maritimes relativement étroits comme la Baltique. Les rives du nord de la mer Baltique sont protégées par des milliers d'îles et d'îlots qui forment des archipels s'étirant de manière quasi ininterrompue de la Scanie à l'extrémité du golfe de Finlande, près de l'actuelle Saint-Pétersbourg. Il y a suffisamment de repères (ou amers) pour mémoriser n'importe quelle route, et si une tempête soudaine éclatait, comme cela arrive dans cette mer, la terre n'était jamais très loin. Même les navires qui évitent de traverser les archipels ne sont jamais très éloignés de la terre, la Baltique ne mesurant jamais plus de 330 kilomètres de large.

Sur d'autres côtes scandinaves, comme la plupart de celles de Norvège, des archipels offrent une protection aux routes maritimes. À la fin du IXe siècle, le chef et marchand Ottar voyageait régulièrement du lieu où il vivait, très au nord, jusqu'à un marché qu'il appelait Sciringes healh dans le fjord d'Oslo. « À la voile on pouvait y arriver en un mois, pourvu qu'on campât la nuit et qu'on eût chaque jour un vent favorable ; et il fallait tout au long de la route longer la côte », dit-il au roi Alfred le Grand. Ottar devait connaître les amers tout le long du trajet et avait certainement des lieux préférés où s'arrêter pour passer la nuit.

Les Vikings auraient de la même façon été capables de repérer les routes le long des côtes de l'Europe continentale ainsi que des îles Britanniques pour trouver leur chemin et saisir les occasions de piller. Mais les Scandinaves du temps des Vikings ont également su traverser l'océan et se repérer, non seulement dans la mer du Nord jusqu'aux îles Britanniques, mais aussi à travers l'Atlantique jusqu'en Islande et au Groenland. Aujourd'hui, on a du mal à imaginer comment cela fut possible sans carte, compas ou système de navigation satellitaire, ce qui suscita bien des spéculations sans fondement sur de prétendus outils de navigation perfectionnés dont les Vikings auraient disposé. Nous devons accepter que les Scandinaves, comme d'autres peuples de navigateurs avant l'époque moderne, aient été capables de trouver leur chemin à travers l'océan simplement en observant la nature autour d'eux. On a quelques indices sur la manière dont cela se faisait grâce à des instructions de navigation mises par écrit en

Islande au début du XIVe siècle, qui reflètent sûrement les pratiques du temps des Vikings. Pour naviguer en ligne directe de la Norvège au Groenland, en traversant l'immensité de l'Atlantique Nord, un marin a besoin d'observer soigneusement son environnement :
De Hernar [sur la côte ouest de la Norvège] on doit continuer à naviguer vers l'ouest pour atteindre Hvarf [près de l'extrémité sud] du Groenland, puis on navigue vers le nord des Shetland, si bien qu'elles ne peuvent être vues que si la visibilité est très bonne ; mais au sud des Féroé, si bien que la merapparaît à mi-hauteur des sommets des montagnes ; mais suffisamment au sud de l'Islande pour que l'on ne puisse voir que les oiseaux et les baleinesqui en proviennent.

Les voyageurs se rendant au Groenland devaient garder le cap vers l'ouest en observant le ciel et les courants marins. Les instructions parlent d'observer à l'œil nu les Féroé et, par beau temps, les Shetland, tandis que d'autres indices permettaient aux marins de savoir qu'ils étaient à la bonne distance de l'Islande. Chaque type d'oiseaux de mer ne vole qu'à une certaine distance de la terre, et les baleines aiment rester dans certains territoires marins où elles peuvent trouver une nourriture qui leur convienne. Parce qu'ils connaissaient les espèces d'oiseaux et de baleines et les spécificités de leur comportement, les marins du temps des Vikings savaient où ils étaient, même sans voir la terre. De plus, la forme des nuages et même certaines odeurs pouvaient renseigner des marins expérimentés, leur indiquer où se situait la terre ferme au-delà de l'horizon.

Malgré leur compétence en matière de navigation, il arrivait que les équipages se perdent. Des imprévus pouvaient entraîner les marins dans des lieux où ils n'entendaient pas aller. De fait, les sagas islandaises du Moyen Âge central racontent souvent de telles aventures, rapportant par exemple que le Groenland, le « Vinland » (certainement quelque part en Amérique du Nord, peut-être Terre-Neuve), Svalbard (probablement le Spitzberg) et même l'Islande ont été découverts après que des marins eurent été détournés de leur chemin par une tempête. Même si ces histoires relèvent du cliché littéraire, elles reflètent certainement la réalité de la navigation sur l'océan. Mais les tempêtes pouvaient faire bien pire que d'entraîner des navires vers de nouveaux territoires inattendus ; parfois, elles coulaient purement et simplement un navire ou une flotte entière, noyant les équipages. C'est avec une certaine satisfaction que les chroniqueurs européens évoquent parfois des flottes vikings qui ont connu ce destin. En 838, par exemple, « des pirates danois embarquèrent depuis leur pays, mais une forte tempête soudaine se leva sur la mer et ils furent engloutis par la mer avec quasiment aucun survivant ». Ou, en 876 : « La flotte des pillards fit le tour par l'ouest, puis ils rencontrèrent une grande tempête en mer, et 120 navires furent perdus à Swanage. »

En Suède, une pierre runique garde le souvenir de Geirbjörn, un homme tué au combat : « Les Norvégiens l'ont tué sur le bateau d'Asbjörn. » On pourrait être tenté de penser qu'Asbjörn était un chef de guerre viking et que Geirbjörn était mort au cours d'une bataille navale, mais peut-être s'agissait-il d'un navire marchand et Geirbjörn a-t-il été tué suite à une querelle entre marchands ou lors de l'attaque d'un navire de charge par des pillards.

Toutefois, les Vikings savaient certainement se battre sur mer, même si cela n'a pas souvent été le cas au cours des raids en Europe, car les rois ne possédaient pas de navires capables d'affronter les leurs à égalité. Les Européens apprirent finalement à défier les Vikings sur leur propre élément, l'eau, quand, en 882, « le roi Alfred sortit avec des navires, combattit contre quatre navires de charge appartenant à des Danois, s'empara de deux d'entre eux, et tua les hommes ; les deux se rendirent, les hommes ayant été sévèrement malmenés et blessés avant de se rendre ». Mais les flottes européennes n'acquirent jamais vraiment la capacité à se défendre contre les Vikings : les rois préféraient « combattre le feu par le feu », c'est-à-dire recourir à des mercenaires vikings pour défendre leur territoire contre d'autres Vikings.

En Scandinavie même, des chefs de guerre et des rois ambitieux se sont souvent affrontés dans de grandes batailles navales. Les scaldes ont décrit de manière jubilatoire ces moments héroïques, et ce avec de nombreux détails qui nous en apprennent beaucoup sur la manière dont les Vikings combattaient en mer. Les sagas littéraires plus tardives comme la Heimskringla racontent avec verve des histoires passionnantes de batailles navales, mais ces récits tardifs, qui relèvent surtout de l'imagination et du talent narratif de leurs auteurs, ont peu de valeur historique.

Avant que la bataille navale ne commence, le chef de guerre exhortait ses guerriers à se battre avec courage. Avant d'affronter le roi danois en 1062, le roi de Norvège, Harald le Sévère, dit, par exemple, « à ses troupes de guerriers de tirer et de frapper », et « le célèbre chef expliqua qu'ils devaient tomber en croix les uns sur les autres plutôt que de se rendre ». Quand le bateau approcherait une embarcation

ennemie, de préférence celle du chef, il « se rangerait le long du navire ». Quand les guerriers auraient « fait se rejoindre l'étrave de leurs navires », ils installeraient une plate-forme sur laquelle se battre.

Puis la bataille commençait. Comme le dit un poète, en un euphémisme typiquement nordique, « ce n'était pas comme si une servante apportait à un homme un poireau ou une bière » : autrement dit, c'était une horrible expérience. « L'audacieux seigneur abattait les guerriers ; il marchait enragé au travers du navire de guerre. » « Nous [les guerriers] devînmes enragés sur le navire sous les bannières », raconte le poète guerrier Sigvat après s'être battu pour Olaf Haraldsson à Nesjar en 1016. Plusieurs poètes racontant des batailles différentes donnent de nombreux détails. Les guerriers et, en particulier, leurs chefs sont supposés être « furieux » au moment du combat – le mot apparaît de manière répétitive dans les poèmes. Leurs ennemis subissaient leur fureur ; il y avait du sang partout : « Le sang noir éclaboussait les souples rangées de clous [= bateau], le carnage giclait sur la rangée de boucliers, le plancher du pont était éclaboussé de sang. » « L'armée tomba sur le pont », si bien que « les morts gisaient en tas serrés à bord », sauf ceux qui « avaient été jetés blessés par-dessus bord ». À la fin, « le prince remporta la victoire » et put s'emparer des bateaux des vaincus. S'il restait réparable, un navire représentait un butin de guerre de grande valeur, ce qui n' a rien d'étonnant au vu de la quantité de travail nécessaire à sa construction.

Les cadavres s'échouaient alors sur les plages. Avec leur fascination caractéristique pour le sanguinolent, les scaldes comme Arnorr jarlaskald n'hésitaient pas à décrire la scène macabre où des charognards, comme les aigles et les loups, festoyaient :
Les corps couverts de sable des hommes de Sveinn [le vaincu] sont jetés depuis le sud sur les plages ; partout à l'entour et jusqu'en Jutland, on voit les corps flotter. Le loup traîne les restes d'un mort hors de l'eau ; le fils d'Olaf [= le roi Magnus Olafsson de Norvège] fait interdire aux aigles de jeûner; le loup met en pièces un corps dans la baie.

Les batailles navales avaient des conséquences considérables sur les vies et les réputations des guerriers, mais aussi des royaumes dans leur ensemble, pesant lourd dans la balance. Nombre de chefs et de rois scandinaves moururent au combat, comme le roi norvégien Olaf Tryggvason, tombé à Svöldr en 1000 alors qu'il affrontait une alliance de rois danois et suédois et un chef norvégien. Son homonyme Olaf Haraldsson gagna, en 1016, le trône norvégien à la bataille de Nesjar. Le demi-frère d'Olaf, Harald le Sévère, tenta de conquérir le Danemark aux dépens de son rival le roi Svein Estridsson au cours de la bataille de la rivière Nissan en 1062, mais bien que les Norvégiens aient été victorieux Harald ne remporta pas le Danemark. L'issue de la bataille resta indécise, car le roi Svein et certains de ses guerriers réussirent à échapper aux griffes d'Harald en gagnant honteusement le rivage à la rame sur une simple barque. Quand les chefs scandinaves se battaient entre eux, les grandes batailles navales étaient décisives et le rôle des scaldes au service des vainqueurs était de s'assurer que les exploits de leurs seigneurs deviendraient célèbres. Dans les sagas historiques de l'Islande du Moyen Âge central, les récits de batailles constituent souvent la partie la plus impressionnante et la plus stimulante. La Saga d'Ola Tryggvason, qui date du début du XIIIe siècle, se termine, par exemple, sur un rappel final de la bataille de Svöldr. Cette histoire a fasciné des générations d'élèves scandinaves et continue à faire frissonner les lecteurs modernes.

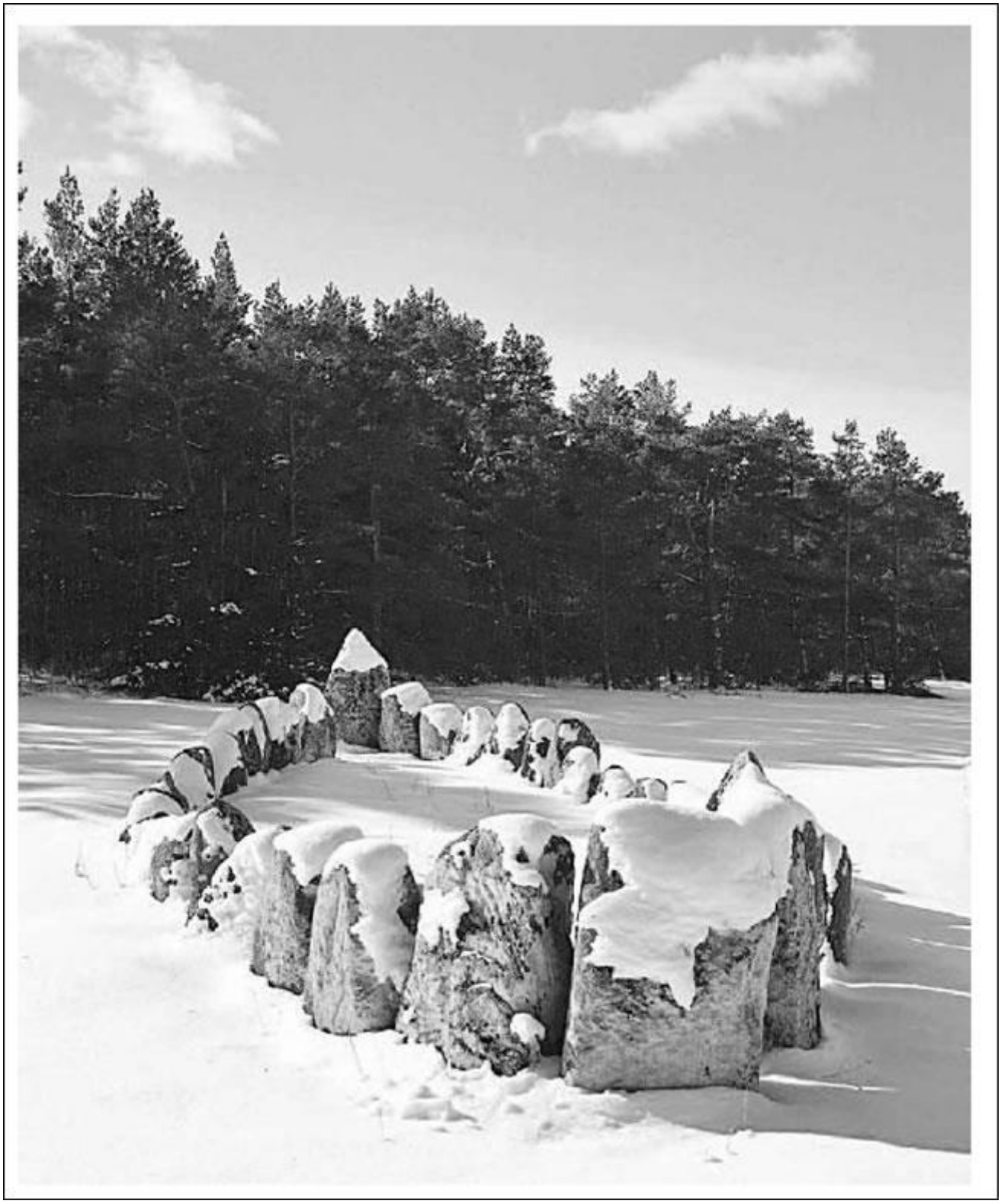
Les bateaux pesaient lourd non seulement dans la vie mais aussi dans l'imaginaire du temps des Vikings. On a déjà vu la place prépondérante des navires dans la poésie de cour en l'honneur des rois et des chefs, mais ils apparaissent aussi dans l'art – par exemple, sur des pierres où sont gravées des images ou des runes. Ils occupent une place particulièrement importante sur les grandes pierres de l'île de Gotland, où ils dominent souvent l'ensemble de la composition. La grande pierre ornée Stora Hammars 1 est divisée en six panneaux, et des navires sont représentés sur deux d'entre eux. Sur le quatrième figure un bateau sans voile mais avec des boucliers ronds alignés le long du plat-bord. Dans ce bateau, quatre hommes, épées dressées, semblent attaquer un groupe de quatre personnes à terre, dont une semble être une femme. On y a longtemps vu une scène mythologique. Le regard du spectateur est néanmoins d'abord attiré par le registre inférieur, presque entièrement occupé par un grand navire voguant avec élégance sur des vagues bien dessinées. La voile carrée est entièrement déployée à mimât au milieu d'un navire avec son équipage. La composition est caractéristique des représentations sur pierre du temps des Vikings de l'île de Gotland, qui consacrent généralement presque la moitié de leur surface à une grande image de navire. Ces monuments sont des pierres commémoratives ou tombales d'hommes et de femmes importants ; on est donc en droit de penser qu'ils représentent des navires emmenant les morts dans l'Au-delà.

De nombreuses pierres runiques portent aussi des images de navires, mais une seule en fait également mention dans le texte d'accompagnement. C'est une pierre runique située à Spånga, actuellement dans la banlieue de Stockholm. Elle représente un navire avec, à la place du mât, une croix richement décorée. Deux frères, Gudbjörn et Oddi, ont élevé cette pierre en mémoire de leur père, Gudmar. Ils ont ajouté un bref texte : « Il s'est vaillamment tenu à la proue du navire ; lui qui est mort repose inhumé à l'Ouest. » Le poème souligne que Godmar n'était pas un guerrier ordinaire, il se tenait à la proue, une position prestigieuse, ce qui peut signifier qu'il occupait la position de meneur de bataille à la proue du navire, qu'il dirigeait et pilotait le navire depuis la poupe, ou encore qu'il en était le propriétaire. Le contexte suggère que le guerrier Gudmar a été tué pendant un raid viking en Europe de l'Ouest ou une bataille navale en Scandinavie. La pierre runique souligne qu'il a été bien inhumé, même s'il est mort loin de chez lui.

On aimerait penser que le navire représenté sur la pierre de Spånga était son propre bateau, celui qu'il avait au cours de sa vie gouverné depuis la poupe ou dirigé depuis la proue, mais une autre interprétation semble plus vraisemblable : ses fils pourraient avoir choisi de représenter le navire qui, selon eux, aurait transporté leur père défunt dans le royaume des morts. Si de grands navires convenaient de leur vivant pour les hommes et les femmes importants, ne devaient-ils pas voyager de manière semblable après leur mort ? La croix sur la pierre laisse penser que Gudmar ou, au moins, ses fils, étaient chrétiens ; même si l'idée d'un bateau transportant les morts vers l'Au-delà n'est pas vraiment compatible avec la foi chrétienne, nous devons nous habituer à accepter certaines incohérences apparentes dans ce qui était après tout un temps de changement religieux accéléré.

Les allusions à des navires apparaissent parfois dans des circonstances inattendues. Tous ceux qui se promènent dans la campagne scandinave sont susceptibles de croiser de mystérieux alignements de grandes pierres, qui dessinent souvent la forme d'un navire. Ces structures représentent des images de navires et sont très communes même si, enfouies sous les herbes ou en ruines, elles sont souvent difficiles à discerner. De nombreux « navires de pierre » ont été érigés au-dessus des tombes. Les Scandinaves ont construit ces navires symboliques pendant presque toute la préhistoire, à partir du Néolithique, mais nombre d'entre eux datent du temps des Vikings. Ces anciens monuments nous rappellent qu'au temps des Vikings on associait la mort au voyage en mer. L'idée semble être que la personne morte embarquait pour l'Au-delà dans un bateau, et qu'une représentation symbolique suffisait tout à fait.

Ces idées devaient être très répandues, car on trouve un grand nombre de navires de pierre dans toute la Scandinavie. On en trouve davantage en Suède, depuis l'extrémité sud, en Scanie, jusqu'à l'Uppland, juste au nord de Stockholm, avec une concentration sur l'île de Gotland. On n'en a jamais dressé la liste complète. En 1986, un chercheur a publié une liste de près de deux mille exemples disséminés dans toute la Scandinavie mais cette liste se fondant principalement sur les données déjà publiées, reste très incomplète35. Une étude détaillée menée dans une seule région suédoise (Södermanland), publiée en 2003, montre que de très nombreux navires de pierre n'ont jamais été mentionnés dans des textes et donne donc une idée de ce qui peut encore manquer6. Alors que la liste dressée en 1986 ne recensait que 36 emplacements dans cette région, l'étude de 2003 identifie des bateaux de pierre dans pas moins de 186 emplacements, qui ne comprennent pas moins de 226 alignements. En tout, la Scandinavie doit compter des milliers de navires de pierre, ce qui montre une fois encore l'importance des bateaux dans l'imaginaire des Norrois.



L'idée que le mort embarque pour l'Au-delà à bord d'un navire apparaît quand le poète de Beowulf, qui écrivait en vieil anglais, imagine comment un chef pouvait être inhumé dans l'ancienne Scandinavie : son récit des funérailles de Scyld, l'ancêtre mythique des Danois, rapporte très littéralement son départ en mer dans un bateau. Cette description, qui a survécu dans un manuscrit datant des environs de l'an 1000, a peut-être davantage de valeur littéraire qu'historique, mais elle semble au moins bien saisir certains aspects des funérailles nautiques du temps des Vikings, en particulier la présence d'un riche mobilier funéraire et l'idée que les navires étaient destinés à assurer le transport dans l'Autre Monde:

Scyld ensuite quitta ce monde à son heure marquée, en pleine force partit dans la paix du Seigneur.
L'emportèrent alors sur les flots de la mer
ses proches compagnons comme [il] leur avait commandé [...]
Se tenait au mouillage une proue à volute,
glaciale, impatiente – le navire du prince.
Ils déposèrent au sein du vaisseau

le chef bien-aimé, source des précieuses récompenses,
mirent leur maître près du mât. Maint trésor
venu de très loin, maint objet de prix l'accompagnèrent.
Je ne sache pas de plus splendide chargement de navire
en armes meurtrières, en harnois de guerre,
glaives et cottes de mailles. Autour de lui au sein du bateau
s'accumulèrent les trésors qui devaient avec lui partir au loin, au gré puissant des flots.

[...]
Ils dressèrent encore une enseigne doréehaut au-dessus de sa tête. Laissèrent aux flots cette charge,
l'abandonnèrent à l'océan. Il avait l'âme triste,
le cœur navré.

Nulle part ailleurs dans la littérature on ne trouve cette idée – assez difficile à mettre en œuvre – d'un rituel funéraire consistant à déposer un corps dans un navire puis à le lancer sur l'océan. Peut-être faut-il lire ce voyage dans un sens figuré, comme celui imaginé pour l'enterrement d'Oseberg, et non comme une réalité. Dans ce poème, la destination du voyage reste obscure. En fait, l'auteur souligne que « nul ne saurait dire en vérité [...] à qui échut le précieux chargement », même si cela peut refléter le malaise d'un auteur chrétien avec l'idée d'un Au-delà incompatible avec le christianisme.

Le voyage en bateau pour gagner l'Au-delà a inspiré des compositions littéraires et des dizaines d'images de navires, mais aussi des pratiques réelles d'inhumation au temps des Vikings. On a identifié des centaines de personnes inhumées dans des bateaux à travers toute la Scandinavie. Cela va de simples barques de taille relativement petite à de véritables longs navires vikings comme celui, magnifiquement décoré et particulièrement bien conservé, trouvé sous un tumulus à Oseberg en Norvège. Parfois, le navire funéraire était brûlé dans un grand incendie qui provoquait du même coup la crémation du corps. Parmi les plus petits bateaux utilisés pour une vraie inhumation, on en a trouvé un de six mètres de long sur un mètre de large, enterré sous un tumulus à Vatnsdalur sur la rive de la magnifique baie de Patreksfjörður dans le nord-ouest de l'Islande. Une femme avait été enterrée là, probablement au Xe siècle, dans une coque à clins construite avec douze virures, probablement en bois de mélèze. Deux os de baleine attachés au bordage servaient de cales pour éviter qu'une ligne d'ancre ou un câble de remorque ne vienne abîmer le bois. Quasiment aucune partie en bois n'a été préservée, ce qui rend difficile d'en déterminer la nature, mais les clous du bordage à clins avaient conservé la forme du navire quand la tombe a été fouillée en 1964. La femme inhumée était accompagnée d'un chien et d'objets relativement précieux, parmi lesquels deux bracelets en bronze, un collier de perles en verre avec deux morceaux d'ambre, un petit disque en argent probablement fabriqué à partir d'une pièce de monnaie arabe, ainsi qu'une amulette en argent représentant le marteau de Thor. La femme inhumée à cet endroit a dû arriver parfaitement parée dans l'Au-delà, après son voyage sur ce navire.

Deux autres femmes scandinaves, magnifiquement couvertes de vêtements tissés et richement ornés, et entourées d'objets précieux, ont été inhumées dans le grand navire d'Oseberg en 834 ou peu après. Ce navire en chêne sculpté avec goût dans le style animalier de l'époque mesurait 22 mètres de long et 5 de large. On remarque parmi les objets de cette tombe un seau en bois portant l'inscription runique « Sigrid [me] possède », qui livre peut-être le nom d'une des deux femmes inhumées.

La tombe d'Oseberg, soigneusement fouillée, nous donne un aperçu unique sur les rituels funéraires et sur la signification que pouvait recouvrir une inhumation dans un navire au temps des Vikings. Les funérailles furent parfaitement préparées et durèrent au moins quatre mois. D'abord, une tranchée fut creusée depuis la mer afin de pouvoir tirer le navire jusqu'à la terre ferme. La glaise sortie de ce fossé a recouvert des fleurs qui poussaient à cet endroit au début du printemps, ce qui nous permet de savoir que l'inhumation a eu lieu à cette saison. Quand le navire fut en position, la proue dirigée vers le sud, on construisit une chambre mortuaire juste sous le mât. L'extrémité sud de la chambre fut laissée ouverte et l'on installa dans l'espace situé du côté de la poupe des ustensiles de cuisine et un bœuf sacrifié, pour que les deux femmes ne manquent pas de viande. Puis tout l'arrière du navire, avec les récipients, le bœuf et tout le reste, fut recouvert de terre. Seule la proue restait maintenant à l'air libre, alors que la moitié arrière était enfouie dans le tumulus. On pouvait encore voir la chambre mortuaire, qui formait un trou béant dans le côté du demi-tumulus. La scène était prête pour accueillir la cérémonie funéraire proprement dite des deux femmes, et la reconstitution de ce décor impressionnant peut aussi stimuler notre imagination. On installa trois rames en position de nage sur la partie visible du navire, et la proue fut amarrée à une grosse pierre à l'aide d'une solide corde. On avait l'impression d'un navire prêt à

appareiller pour le dernier voyage de Sigrid, si c'était bien son nom, et sa compagne. Le but du voyage était évident pour tous ceux qui voyaient le tertre à moitié élevé : le navire s'enfonçait presque littéralement dans la terre noire du monticule. C'est à ce moment-là que les corps des deux femmes furent placés dans la chambre mortuaire, avec la plupart des objets retrouvés à l'avant du navire : peut-être jusqu'à dix coffres, des tentures tissées, des coussins, un chariot, des traîneaux, des lits, et bien d'autres choses encore. Des provisions supplémentaires avaient été stockées comme des pommes et des airelles, ce qui prouve qu'elles furent inhumées alors que ces fruits étaient mûrs en Norvège, donc à la fin de l'été, au moins trois mois après que l'on eut creusé la tranchée pour tirer le navire. Le sacrifice rituel consistant à décapiter dix chevaux et trois chiens fut le point culminant du rite funéraire. Certains de ces sacrifices eurent lieu à la proue du navire, sur laquelle le sang des animaux dut se répandre. Peut-être l'idée était-elle que le navire funéraire devait emmener les femmes dans l'Au-delà sur une mer de sang ? Si tel était le cas, Sigrid et sa compagne ont dû arriver en grand apparat, dans une tenue splendide, voguant sur un navire viking magnifiquement décoré et chargé de tout ce dont elles pouvaient avoir besoin. Après la fin de la cérémonie, un tumulus de soixante-dix tonnes de pierres recouvrit le reste du navire, l'écrasant mais le préservant en même temps jusqu'aux fouilles, à sa reconstruction et à son installation dans le musée d'Oslo en 1904 .

Ces deux derniers exemples présentent des funérailles de femmes, mais ces rituels pouvaient aussi concerner des hommes, ce qui était probablement même plus fréquent. Sur le site archéologique de Valsgärde, au nord d'Uppsala en Suède, quinze individus, probablement tous des hommes, ont été enterrés dans des navires à intervalles d'une génération environ, entre la fin du VIe siècle (ou peut-être le début du VIIe) et les alentours de l'an 1000. Le site contient aussi plus de soixante-quinze autres tombes. On a le sentiment qu'une succession de dirigeants politiques ont été magnifiquement inhumés dans des bateaux, tandis que les membres de leurs familles et les autres ont eu des funérailles plus ordinaires, sans navire ni objets particuliers. Les archéologues ont trouvé les vestiges d'une grande halle construite au sommet d'une colline des environs. Cette halle devait appartenir aux chefs inhumés dans les navires qui, après leur mort, devaient voyager selon leur rang jusque dans l'Au-delà.

Toutes les tombes à navire de Valsgärde sont absolument splendides, et contiennent un mobilier funéraire de grande valeur : un assemblage complet d'armes, des harnais de chevaux, des ustensiles de cuisine, de la vaisselle rare en verre, et des jeux de plateau. On y a aussi trouvé une remarquable quantité d'ossements animaux, en particulier dans la tombe 66 qui contenait pas moins de trente et un litres d'os brûlés. Cette tombe à navire est la seule des quinze à avoir fait l'objet d'une crémation : le corps du mort a été incinéré avec le navire, les animaux et tout le reste. La crémation est assez inhabituelle dans les tombes à navires, mais on dispose pour cela du récit d'un témoin oculaire, un Arabe voyageant chez les Rus de Russie qui a observé de telles funérailles aux environs de 921.

Après un voyage de presque un an qui l'avait amené de Bagdad jusqu'à la ville de Bulgar sur la Volga, le secrétaire d'ambassade Ahmad ibn Fadlân fut fasciné par les marchands rus rencontrés. Quand il apprit « la mort d'un homme considérable d'entre eux », il voulut absolument en savoir plus sur les pratiques funéraires. Aussi voyagea-t-il jusqu'à l'endroit où ce chef devait être inhumé. Il rapporte en arabe ce qu'il a vu de l'incinération sur un grand bûcher d'un important chef rus. L'identité exacte de ce Rus reste un sujet de débats important et il convient de faire preuve de prudence avant de considérer que le compte rendu d'ibn Fadlân est représentatif des coutumes du temps des Vikings. Quelle que soit leur origine ethnique, les Rus qu'ibn Fadlân a vus pouvaient s'être installés en Russie depuis plusieurs générations et des traditions très différentes ont pu influencer la manière dont ils ont enterré leur chef, mais il est évident que des rituels scandinaves transparaissent et constituent même peut-être l'essentiel de ce qui est arrivé il y a près de onze cents ans sur les rives d'un des nombreux fleuves russes.

Quand ibn Fadlân arriva sur les lieux où se trouvait le navire du chef, il vit « qu'on avait tiré le bateau sur la rive » (tout comme le bateau d'Oseberg avait été tiré sur la terre ferme). Le chef avait été provisoirement inhumé dans une chambre souterraine pendant la préparation des funérailles. On avait apporté du bois près du navire, et « ensuite on tira le bateau jusqu'à ce qu'il fût placé sur cette construction de bois [...]. Puis ils apportèrent un lit, le placèrent sur le bateau et le couvrirent de matelas et de coussins en brocart grec ». À ce moment-là, les Rus exhumèrent leur chef de sa tombe temporaire :

Ils lui mirent des pantalons, des chaussons, des bottes, une tunique et un caftan de brocart avec des boutons en or. Ils le coiffèrent d'un bonnet de brocart couvert de fourrure de martre. Puis ils le portèrent [...], l'assirent sur le matelas et le soutinrent au moyen de coussins. Ils apportèrent ensuite du nabidh,

des fruits et des plantes odoriférantes qu'ils mirent avec lui. Puis, ils apportèrent du pain, de la viande et des oignons qu'ils placèrent devant lui. Puis ils amenèrent un chien qu'ils coupèrent en deux et jetèrent à côté de lui, puis ils prirent deux chevaux, les firent courir jusqu'à ce qu'ils fussent en sueur, puis ils les coupèrent en morceaux à coups de sabre et jetèrent leur chair dans le bateau. Ils amenèrent ensuite deux vaches qu'ils coupèrent en morceaux également et qu'ils jetèrent aussi dans le bateau. Ensuite, ils apportèrent un coq et une poule, les tuèrent et les jetèrent dans le bateau.

L'homme avait été étendu dans le navire à côté d'objets funéraires et de nourriture. Maintenant, il ne restait plus qu'à donner au chef une compagne humaine, et une de ses jeunes esclaves s'était portée volontaire, selon ibn Fadlân, pour accompagner son maître défunt dans la mort. Alors que l'on préparait le navire, la jeune fille s'était rendue sous les pavillons (c'est-à-dire les tentes) des hommes installés sur le site. « Le maître de chacun de ces pavillons s'unissait sexuellement à elle. Et il disait : "Dis à ton maître que je n'ai fait cela que par amour pour lui." » En fin d'après-midi, un vendredi, la jeune esclave apparut à côté du navire pour accomplir différents rituels. Elle décapita une poule et eut des visions de l'Au-delà dans lequel son maître l'appelait. On la fit monter à bord du navire où on lui fit boire de l'alcool avant de l'amener dans le pavillon où son maître reposait. « Ensuite, six hommes entrèrent dans le pavillon et cohabitèrent tous, l'un après l'autre, avec la jeune fille. » Après quoi « ils la couchèrent à côté de son maître. Deux saisirent ses pieds, deux autres, ses mains ».

Une « vieille femme » appelée « l'Ange de la Mort », « une vieille luronne, corpulente, au visage sévère », jouait, selon ibn Fadlân, le rôle d'une sorte de maîtresse de cérémonie. À un moment donné, elle passa une corde autour du cou de la jeune fille, remettant les bouts aux deux hommes restants. L'Ange de la Mort « approcha d'elle, tenant un poignard à large lame, et elle se mit à le lui enfoncer entre les côtes et à le retirer tandis que les deux hommes l'étranglaient avec la corde, jusqu'à ce qu'elle fût morte ».

Ensuite, l'homme le plus proche parent du mort, après qu'ils eurent placé la jeune fille qu'ils avaient tuée à côté de son maître, vint, complètement nu, prit un morceau de bois qu'il alluma à un feu et marcha à reculons, la nuque tournée vers le bateau et le visage vers les gens qui étaient là, une main tenant la bûche allumée, l'autre posée sur l'orifice de son anus, afin de mettre le feu au bois qu'on avait préparé sous le bateau. Puis les gens arrivèrent avec des bûches et autre bois à brûler, chacun tenant un morceau de bois dont il avait enflammé l'extrémité et qu'il jetait dans le bois entassé sous le bateau. Et le feu embrasa le bois, puis le bateau, puis la tente, l'homme, la fille et tout ce qui se trouvait dans le bateau. Un vent violent et effrayant se mit à souffler, les flammes devinrent plus fortes et l'intensité du feu s'accrut encore davantage.

Ensuite, ils construisirent à l'endroit où se trouvait le bateau [...] quelque chose ressemblant à une colline ronde et dressèrent au milieu un grand poteau de bois khandank, y inscrivirent le nom de l'homme et celui du roi des Rus et s'en allèrent.

Ibn Fadlân a eu la chance d'assister à l'incroyable crémation d'un bateau-tombe, à la fin de laquelle le vent se leva et dispersa les cendres du chef de guerre et de son navire, presque comme s'il voguait sur les mers. Certaines des choses qu'il a observées – les animaux sacrifiés, le bateau lui-même, le tumulus élevé au-dessus des cendres, etc. – correspondent tout à fait à ce que l'archéologie nous apprend sur les coutumes funéraires des Scandinaves du temps des Vikings, tandis que d'autres détails ne sont pas corroborés. En général, ibn Fadlân est fiable, car il garde une certaine distance avec ce qu'il rapporte, même si son intérêt pour les mœurs sexuelles des Rus rappelle les histoires grivoises racontées à cette époque dans les salons uniquement masculins du califat qui ont influencé le style de nombreux textes littéraires arabes médiévaux. Certains éléments de la description qu'ibn Faldân fait des Rus sont fondés sur des stéréotypes raciaux. Même si tout ne s'est pas passé comme il le raconte, son témoignage doit être pris au sérieux.

Les bateaux sont importants dans de nombreuses cultures et la Scandinavie est loin d'être un cas unique en la matière. La géographie de la région fait que les bateaux jouent un rôle essentiel pour établir des communications sur de longues distances. Dans certaines parties de la Norvège, de l'Islande et du Groenland, prendre la mer constituait le meilleur moyen pour aller d'un fjord habité à un autre, avant que les avions et les investissements dans les infrastructures ferroviaires et les routes n'offrent au XXe siècle des modes de transport alternatifs. Le Danemark est constitué d'îles et de péninsules autour de plusieurs détroits entre la mer Baltique et la baie du Kattegat qui ouvre sur la mer du Nord : le maintien des contacts entre ces différentes régions dépendait donc des bateaux. Au Moyen Âge, les régions suédoises étaient séparées par de grandes forêts difficiles à franchir, et les voies d'eau navigables étaient

bien plus adaptées aux communications. Les Scandinaves ont toujours su construire et manœuvrer bateaux et navires, non sans raison. Cette compétence s'est épanouie en particulier au temps des Vikings, période où les bateaux ont été au sommet de leur importance culturelle et symbolique. Les Scandinaves employaient leurs navires pour faire des raids en Europe de l'Ouest, mais aussi pour transporter des marchandises, redéfinissant ainsi le commerce et l'économie européenne.

1. Annales royales franques, s.a. 810.
2. Max VINNER, Viking Ship Museum Boats, Roskilde, 2002, p. 14-17.
3. Chronique anglo-saxonne, s.a. 851 ; Annales de Saint-Bertin, s.a. 859.
4. La Bataille de Maldon, v. 29-41, op. cit., p. 170.
5. Eryk NYLÉN, Bygden, skeppen och havet, Antikvariskt arkiv 49, Stockholm, 1973.
6. Heimskringla. SNORRI STURLUSON, Histoire des rois de Norvège (trad. par François-Xavier Dillmann), Gallimard, Paris, 2000.
7. Judith JESCH, Ships and Men in the Late Viking Age : The Vocabulary of Runic Inscriptions and Skaldic Verse, Woodbridge, 2001, p. 128-132.
8. SIGVATR ÞÓRÐARSON, Flokrr sur Erlingr Skálgsson I, in Margaret CLUNIES ROSS (dir.), Skaldik Poetry of the Scandinavian Middle Ages, op. cit., 1.1., p. 631.
9. Max VINNER, Viking Ship Museum Boats, op. cit., p. 14-17.
10. Þjóðólfr ARNÓRSSON, Magnússflokrr, 2 et 4, in Margaret CLUNIES ROSS (dir.), Skaldik Poetry of the Scandinavian Middle Ages, op. cit., 2.1., p. 65 et p. 68.
11. « Havhingsten fra Glendalough (Skudelev 2) », musée des Bateaux vikings, <www.vikingeskibsmuseet.dk>.
12. Stéphane LEBECQ, « Ohthere et Wulfstan : deux marchands-navigateurs dans le Nord-Est européen à la fin du IXe siècle », dans idem, Hommes, terres et mers du Nord au début du Moyen Âge, vol. 1 : Peuples, cultures territoires, Villeneuve-d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, 2011. Voir aussi Niels LUND et alii, Two Voyagers at the Court of King Alfred : The Ventures of Ohthere and Wulfstan, Together with the Description of Northern Europe from the Old English Orosius, York, 1984 ; Janet BATELY et Anton ENGLERT, Ohthere's Voyages : A Late 9th-Century Account of Voyages along the Coasts of Norway and Denmark and Its Cultural Context, Roskilde, 2007 ; Max VINNER, Viking Ships Museum Boats, op. cit.
13. Annales de Saint-Bertin, s.a. 862 et 866. Voir aussi Walther VOGEL, Die Normannen und das fränkische Reich bis zur Gründung der Normandie (799-911), Heidelberger Abhandlungen zur mittleren und neueren Geschichte, 14, Heidelberg, 1906, p. 213-218.
14. Rudolph KEYSER et alii, Norges gamle love indtil 1387, Christiania, 1846, 1, p. 100.
15. Per LUNDSTRÖM, De kommo vida : Vikingars hamn vid Paviken på Gotland, Sjöhistorika museets rapportserie, 15, Stockholm, 1981.
16. Eduard MÜHLE, « Gnezdovo – das alte Smolensk ? Zur Deutung eines Siedlungskomplexes des ausgehenden 9. bis beginnend 11. Jahrhunderts », Bericht der römisch-germanischen Kommission, 69, 1988, p. 358-410 ; idem, Die städtischen Handelszentren der nordwestlichen Rus : Aufänge und frühe Entwicklung altruissischer Städte (bis gegen Ende des 12. Jahrhunderts), Quellen und Studien zur Geschichte des östlichen Europa, 32, Stuttgart, 1991, p. 239-255 ; Simon FRANKLIN et Jonathan SHEPARD, The Emergence of Rus, op. cit., p. 100-102 et p. 127-128.
17. Samnordisk runtextdatabas, U 778.
18. Ibid., Sö 179. Régis BOYER, Les Vikings, op. cit., p. 108.
19. SIGVATR, Nesjavísur 5, in Margaret CLUNIES ROSS (dir.), Skaldik Poetry of the Scandinavian Middle Ages, op. cit., 1.2., p. 563-564.
20. Landnámabók H2, « Ships and Seamanship », in Peter SAWYER (dir.), The Oxford Illustrated History of the Vikings, Oxford, 1997, p. 198.
21. Annales de Saint-Bertin, s.a. 838.
22. Chronique anglo-saxonne, s.a. 876.
23. Samnordisk runtextdatabas, U 258.
24. Chronique anglo-saxonne, s.a. 882.
25. Steinn HERDÍSARSON, Nizarvísur, 1 et 4, in Margaret CLUNIES ROSS (dir.), Skaldik Poetry of the Scandinavian Middle Ages, op. cit., 1.2., p. 300-363 ; Judith JESCH, Ships and Men in the Late Viking Age, op. cit., p. 209-210.
26. SIGVATR, Flokfr about Erlingr Skálgsson, 1, op. cit., p. 631.

27. Cette citation et la précédente : ibid., p. 1029-1030. La pratique consistant à attacher les bateaux ensemble est également mentionnée dans SIGVATR, Nesjavísur, 2, in Margaret CLUNIES ROSS (dir.), Skaldik Poetry of the Scandinavian Middle Ages, op. cit., 1.2., p. 559-561.
28. SIGVATR, Flokkr about Erlingr Skálgsson, 2, op. cit., p. 632.
29. Idem, Nesjavísur, 7, op. cit., p. 566-568.
30. Arnórr JARLASKÁLD ÞÓRÐARSON, Þórfinnsdrápa 21, in Margaret CLUNIES ROSS (dir.), Skaldik Poetry of the Scandinavian Middle Ages, op. cit., 2.1., p. 254-255.
31. Idem, Þórfinnsdrápa, 6, in ibid., p. 568-569.
32. Þjóðólfr ARNÓRSSON, Stanzas about Magnús Óláfsson in Danaveldi, 1, in Margaret CLUNIES ROSS (dir.), Skaldik Poetry of the Scandinavian Middle Ages, op. cit., 2.1., p. 88-89.
33. ARNÓRR, Magnússdrápa 15, in ibid., p. 225.
34. Samnordisk runtextdatabas, Sö 164 ; Judith JESCH, Ships and Men in the Late Viking Age, op. cit., p. 120.
35. Torsten CAPELLE, « Schiffsetzungen », Praehistorische Zeitschrift, 61, 1986, p. 1-62.
36. Tove WERNER, « Stenskepp i Södermanland : Utbredning och datering », Fornvännen, 98, 2003, p. 257-264.
37. Beowulf, 26-29, 32-42, 47-50.
38. Idem., 50-52, p. 37.
39. Michael MÜLLER-WILLE, Bestattung im Boot. Studien zu einer nordeuropäischen Grabsitte, Offa, 25/26, Neumünster, 1970 ; Neil PRICE, « Dying and the Dead : Viking Age Mortuary Behaviour », in Stefan BRINK et Neil PRICE, The Viking World, op. cit., p. 257-273.
40. Þór MAGNÚSSON, « Bátkumlið í Vatnsdal í Patreksfirði », Árbok Hins íslenzka fornleifarfélags, 63, 1966, p. 5-32 ; Kristján ELDJÁRN, Kuml og haugfé úr heiðnum sið á Íslandi (éd. par Adolf Friðriksson), Reykjavik, 2000 (2e éd.), p. 115-119. La tombe a été réutilisée quand, selon toute apparence, les ossements de plusieurs autres personnes mortes ont été apportés. La conviction qu'elle a d'abord été construite pour les restes d'une femme est due aux objets que l'on y a trouvés.
41. Samnordisk runtextdatabas, no 138, in Norges innskrifter med de yngre runer, Norges innskrifter indtil reformationen, afd 2, Oslo, 1941–, 2, p. 165-168.
42. Terje GANSUM, « Fra jord till handling », in Kristina JENNBERT, Anders ANDRÉN et Catharina RAUDVERE (dir.), Plats och praxis : Arkeologiska och religionshistoriska studier av norrön ritual, Vägar till Midgård, 2, Lund, 2001, p. 249-286 ; RGA, 22, p. 306-311, s.v. « Oseberg », par E. NYMAN, T. GANSUM, A. E. CHRISTENSEN et K. DÜWEL.
43. Bengt SCHÖNBÄCK et Lena THUNMARK-NYLÉN, « De vikingatida båtgravarna i Valsgärde – relativ kronologi », Fornvännen, 97, 2002, p. 1-8 ; RGA, 35, p. 375-379, s.v. « Valsgärde », par J. LJUNGKVIST.
44. IBN FADLÂN, Voyage chez les Bulgares de la Volga (trad. de l'arabe par Marius Canard), Sindbad, Arles, 1989, p. 76-83.
45. Aziz AL-AZMEH, « Barbarians in Arab Eyes », Past and Present, 134, 1992, p. 3-18.

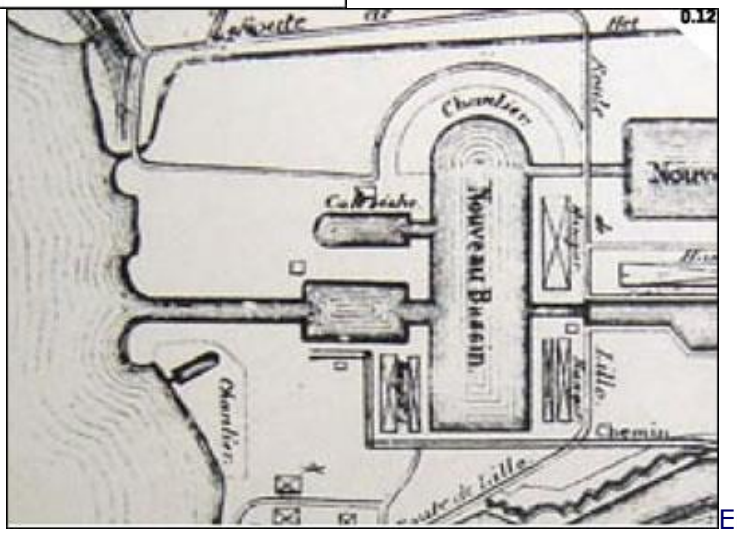
Anders Winroth

DE EERSTE DOKKEN DROOGDOKKENEILAND 1856-1889

KATTENDIJKDOK EN DE EERSTE DROOGDOKKEN

0.11// *Detail van «Le Beau Plan» met de versterkingen (in groen en blauw) van het Noordkasteel langs de Schelde. Aan de rand van dit beeld ziet men een deel van de werken voor de aanleg van het Kattendijkdok.*

0.12// *De eerste fase van de aanleg van het Kattendijkdok, met slechts één droogdok. Het Schijn werd omgelegd langs de Ferdinandusdijk.*



Enkele decennia na hun aanleg binnen de stadsmuren bleken de Napoleonische dokken al ontoereikend. Aan het Bonapartedok (1811) en Willemdok (1813) was dan besloten een nieuw dok toe te voegen, met een aparte verbinding aan de Schelde. De eerste steen van het Kattendijkdok werd dus in 1856 gelegd. Het eerste dok was korter dan het vandaag is, en was oorspronkelijk voorzien van één droogdok: droogdok 1 of, als het nog lang later werd genoemd, het Grote Droogdok. Dit dok werd tussen 1861 en 1863 gegraven. Het eerste pomphuis volgde in 1864, en twee verdere droogdokken (nummers 2 en 3) in 1865. In dezelfde periode werd het Noordkasteel opgericht verder ten noorden langs de Schelde.

Op Le Beau Plan, stadsplattegrond van 1854, is duidelijk te zien hoe de versterkingen van dit fort zich langs de Schelde en dwars door ons gebied uitstrekten. Voor de aanleg van het dok moest het riviertje Schijn een eerste keer afgevoerd worden in een kunstmatige loop ten noorden, langs de Ferdinandusdijk, en na de verlenging van 1881 liet men de stroom in de grachten langs de versterkingen van het Noordkasteel uitmonden.

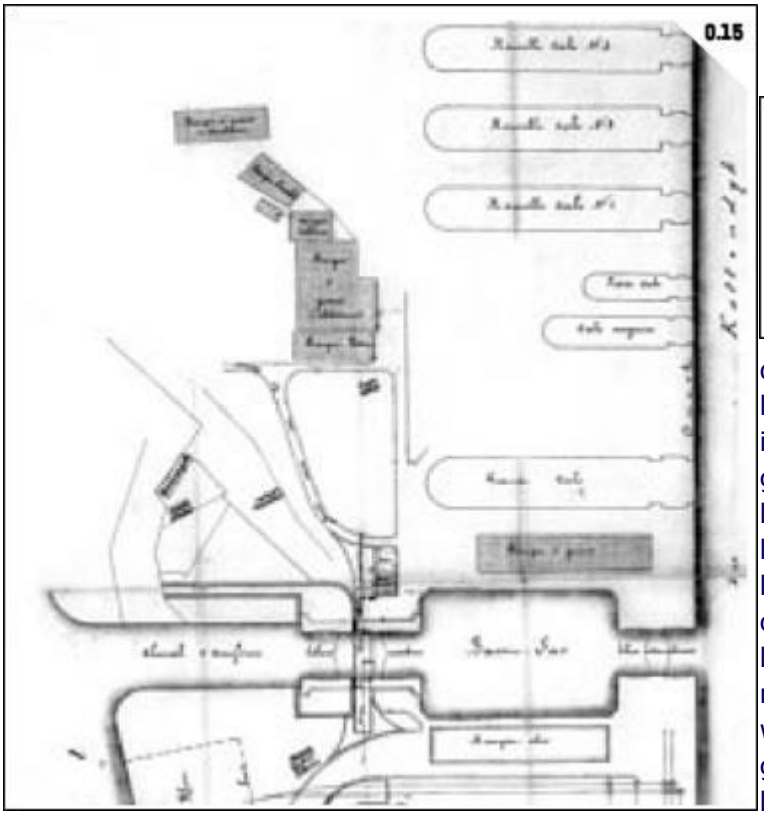
DE VERLENGING VAN KATTENDIJKDOK DE NIEUWE DROOG DOKKEN

Tot het jaar 1875 eindigde het Kattendijkdok in een halfrond. Vanaf dit jaar gingen er onderhandelingen van start om de terreinen ten noorden te onteigenen en het dok te verlengen, met de aanleg van drie nieuwe droogdokken (nummer 4, 5 en 6). De werkzaamheden begonnen al in 1878 maar werden pas in 1881 voltooid: het water van Kattendijkdok brak door de dam die de werf droog moest houden. Vijf arbeiders kwamen om. De graafwerken begonnen opnieuw met vernieuwde voorzorg en koning Leopold II zelf kwam de havenuitbreiding inhuldigen op 16 september. Als interessant detail kan nog worden vermeld dat de grond die uitgegraven werd voor de nieuwe droogdokken onmiddellijk een bestemming vond op de nabijgelegen werf voor de Afrika- en Lefebvredokken, waar het grondpeil verhoogd moest worden om een voldoende kaaipeil te halen.

HET LEVEN ROND KATTENDIJKDOK

0.14// Zeilschip Nellie in het Kleine Droogdok (nummer 3). Hugo Piéron, 1875.

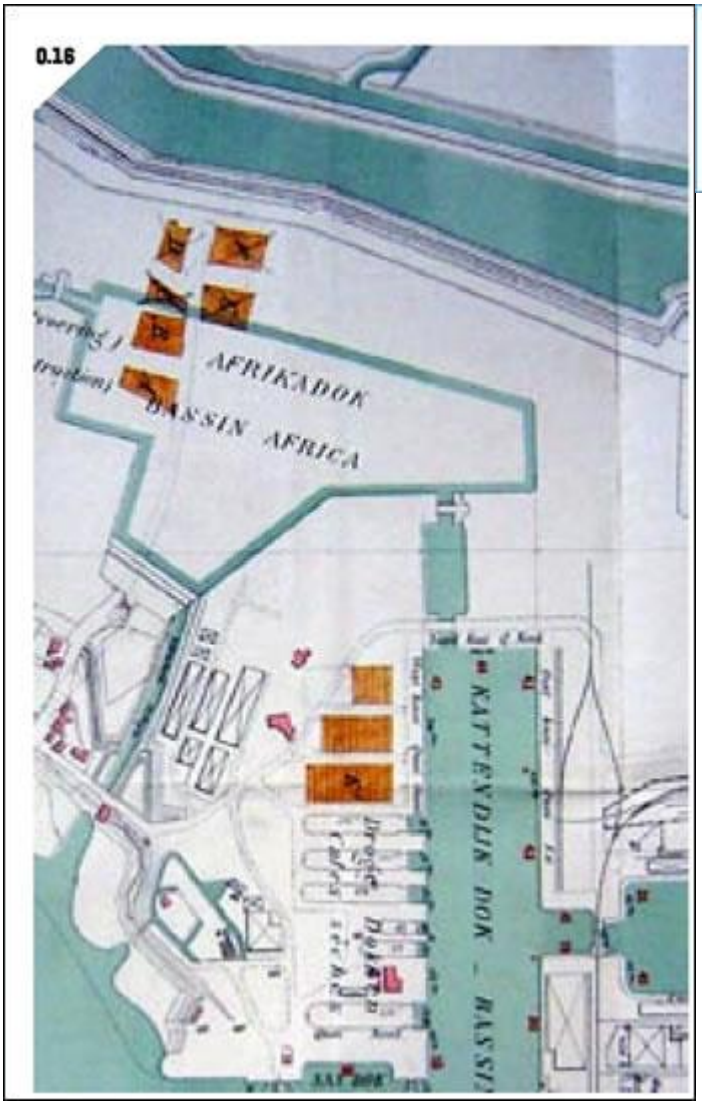
Het leven rond de eerste gedaante van Kattendijkdok veranderde ten eerste niet grondig in vergelijking met de situatie van de negentiende eeuw.



0.15// *Op deze plattegrond ziet men de hangars en werkhuizen die ten noorden van de Kattendijksluis en ten westen van de droog-dokken gevestigd waren. Het palinghuis staat hier weer vermeld.*

De Volmolen rees nog steeds ter hoogte van het derde droogdok op, en de inventarisatie voor de onteigeningen in 1875 vertellen ons dat er nog tal van akkers, weiden, en stallen in het gebied ten noorden van het Kattendijkdok in gebruik waren. Naast deze gebruikers van het gebied waren er toch nieuwkomers. Enkele bedrijven hadden in de tijd tussen de aanleg van het dok in 1860 en zijn verlenging vijftien jaar later terreinen aangeschaft om opslagplaatsen of werkhuizen op te richten. Cockerill bezat bijvoorbeeld een terrein met een werf ten noorden van het dok ,maar ook particulieren waren eigenaar van terreinen met graanmagazijnen, houtloodsen, en zelfs twee bierhuisjes voor de arbeiders. Tussen de droogdokken en de Schelde vond men ook sporen van vroeg-industriële activiteit zoals een smidse, diverse loodsen en nog een ander bierhuis.

HET PETROLEUM- MAGAZIJN



0.16// *Plattegrond uit het stadsarchief met de oude ligging van de petroleum-hangars en hun nieuwe plaats naast de droogdokken (in het bruin).*

Na de verlenging van het Kattendijkdok en de aanleg van de drie nieuwe droogdokken werd het petroleummagazijn van de stad, dat tot dan toe juist buiten de versterkingen van het Noordkasteel was gevestigd, verplaatst naar de "westkaai" (het stuk kaai waar in 1928 de droogdokken 8 tot 10 werden aangelegd). De magazijnen waren eigendom van de stad en werden door haar ook beheerd. Het verhuren van de percelen aan bedrijven om hun petroleumvoorraad op te slagen liep enkel niet zo goed als voorzien en de huurprijzen moesten steeds worden verlaagd om kopers te vinden. Terwijl de opslagplaatsen vaak leeg stonden had hun verhuizing naast de droogdokken toch een belangrijk gevolg voor het gebied, met name de verlenging van de spoorweg van de Rijnkaai tot aan het petroleummagazijn. Deze nieuwe as had een structurerend effect op de verdeling van de gebouwen in de omgeving. Vanaf dit moment zou de ruimte tussen de droogdokken en de Schelde in drie zones worden verdeeld. Een eerste rij loodsen die haaks aan de spoorweg stonden lag ten westen, een andere zone van gebouwen lag tussen de spoorweg en de huidige Droogdokkenweg (en werd op bepaalde momenten in twee verdeeld door de omheining van de droge

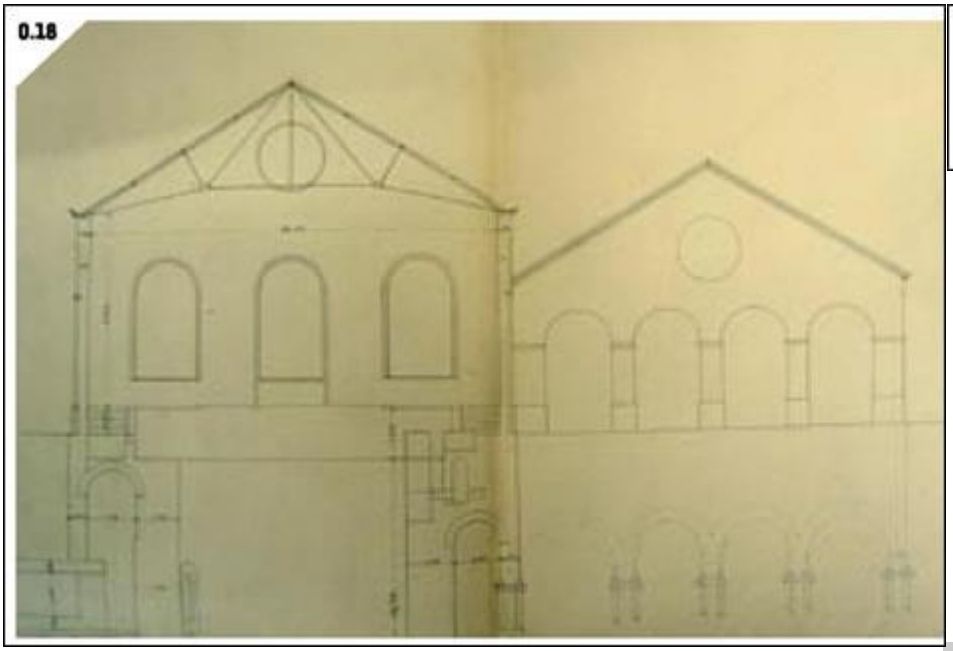
dokken), en een derde rij hangars ten noorden kwam pas later, haaks aan de latere Royerssluis.

DE BEWONERS VAN DE DROOGDOKKEN EN DE ONTPLOFFING VAN CORVILAIN

Rond de droge dokken woonden er ook enkele mensen. Ten noorden van de Kattendijksluis bevond zich een woning voor de sluismeester. Foto's van huizen "achter Kattendijk" na de ontploffing van de werkplaats Corvilain in het nu verdwenen polderdorp Oosterweel (juist ten westen van Noordkasteel) geven een indruk van de soort bewoners van het gebied.

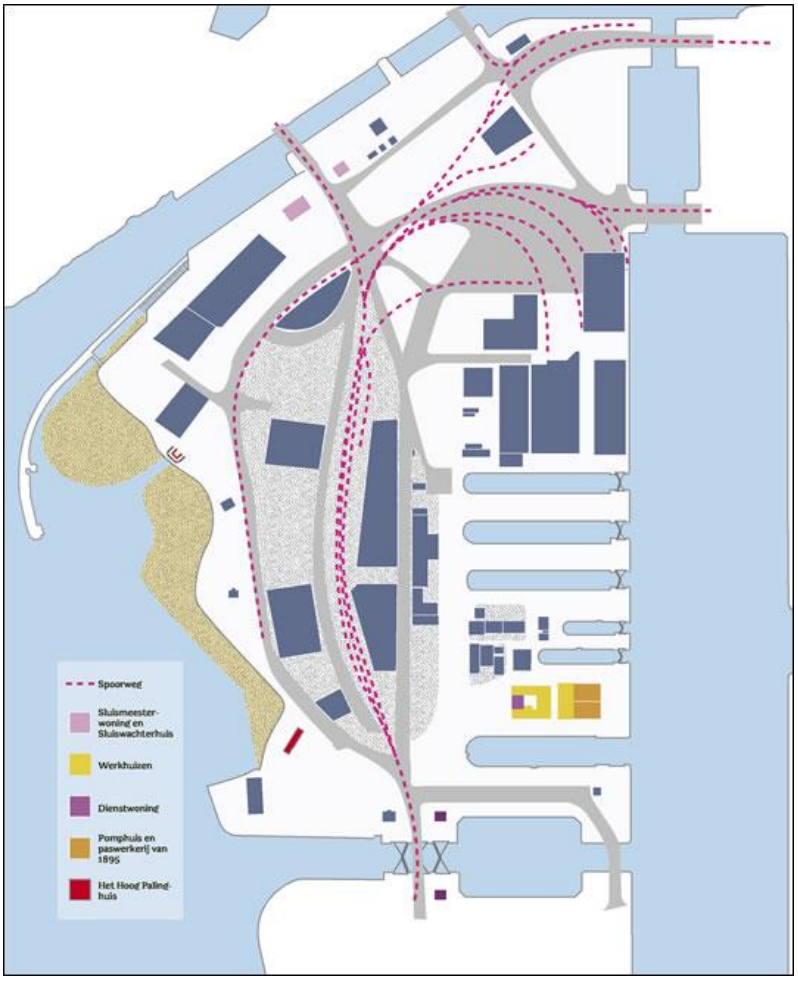
0.17// Dit huis werd gedeeltelijk vernietigd door de ontploffing van het werkhuis Corvilain. Het lag ten tijde van deze foto (1889) «achter de Kattendijk», dus misschien in de omgeving van de droogdokken.

De ontploffing van deze fabriek waar kogels gedemonteerd werden om buskruit te recupereren had een grote impact op de site van de droogdokken. Een schip in het grote droogdok schoot in brand, het pomphuis van 1864 werd vernietigd en de petroleummagazijnen brandden uit. Deze laatste gebouwen zouden nooit worden herbouwd en de petroleumopslagplaatsen van het zuidelijke deel van de Antwerpse haven namen de activiteiten over. Het pomphuis werd in 1895 herbouwd en bleef voor jaren daarna een teken van de moderniteit en welvaart van de haven.



0.18 // Dit plan zonder legenda uit het stadsarchief toont vermoedelijk het pomphuis voor de droogdokken dat in 1889 vernietigd werd.

DE EERSTE DOKKEN DROOGDOKKENEILAND : Van 1890 tot 1930 ontwikkeling van een druk gebied



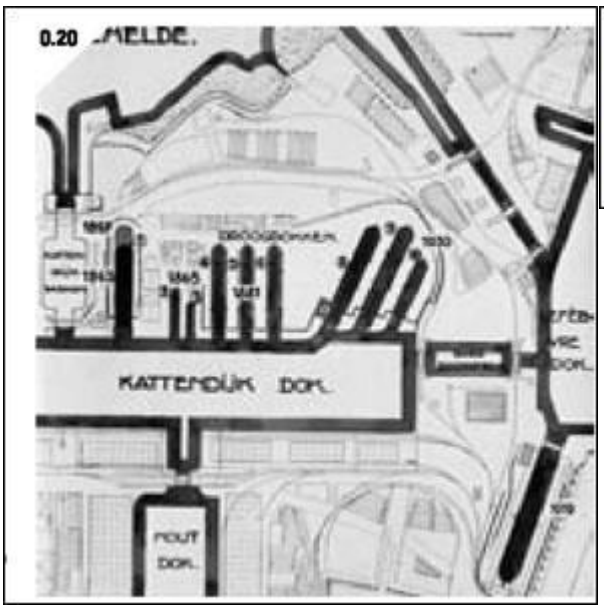
In de periode tussen de ontploffing van de werkplaats Corvilain en de aanleg van de drie laatste droogdokken van het gebied werden een reeks belangrijke gebouwen opgericht die vandaag nog bestaan. Deze stilistisch en technisch moderne bouwwerken zijn een teken van de geleidelijke verstedelijking van het gebied. De laatste getuigen van rurale activiteit langs de Schelde verdwijnen en door de verdere uitbreiding van de haven naar het Noorden wordt de site definitief afgesloten van de buitenwijken van de stad. Vanaf deze periode kan men ook spreken van een droogdokkeneiland : vanaf de aanleg van Royerssluis tussen 1904 en 1907 is het gebied van alle kanten omringd door water.

HET NIEUW POMPHUIS

0.19// *Detail van de glas-en-ijzer gevel van het pomphuis op een foto van 1959.*

Na de ontploffing van de fabriek Corvilain in het dorp van Oosterweel werd het pomphuis van 1864 vernietigd. Het gebouw dat in 1895 ontworpen werd om het te vervangen, en dat gedeeltelijk nog bestaat, was een technische voorloper voor zijn tijd. De muren bestaan uit een ijzeren skelet opgevuld met baksteenpanelen en het bovenstedeel van de zijgevels onder het zadeldak is met glas en ijzer in fraaie motieven versierd. De andere gevels zijn met baksteenmotieven in geel en rood verlevendigd. Het oorspronkelijke gebouw stond vrij en had twee onderdelen, slechts een ervan is vandaag nog bewaard. Het gaat wellicht om een van de vroegste gebouwen die de techniek van een ijzeren skelet met baksteenpanelen gebruikte. Deze bouwwijze werd kort daarna voor het waterpershuis van 1905 op de vandaag verdwenen kaai nr. 57 aan het Amerika-dok nagevolgd , en weer een jaar later voor het bedrijfsgebouw van de Stedelijke Kraandienst op kaai nr. 114.

Infrastructurele werken royerssluis, verlenging van droogdok 1 en bouw vandroogdok 7



0.20// *Deze plattegrond van 1928 toont de verschillende perioden van infrastructurele bouwactiviteit rond de droogdokken met telkens de datum van afronding van de werken.*

De moeilijke werkzaamheden om de Royerssluis naast de uitmonding van de Vossenschijn aan te leggen waren al in 1893 begonnen. De Lefebvre- en Afrikadokken (vandaag onder de noemer Amerikadok samengebracht) moesten zo hun eigen verbinding krijgen met de Schelde in plaats van de schepen door het Kattendijkdok en Suezdok te laten varen. De arbeiders raakten ondanks alle voorzichtigheid een onverwachte ondergrondse bron tijdens de werkzaamheden, en het werk werd voor tien jaar gestaakt. Vanaf 1902 werd er weer aan de sluis gewerkt en de eerste boot kon in 1908 door de voltooide Royerssluis. De graafwerken voor het droogdok nummer 7, vandaag gesloopt voor de verbreding van het Albertkanaal, liepen in 1911 ook onder water. Deze steeds terugkerende problemen zou hebben geleid tot de beslissing om de Scheldekaaien niet verder dan Kattendijksluis recht te trekken.

0.21// Werkzaamheden voor de verlenging van het droogdok nummer 1, 1896. In het achtergrond staat het pomphuis van 1895 met zijn schoorsteen.

Met de constante toename van het scheepsverkeer in de haven werd de nood aan droge dokken groter. Het Grote Droogdok (nummer 1) werd in 1896 verlengd met dertig meter om de lengte van 155m te bereiken. Met deze lengte werd het dok langer dan Kattendijkdok breed was: de bedoeling was in feite dat er twee boten tegelijk in het droogdok hersteld konden worden. Vanaf 1910 werd er ook een nieuw droogdok (nummer 7) gegraven ten noorden van het Suezdok, om aan de gigantische schepen van de Red Star Line te kunnen werken. Zoals hierboven vermeld liepen de werkzaamheden niet zonder problemen, waaronder ook een staking van de werken tijdens de eerste wereldoorlog. In 1919 werd het uiteindelijk voltooid.

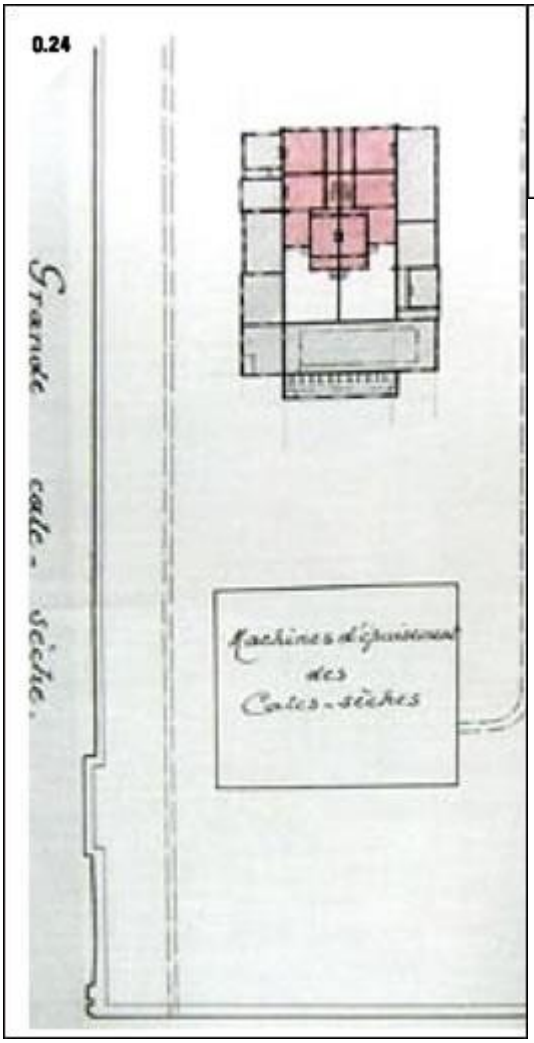
De sluismeester-woning : het kasteeltje het sluismeesterhuis het loods-wezen

0.22// De huidige sluismeesterwoning.

Vlak na de voltooiing van de Royerssluis werd een huis opgericht om een woning aan de Sluismeester te bieden. Het gebouw heeft zijn noemer "het Kasteeltje" wel verdiend: uitgevoerd in neo-Vlaamse Renaissance stijl, met portaal om de hoek, drie puntgevels en een rechthoekige toren, het huis heeft zelfs een eigen tuin afgesloten met een baksteen muur en een stenen poortje. Vlak tegenover werd in 1910 het sluiswachterhuis gebouwd, een jaar later dan zijn tegenhangers van de Kattendijksluis. Zoals deze laatste huisjes was dit gebouw als een afzonderlijk stuk architectuur ontworpen, maar met een ongewoonlijk modernere stijl. Terwijl zijn zuidelijke tegenhangers redelijk traditioneel waren in de vormgeving van de details (deur, vensteromlijsting...) vertoont dit huis een menging van art nouveau en chalet-stijl. De overkragende houten groene daklijst op houten consoles doet aan een herberg in de Alpen denken, maar de gele baksteen, de stenen details van de vensteromlijstingen, de ronde vensters en de stenen steunmuurtjes van het afdak ontlenen hun vloeiende vormen aan de toen recente stijl van art nouveau. Een kleiner gebouw voor het loodswezen werd vlakbij toegevoegd in dezelfde stijl.

0.23// Het sluiswachterhuis.

Havenkapiteinhuis en werkplaats

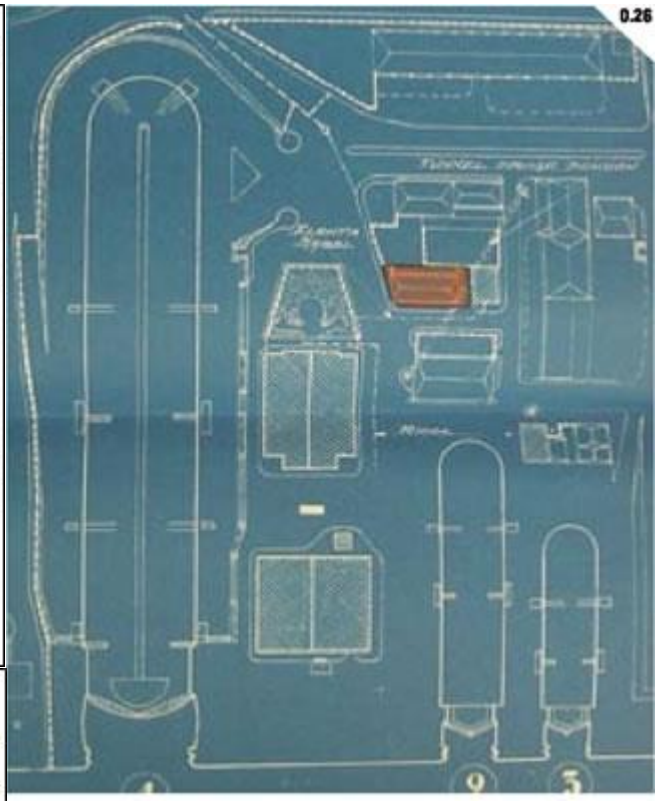


0.24// *Plattegrond van de dienstwoning (in het rood) en het werkhuis eromheen, ten noorden van het pomphuis.*

Tijdens dezelfde periode, maar op de andere kant van het gebied, was een andere woning ontworpen. Er was hoge nood aan een werkplaats voor de arbeiders van de droogdokken en de plannen voor het ontworpen U-vormige gebouw werden met de plannen voor een huis voor de kapitein van de haven gecombineerd. Het geheel werd een eindje ten westen achter het pomphuis gebouwd in 1909. Op hetzelfde moment werd ook een tweedelig laag machinegebouw tegen de westkant van dit monument opgericht. In een paar jaren was het terrein tussen het eerste en tweede droogdok in een drukke en moderne industriële buurt omgevormd. Als een bezoeker de houten omheining van de droogdokken binnenkwam, kwam hij de strakke gevel van het huis van de kapitein tegen, compleet met elegante voortuin. Rond en achter dit gebouw lag de werkplaats voor de arbeiders, met twee burelen, opslagplaatsen en zelfs een smidse. Dit gebouw was in dezelfde strikte maar elegant stijl als het huis uitgevoerd en zijn platte dak was zelfs bekroond met een balustrade, wat laat vermoeden dat het ook als terras diende voor de woning ernaast. Het machinegebouw tegen het pomphuis was ook met zorg ontworpen, maar we beschikken over weinig details over zijn uiterlijk.

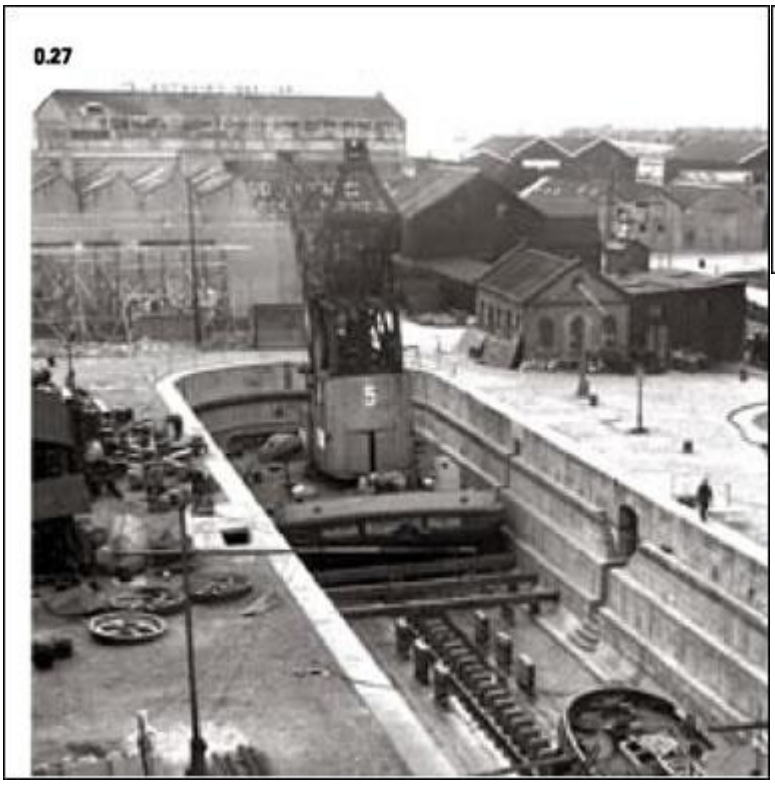
Werkplaatsen en loodsen

0.25// Luchtfoto van de jaren 60 met het pomphuis, het lange werkhuis, en op de voorgrond de dienstwoning met het tweede werkhuis.



0.26// Plattegrond uit het archief van de haven met de bebouwing rond de eerste drie droogdokken. Waar het Algemeen Werkhuis Noord nu staat, was er een verzameling van kleine hangars en werkhuizen.

Omdat de droogdokken drukker werden gebruikt begonnen scheepherstellingsbedrijven vaste werkhuizen en burelen op te richten. La Franco-Belge de Réparations Navales, later Antwerp Dry Docks genoemd , vestigde zich achter droogdok nummer 2 met een paar werkplaatsen waar het Algemeen Werkhuis Noord nu staat. Kleinere bedrijven van particulieren kwamen ook op, zoals Gustave Henri Vermeiren die in de vroege jaren dertig een werkhuis voor houtbewerking met een smidse verder ten noorden liet bouwen. Grotere komplexen doken ook op.



0.27// Op dit foto van 1959 is het AWN (links op de foto) al in constructie. Rechts op de foto zijn een paar oude gebouwen te zien die ondertussen plaats hebben gemaakt voor het tweede gebouw van het AWN.

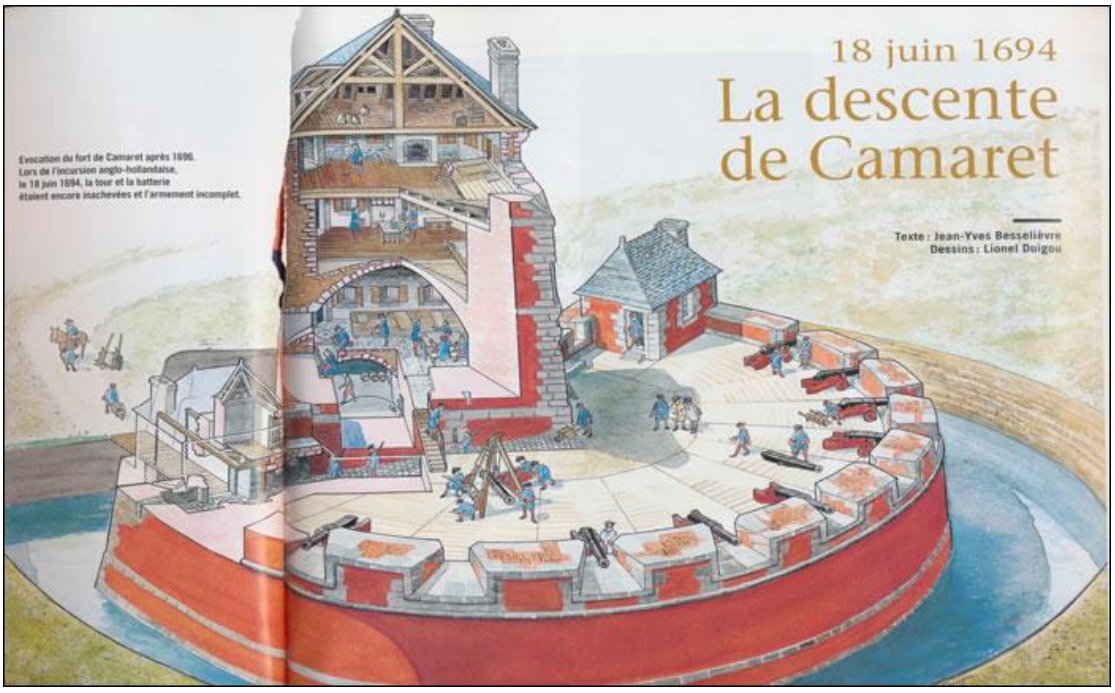
Bedrijf Béliard, Crighton & co was al in 1927 in bezit van een "werkhuis voor timmerlieden" en bleef tot in de jaren zestig zijn terrein steeds dichter bouwen met loodsen, burelen en andere diverse afdaken. Andere komplexen zouden na de tweede wereldoorlog nog volgen.

DE KOMST VAN ELEKTRICITEIT

Een laatste stap naar voren werd gedurende deze periode gemaakt: in 1900 had de haven voor de eerste keer elektrische verlichting langs de dokken aangelegd, in 1904 werd elektrische stroom aan de Kattendijksluis geleverd en in 1907 werd een transformatorpost achter droogdok 2 opgericht. De oude pompen in het pomphuis van 1895 werden in 1923 vervangen door elektrische centrifugale pompen. De droogdokken hadden hun definitieve intrede gemaakt in de moderniteit.

0.28// *In 1913 liet de Haven van Antwerpen een grote panorama opstellen van de stad. Deze zeer gedetailleerde kaart is een getuige van de gebouwen en de bedrijvigheid in het gebied van de droogdokken vlak voor de eerste Wereldoorlog.*

La descente de Camaret 18 juin 1694 (I)



Dans les années 1680, les provocations répétées de Louis XIV, au faîte de sa puissance, exaspèrent les principaux États européens. Le roi de France fait bombarder Gênes, revendique le Palatinat à la mort de son électeur et prend le risque de rompre la paix religieuse en révoquant l'édit de Nantes. En 1686, à l'instigation de l'empereur et de princes allemands, se constitue la ligue d'Augsbourg. Bien vite, l'Espagne et la Suède la rejoignent, tandis qu'elle reçoit la bienveillance de Guillaume d'Orange, stathouder de Hollande, dont le beau-père, Jacques II, est depuis peu roi d'Angleterre. Peu à peu, l'Europe se coalise contre le monarque français. Prenant l'offensive sur le Rhin en 1688, Louis XIV achève de cristalliser contre lui l'hostilité des grands d'Europe.

Devenu roi d'Angleterre en 1689 après que les Anglais ont chassé du trône Jacques II, Guillaume d'Orange rejoint la Ligue. Il réalise l'union des ennemis d'hier : l'Angleterre et les Provinces-Unies. Ces deux puissances maritimes jouent désormais un rôle essentiel dans la lutte contre le royaume de France. Dans ce conflit, Louis XIV souhaite confier à sa marine un rôle offensif majeur. Après s'être brillamment illustrée lors de la guerre de Hollande (1672-1678), la Royale s'impose comme la principale marine européenne grâce à la politique navale menée par Colbert et poursuivie par son fils Seignelay. A partir de 1688, la mission attribuée à la Marine est double : permettre un débarquement en Angleterre pour rétablir Jacques II, chassé par ses sujets après sa conversion au catholicisme, et obtenir la victoire sur mer. Face à un tel adversaire, Guillaume III entend utiliser la puissance maritime dont il dispose avec les flottes anglaises et hollandaises, seules capables de rivaliser avec la Royale.

Bordée par l'Atlantique et la Méditerranée, la France est contrainte d'entretenir deux flottes dont la réunion s'avère souvent difficile. La flotte du Ponant est basée à Brest, port choisi par le cardinal de Richelieu et développé par Colbert, qui va s'imposer comme le premier port de la façade atlantique lors de la guerre de la ligue d'Augsbourg.

La flotte royale du Ponant à son apogée

La Royale à Brest connaît son apogée au cours des années 1690 sous la conduite d'un marin remarquable : Tourville. En mars 1689, elle permet le débarquement en Irlande de Jacques II à la tête de huit mille hommes, une diversion visant à frapper l'ennemi anglais dans le dos. Deux mois plus tard, toujours en Irlande, l'escadre de Châteaurenault, partie de Brest, repousse l'escadre de Herbert en baie de Bantry. Les Français ne parviennent toutefois pas à empêcher Guillaume III de traverser la mer d'Irlande pour venir battre Jacques II à la bataille de la Boyne.

L'année suivante, Tourville quitte Brest pour la Manche à la tête de soixante-quinze vaisseaux. Le 10 juillet, il remporte à Béveziers la plus importante victoire de l'histoire de la Marine française. Faute de troupes de débarquement ou d'une armée d'invasion, la France ne peut exploiter durablement cette victoire. En 1692, l'escadre de Tourville gagne la Manche afin de couvrir un débarquement en Angleterre. Retardée, l'escadre du Levant commandée par d'Estrées ne peut la rejoindre. Tourville affronte une force supérieure en nombre et perd quinze vaisseaux à la Hougue en juin. La principale conséquence de cette défaite est de rendre impossible le débarquement français en Angleterre. Néanmoins, si la Royale subit des pertes matérielles, l'essentiel est sauvé: les équipages.

Réfugiée à Brest et à Saint-Malo, la Royale demeure une menace pour Guillaume III, même si elle ne mène plus d'opérations offensives contre sa flotte. La pénurie financière, provoquée par l'engagement sur plusieurs fronts, conduit Louis XIV à délaisser les escadres trop coûteuses au profit de la guerre de course, menée par les unités de la Marine royale et par des armateurs privés. Dans ce contexte, le rôle de Saint-Malo s'accroît au détriment de Brest. La flotte du Ponant reste toutefois un élément important dans la guerre, notamment lorsqu'elle opère de concert avec la flotte basée à Toulon. Tourville le démontre avec brio en 1693 : parti de Brest pour s'emparer d'un convoi anglais à destination de Smyrne, il capture en juin quatre-vingt-dix des cent quarante navires anglais au large de Lagos où l'a rejoint la flotte de la Méditerranée.

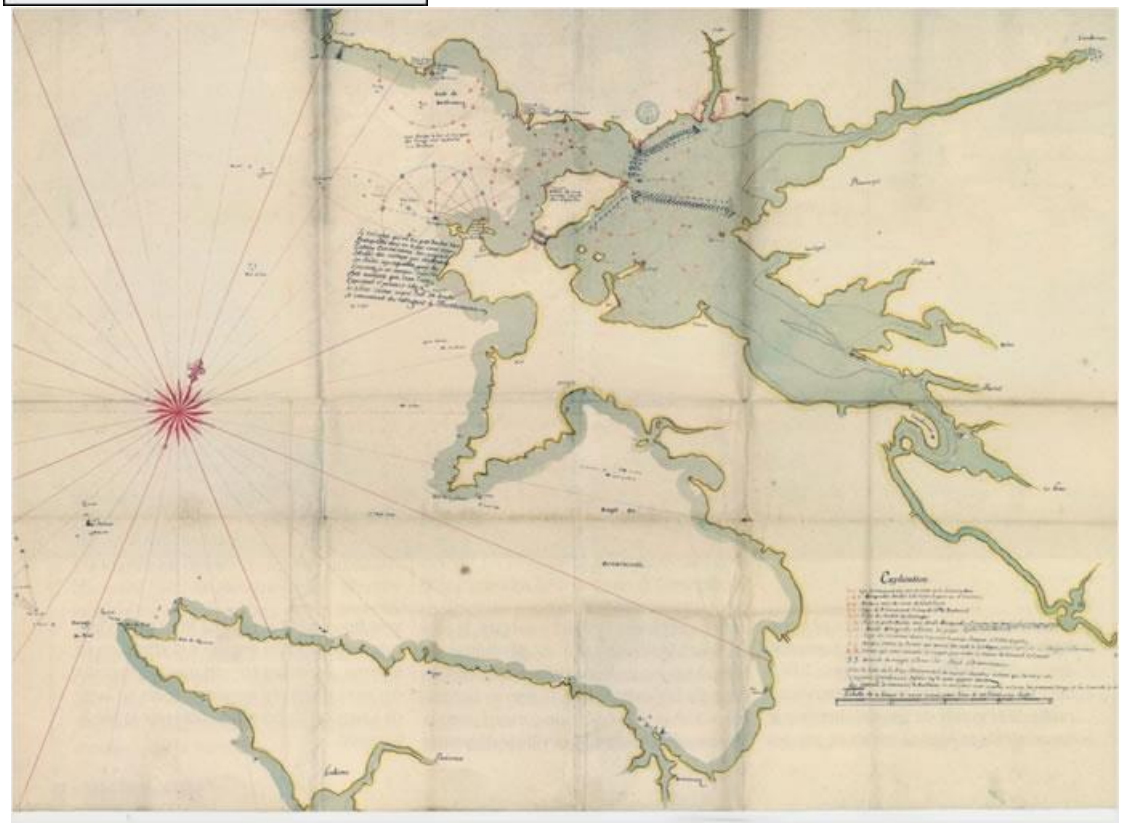
Guillaume Ill veut détruire la flotte du Ponant

Ci-contre : portrait du chef d'escadre Anne-Hilarion de Costentin, comte de Tourville (1642-1701).

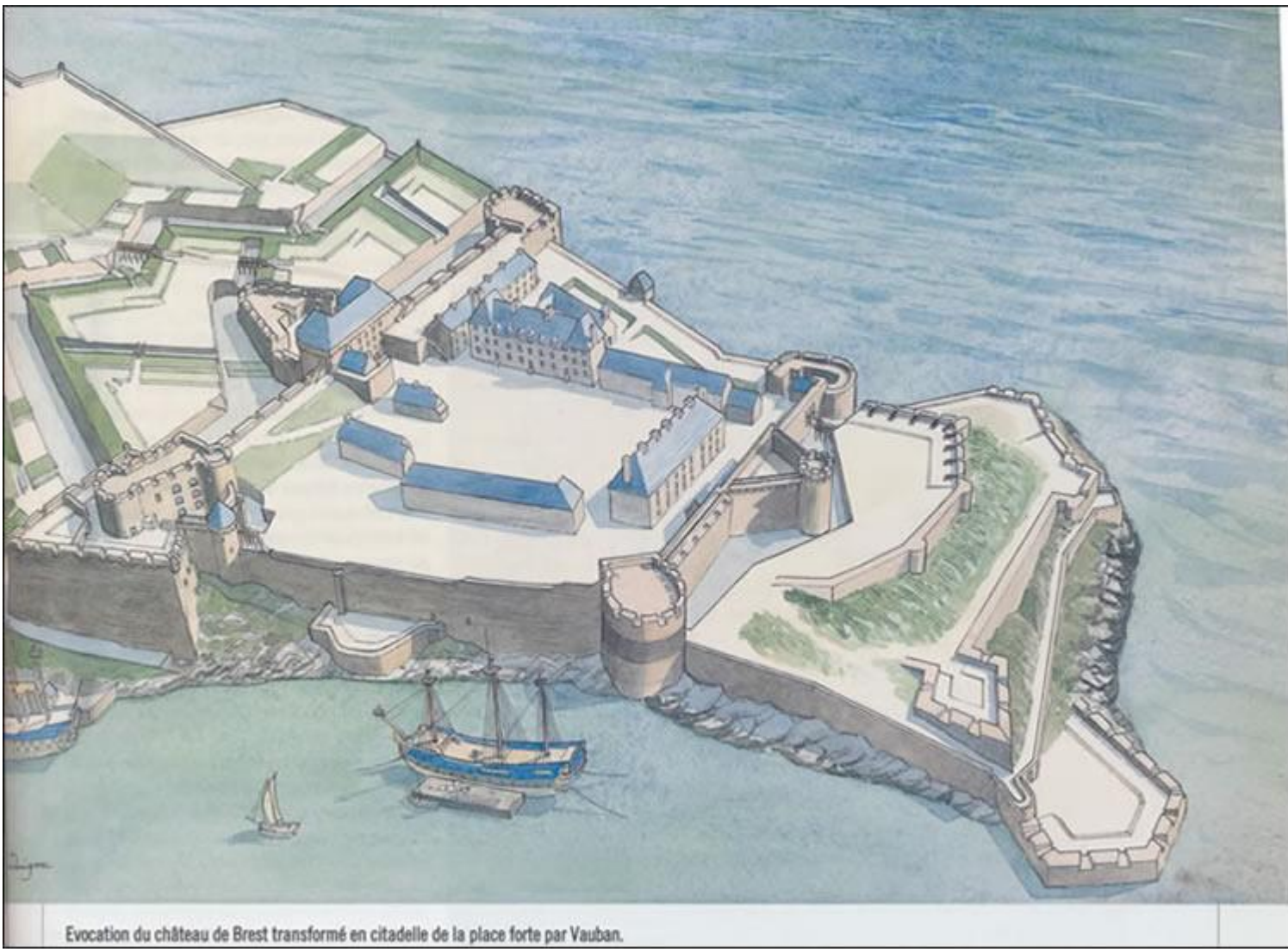
Pièce essentielle dans la stratégie navale française, la flotte stationnée à Brest représenteune menace pour la sécurité de l'Angleterre et pour celle de son commerce en Atlantique et en Manche. Situé à l'Ouest de leurs principales bases navales, Brest impose aux navires anglais un transit par vents contraires avant de pouvoir opérer contre sa flotte. Les côtes dangereuses exposées aux vents et courants et le manque de havres sûrs en cas de gros temps ne permettent pas à la RoyalNavy de surveiller en permanence l'activité de Brest et de limiter la liberté de mouvement de sa flotte. Au cours des trois premières années du conflit, les amiraux anglais échouent à couper les communications entre la Bretagne et les troupes françaises en Irlande, à assurer la protection du commerce ou à empêcher la réunion des flottes du Ponant et du Levant. Dès 1689, Guillaume III souhaite mener une action contre Brest, mais il se heurte à la réticence de ses officiers de marine face aux difficultés de la tâche. Le ravitaillement réussi des troupes françaises assiégées en Irlande, grâce à des navires partis du port du Ponant en février 1691, le pousse à l'action. Il charge l'amiral Russell de détruire les navires français à Brest dans les quatre mois à venir. L'escadre anglaise est retardée par des vents contraires et lorsqu'elle gagne enfin la Manche, la flotte de Brest a levé l'ancre. La défaite de Jacques II en Irlande libère des moyens militaires que Guillaume III souhaite employer contre Brest avant de les engager en Flandre. Une nouvelle opération est préparée en 1692, mais elle est ajournée lorsque des documents saisis à bord d'un navire français révèlent le projet d'une invasion française et quand la flotte française paraît en Manche en mai. Victorieux à la Hougue, le roi d'Angleterre, déjà engagé dans des opérations en Flandre, n'exploite pas sa victoire en tentant de détruire les navires français réfugiés à Saint-Malo et à Brest.

Ci-dessous : plan de mouillage de l'armée navale en rade de Brest ordonné par Tourville en mai 1693. A noter, le plan de feu des batteries de mortiers défendant l'accès au goulet.

Un débat oppose Guillaume III et ses amiraux sur les modalités d'une attaque contre le port du Ponant. Les derniers, parmi lesquels Russell, estiment qu'elle est impossible sans cavalerie, or le souverain anglais la leur refuse car ces troupes sont nécessaires en Flandre. Cette opposition révèle les deux approches anglaises lors du conflit : celle d'une stratégie continentale et



celle d'une stratégie purement maritime. Aux aspects strictement militaires s'ajoutent sur ce point les considérations idéologiques et financières qui opposent whigs et tories, ces derniers accordant la priorité au contrôle des océans afin de protéger le commerce anglais.



Evocation du château de Brest transformé en citadelle de la place forte par Vauban.

Pour Guillaume III, Brest est une cible de premier choix. Détruire ce port et la flotte qu'il abrite et y établir une tête de pont rendraient impossible la réunion des deux flottes françaises et assureraient la domination anglaise en Méditerranée. Cela permettrait aussi d'ouvrir un second front et de détourner des troupes françaises du front continental. Obliger la France à se défendre à la fois sur terre et sur mer est une constante de la stratégie anglaise, comme en témoignent les exemples de Calais et de Boulogne aux XIVe et XVIe siècles. Le débarquement d'un corps expéditionnaire en France n'aurait pas pour but d'envahir le royaume — l'opération nécessiterait des moyens considérables —, mais de détourner l'année française du front Est. Ainsi quelques milliers d'hommes solidement implantés en un point du littoral atlantique seraient à même de fixer des troupes françaises. Après le combat de la Hougue, qui voit la Royal Navy prendre l'ascendant, l'Angleterre mène désormais des opérations de harcèlement qui visent notamment les ports pratiquant la guerre de course promue par Louis XIV. Le port de Saint-Malo est ainsi la cible d'un bombardement naval en novembre 1693. Si les dégâts sont peu importants, cette action contraint Versailles à la défensive sur les côtes où pèse à tout moment la menace d'un bombardement ou d'une descente.

Trois projets d'attaque avortés

Ci-dessus : portrait de Sébastien Le Prestre de Vauban (1633-1707), par François de Troy.

Au printemps 1693, le souverain anglais ordonne une nouvelle action contre Brest pour éviter que les navires de Tourville ne rejoignent ceux de d'Estrées. Des navires et des troupes sont rassemblés à Portsmouth aux ordres de l'amiral Rooke, mais les préparatifs tardent. Finalement, la nouvelle du départ de Tourville est connue en mai et l'escadre de Rooke est alors envoyée escorter le convoi vers Smyrne. Sans nouvelles de la flotte de Tourville, Rooke abandonne le convoi au Sud d'Ouessant, ne voulant pas laisser les côtes anglaises sans défense. Rooke a pris la mer avec une partie des navires et troupes destinés initialement à une attaque contre Brest. Constatant que le port du Ponant est déserté, il se lance, en vain, à la recherche de Tourville au lieu d'attaquer Brest. Rooke ignore alors que le Français vogue vers Lagos où il doit rejoindre la flotte française du Levant. En août, à l'issue de cette campagne, les amiraux anglais écartent l'idée d'une autre action contre Brest, car la saison est trop avancée et la flotte compte de nombreux malades. Suite à ces déboires, le secrétaire d'Etat à la Marine Nottingham est limogé et remplacé par Russell.

Après trois projets d'attaque avortés contre Brest et sa flotte, le sujet est de nouveau débattu dès l'hiver 1693-1694. A partir du mois d'avril, des navires sont rassemblés à Portsmouth sous les ordres de l'amiral Russell ; le mois suivant, des troupes viennent y cantonner sous le commandement du lieutenant général Talmash. Comme les précédentes années, les préparatifs subissent des retards importants. La mission confiée à Russell est double : détruire la flotte française de l'Atlantique pour éviter qu'elle ne rallie celle de la Méditerranée ; et, si la première a déjà quitté le port, laisser une partie de ses forces mener une attaque contre le port. Initialement réticent face à une action contre Brest, Russell se range finalement à cette idée, estimant qu'il s'agit là d'une opération nécessaire pour redorer l'image de la Royal Navy après l'échec de Lagos l'année passée. Le commandement de l'attaque contre Brest est confié à l'amiral Berkeley. Le 31 mai, un conseil de guerre se tient à Portsmouth à bord du navire amiral de Russell. Informé par une reconnaissance du départ de Brest de l'escadre de Châteaurenault, l'état-major anglais définit les modalités de l'attaque contre le port du Ponant.

Ces préparatifs anglais n'ont pas échappé aux agents français ni aux agents de Jacques II en Angleterre. Ainsi, dès le mois d'avril, avant même l'appareillage de l'escadre de Russell, Louis XIV est informé des projets anglais, bien qu'il ne connaisse pas encore l'objectif de l'attaque.

Au printemps 1694, Vauban, commissaire général des fortifications depuis 1678, est en Bretagne, où Louis XIV l'a envoyé inspecter les côtes. La menace permanente de descentes et de bombardements impose de renforcer la défense des côtes et des principaux ports : Saint-Malo, Port-Louis et Brest. Ce dernier ne lui est pas inconnu puisqu'il œuvre à sa défense depuis près de dix ans. Appelé en 1683 pour donner son avis sur les travaux de l'arsenal, Vauban se penche sur les fortifications de la ville en cours d'édification depuis deux ans. Il corrige et perfectionne le tracé de l'enceinte, modernise le vieux château médiéval, qu'il transforme en citadelle. Mais l'ingénieur se préoccupe surtout de la défense du port et de ses approches par mer.

S'il n'est pas le premier à s'intéresser à la défense de Brest au XVIIe siècle, Vauban est en revanche le seul à l'envisager d'une manière globale et à voir plus loin et plus grand que ses prédécesseurs. Non seulement il s'attache à la défense rapprochée du port en protégeant le goulet qui mène à la rade, mais il oeuvre aussi à la défense des approches du port en Léon et Cornouaille. Conçu dès ses premières reconnaissances en 1683, le système défensif imaginé par Vauban se perfectionne au fil de ses visites sur les côtes (en 1685, 1689 et 1694) et du contexte militaire. Sa pensée aboutit à un dispositif cohérent, qui, bien qu'il ne soit pas encore achevé, démontrera son efficacité lors de la tentative anglo-hollandaise de débarquement.

Comment Vauban défend Brest

Pour Vauban, l'axe central de la défense de Brest par mer repose sur le contrôle des rives du goulet, seule voie d'accès à la rade et au port. Pour y parvenir, il fait établir de part et d'autre des batteries côtières pourvues de nombreux canons. Quatre batteries principales se répondent d'une rive à l'autre du goulet : les batteries de Léon (ou Mingant) et de Cornouaille à l'Ouest, les batteries du Portzic et de la pointe des Espagnols à l'Est. Des batteries intermédiaires, moins importantes, complètent le dispositif. La faible cadence de tir des canons de l'époque impose de multiplier leur nombre pour augmenter les chances de toucher les navires ennemis.

Vauban craint que ces batteries ne soient prises à revers et réduites au silence par des troupes ennemies débarquées à terre. Pour éviter ce scénario, l'ingénieur prévoit leur défense rapprochée côté terre au moyen de retranchements ou de tours. Mais il estime que leur sûreté dépend aussi du contrôle des approches de Brest à plus grande distance. Un débarquement aux Blancs-Sablons (près du Conquet), dans l'anse de Bertheaume (à l'Ouest du goulet), ou encore dans les baies de Morgat ou de Camaret (de part et d'autre de la presqu'île de Crozon), permettrait aux ennemis de se rendre maîtres des batteries du goulet. Dans ce cas, une flotte pourrait tenter de forcer le goulet. L'ingénieur s'attache donc à interdire le mouillage et le débarquement en ces points de la côte.

La défense des anses de Bertheaume et de Camaret revêt de plus une importance considérable aux yeux de Vauban, car elles "sont comme les faubourgs maritimes de Brest [et] semblent encore être faites exprès pour ce port, tant elles sont commodes pour l'entrée ou la sortie du goulet. Au reste, il est d'autant plus important de conserver la possession de ces rades que les fonds renferment autant de grandes descentes." Les navires de la Royale, qui doivent bénéficier de vents d'Est pour quitter la rade et de vents d'Ouest pour y entrer, trouvent dans ces anses des havres de relâche indispensables et sûrs. Enfin, le système défensif de Vauban comprend une série de batteries de côte à l'intérieur même de la rade pour empêcher une flotte qui serait parvenue à franchir le goulet d'y mouiller.

.e fort de Bertheaume, édifié par Vauban sur les ruines d'un château médiéval, vu de l'Est.

Au prrintemps 1694, la construction des batteries, tours et retranchements n'est pas achevée, à cause d'un manque de fonds chronique que ne cesse de déplorer Vauban. Toutefois, le déclenchement de la guerre de la ligue d'Augsbourg en 1688 donne une nouvelle impulsion aux travaux de défense de Brest.

Le 1er mai 1694, Louis XIV écrit à Vauban, alors à Saint-Malo : "J'ai des avis de plusieurs endroits différents et qui se rapprochent tous qui m'assurent que le dessein du prince d'Orange est d'essayer, avec les flottes d'Angleterre et de Hollande jointes, de brûler les vaisseaux qui resteront à Brest et de

tenter avec un corps de six à sept mille hommes de se rendre maître de ladite place." Vauban est nommé commandant de la place de Brest, des quatre évêchés de basse Bretagne (Saint-Brieuc, Tréguier, Saint-Pol-de-Léon et Quimper) et chargé de la défense de Brest : "L'emploi que je vous donne est un des plus considérables par rapport au bien de mon service et de mon royaume. C'est pourquoi je ne doute point que vous ne voyiez avec plaisir que je vous y destine et ne m'y donniez les marques de votre zèle et de votre capacité, comme vous l'avez fait en toute rencontre." Le 15 mai, alors qu'il entame l'inspection des défenses de Normandie, Vauban reçoit du roi l'ordre de se rendre au plus vite à Brest, où il arrive le 23 mai.

De manière exceptionnelle, Louis XIV pourvoit Vauban d'un commandement inter-armes, puisqu'il a autorité à la fois sur les troupes de terre, sur la Marine, sur les milices, mais aussi sur l'arrière-ban. Ingénieur du génie, Vauban ne commande habituellement pas de troupes, ce qui lui confère une grande liberté vis-à-vis des autres armes; il bénéficie de plus d'une grande popularité. Les moyens qui lui sont confiés sont donc importants, mais sa tâche est ardue puisqu'il se trouve soumis à l'autorité du gouverneur de Bretagne et à celle du commandant de l'armée des côtes de Bretagne et de Normandie. Il écrit d'ailleurs au secrétaire d'Etat à la Guerre : "Me voilà donc à deux maîtres, contre le précepte de l'Ecriture, qui nie, aussi bien que moi que cela puisse être..." !

Ci-contre : la batterie de Cornouaille défendant l'entrée du goulet, vue de l'Ouest. La plate-forme recevant les canons a été créée par déroctage de la falaise. Un mât de signaux, communiquant avec la pointe Saint-Mathieu, à l'Ouest, et la pointe du Portzic, à l'Est, était installé au sommet de la falaise.

A SUIVRE

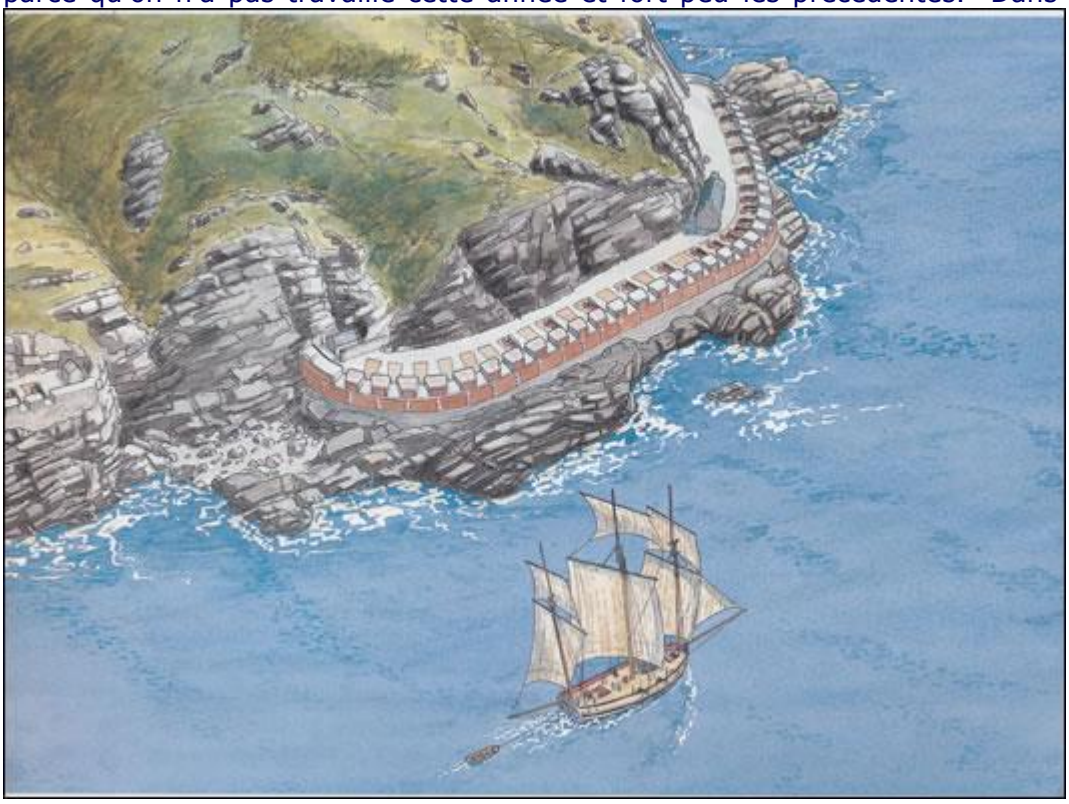
La descente de Camaret 18 juin 1694 (II)

Ordre de bataille en juin 1694

Ci-dessous : évocation de la batterie de Cornouaille au XVIIIe siècle. Comme on a trouvé des traces de mortier à base de brique pilée sur le parement, l'emploi d'un enduit identique à celui de la "tour dorée" de Camaret est plausible.
Noter à l'extrême gauche du dessin, la batterie Beaufort édifiée dès 1666.

Parvenu à Brest, Vauban se consacre à la défense du port et de ses approches et multiplie les reconnaissances sur chaque point sensible de la côte. Réclamant sans cesse des fonds supplémentaires à Versailles, il hâte l'édification des batteries et forts qu'il a conçus. Fin mai, il déplore : "Votre Majesté sait que la plus grande partie n'est pas achevée, et qu'il y en a même beaucoup qui ne sont pas commencées,

parce qu'on n'a pas travaillé cette année et fort peu les précédentes." Dans l'urgence, Vauban pallie l'inachèvement des fortifications par des retranchements de terre, dont il dote aussi les plages et grèves susceptibles de servir à un débarquement.



Après le départ pour la Méditerranée des escadres de Tourville (24 avril) et de Châteaurenault (7 mai), les ressources dont dispose Vauban sont faibles : "Le peu de troupes réglées suffisent à peine à la garde des avenues de Brest. [Quant aux renforts,] je n'ai trouvé aucune troupe arrivée ni en apparence qu'il en dût arriver bientôt." Commandant en chef, Vauban dispose de mille cinq cents hommes fournis par la Marine, de la milice garde-côte, ainsi que de l'arrière-ban.

Issue des anciennes institutions médiévales, réformée en 1681, la milice garde-côte est composée "d'un certain nombre de paroisses voisines de la côte, qui ont chacune leur capitaine particulier, un lieutenant et un enseigne. [...] Il y a beaucoup de capitaines qui sont gentilshommes et encore plus qui sont des paysans. Tous les subalternes le sont, ce qui les rend presque inutiles, n'ayant point de services ailleurs [...] . En un mot, cette milice est sur un très mauvais pied, peu obéissante et très ignorante dans toutes les fonctions militaires."

Des troupes régulières supplémentaires lui ont été promises : six bataillons d'infanterie, un régiment de cavalerie et un autre de dragons, mais leur arrivée n'est prévue qu'en juin. Troupes de Marine et miliciens sont affectés aux batteries et retranchements de la côte. Vauban s'attache par ailleurs à la mise en défense de la place de Brest, à laquelle prennent part des "bourgeois" de la ville, en plus des troupes de Marine. Enfin, il fait mouiller les navires de la Royale en Penfeld pour les protéger d'un bombardement.

Inspectant sans relâche les côtes du Léon et de Cornouaille depuis 1683, Vauban peut réfléchir aux moyens de s'opposer aux intentions anglo-hollandaises. Depuis 1689, le lieu probable de l'attaque ennemie s'impose à lui : "L'ennemi mettra à terre à Camaret ou à la baie de Douarnenez et prendra à revers le derrière des batteries de Cornouaille." En mai 1694, sa conviction est faite : "Plus je pense à Brest et plus il m'entre dans l'esprit que si les ennemis prenaient résolution d'y venir, ce serait plutôt dans l'intention de brûler les vaisseaux du roi et bombarder la ville que pour en faire le siège, auquel cas ils ne l'entreprendraient pas sans se rendre maîtres de l'un des côtés du goulet, qui serait infailliblement celui de Cornouaille ou de la pointe des Espagnols." Pour Vauban, le scénario le plus probable est donc la prise de la presqu'île de Roscanvel, assurant à l'ennemi le contrôle de la rive Sud du goulet — la plus sûre — après un débarquement dans l'anse de Camaret. La défense de cette zone fait donc l'objet d'une attention particulière.

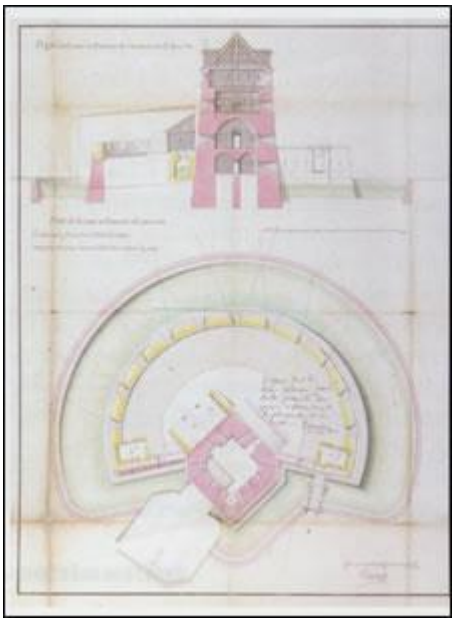
La batterie et la tour, édifiées sur le Sillon qui ferme le port, sont les éléments principaux du système défensif de l'anse de Camaret. Leur rôle est de protéger le mouillage des navires et de s'opposer à un débarquement sur les plages alentour.
La tour de Camaret, que Vauban appelle sa "tour dorée", à cause de son enduit à base de brique pilée, peut surprendre au premier abord, car elle rappelle celles qui ornaient les châteaux médiévaux. Elle s'éloigne des bastions qui caractérisent la fortification depuis le XVIe siècle, ouvrages offrant un meilleur flanquement face aux progrès considérables de l'artillerie. Pour la défense des côtes, Vauban emploie

cependant la forme "archaïque" de la tour à plusieurs reprises, car il sait avoir recours à des "recettes" anciennes lorsqu'elles ont fait leurs preuves et qu'elles conviennent à la situation.

Côté mer, la relative fragilité de la tour face aux projectiles de l'artillerie embarquée sur les navires n'est pas un handicap puisque, selon un adage de l'époque, "un canon à terre en vaut trois à la mer". Soumis aux mouvements de tangage et de roulis, les canons des navires manquent en effet de précision et ne peuvent superposer leurs coups ; à terre, en revanche, les canonniers peuvent plus aisément ajuster leurs tirs. Côté terre, les batteries côtières n'ont pas à craindre un siège en règle par de nombreux assaillants, mais seulement un coup de force mené par un petit groupe d'hommes voulant réduire les canons au silence en les enclouant. De plus, la hauteur de la tour littorale permet de voir loin et de couvrir de ses tirs les ponts des navires qui s'en approcheraient. Associée à une batterie de canons, elle en constitue le réduit défensif assurant la défense rapprochée au moyen de meurtrières de fusillade. Pour ces raisons, Vauban opte pour un fort à batterie basse et tour-réduit pour la défense de l'anse de Camaret.

Camaret, la "tour dorée" de Vauban

Ci-dessous : plan de la tour de Camaret, dessiné par l'ingénieur Jean-Pierre Traverse et contresigné par Vauban, 1696.



Conçu dès 1689, le fort de Camaret n'est édifié qu'à partir de 1693 face à la menace d'une attaque. La batterie proprement dite forme un vaste demi-cercle dont le parapet épais est percé de onze embrasures. La tour-réduit affecte la forme d'un quadrilatère dont les angles sont coupés pour ménager des flancs. Elle est orientée de façon à n'offrir que des surfaces fuyantes aux tirs venus de la terre et de la mer. Le niveau en sous-sol et le rez-de-chaussée sont "voûtés à l'épreuve" pour résister à l'impact de bombes explosives. Tous les niveaux et toutes les faces sont percés de meurtrières qui permettent les tirs de fusils. La gorge est flanquée par deux galeries de fusillade assurant la défense de la porte surmontée d'un corps de garde percé de meurtrières de fusillade. Originellement, un corps de garde identique se trouvait à l'autre extrémité de la gorge; il a cédé la place à un four à boulets à la fin du XVIIIe siècle.
Un fossé alimenté par l'eau de mer isole l'ensemble de l'ouvrage. D'un point de vue défensif, le fort combine les tirs rasants des canons de la batterie contre les coques des navires, et les tirs plongeants de la mousqueterie de la tour contre le pont et les gréements des navires. L'armement prévu pour la batterie est de onze canons de 48 livres, calibre le plus important en usage dans la Marine. Avec une portée efficace de 500 à 1 000 mètres, cette artillerie tient sous ses feux le Sud de l'anse de Camaret. En juin 1694, lorsque la menace est avérée, l'édification de la tour n'est pas achevée et elle n'est armée que de neuf canons de 24 livres et de deux mortiers.

Ci-contre : carte anglaise de la bataille de Camaret publiée dans *Mr. Tindal's Continuation of Rapin's History of England*, 1744. Sur ce document – orienté au Sud –, on distingue la flotte anglo-hollandaise mouillée entre Bertheaume et le Toulinguet, les navires soutenant le débarquement et les chaloupes se dirigeant vers la plage de Trez-Rouz.

La défense de l'anse de Camaret ne repose pas uniquement sur le fort. L'ingénieur Traverse, chargé par Vauban des fortifications des côtes de Cornouaille, y établit plusieurs batteries couvrant l'ensemble du plan d'eau: des batteries de mortiers aux pointes du Grand-Gouin et de Cornouaille, une batterie de canons sur le sillon près de la tour, deux autres batteries de part et d'autre de la plage de Trez-Rouz, une batterie sur les pointes de Tremet et des Capucins et entre la pointe du Grand-Gouin et la plage du Sillon. Enfin, une ligne de retranchements barre l'isthme de Roscanvel à Quélern. Au terme de ces travaux, Vauban peut écrire au roi : "Cette descente est présentement bien retranchée et partout défendue, et croisée de quarante pièces de canon et de quatre mortiers, y compris ceux de la tour de Camaret [...], et les retranchements et les batteries garnis de monde et de munitions nécessaires." La défense de Camaret et de la côte de Cornouaille est confiée au marquis de Langeron.

Fin mai, ayant mis en œuvre tout ce qui était possible, Vauban écrit encore: "Si je suis assez heureux pour que les troupes que j'attends puissent arriver et remplir les postes qui leur sont marqués, avant que l'ennemi se présente, il est sûr que, quoique nous ayons trente lieues de côte à garder avec de très méchantes troupes, ils ne mettront point à terre sans tirer l'épée. Je n'ose me flatter de pouvoir empêcher la descente parce que nous sommes trop dissipés et trop peu préparés, mais on leur fera du mal."

Edifiée par Vauban sur le sillon de Camaret, la "tour dorée" faisait partie du dispositif de défense du port de Brest, son rôle étant surtout d'empêcher tout débarquement ennemi sur les plages environnantes. Cet édifice a été classé Monument historique en 1907 et est aujourd'hui occupé par une antenne du musée de la Marine.

Une brume épaisse couvre la rade et le goulet

Parmi les officiers anglais chargés de l'attaque contre Brest, des divergences existent sur la nature de l'opération à mener. Certains, dont Russell, estiment que le franchissement du goulet par des navires est impossible, tandis que d'autres jugent une telle action réalisable avec une escadre nombreuse. Les craintes de Russell firent leur origine des renseignements sur les préparatifs français parvenus aux Anglais. Au cours du conseil de guerre qui se tient le 31 mai à Portsmouth, les officiers anglais se prononcent contre une attaque directe sur Brest après avoir franchi le goulet et optent pour un débarquement de troupes dans l'anse de Camaret pour s'emparer de la presqu'île de Roscanvel. Une fois maîtres des batteries Sud du goulet, les Anglo-Hollandais espèrent faire entrer leur flotte en rade pour détruire le port et les navires au moyen de galiotes à bombes et de brûlots. Pour parvenir à leurs fins, les assaillants comptent donc, dans un premier temps, débarquer des troupes terrestres qui vont permettre, dans un second temps, de faire entrer en action une flotte de bombardement. Les dix mille hommes, issus pour partie de régiments de fusiliers et de grenadiers, sont armés de fusils modernes et non de mousquets, et forment l'élite de l'armée anglaise. Talmash est le colonel de l'une de ces unités, le Coldstream Regiment of Foot Guards.

Une telle entreprise satisfait Guillaume III car elle offre un compromis entre stratégie continentale et maritime. L'une des clés de la réussite de l'opération réside dans le secret, or celui-ci n'a pu être préservé et les officiers anglais le savent. En effet, début juin, la London Gazette a publié des "lettres de Brest" qui mentionnent l'envoi de Vauban en Bretagne, l'édification des fortifications et la présence de troupes dans la région. Talmash, destinataire de l'une de ces lettres, sait donc que l'effet de surprise est perdu. Par excès de confiance ou par imprudence, il maintient pourtant l'attaque.

Le 15 juin, parvenues au large d'Ouessant, les escadres de Russell et de Berkeley se séparent. Un nouveau conseil de guerre est réuni par Berkeley. Le contre-amiral Caermarthen reçoit le commandement des navires anglais Monck et hollandais Damiaten qui doivent pénétrer en baie de Camaret pour engager le fort, tandis que les troupes débarqueront sur la plage de TrezRouz, large de 600 mètres, dans la partie la plus étroite de l'isthme de Roscanvel. Quant à Lord Cutts, il a pour objectif de débarquer avec une avant-garde de cinquante grenadiers pour évaluer les forces françaises avant que le reste du contingent, conduit par Talmash, ne gagne le rivage.

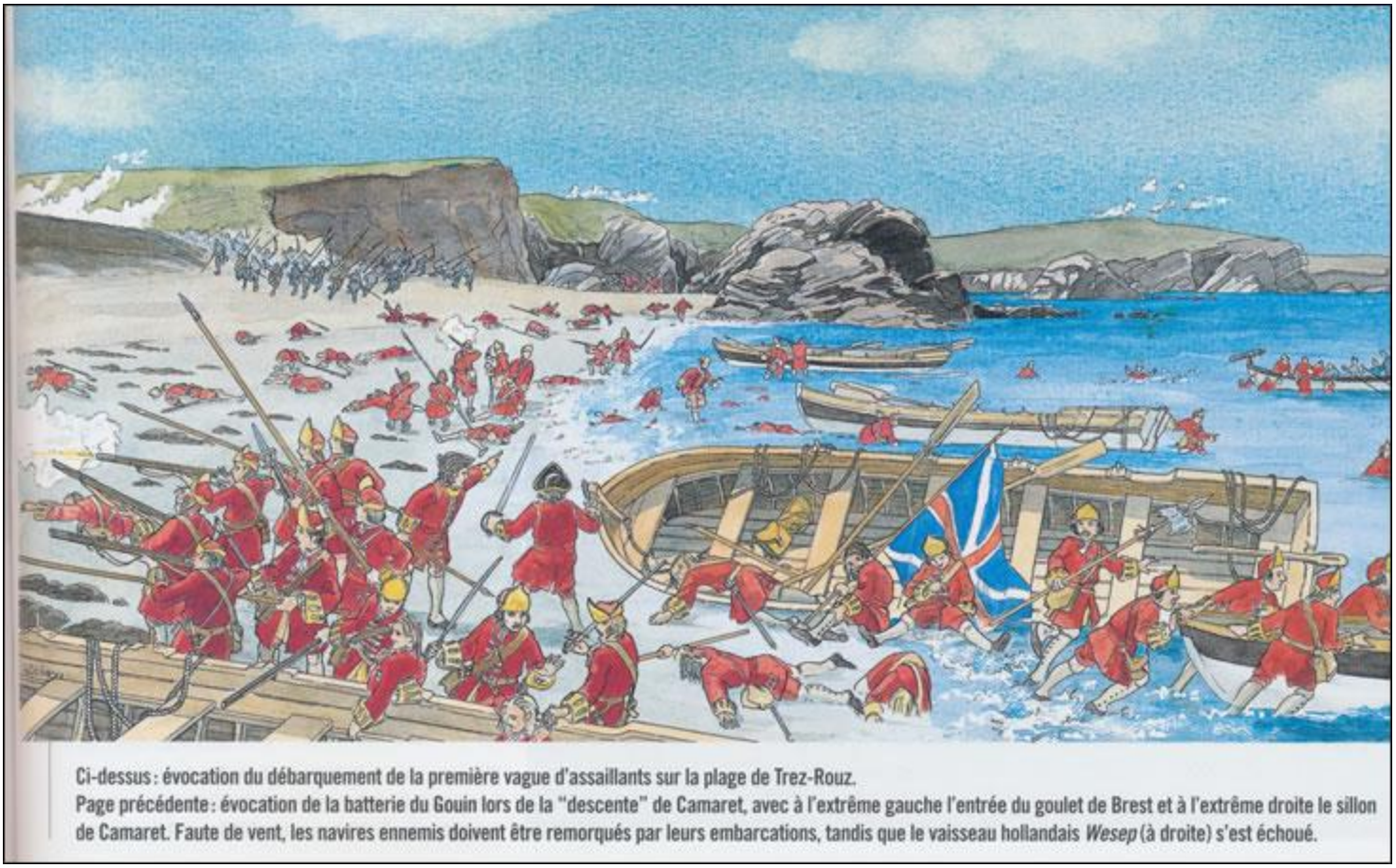
Le 16 juin au soir, le canon de signal d'Ouessant annonce l'arrivée de l'escadre anglaise. Le lendemain, à cause de vents contraires et dans l'attente des derniers transports retardés, trente-sept vaisseaux et frégates, neuf brûlots et galiotes à bombes et des dizaines de navires de charge mouillent entre les pointes du Toulinguet et de Bertheaume, où ils subissent les tirs des batteries de mortiers françaises. Talmash mène alors une reconnaissance de la baie de Camaret, en compagnie de l'ingénieur huguenot de La Motte, au terme de laquelle il conclut qu'il ne s'y trouve ni batteries ni retranchements, la seule défense étant constituée par le fort. Il estime donc que le débarquement ne rencontrera pas d'opposition. Caermarthen et Cutts, qui ont aussi mené une reconnaissance, sont d'un avis bien différent et obtiennent de Berkeley que six navires supplémentaires soutiennent la force de débarquement.

Au matin du 18 juin, une brume épaisse couvre la rade et le goulet. Assaillants et défenseurs ne peuvent se voir et demeurent ainsi dans l'expectative pendant près de cinq heures. Vers midi, après un nouveau conseil de guerre, l'opération de débarquement commence. Le temps calme oblige Caermarthen à faire remorquer le Monck et le Damiaten jusqu'à leur position de tir contre la tour de Camaret; les deux navires subissent un feu nourri de la part des batteries françaises, notamment celle du fort qui remplit parfaitement son office. Après avoir conduit ses navires à leur position de tir, Caermarthen organise l'action de ceux chargés de couvrir le débarquement des troupes.

A bord des embarcations qui se dirigent vers la plage, Talmash découvre l'importance des défenses françaises. Parvenu près du rocher massif qui se trouve au Sud de la plage, il débarque avec quelques officiers, parmi lesquels les huguenots français de La Motte et Montargis, et une dizaine de grenadiers. Cutts débarque alors avec cent cinquante grenadiers, mais il échoue à organiser l'avant-garde sous le feu des défenseurs français et maintient sa position bien qu'il ait reçu l'ordre de rembarquer au cas où les troupes françaises seraient supérieures en nombre. Deux compagnies franches de la Royale, commandées par de Benoise et de La Gousse, fortes d'une centaine d'hommes, se lancent alors des retranchements à l'assaut de l'ennemi. Suivant l'exemple des troupes réglées, les miliciens gardes-côtes fondent sur les Anglais. Talmash est forcé de se replier à l'abri du rocher, d'où il tente de réorganiser le combat.

En moins de trois heures l'entreprise anglo-hollandaise tourne au désastre.

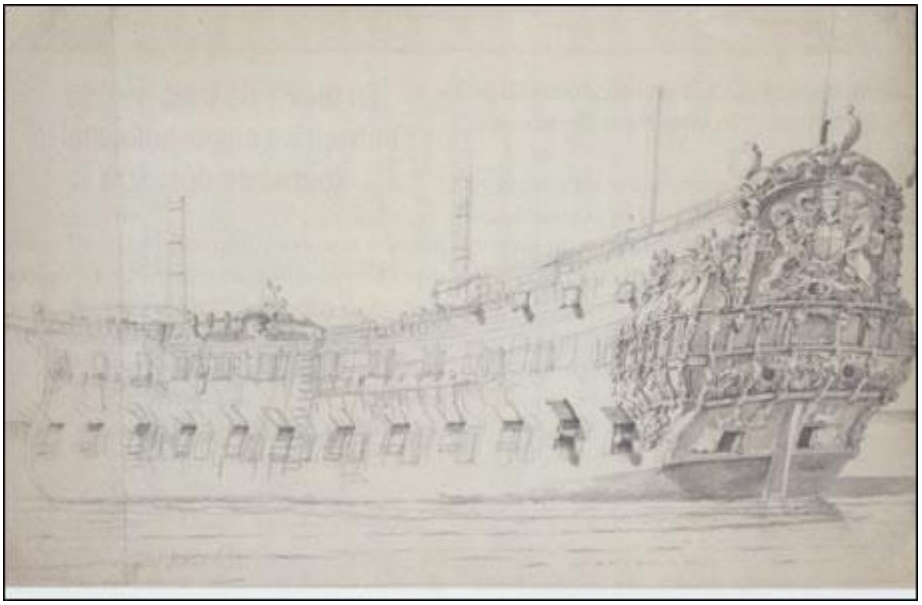
Blessé à la cuisse, Talmash repart à l'assaut avec le renfort d'une centaine de nouveaux grenadiers débarqués. Le feu des batteries et des soldats français les contraint toutefois à se replier. Le régiment français de cavalerie du Plessis-Praslin, tout juste arrivé de Châteaulin, se jette à l'assaut des Anglais sur la plage. Talmash ordonne le repli général vers les chaloupes. Mais, à cause de la marée descendante, certaines d'entre elles ne peuvent être remises à l'eau : pris au piège, des dizaines de soldats anglais sont tués. Le repli des chaloupes rescapées se fait sous la protection des navires de Caermarthen, dont les mâts, vergues et voiles ont été sévèrement endommagés par l'artillerie française...



Ci-dessus : évocation du débarquement de la première vague d'assaillants sur la plage de Trez-Rouz.
Page précédente : évocation de la batterie du Gouin lors de la "descente" de Camaret, avec à l'extrême gauche l'entrée du goulet de Brest et à l'extrême droite le sillon de Camaret. Faute de vent, les navires ennemis doivent être remorqués par leurs embarcations, tandis que le vaisseau hollandais *Wesep* (à droite) s'est échoué.

Dans la soirée, Vauban relate au secrétaire d'Etat à la Guerre la bataille dont il n'a pu être le témoin direct, car il était sur la côte léonarde : "Les ennemis, Monseigneur, ont aujourd'hui voulu tenter la descente de Camaret avec huit gros vaisseaux de guerre et plus de dix autres petits bâtiments de toutes espèces. Après deux heures de grosse canonnade de la part des vaisseaux, fort bien répondue par la tour de Camaret, ils ont mis à terre à demi-portée de mousquet des retranchements auxquels ils se sont présentés très fièrement. Ils y ont été reçus de même et en cette affaire ont eu sept à huit cents de tués, pris ou noyés. Le surplus s'est sauvé ou n'a pas mis à terre. Beaucoup de vaisseaux endommagés car l'affaire a duré longtemps. De notre côté il n'y a eu que trente ou quarante tués ou blessés, parmi lesquels il y a deux officiers dont l'un pourra mourir."

En moins de trois heures, l'entreprise anglo-hollandaise a tourné au désastre. Le bilan est lourd. Mille quatre-vingt-onze marins et soldats ont été tués, blessés, portés disparus ou faits prisonniers, certains régiments anglais étant totalement décimés. Le navire hollandais Wesep et plusieurs embarcations de débarquement sont perdus. Pour Càermarthen, "les préparatifs qui avaient été faits étaient tels [...] qu'il aurait été tout à fait impossible, aurions-nous eu le double de forces, de donner suite à notre dessein". Du côté français, les soldats, les miliciens gardes-côtes et la population exultent.



A bord de la flotte de Berkeley, un conseil de guerre se tient dans l'après-midi sur le vaisseau où a été transporté Talmash. Celui-ci propose qu'une partie de l'escadre pénètre en rade de Brest pour bombarder le port. Les membres du conseil font part de leurs réserves car une telle entreprise nécessiterait d'attendre des vents d'Ouest favorables pour pénétrer dans la rade, puis des vents d'Est pour en sortir. Berkeley renonce finalement à ce projet, craignant que les troupes assurant la défense du port ne soient trop nombreuses. En conséquence, la flotte anglo-hollandaise met à la voile le lendemain matin.

Ci-dessus : le vaisseau anglais de 60 canons *Monck*, qui prit part au bombardement de la tour de Camaret, par Willem van de Velde l'Ancien (1611-1693).

A son retour en Angleterre, Berkeley justifie son choix : "A Londres, on nous reprochera de n'avoir pas tenté d'entrer dans la rade de Brest. Mais si ces gens voyaient de leurs yeux à quelle distance l'ennemi envoie ses bombes, je suis certain qu'ils changeraient d'avis, surtout en constatant le peu d'efficacité que cinq mortiers mal montés et servis auraient sur Brest, alors que très probablement et d'après ce que nous avons vu, l'ennemi aurait pour nous bombarder cinq à six fois ce nombre et que nous ne pouvions mettre à l'ancre hors de portée, n'ayant aucun point d'appui à terre". Quant à Talmash, il meurt de ses blessures le 22 juin.

Ci-contre : vue de la flotte anglo-hollandaise lorsqu'elle parut devant le port de Dunkerque pour le bombarder, le 21 septembre 1694, par Gaignières.

Camaret, "gardienne de l'Armorique"

Les conséquences du désastre de Camaret sont immédiates sur la stratégie de Guillaume III: les Anglais renoncent aux opérations combinées de débarquement au profit des bombardements par mer. Au cours de l'été 1694, ils entreprennent ce type d'action contre les ports de Dieppe, du Havre, de Dunkerque et de Calais. La stratégie maritime cède la place à la stratégie continentale, désormais prioritaire. Cependant, l'affaire de Camaret oblige Louis XIV à maintenir sur les côtes du royaume des troupes indispensables à leur sûreté. Vauban ne relâche d'ailleurs pas son effort et se voit confier de nouveau, en 1695, le commandement en chef de la défense de Brest. A plus long terme, l'échec de Camaret dissuade les Anglais de tenter une action contre Brest, trop fortement défendu à leurs yeux. Jusqu'à la fin du XIXe siècle, ils vont privilégier le blocus naval. Ce n'est qu'avec l'avènement de la marine à vapeur, qui s'affranchit des vents et des courants, qu'ils élaboreront

de nouveaux plans d'attaque contre Brest. Si l'efficacité du commandement de Vauban a permis de repousser la tentative anglo-hollandaise en 1694, son système défensif jouera un rôle dissuasif bien au-delà.

La nouvelle du succès français à Camaret se répand rapidement dans les jours qui suivent la descente ; le Roi-Soleil en est informé le 22 juin à son réveil. Pour célébrer la victoire, il fait graver une médaille commémorative qui fait de Camaret la "gardienne des côtes de l'Armorique". La renommée de Vauban, ingénieur déjà très populaire, s'en trouve renforcée et acquiert, tout comme le combat de Camaret, une dimension légendaire qu'amplifiera encore la tradition. Un chant en breton, découvert en 1959, mais probablement écrit peu après la bataille, contribuera au développement d'une imagerie d'Epinal insistant sur le rôle joué par la milice garde-côte. Dans cette tradition, transmise par certains auteurs postérieurs, Vauban "de village en village, parle aux femmes, aux enfants, surexcite les courages et fait passer parmi tous la flamme de son enthousiasme [...] entouré de ses /sic/ Camarétois dont la fidélité le rassure" ! Un autre chant en breton, relatif à la bataille de Saint-Cast (1758), évoque encore le souvenir du succès de Camaret plusieurs décennies après l'événement. Mais la tradition orale n'est pas la seule à transmettre le souvenir de la descente de Camaret : le rocher de la "Mort Anglaise", au Sud de la plage de Trez-Rouz, désigne toujours le lieu où fut blessé Talmash.

De nos jours, le visiteur attentif peut encore percevoir les traces de la bataille de Camaret. En arrière de la plage de Trez-Rouz, les mouvements de terrain révèlent probablement la présence des retranchements français ; des éléments d'une batterie au Nord de la plage et d'une autre à la pointe du Petit-Gouin subsistent; des balles et des boulets ressurgissent régulièrement du sable, et le manoir de Quélern, qui abritait l'état-major français, demeure. Mais surtout la "tour dorée" de Camaret est le témoin remarquablement préservé de cette bataille. Les stigmates laissés dans la pierre par les boulets anglais attestent la vigueur des combats de juin 1694. À lui seul, cet édifice symbolise la victoire française et l'ingéniosité de Vauban dans la défense des côtes. Candidat au patrimoine mondial de l'UNESCO, le fort de Camaret, acteur majeur lors de cette bataille, témoigne encore aujourd'hui de la dernière opération anglaise contre le port du Ponant.

Sources : Service historique de la Défense, départements Terre et Marine (Vincennes, Brest) ; Archives nationales, fonds Marine ; Archives départementales du Maine-et-Loire ; Archives départementales de Loire-Atlantique.

Bibliographie sommaire : Henri Binet, La Défense des côtes de Bretagne au XVIIIe siècle, Etudes et documents, 1914. Jean Peter, Vauban et Brest, Dossier, 1998. Alain Fougeray, "Vauban", in La Lettre du Génie, n° 1, 2006; "Quand Vauban commanda en chef à Camaret", in La Lettre du Génie, n° 35, 2006. Auguste Dizerbo, "Une relation de la bataille de Camaret (18 juin 1694) par Peregrine Osborne, marquis de Caermarthen", in Bulletin de la Société archéologique du Finistère, tome CXII, 1983. Didier Cadiou, "Vauban (1633-1707) et la presqu'île de Crozon", in Avel Gornog, n° 15, 2007.
Remerciements: à Keith A-J McLay (université de Chester), Patrick Petit, Alain Fougeray, Michel Bourlier.
Poursuivez votre découverte de Camaret sur <www.chasse-maree.com> rubrique "Les compléments du Web".

Mercator- Bearing straight (II)

Mercator’s Résumé

Gerard Mercator was more than just a mapmaker. Although biographical dictionaries accustomed to single occupations typically treat him as merely a cartographer or a geographer, Mercator distinguished himself at various times as a calligrapher, an engraver, a maker of scientific instruments, and a publisher. No less impressive are his deep interests in mathematics, astronomy, cosmography, terrestrial magnetism, history, philosophy, and theology. Although biographers lament the lack of diaries, account books, and carefully archived personal correspondence, the historical record reveals Mercator as an introspective and energetic chap who was competent in science, honest and well liked, technically savvy and clever with his hands, curious about the world around him, successful as an entrepreneur, and well positioned to make a pair of substantial contributions to mapmaking.

Mercator's first biographer was Walter Ghim, his neighbour in Duisburg, the small German city where he lived from 1552 until his death in 1594. A twelve-term mayor of the town, Ghim contributed a short biography to the 1595 edition of Mercator's Atlas, published posthumously by his youngest son, Rumold. Ghim's essay is more a long obituary than a critical biography. The mayor praises Mercator as a "remarkable and distinguished man," notes his "mild character and honest way of life," and provides dates and other details for key events in the cartographer's career. Thus we learn that Gerard Mercator was born at approximately 6 a.m. on March 5,1512, in Rupelmonde, Flanders, where his parents Hubert and Emerentiana were visiting Hubert's brother, Gisbert Mercator, "the energetic priest of that city." (Flanders is roughly coincident with the northern part of present-day Belgium, and as figure 3.1 shows, the village of Rupelmonde is about ten miles southwest of Antwerp.) He died "82 years, 37 weeks, and 6 hours" later—a remarkably long life for the sixteenth century—after coping in his final years with partial paralysis and a cerebral hemorrhage. Ghim offers a detailed description of Mercator's failing health and last rites but says little about the mapmaker's early life.

Scholarly interpretations of sixteenth-century Flanders helped historian of calligraphy Arthur Osley paint a richer picture. Although Mercator's parents had little money—his father was a shoemaker and small farmer—Gisbert was at least better connected. Through his uncle's influence, Gerard was enrolled at age fifteen in the distinguished monastic school at 's-Hertogenbosch run by the Brethren of the Common Life, who accepted poor but bright boys willing to train for the priesthood. The brothers specialized in copying sacred texts, and their school excelled at teaching penmanship. In addition to learning Christian theology and Latin, Mercator developed a practical and lasting interest in the elegant italic script in which he engraved place names and interpretative text for his maps. He considered italic lettering more appropriate for scholarly writing than Gothic and other less formal (and often less legible) styles of handwriting, and in 1540 he published Literarum latinarum, quas Italicas cursoriasque vocant, scribendarum ratio (How to Write the Latin Letters Which They Call Italic or Cursive), a short manual that was influential in the adoption of italic lettering in cartography.

Figure 3.1 Places Mercator lived or visited (larger lettering), with present-day international boundaries and additional cities (smaller labels) as a frame of reference.

Various renderings of Mercator's name invite confusion. Although his German father apparently went by Hubert Cremer, vernacular versions of the family name include de Cremer, Kramer, and Kremer. Krämer (the modern spelling) is the German word for merchant or shopkeeper, Cremer is its Dutch equivalent, and Mercator is the Latin version, which the future mapmaker adopted at 's-Hertogenbosch. (Latin was the language of Europe's educated elite, and young scholars routinely latinized their names.) Although Gerhard Cremer and Gerardus (or Gerhardus) Mercator might be more historically correct, American and British cartographic historians prefer the partly anglicized Gerard Mercator. A reasonable compromise, I'm sure, as an obsessive purist would need to write awkwardly about Gerardus Mercator Rupelmundanus (Gerard Mercator of Rupelmonde), the name under which Mercator enrolled at the University of Louvain in 1530 and published his epic world atlas.

At Louvain Mercator studied humanities and philosophy, attended lectures by the brilliant mathematician and astronomer Gemma Frisius (1508–55), and received a master's degree in 1532. With his religious faith challenged by contradictions between biblical accounts of creation and Aristotle's writings, Mercator occasionally felt stifled at Louvain, where doubt was akin to heresy. He began corresponding with a group of Franciscan preachers living in Antwerp and Mechelen (see fig. 3.1), and visited them several times to discuss theology and science. His confidants included Franciscus Monachus (ca. 1490– 1565), a prominent geographer who produced a terrestrial globe around 1520 and is a plausible source of Mercator's knowledge of northern lands. Although his absences from Louvain aroused suspicion, Mercator

eventually resolved his concerns over the conflicting interpretations and, according to Osley, "emerged with strong Christian convictions, which remained with him."

Reluctant to leave Louvain, Mercator pursued an academic apprenticeship centuries before the modern university gave us postgraduate education. In addition to convincing Frisius to instruct him in astronomy and geography, Mercator and his tutor persuaded Gaspar van der Heyden, a local goldsmith and engraver, to let Mercator use his workshop for making globes and scientific instruments. The three apparently collaborated on numerous projects, including maps and surgical instruments—Frisius was also a physician—and the future mapmaker either contributed to or witnessed all phases, from design to marketing. As Osley observes, by age twenty-four Mercator had become "a superb engraver, an outstanding calligrapher, and one of the leading scientific instrument makers of his time." And as his later works attest, skill in engraving gradations and labels on brass and copper instruments proved useful in making printing plates for maps and globe gores.

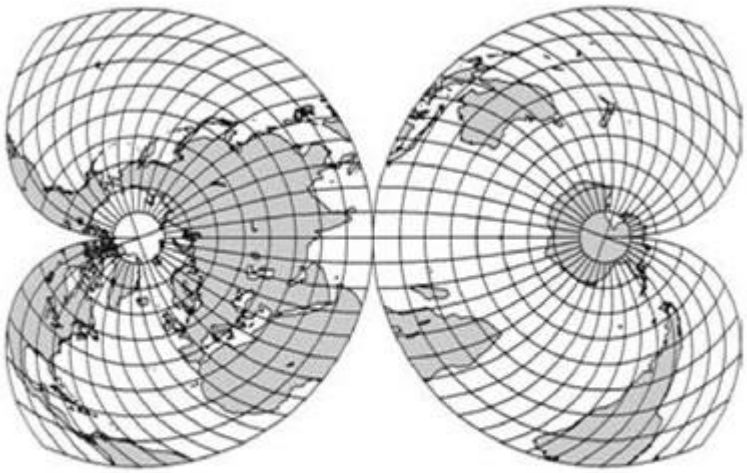


Figure 3.2 A modern rendering by John Snyder of the double-cordiform projection used for Mercator's 1538 world map. Reduced slightly from Snyder, *Flattening the Earth*, 37, fig. 1.27.

An energetic learner, Mercator progressed quickly from globes to flat maps and from engraving to full authorship. In 1536 he engraved the italic lettering for Frisius's terrestrial globe, which was assembled by pasting twelve printed gores onto a spherical papier-mâché shell nearly 15 inches (37 cm) in diameter. His role expanded from engraver to coauthor with the publication a year later of Frisius's celestial globe, similar in size and manufacture. In 1537 he also authored and published his own map, a 17 by 39 inch (43 by 98 cm) cartographic portrait of Palestine engraved on copper and printed as six sheets, which formed a wall-size map when glued together. Mercator's enduring interest in religion was no doubt a key motivation. Although he cites Jacob Zeigler as his principal source, the small map included with Zeigler's book on the Holy Land, published five years earlier, is comparatively sketchy. Cartographic historian Robert Karrow, who labeled the map a "commercial success," notes that it remained in print for at least four decades and provided the geographic details for Palestine for Mercator's epic world map of 1569.

In 1538 Mercator published a 14 by 21 inch (36 by 55 cm) world map, laid down on the double cordiform (double heart-shaped) projection (fig. 3.2) pioneered in 1531 by the French mathematician Oronce Fine (1494–1555). Although Mercator borrowed the geographic framework from Fine, his map is more similar in content to Frisius's terrestrial globe. As close examination of its features and place names reveals, he consulted additional sources but was the first to identify North and South America as separate continents. Also noteworthy are the suggestion of a Northwest Passage and the separation of Asia and North America, typically attached on early-sixteenthcentury world maps. Aware of the uncertainty of some delineations, he scrupulously differentiated known, previously mapped coastlines from their more speculative counterparts in areas largely unexplored.

Mercator's next publication was a detailed 34 by 46 inch (87 by 117 cm) map of Flanders, printed as four sheets in 1540. Prepared at the urging of Flemish merchants, the map was based on precise trigonometric and field surveys. Although some historians attribute the measurements to Mercator, who no doubt engraved the copper plates, others question whether the impoverished artisan had the time and resources for extensive fieldwork during the harsh winters of 1537–38 and 1539–40. A key skeptic is Rolf Kirmse, who observed that the distances portrayed are off by only 3.4 percent on average and that the average error of the angles is a mere 2° 20'. According to Kirmse, the timing of the surveys and their high level of accuracy point to Jacob van Deventer (ca. 1500–1575), a Dutch mapmaker who lived in Mechelen in the late 1530s and later produced a unique collection of town plans of the Netherlands for the king of Spain. Whoever the surveyor, there is no dispute about the map's success and influence. Among the fifteen subsequent editions published between 1555 and 1594 is a smaller adaptation included in the 1570 world atlas by Abraham Ortelius (1527–98), a genial contemporary of Mercator.

In August 1536 Mercator married Barbara Schellekens, and the following year Barbara gave birth to their first son, Arnold. The couple eventually had six children, three boys and three girls. All three sons became mapmakers for a time at least, and Rumold (ca. 1541–1600), their youngest, became his father's representative in England and supervised publication of the first complete edition of the Mercator world atlas.

Although prosperous and comparatively erudite, sixteenth-century Flanders was frequently engulfed in conflict between Protestant reformers and Catholic traditionalists, who in 1544 began a brutal effort to suppress Protestantism. Mercator's letters to the friars in Mechelen as well as his more recent travels attracted the attention of religious extremists, who imprisoned him at Rupelmonde in March 1544. The zealots also held forty-two other suspects, including Joannes Drosius, to whom Mercator had dedicated his 1538 world map. Although protests by the mapmaker's friends, colleagues, town officials, and a local priest won his release seven months later for lack of evidence, four of his fellow detainees were beheaded, burned at the stake, or buried alive.

Mercator's religion remains ambiguous. Some writers consider him a Protestant (possibly a Lutheran convert), while others insist he remained a committed Catholic. Ghim and Osley ignore the mapmaker's church affiliation altogether, Karrow confesses uncertainty, and the late Richard Westfall, who compiled the entry on Mercator for the Catalog of the Scientific Community Web site, emphatically states, "I find it impossible to tell." Mercator was released from his imprisonment into Catholic territory, Westfall notes, but eight years later he left Louvain for Duisburg, in Cleve (a German duchy about fifty miles east of Flanders), which was Protestant. Even so, Catholic patrons continued to sponsor his projects and buy his maps.

Although religious unrest or outright persecution might have precipitated the move, the immediate incentive was a job offer from William, Duke of Cleve, who planned to open a university in Duisburg. Although the duke's academy never developed, royal and commercial patrons continued to underwrite Mercator's globes, maps, and scientific instruments. Especially significant is his 1554 map of Europe, which he started in Louvain. Engraved in copper and printed as fifteen separate sheets, the entire map measures 47 by 58 inches (120 by 147 cm) and, according to the ever enthusiastic Walter Ghim, a revised edition published in 1572 "attracted more praise from scholars everywhere than any similar geographical work which has ever been brought out."

The 1554 edition's portrayal of Britain underscores the difficulty of obtaining accurate geographic information about a country that feared invasion. According to Peter Barber, the British Library's expert in medieval and early modern maps, Mercator relied heavily on existing maps, including a 1546 map of England published in Rome by George Lily, as well as reports from various unnamed correspondents, including the British astronomer-mathematician John Dee, who lived in Louvain from 1538 to 1540. Although his correspondents helped him add place names and refine coastlines, Mercator's treatment does not mirror the markedly more accurate geometry of unpublished British surveys of the late 1540s and early 1550s. More surprising is the omission of several bishoprics that Henry VIII had established after he broke with Rome— surprising because Mercator, now living in Duisburg, had little to fear from church authorities. In Barber's view, the omission reflects either ignorance of the bishoprics or a reluctance to antagonize a generous supporter, Cardinal Granvelle, to whom Mercator dedicated the map.

More impressively accurate is Mercator's 1564 map of England, Scotland, and Ireland, printed on eight sheets, which compose a 35 by 50 inch (88 by 127 cm) wall map. A curious inscription attributes its content to a prototype mysteriously acquired from an anonymous acquaintance. According to Ghim, "a distinguished friend sent Mercator from England a map of the British Isles, which he had compiled with immense industry and the utmost accuracy, with a request that he should engrave it." Neither Mercator nor Ghim named the source, whose identity sparked the curiosity of map historians who, as Barber tells it, eagerly enlisted in a game of "find the friend." After analyzing place names, shapes, and other details together and carefully assessing information available to plausible informants, Barber attributed the draft to John Elder, a Scottish Catholic who traveled freely between England and mainland Europe. Elder had access to the Royal Library, where he apparently compiled the map from ostensibly top-secret drawings by English surveyors. According to Barber's hypothesis, Elder left England in late 1561, amid growing hostility between the Catholic and Protestant supporters of Mary Stuart and Elizabeth I, and gave the map to Cardinal de Lorraine, who persuaded Mercator to make the engraving.

Although powerful patrons like the Cardinal no doubt initiated specific projects, serendipitous influences were at least equally important. For example, Mercator's famous 1569 world map, discussed in greater detail in the next chapter, was at least partly encouraged by his appointment to teach mathematics, as a part-time volunteer, in the gymnasium (high school) established by Duisburg's city council in 1559. Mercator designed a three-year course that included geometry, surveying, and mathematical astronomy, and he taught the entire sequence once before surrendering the position to his second son, Bartholomew. A second example is his appointment around 1564 as cosmographer to the Duke of Jülich, Cleve, and Berg. According to Karrow, this nomination inspired Mercator to plan an enormous series of works on geography, cosmography, and history. The first part to be published was the Chronology (15 69), an attempt to establish an accurate framework for world history. The Chronology included tables of solar and lunar eclipses and a conscientiously researched chronological list of political, cultural, scientific, and biblical events. Committed to completeness, Mercator earned a place on the Church's list of banned books by including events associated with Martin Luther and a few other heretics.

Figure 3.3 Based on a 1574 portrait, this elegant engraving of Gerard Mercator measuring a globe was first printed in the 1584 edition of Ptolemy's *Geography*. It also appeared in the 1595 edition of Mercator's *Atlas*. From Averdunk and Müller-Reinhard, "Gerard Mercator," frontispiece.

As a second instalment of his vast, comprehensive work, Mercator published an authentic version of Ptolemy's Geography, deliberately devoid of the distracting interpretations and misinterpretations by earlier editors intent on improving the Egyptian geographer's seminal work. Mercator's goal was an accurate portrait of Ptolemy's second-century view of the world. To understand the present, the mapmaker believed, one must appreciate the past. The atlas, published in 1578, included Ptolemy's twenty-seven maps, carefully restored, handsomely engraved, and supplemented by an index of place names and an enlarged boundary map of the Nile Delta. The maps vary slightly in size, with the typical display measuring approximately 13 by 18 inches (34 by 46 cm). Seven subsequent editions, published between 1584 and 1730, attest to the book's importance to scholars. An engraved portrait of Mercator holding a globe and dividers (fig. 3.3) suggests that the mapmaker, now in his seventies, had become a brand name in geographic publishing.

While working on Ptolemy's Geography, Mercator had started to compile maps for his celebrated world atlas, which would provide the modern geographical component of the massive treatise he envisioned. Resolving discrepancies between sources and engraving most of the plates himself was a slow process, especially for a seventy-year old mapmaker. Trading off delay and fragmentation, he published Atlas sive Cosmographiæ Meditationes de Fabrica Mundi et Fabricati Figura (Atlas, or Cosmographic Meditations on the Fabric of the World and the Figure of the Fabrick'd) in three instalments: a 1585 edition, with 51 maps focused largely on France, Germany, and the Low Countries; a 1589 volume, with 23 maps taking in Italy and Greece; and the complete, 1595 edition, which reprinted the 74 maps issued earlier and added 28 new maps covering most of the remaining parts of Europe.

Because the atlas lacks detailed maps of Spain and Portugal, "complete" is misleading. Mercator no doubt desired a more comprehensive treatment of Europe, but time was running out. Weakened by strokes in 1590 and 1593, he died on December 2, 1594, leaving completion to his son Rumold and grandsons Gerard, Johann, and Michael. In addition to supervising printing, Rumold authored a world map and a regional map of Europe, Gerard signed regional maps of Africa and Asia, and Michael contributed a map

of America. The project also provided employment for local artisans, who hand-coloured the maps. Like other mapmakers, Mercator relied on colourists, mostly women, to enhance his otherwise bland line engravings.

What took so long? The late Clara LeGear, an atlas authority at the U.S. Library of Congress, identified four impediments: Mercator's need to support himself with other projects, the difficulty of obtaining reliable geographic details, the slow pace of meticulous map engraving, and a shortage of skilled copperplate engravers. Mercator not only compiled all the maps for the atlas but also engraved the printing plates, with only occasional help from his grandson Johann and Frans Hogenberg, a skilled artisan who engraved most of the seventy maps for Theatrum Orbis Terrarum (Theater of the Whole World), published in 1570 by Abraham Ortelius, a publisher and map seller living in Antwerp.

Although a competitor, Ortelius was also a close friend of Mercator. So close, according to Walter Ghim, that Mercator deliberately delayed his own atlas. As Ghim tells it, Mercator "had drawn up a considerable number of models with his pen" and could easily have had them engraved. Yet he held up publication until Ortelius "had sold a large quantity of Theatrum ... and had subsequently increased his fortune with the profits from it." A nice story, perhaps, but the tedium of map engraving as well as the fifteen years between Theatrum and the first instalment of Mercator's Atlas suggests Ghim was spinning a yarn.

In pioneering the notion of a consciously organized book of mainly maps with a standard format printed in uniform editions of several hundred copies, Ortelius has a stronger claim than Mercator to the title Father of the Modern World Atlas. According to map historian Jim Akerman, the innovative ingredient was Theatrum's structure, not its format. After all, bound collections of portolan charts copied by hand had been around for more than a century, and books of printed maps published by Martin Waldseemüller (1470–1522) and others in the early sixteenth century clearly qualify as atlases. What is noteworthy is Ortelius's demonstration of atlas making as a systematic process orchestrated by an editor who selects information, standardizes content, and maintains quality.

Ortelius and Mercator had decidedly different views of the editor's role. Whereas Ortelius relied largely on readily available sources, which he selected for reengraving, Mercator energetically sought new source materials and authored original maps, which he personally designed and engraved. Unencumbered by this spirit of scholarship, Theatrum not only beat Atlas onto the market but was so much more successful at the outset that Akerman considers it "remarkable that Mercator's name [for a book of maps] should have eventually triumphed."

Figure 3.4 The title page of Mercator's 1595 *Atlas* honors the mythic Atlas.

Remarkable perhaps, but hardly inexplicable. The "Atlas" of Mercator's title commemorates an ancient ruler of Mauritania. In classical mythology, the immortal Atlas was forced to atone for his role in an unsuccessful revolt by supporting the heavens on his shoulders. In Mercator's interpretation, Atlas was really a mere mortal magnified to legendary proportions for his accomplishments in science and philosophy. Although Mercator's mythology is questionable, Atlas as a geographer and cosmographer provided an appropriate visual metaphor for the title page (fig. 3.4) of a massive work based on the hard work and persistence of the first truly hands-on atlas editor.

As a word for a book of maps, atlas might have vanished shortly after Mercator's grandsons brought out a second complete edition of the Atlas in 1602. Apparently disappointed by sales, they sold the plates to the family of Jodocus Hondius (1563–1612), who ran a successful engraving and publishing business in Amsterdam. Hondius and his sons had a two-fold strategy for challenging the less meaty but still popular Theatrum. In 1606 they published a new, more geographically complete edition with forty additional maps. Recognizing the

value of a brand name, Hondius listed Mercator as the author and himself as the publisher. A contrived engraving of the two collaborators seated at a table with globes and dividers (fig. 3.5) reinforced the continuity. To lower the cost of engraving, printing, and hand colouring, the Atlas maps, which measured about 14 by 18 inches, were simplified and reengraved to roughly 7 by 9 inches and published as the Atlas minor, a less expensive version introduced in 1607 and modelled after pocket-sized editions of Ortelius's Theatrum. Translation of Mercator's Latin narrative into Dutch, French, German, and English created a still wider market for the thirty editions of the full-size Mercator-Hondius Atlas published between 1606 and 1641. The Atlas minor enjoyed an even longer run in the twenty-five editions Hondius and his successors published between 1607 and 1738. By 1700 numerous other publishers were issuing atlases, and the term was well established.

Figure 3.5 In the expanded edition of Mercator's *Atlas* published in 1606 by Jodocus Hondius and his sons, this engraved portrait of Mercator and Hondius signified the merger of two important cartographic trademarks. From Averdunk and Müller-Reinhard, "Gerard Mercator," pl. 18.

Perhaps the most compelling evidence of the Atlas's endurance is its recent republication in CD format. In 2000 Octavo Digital Editions, an Oakland, California, firm headed by software designer John Warnock, issued a two-disc facsimile edition easily navigated with Adobe Acrobat Reader, the widely used electronic page - viewing application that Warnock helped develop. The "Read Disc" links Mercator's Latin text to an English translation and includes insightful commentary by map historian Robert Karrow. The "Examine Disc" consists of high-resolution scans of a copy in the Lessing J. Rosenwald Collection of the Library of Congress. Readers can turn the pages of the 1595 Atlas, peruse its maps, and zoom in for a detailed look at the mapmaker's conception of late sixteenth-century Europe. Figure 3.6, a close-up centred on Duisburg, where the mapmaker lived, illustrates the content and graphic detail, but the Octavo images, in full colour, convey a fuller sense of the hand colouring and textured paper. Warnock's version also exemplifies the extension during the 1990s of the word atlas to include structured collections of viewable geographic data published on CDs or the Internet. Mercator's simple five-letter word apparently expresses the concept more effectively than the tedious synonym geospatial database.

Figure 3.6 An excerpt from Mercator's map of Brabant, Jülich, and Cleve showing Duisburg (bottom center) and part of Cleve, as portrayed in the electronic edition of his 1595 *Atlas* published in color by Octavo, "Examine Disc," 155.

Mercator- Bearing straight (IIIa)

Revealing Replicas

Few historic maps demonstrate as dramatically as Gerard Mercator's 1569 world map that size is both an asset and a liability. Printed on eighteen separate sheets and measuring 80 by 49 inches (202 by 124 cm) when fully assembled, its abundant space easily accommodates the detailed coasts and continents that proved a valuable source for smaller, less detailed world maps by Ortelius and Hondius, among others. Its suitability as a wall display, vulnerable to light and dirty fingers, partly explains the small number of surviving copies—a mere four complete sets if you include one lost in World War II—as well as its rare appearance as a facsimile illustration in books about old maps and cartographic history. When reduced to a black-and-white page-size halftone with noticeable lineations where its sheets meet, the famous chart becomes a disappointingly drab demonstration of its illustrious author's skill as a cartographer.

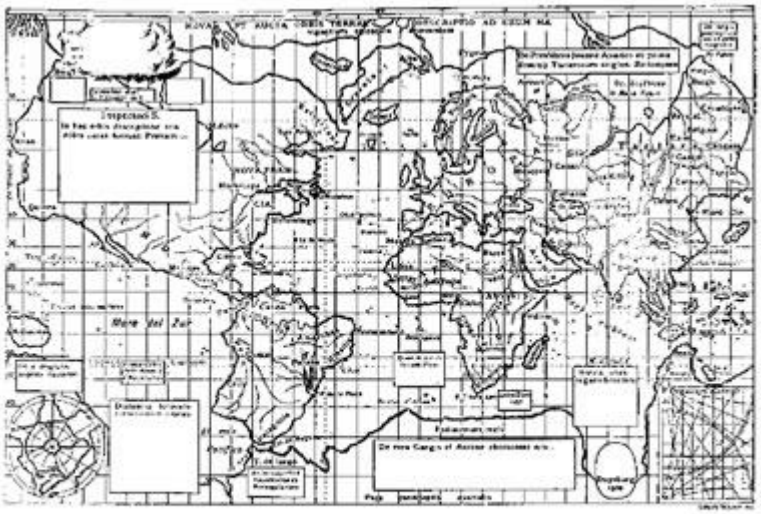


Figure 4.1 Emery Walker's reduced rendering of Mercator's 1569 world map enhanced the 1911 *Encyclopaedia Britannica*'s article on maps. From *Encyclopaedia Britannica*, 11th ed., 17:647.

Several illustrators devised clean, book-friendly replicas by transcribing the map's key elements at a smaller, more manageable scale and adding labels describing its larger blocks of text. The resulting map of a map (so to speak) not only affords a concise graphic summary of its prototype's geography but also allows for further reduction, as in figure 4.1, which reproduces at a still smaller size the version drafted by famed British engraver Emery Walker for the eleventh edition of Encyclopaedia Britannica, published in 1911. The warped frame of the Britannica image, which measures 7 inches wide, suggests it might have been picked up photographically from an earlier illustration, perhaps in another publication. Despite this flaw, Walker's diagram captures the essence of Mercator's grid, layout, continents, and obvious belief in a southern continent (Antarctica) and northeast and northwest passages across the Arctic. Similar renderings with English translations of legend labels illustrated a 1969 science article commemorating the great map's four hundredth anniversary and a 1947 guidebook on map projection (The Round Earth on Flat Paper) from the National Geographic Society. Although these small quasi facsimiles lack the authenticity of Mercator's intricate engraving, they illustrate nicely the progressive poleward separation of his projected parallels.

Full-size, eighteen-sheet facsimiles afford a more realistic impression of the famous mapmaker's attention to detail. The oldest is part of Les monuments de la géographie, a collection of twenty-one facsimile maps published between 1842 and 1862 by Edmé-François Jomard (1777–1862), a Parisian geographer who had served with Napoleon's 1798 Egyptian expedition. In 1828 Jomard founded what eventually became the Bibliothèque Nationale's Department of Maps and Plans, which owns one of the surviving copies. The municipal library in Breslau (now the Polish city of Wroclaw) furnished the originals for the Berlin Geographical Society's 1891 Drei Karten von Gerhard Mercator, which includes the 1569 world map as well as Mercator's 1554 fifteen-sheet map of Europe and his 1564 eight-sheet map of the British Isles. Destroyed during World War II, the Breslau copy also served as the prototype for a commemorative edition published in 1931 by the International Hydrographic Bureau, headquartered in Monaco. The third known copy, in the Maritime Museum at Rotterdam, was reproduced in 1961 (a year before Mercator's 450th birthday) and distributed as a supplement to Imago Mundi, the principal scholarly journal for historians of cartography. A fourth copy, at the University Library of Basel, Switzerland, appeared in Imago Mundi in 1955 as a much-reduced 20 by 13 inch (51 by 33 cm) foldout.

Life-sized reproductions of Mercator's 1569 world map are not widely available in libraries and map collections. A joint search of the RLIN (Research Libraries Information Network) online catalogue and the OCLC (Online Computer Library Center) FirstSearch database, which focus on university libraries in the United States, failed to turn up a single copy of either the Jomard facsimile or its 1931 Monaco counterpart, although the National Union Catalog, printed in the late 1960s, found ten of the former but none of the latter. Many American libraries apparently did not bother to add older materials to their electronic catalogues. By contrast, my Web search uncovered twelve copies of the Berlin Geographical

Society's 1891 version in American libraries—one more than the printed bibliography. Oddly, the Library of Congress (which apparently does not share all its holdings with RLIN or OCLC) owns both the Jomard and the Monaco editions but lacks the 1891 Berlin reprint. The 1961 Rotterdam facsimile fares much better: the Library of Congress has one, the National Union Catalog found nineteen more, and an RLIN/OCLC search uncovered another sixty copies in North American and Europe. The list would no doubt be longer had Imago Mundi automatically sent its Rotterdam "supplement" to all subscribers. Syracuse University, where I teach, has a run of Imago Mundi that starts with volume 1 (1935), but lacks a full-size facsimile of Mercator's 1569 world map. Yet the SUNY College at Cortland, forty miles south, has a copy, which I now know of thanks to FirstSearch.

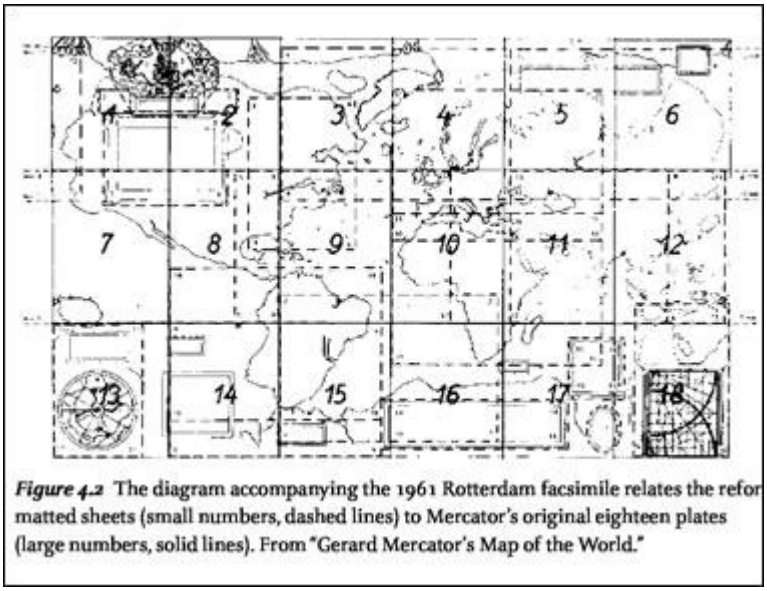


Figure 4.2 The diagram accompanying the 1961 Rotterdam facsimile relates the reformatted sheets (small numbers, dashed lines) to Mercator's original eighteen plates (large numbers, solid lines). From "Gerard Mercator's Map of the World."

If you think all "full-size" facsimiles look alike, think again. Although Gerard Mercator engraved eighteen separate plates and printed his 1569 world map on eighteen separate sheets of paper, the 1961 Rotterdam reprint consists of a large, atlas-like portfolio with fourteen huge pages that reformat the planet into geographically coherent chunks. A complex diagram (fig. 4.2) in the accompanying sixty-nine-page guide describes the scheme. The solid lines and large, bold numbers,1 through 18, represent Mercator's original layout. The dashed lines represent the reformatted "sheets," also numbered 1 through 18. Some of the new sheets are smaller than others and share a page in the facsimile atlas with another sheet. Note too that Mercator's original plates were in portrait format (longer vertical axis), whereas the facsimile is in landscape format.

If this reformatting seems needlessly confusing, consider the inconvenient boundaries between Mercator's original plates. Anyone familiar with U.S. Geological Survey topographic maps knows the problem of quadrangle boundaries that invariably partition our area of interest, however small, among two, three, and sometime four map sheets. Mercator's 6 by 3 grid validates this cartographic variant of Murphy's Law with horizontal plate boundaries that separate England from Scotland and chop off the southern tip of Africa while vertical boundaries slice through east Africa and what is now the eastern United States. Instead of retaining Mercator's original layout—a benefit only if you're obsessed with authenticity or eager to decorate a wall—a benevolent editor chose to preserve the integrity of continents and other large regions. Thus a historian interested in medieval Europe need only examine facsimile sheet 10, reformatted from plates 4, 5, 10, and 11 to include all of Europe (including Scandinavia) and the entire Mediterranean coastline. Similarly, an Africanist can concentrate on sheet 1 1, reformatted from plates 10, 1 1, 16, and 17 to include all of Africa and the Arabian Peninsula. This useful redundancy excuses the omission of tiny portions of Antarctica and northern North America, where equivalent details are missing or inconsequential, as well as the museum's admission that "the size of the maps in the reproduction is slightly reduced."

If you think it unseemly for anyone to muck around with the great mapmaker's original layout, you'll not be surprised that the meddlesome editor of the Rotterdam copy was none other than Gerard Mercator, who willingly sacrificed three prints of some plates in reformatting his huge wall map into an atlas of coherent pages, not arbitrary quadrangles. To provide a meaningful geographic scope for each sheet, Mercator cut out appropriate portions of prints covering the region in question and mounted them on large, folio-size sheets of paper. Although the guide ignores the composition and condition of Mercator's adhesive, lines between adjoining pieces are readily apparent in the 1961 reprint. Repackaged as a portfolio atlas, the Rotterdam copy is notably different from its intact, eighteen-plate cousins in Basel and Paris, and the Maritime Museum owns the only copy so arranged.

A handwritten letter from Mercator found with the atlas indicates he assembled it around 1578 at the request of Werner von Gymnich, a wealthy patron. Sometime later a von Gymnich married a von Mirbach, and the atlas moved to the Mirbach estate at Harff Castle, near Cologne, where it evaded the public gaze

until the late nineteenth century. Discovered in the course of an inventory of the Mirbach family library, the atlas was exhibited briefly in 1894, written up in a Frankfurt newspaper in 1902, and mentioned in academic articles in 1911 and 1930. Pieced together from printed map sheets, it earned recognition in Leo Bagrow's seminal History of Cartography as "the first printed sea-atlas."

Priceless objects become disposable assets during hard times. In 1932, amid the economic and political turmoil that eased the Nazi rise to power, the atlas appeared in the catalog of an auction house in Lucerne and caught the attention of the Maritime Museum's director, J. W. van Nouhuys. Eager to acquire a rare work of immense importance to cartography and navigation, van Nouhuys decided to attend the sale. On the way he stopped at Basel to examine the copy in the university library. His hopes rose when an overly optimistic auctioneer opened the bidding at 6,000 Swiss francs (3,000 guilders), raised the price twice, and failed to find a buyer. Convinced he had a chance, van Nouhuys returned home, found two wealthy contributors each willing to match the museum's 1,000 guilders, and mailed in the winning bid. The museum got its atlas.

On at least one other occasion Mercator repackaged a wall map as an atlas. The evidence is a bound collation of regionally reconfigured cutouts from his maps of Europe (1554) and the British Isles (1564) as well as portions of the 1569 world map and thirty additional sheets from his friend Abraham Ortelius's 1570 world atlas. Dutch schoolmaster Thomas Varekamp, who discovered it serendipitously in a Belgian used-book shop in 1967, reckons that Mercator assembled the atlas in 1571 for his patron Werner von Gymnich, who undertook a lengthy tour of Europe the following year. As with the Rotterdam sea atlas, Mercator willingly cannibalized his wall maps to get the right framing. The nine sheets he assembled by cutting up four copies of his European wall map are especially rare because the last known intact copy was destroyed in 1945, during the siege of Breslau, along with the municipal library's copy of the 1569 world map. A pair of manuscript maps of northern Italy—the only surviving examples of maps hand-labeled by Mercator—makes the atlas triply unique. Robert Karrow, who considers it "the most important Mercator discovery of the twentieth century," once lamented the atlas's purchase in 1979 by the British Rail Pension Fund, which persistently refused scholars' requests for close inspection. But not any longer: a 1997 grant from the Heritage Lottery Fund enabled the British Library to purchase what is now known as Mercator's Atlas of Europe and endorse a facsimile reprint, which appeared a year later.

If you want your own copy of the 1569 world map and are willing to settle for less than full size, Respree.com, a Los Angeles dealer in posters and reproductions, advertises two poster versions at its Web site, one 24 by 31 inches and the other 37 by 54 inches. Reproduced in colour from an unidentified original, Respree's posters make attractive wall decorations but lack the detail of Mercator's lines and labels, better captured by a full-size black-and-white facsimile.

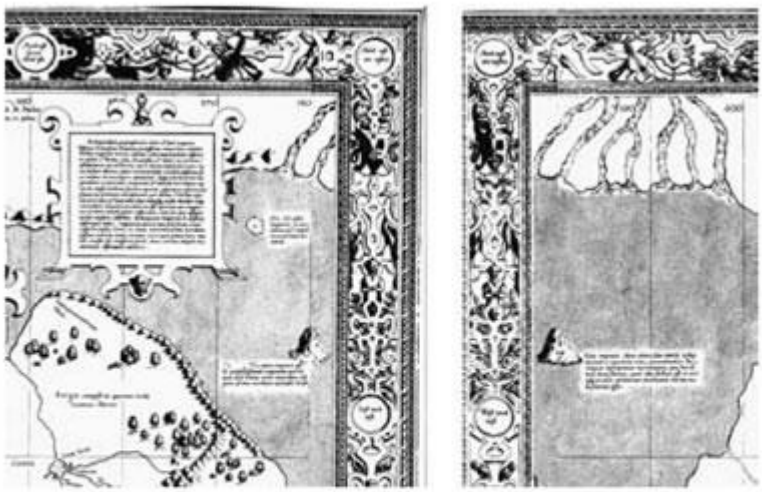


Figure 4.3 Mercator's double rendering of a steep, rocky island representing the north magnetic pole in the far northeast (left) and far northwest (right) corners of his 1569 world map. Cropped and reduced for convenience and legibility from Wilhelm Krücken's online facsimile. From Krücken, "Ad maiorem Gerardi Mercatoris gloriam," http://wilhelmkreuken.de/adusum/11.htm and http://wilhelmkreuken.de/adusum/16.htm.

If you crave fine details, don't mind low-resolution scanned images, and can appreciate a well-illustrated online celebration of Mercator's projection, all in German, check out the "Ad Usum Navigantium" page of Wilhelm Krücken's Web site, "Ad maiorem Gerardi Mercatoris gloriam" (www.wilhelmkruecken.de). In addition to an incisive exploration of the projection's mathematical properties, Krücken provides individual screen-size images of all eighteen plates. Although the map's Latin inscriptions are barely discernible, its geography and artistry are clearly apparent. Anyone with a high-speed Internet connection can move from plate to plate more readily than a library patron handling (carefully, I hope) eighteen oversize map sheets. It was during a cursory interactive examination of Krücken's facsimile that I first understood the great mapmaker's appreciation of modest amounts of redundancy. Unlike contemporary cartographers who

give you the whole world only once, Mercator cleverly extended his left-hand plates a few degrees west of his 180th meridian and his right-hand plates a few degrees east to provide dual, alternative images (fig. 4.3) of what he considered the most likely position of the north magnetic pole.

For scholars concerned with a map's lines and labels, an accessible black-and-white facsimile is often more valuable than a rare hand-coloured print ensconced in a distant library. That's clearly the view of Swedish scientist-explorer Adolf Erik Nordenskiöld (1832–1901), who inspired map historians with his Facsimile Atlas to the Early History of Cartography, published in 1889 and reprinted in paperback in 1973. Unable to include Mercator's 1569 world map because of its huge size, he reported an analysis of its progressively spaced parallels. One column of a table contains distances from the equator calculated for a spherical earth according to the mathematical formula for the Mercator projection, and a second column lists the corresponding distances as measured on the Jomard reprint. The two columns are nearly identical up through 200, but a discrepancy apparent at 300 grows progressively larger with increased latitude. In attributing this discrepancy to "the imperfection of the mathematical resources of the map-constructors in the middle of the 16th century," Nordenskiöld suggests that Mercator employed a mathematical approximation that should yield a closer correspondence between the calculated and measured distances. Remaining differences, he argues, "can be explained by engraving-errors or by stretching's in the paper"—a persistent source of uncertainty when working with facsimiles of old maps.

To be followed next week

Mercator- Bearing straight (IIIb)

Paper shrinkage is less troublesome in exploring Mercator's reliance on other mapmakers. In announcing the 1931 Monaco reprint by the International Hydrographic Bureau, Britain's Geographical Journal noted several dubious debts to Ptolemy, including a Niger River that connects with the Nile. Bert van 't Hoff, who prepared the guide accompanying the 1961 Rotterdam facsimile, listed other prominent influences, which are equally apparent on original copies and reprints. Especially noteworthy is Abraham Ortelius's 1564 world map, on which inscriptions nearly identical to their counterparts on Mercator's 1569 world map suggest that Mercator and Ortelius exchanged information or consulted the same sources. Impressed with an original print of the Ortelius map in the library at Basel, van 't Hoff observed that "this beautiful and remarkable map deserves to be reproduced [and] also compared in detail with Mercator's map." He also recommended looking at Diego Gutierez's 1562 map of South America (fig. 4.4, left), the likely source of Mercator's erroneous westward diversion of the coastline for what is now southern Chile (see fig. 4.1).

The straighter, more accurate rendering of the Pacific shoreline on Mercator's 1538 world map (fig. 4.4, right) confirms the adage that new is not always better.

One map certain to warrant a facsimile reprint—if it's ever found—is a larger version of Erhard Etzlaub's small maps of Europe and North Africa on what looks like a Mercator projection (see fig. 1.7). As I noted in chapter 1, two tiny maps produced in Nuremberg in 1511 and 1513 exhibit progressively spaced parallels, which suggest a deliberate attempt to straighten out rhumb lines. Facsimiles of these maps, each engraved on the cover of a portable sundial, have made map historians wonder what Etzlaub was up to and whether his tiny maps had influenced Mercator. In 1918, in a short note titled "Who Originated Mercator's Projection?" the Geographical Journal reported the opposing views of two German professors, Drecker and Hammer. Convinced that Etzlaub's maps were not flukes, Drecker believed the Nuremberg instrument maker had merely reproduced miniature versions of a much larger map, yet to be discovered. Hammer, who ques-tioned Etzlaub's understanding of principles underlying the Mercator projection, wondered why no sixteenth-century geographer or mathe-matician had ever discussed his alleged innovation.

Curious about current views among European map historians, I put the question of Etzlaub's influence on Mercator to Ingrid Kretschmer, who teaches the history of cartography at the University of Vienna. She began by noting that the University of Duisburg—the duke's idea was eventually fulfilled—celebrated the four hundredth anniversary of the great mapmaker's death in 1594 with three symposia, in 1992, 1993, and 1994. The series stimulated an intense reanimation of the Mercator's work, including a careful comparison of his and Etzlaub's maps by mathematician Wilhelm Krücken, who maintains the Mercator Web site mentioned earlier. According to Kretschmer, a detailed examination of graticules convinced Krücken that the two cartographers had applied different principles. Renewed interest in Etzlaub's influence failed to uncover a larger version of his tiny sundial maps—the several, larger scale road maps he published are all laid out on an equirectangular grid. More telling is Etzlaub's apparent failure to tout his accomplishment in a published article or private correspondence. In Kretschmer's opinion, it is "rather unlikely that a famous instrument maker and cartographer like Erhard Etzlaub would not have mentioned [his development of] a new projection."

Although Etzlaub's influence on Mercator remains a mystery, the great mapmaker might well have been inspired by the work of Pedro Nuñes (1502–78), a Portuguese astronomer and mathematician who described loxodromic spirals in 1537. In pointing out that a direct course is usually not the most easily followed course, Nuñes criticized globe makers for confusing great circles (orthodromes), which are easily delineated on a globe by a taut thread, with rhumb lines (loxo-dromes). Unless aligned with a meridian or parallel, a rhumb line is a comparatively complex corkscrew curve.

Mercator knew about loxodromic spirals as early as 1541, when he included a multitude of these curved lines of constant direction on his famous terrestrial globe (fig. 4.5). How he did this invites speculation: Mercator never described his method, and scholars have yet to uncover an earlier prototype. Dutch map historian Johannes Keuning concluded that Mercator simply drew his loxodromes graphically, "with the aid of metallic loxodromic triangles, made by himself." Using thin metal triangles or templates crafted to ensure constant bearings seems both obvious and ingenious. I'm surprised that Keuning, after proposing a graphic, ad hoc solution for placing loxodromes on a globe, did not dispute Nordenskiöld's assumption that Mercator used a mathematical approximation in laying out his 1569 world map.

Although mathematics provides a theoretical foundation for map projection, not all solutions are numerical. It's easy to see how a map-maker sufficiently clever to delineate curved loxodromes on globe gores could have straightened them out graphically on a flat map. Quite simple, in fact, according to Robert Karrow, who summarizes a likely Mercator recipe in a single sentence: "By following his curved rhumb lines and noting the longitude at which these lines crossed the various parallels, then transferring these coordinates to flat paper using straight rhumb lines with the same bearing, he would have obtained the basic framework of his projection." As William Warntz and Peter Wolff point out in Breakthroughs in Geography, Mercator's genius lay in believing a solution existed. It might well have happened, they note, "that the requirement that rhumb lines should be straight lines could not be satisfied on any chart or map."

If copying is a clue, other mapmakers appreciated Mercator's genius less readily than his scholarship. Although no one adopted his projection for nearly three decades, his 1569 world map was a key source for his friend Abraham Ortelius's influential Theatrum Orbis terrarum, published in 1570. According to map historian Peter Meurer, Ortelius based eight of his plates on Mercator's map. A few writers have interpreted these similarities as blatant plagiarism, but most note that Mercator and Ortelius exchanged information and consulted similar sources. Ortelius was not the only mapmaker to rely on Mercator's geography. Features and place names from the 1569 wall map (but not its projection) are readily apparent on the world map accompanying the Polyglot Bible, published in Antwerp by Benito Arias Montanus in 1572, and the "Planisphere," a world map published in Antwerp and Amsterdam by Petrus Plancius (1552–1622) in 1592.

Mercator's 1569 world map proved a convenient source for his son and grandsons, who compiled continental maps for the posthumous 1595 edition of his famous Atlas, which also includes a world map his son Rumold had published separately in 1587. Laid out on a pair of hemispherical projections,

Rumold's map is a smaller-scale generalization of his father's much larger 1569 chart. Paradoxically, not a single map in the epic 1595 Atlas is on a Mercator projection.

Another paradox is the full-size 1574 woodcut reprint of the 1569 world map by Bernard van den Putte, an Antwerp engraver. With the apparent approval of Mercator, van den Putte reengraved all eighteen plates by cutting out non-inked areas on blocks of wood analogous to massive rubber stamps. Although coastlines and other features left standing on a woodblock are less elegant than lines cut into a copper plate, a wood engraver could add place names or descriptive text by merely cutting a rectangle into the wood and inserting pieces of metal type. That only a single sheet survives suggests that van den Putte's version was less commercially successful than Mercator's copperplate edition. Even so, this mechanical facsimile, which acknowledged Mercator's authorship, contributed to the projection's growing promi-nence and could have inspired one or more of three substantially smaller Mercator maps published around 1595. Nordenskiöld included one of them in his Facsimile Atlas: a 9 by 12 inch (22 by 32 cm) copperplate engraving from Matthew Quad's Geographic Handbook, published in Cologne between 1594 and 1608. Although Quad's map (fig. 4.6) lacks a graticule, its origin is plainly apparent in both its title ("... ad imitationem universalis Gerhardi Mercatoris") and the telltale shapes of its continents.

If multiple maps by diverse authors are a reliable indicator, Mercator's projection became the cartographic expression of a hot idea in the late 1590s, when Jodocus Hondius and Edward Wright offered their own versions of Mercator's world. Hondius's map predates Wright's, but as the next chapter points out, the Dutch cartographer relied heavily on the English mathematician, who developed a mathematical description as well as tables showing how to position the parallels. Although Mercator demonstrated the projection's look and use, Wright made the secret of its construction readily available to other mapmakers.

Mercator- Bearing straight (IV)

The Wright Approach

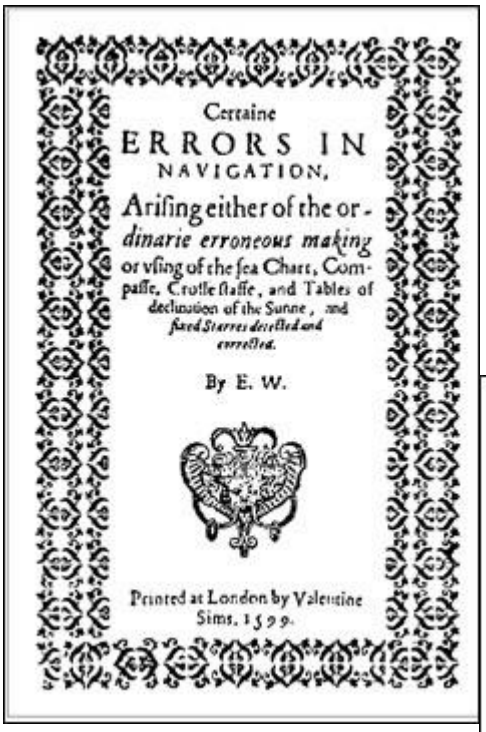
Edward Wright was a mathematician, not a mapmaker. Born in 1561 in the village of Garveston, about one hundred miles northeast of London, he attended Gonville and Caius College at Cambridge, where he received a bachelor of arts degree in 1581 and a master of arts three years later. In 1587 a research fellowship allowed him to focus on mathematical cosmography and its use in navigation. In 1589 a seven-month leave to help the Earl of Cumberland plunder Spanish shipping in the Azores provided practical experience at sea. Appalled by mariners' misuse of almanacs, charts, and navigation instruments, Wright undertook a mathematical critique of contemporary navigation. His search for new solutions to old problems included a sea chart with straight-line loxodromes: the map Mercator had demonstrated but never explained.

Wright compared the projection to an inflatable globe inside a glass cylinder. Imagine a spherical bladder, he suggested, with meridians, parallels, and a selection of rhumb lines inscribed on its surface. Inflate the sphere initially so that its axis aligns with the axis of the cylinder and its equator just touches the glass. This step establishes the equator as the standard line, with the same scale on both globe and cylinder. Then slowly inflate the bladder so that all rhumb lines remain straight and the stretching at every point is the same in all directions—the angle-preserving condition now known as conformality. Although Wright's mythical model requires an infinitely expansive bladder of extreme flexibility, it describes perfectly the transformation of a globe into Mercator's conformal cylindrical projection: the parallels grow farther and farther apart as the bladder inflates, but because the cylinder is open ended, the poles never touch the map.

To describe the growing separation of the map's successive parallels Wright worked up a table with three columns. The first two list the degrees and minutes of latitude for parallels spaced ten minutes apart on the sphere, and the third reports the parallel's projected distance from the equator. Because the northern and southern hemispheres have identical grids, the table runs from the equator at 0° to a generic pole at 90°, and because a degree contains sixty minutes, an interval of ten minutes divides each half meridian into 540 (90 X 6) "meridional parts." To simplify the calculations, Wright set to 100 the distance

encompassed by an arc of ten minutes at the equator. With minimal distortion near the equator, the parallels for 0° 10' and 0° 20' plot at 100 and 200 distance units, respectively. Because the table's third column has no decimal places, the slowly growing separation of parallels is not apparent until the sixteenth meridional part positions the parallel for 2° 40' at 1,601—up 101 units (rather than 100) from the parallel for 2° 30' at 1,500. Vertical stretching becomes only slightly more apparent at 15° 00', which plots at 9,104—only 103 distance units away from 14° 50', which plots at 9,001. Separations increase, and in its final rows the table locates the parallels for 89° 40' and 89° 50' at 201,513 and 226,223, respectively, and describes the polar parallel of 90°00' as "Infinite."With Wright's "Table for the true dividing of the meridians in the Sea Chart," any mapmaker or sailor could easily lay out a Mercator grid.

Wright used at least three decimal places in his calculations, but omitted them from the abridged table in the first edition of Certaine Figure 5.1 The title page of the first edition of Wright's treatise.


Certaine
ERRORS IN
NAVIGATION,
Arising either of the or-
dinarie erroneous making
or vſing of the ſea Chart, Com-
paſſe, Crutle ſtaffe, and Tables of
declination of the Sunne, and
fixed Starres detected and
corrected.
By E. W.
Printed at London by Valentine
Sims, 1599.

Errors in Navigation (fig. 5. 1), published in 1599, in order "not at this time to trouble [chartmakers and navigators] with more than thought to be of use."Another concern might have been his publisher's bottom line: the condensed table with a ten-minute interval occupies a mere six pages in the 1599 edition, whereas the complete table, with a one-minute interval and smaller type, consumes twenty-three pages in the second edition, published in 1610. Of little direct use to most readers, the added precision of 5,400 (90 X 60) small meridional parts minimized cumulative error.

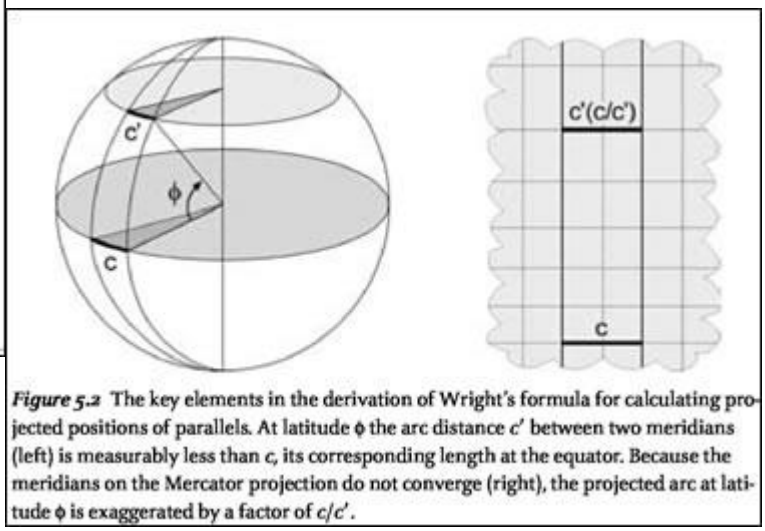


Figure 5.2 The key elements in the derivation of Wright's formula for calculating projected positions of parallels. At latitude ϕ the arc distance *c'* between two meridians (left) is measurably less than *c*, its corresponding length at the equator. Because the meridians on the Mercator projection do not converge (right), the projected arc at latitude ϕ is exaggerated by a factor of *c*/*c'*.

However tedious, Wright's calculations are straightforward. The map's rectangular grid, which stretches the parallels to equal the equator in length, compensates for this increasing horizontal exaggeration by shifting the parallels farther apart vertically. The left part of figure 5.2 describes key elements in the calculation: a pair of meridians divide the equator and a parallel at latitude Ǿ into sections with lengths c and c', respectively. Note that on the globe c' becomes progressively smaller than c with increasing latitude. Because the meridians on the map (right side of fig. 5.2) cannot converge, the mapped arc at latitude Ǿ is stretched horizontally by a factor of c/c'. At 60°, where the full circumference of the parallel on the globe is half the length of the equator, the stretching ratio c/c' equals 2.0. Farther poleward, as the latitude approaches 90°, c' shrinks to zero and the stretching factor approaches infinity. Near the equator, though, east–west stretching is comparatively minor and the ratio is only marginally greater than 1.

Trigonometry conveniently enters the picture at this point because c/c' is the secant of angle Ǿ. (In trigonometry the secant of an angle in a right triangle is the ratio of the length of the hypotenuse to the length of the adjacent side.) By consulting a table of secants, readily available to any late sixteenth-century university mathematician, Wright could look up the stretching factor for any latitude.

$$y = d(\sec 1' + \sec 2' + \sec 3' + \cdots + \sec \phi).$$

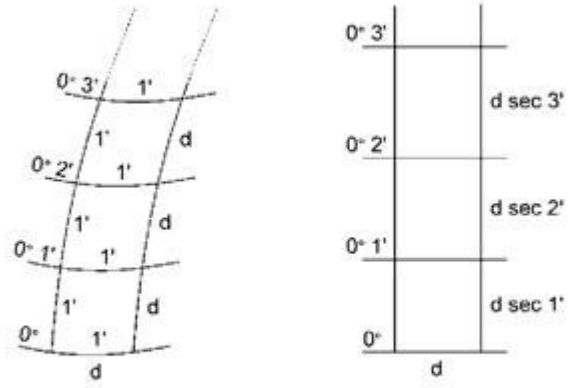


Figure 5.3 To compensate for horizontal stretching, one-minute (1′) quadrilaterals on the globe (left) plot on the map as vertically inflated rectangles (right). Because this vertical stretching increases with latitude, parallels with a one-minute separation on the globe grow progressively farther apart on the map. For clarity, the right-hand diagram flagrantly overstates vertical stretching.

The crux of Wright's method is a cumulative vertical adjustment for horizontal exaggeration. Figure 5.3 describes the process. A pair of meridians one minute apart define the east and west sides of a series of quadrangles covering one minute of latitude or longitude on all sides and extending upward from the equator. Stacked vertically, the quadrangles have curved sides on the sphere but plot as rectangles on the projection. Because the map's meridians cannot converge, the first quadrangle, which covers distance d along the equator, must be slightly taller to compensate for east–west stretching along its upper edge, which is proportional to the secant of its latitude. Thus its upper edge, defined by the parallel at 0° 1', is d times the secant of 1', which is written as d sec 1'. Similarly, the height on the map of the second quadrangle, ever so slightly taller, is d sec 2', and the height of the quadrangle immediately above is d sec 3'. As the diagram shows, the vertical distance from the equator to the parallel at 0° 3' is the sum of the heights of these three rectangles. More generally, the map distance y from the equator to the parallel at latitude Ǿ can be computed as How accurate is Wright's table? To find out, I wrote a short computer program—something cartographers rarely do these days, now that commercial software handles most mapping tasks.

Table 5.1 Comparison of Edward Wright's abridged (1599) and complete (1610) tables of meridional parts with values computed electronically

Latitude	Wright (1599)	Wright (1610)	Computer (recent)
0°	0	0.0	0.0
10°	6,030	6,030.475	6,030.773
20°	12,251	12,251.292	12,251.772
30°	18,884	18,883.768	18,884.528
40°	26,228	26,227.559	26,228.430
50°	34,746	34,746.045	34,747.508
60°	45,277	45,277.106	45,278.680
70°	59,667	59,666.811	59,668.803
80°	83,773	83,773.416	83,775.782

Table 5.1 compares my results with Wright's abridged and complete tables, published in 1599 and 1610, respectively. Although the differences are more apparent for higher latitudes, where cumulative error should be most noticeable, the numbers are remarkably close. To put these discrepancies in perspective, I calculated the error (assuming my computer is reliable) for a world Mercator map three feet wide. At this scale the greatest discrepancy, a mere 2.366 at 80°, represents a nearly infinitesimal 0.00039 inches on the map—well within the tolerance of the most precise automatic plotters. It's hard not to be both amazed and impressed.

The calculations no doubt impressed mapmaker-engraver Jodocus Hondius, who was in London in the early 1590s, sitting out the Netherlands'version of the Spanish Inquisition. Hondius heard of Wright's work and borrowed a draft manuscript for a brief period after agreeing not to publish any of its contents without permission. But an accurate table of meridional parts was too great a temptation for the Dutch mapmaker, who drew on the English mathematician's labors for several regional maps as well as a world map he published in Amsterdam in 1597 (fig. 5.4). No less apparent than the progressive pole-ward spacing of the map's parallels is the allegorical engraving of a Christian knight battling Sin, the Flesh, and the Devil. Hondius was mute about how he laid out the grid but dedicated the map, in Latin, to "Ed. Wrichto" and two other Englishmen.

Figure 5.4 The so-called Christian-Knight map, published in Amsterdam in 1597 by Jodocus Hondius, who used Wright's calculations without permission in laying out the projection. The original measures 15 by 19 inches (37 by 48 cm). From Shirley, *Mapping of the World*, 218, pl. 161.

Wright was outraged. In the preface to Certaine Errors, he quoted a letter in which Hondius had offered a vague apology: "I hear that you are somewhat offended with me because I have taken those few things out of your hand-written book.... Truly I told all my friends plainly that you are the author thereof, and I tell them so still." In what historian Lawrence Wroth termed "the most inept rationalization a plagiarist ever made," Hondius pleaded, "I was purposed to have set this forth under your name, but I feared that you would be displeased therewith because I have but rudely translated it into Latin." Neither moved nor mollified, Wright spared no sarcasm in condemning his former friend's deceit and greed: "But how well and honestly he [honored his agreement], grounded upon faith and credit, the world may now see: and how thankful he hath been to me for that which hath been so profitable and gainful unto himself, as may appear by so common sale of his maps of the world, and of Europe, Asia, Africa, and America (all which had been yet unhatched, had he not learned the right way to lay the groundwork of them out of this book) I myself know too well. But let him go as he is."

The Christian-Knight map (as map historians call it) was not the only premature publication of Wright's results. His table of meridional parts appeared in print in 1594, in mathematician-navigator Thomas Blundeville's Exercises for Young Gentlemen, and again, three years later, in Sir William Barlow's The Navigator's Supply. Although both authors had obtained Wright's permission, only Blundeville acknowledged him by name. Barlow vaguely credited "a friend of mine of like profession." More devious was Abraham Kendall, a navigator with Sir Robert Dudley's 1594 expedition to Guiana and Trinidad. Kendall borrowed a draft of Wright's manuscript, made a longhand copy without permission, and carried it with him on Sir Francis Drake's 1595 expedition to the West Indies. Whatever his intentions, Kendall died off Porto Bello, and the manuscript found its way back to London, where someone, thinking it original scholarship, sent it to the Earl of Cumberland, who immediately recognized the work of his former hydrographer. According to maritime historian David Waters, two brushes with plagiarism—at the hands of Kendall and Hondius—convinced Wright to publish his book, which he gratefully dedicated to the Earl.

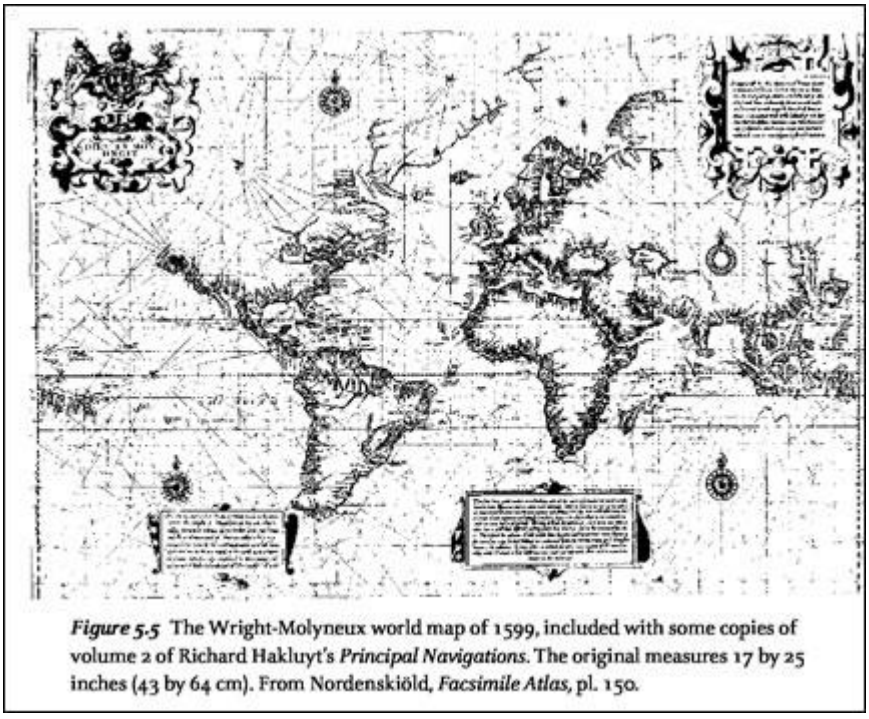


Figure 5.5 The Wright-Molyneux world map of 1599, included with some copies of volume 2 of Richard Hakluyt's *Principal Navigations*. The original measures 17 by 25 inches (43 by 64 cm). From Nordenskiöld, *Facsimile Atlas*, pl. 150.

Although Wright was neither the engraver nor the publisher, historians credit him with the two-sheet world map (fig. 5.5) prepared for the second volume of geographer-navigator Richard Hakluyt's Principal Navigations, Voyages, Trafiques and Discoveries of the English Nation, published in 1599. Sometimes called the Wright-Molyneux map because Wright laid out the graticule and transferred features from Emery Molyneux's 1592 terrestrial globe, the chart reflects recent discoveries by explorers like John Davis. Conspicuously absent are the northern Pacific coasts, the vast southern continent, and other questionable features that populate unexplored regions on most late sixteenth-century world maps. Hungry for accurate information, Wright and his co-compilers consulted the latest Dutch, Portuguese, and Spanish charts and amassed a total of 1,209 place names, mostly coastal. Acclaimed by the English intelligentsia for correcting numerous inaccuracies on existing charts, the map's fame is affirmed in act 3, scene 2 of William Shakespeare's Twelfth Night, in the line "He does smile his face into more lines than is in the new map with the augmentation of the Indies."

Wright died in 1615, knowing he had made an important contribution to navigation and cartography. Although his principles and calculations promoted a wider use of Mercator's projection—which a few logrolling British historians proposed calling the Wright-Mercator projection—it's now clear that another English mathematician, Thomas Harriot (1560–1621), had begun to address the problem of meridional parts around 1589, about the same time as Wright. What's more, Harriot's solution is cleaner and more mathematically elegant insofar as he had progressed from merely adding up secants, as Wright had done, to a logarithmic tangents formula that affords a more exact and direct solution. We know this because Harriot left behind a massive collection of unpublished drawings, tables, notes, and manuscripts— over ten thousand pages worth, according to the Dictionary of Scientific Biography, which attributes his aversion to publishing to "adverse external circumstances, procrastination, and his reluctance to publish a tract when he thought that further work might improve it." A brilliant scholar with a profound understanding of astronomy and physics as well as mathematics, Harriot is the epitome of the perfectionist academic who rarely publishes.

Harriot's solution anticipated the serendipitous discovery of another English mathematician, Henry Bond (ca. 1600–1678), who around 1645 noticed a surprising correspondence between Wright's table of meridional parts and a table of logarithms of tangents published in 1620 by Edmund Gunter (1581–1626). It wasn't a direct correspondence—Bond had to reorganize Gunter's table to show logarithmic tangents of (450 + Ǿ/2), where Ǿ is latitude—but once the numbers were rearranged, an exact match suggested strongly that the distance y from the equator of the parallel at latitude Ǿ on a Mercator projection could be computed as

$$y = R \ln \tan (45^\circ + \phi/2),$$

where R is the radius of a globe that defines the projection's scale and in specifies a natural (or Napierian) logarithm. Bond's insight is important for two reasons. First, because the equation is not based on a succession of sums, it promotes a more straightforward, less error-prone calculation of projected coordinates using either a computer or a table of logarithmic tangents. (A moot point, perhaps, if Wright's table is at hand.) Second, and more important, as an equation readily manipulated using algebra and calculus, Bond's formula fosters a detailed mathematical examination of the projection's geometric distortion.

I looked in vain for a copy of the 1645 edition of Richard Norwood's Epitome of Navigation, in which Bond, who was its editor at the time, first published his observation. But no less than the eminent Edmund Halley confirmed Bond's discovery in a 1696 essay in the Philosophical Transactions of the Royal Society of London. Halley titled his article "An Early Demonstration of the Analogy of the Logarithmick

[sic] Tangents to the Meridian Line or Sum of the Secants." After crediting "our Worthy Countryman Mr. Edward Wright" with a valuable table "to be met with in most Books treating of Navigation, computed with sufficient exactness for the purpose," he turned to the subject of his essay in noting, "It was first discovered by chance, and as far as I can learn, first published by Mr. Henry Bond, as an addition to Norwoods Epitome of Navigation, about 50 Years since, that the Meridian Line was Analogous to a Scale of Logarithmick Tangents of half the Complements of the Latitudes." Halley's article is important because he not only validates the Bond legend but also substantiates Wright's claim to priority. Like Wright, Halley was innocently ignorant of Harriot's unpublished solution.

Like most mathematicians I know, Halley was less concerned with the proposition's history than with its proof. An earlier proof, by James Gregory (1638–75), was hardly elegant, or as Halley saw it, "not without a long train of Consequences and Complications of Proportions, whereby the evidence of the Demonstration is in a great measure lost, and the Reader wearied before attaining it." And while subsequent attempts strayed from the point of Bond's discovery, Halley's own demonstration, the focus of his essay, was simple, on target, and probably original, as he boldly asserts in a remarkably candid and irresistibly quotable disclaimer:

Wherefore having attained, as I conceive, a very facile and natural demonstration of the said Analogy, and having found out the Rule for exhibiting the difference of Meridional parts, between any two parallels of Latitude, without finding both the Numbers whereof they are the difference: I hope I may be entitled to share in the improvements of this useful part of Geometry. Desiring no other favour of some Mathematical Pretenders, than that they think fit to be so just, as neither to attribute my desire to please the Honourable Royal Society in these Exercises, to any kind of Vanity or Love of Applause in me, (who too well know how very few these things oblige, and how small reward they procure) nor yet to complain, coram non judice, that I arrogate to my self the Inventions of others, and upon that pretext to depreciate what I do, unless at the same time, they can produce the Author I wrong, to prove their assertions. Such disingenuity as I have always most carefully avoided, so I with not too much experience of it in the very same persons, who make it their business to detract from that little share of Reputation I have in these things.

If Thomas Harriot had been as eager to publish, Edward Wright might be no better known today than Abraham Kendall or Henry Bond.

In a self-esteem contest, Halley could not hold a candle to Johann Heinrich Lambert (1728–77). During an interview for membership in the Prussian Academy of Sciences, Frederick the Great asked Lambert to name the science in which he was most proficient. Without hesitation, the candidate calmly answered, "All." Hardly an overstatement, though, for a genius whose contributions encompass mathematics, physics, astronomy, philosophy, and cartography. Born in Alsace to poor German parents and largely self-educated, Lambert worked as a clerk, secretary, and tutor before moving to Berlin in 1764. According to the Dictionary of Scientific Biography, his appointment to the Academy was delayed a year because of "his strange appearance and behavior." Lambert was openly religious, perhaps obnoxiously so, and he had an exceptionally high forehead, highlighted in the intriguing portrait (fig. 5.6) that decorates nearly every account of his life and work.

I suspect, though, that the engraver, working from sketches decades after his eminent subject's demise, exercised a bit of artistic license in endorsing popular ideas about superior intelligence and cranial capacity.

Figure 5.6 A lithographic engraving of J.-H. Lambert. From Maurer, "Johan Heinrich Lambert," facing 70.

Lambert's contributions to cartography include seven different map projections as well as an illuminating mathematical analysis of conformality. In addition to using calculus to derive Bond's analytical formula for the Mercator projection, he demonstrated that the Mercator map is a "special case" in a family of conformal projections with polar and conic versions. As figure 5.7 illustrates, the cylinder and the plane are extreme forms of a cone tangent to the sphere along a "standard parallel." Positioning the apex at infinity converts the cone to a cylinder, with the standard parallel at the equator. Putting the apex on the North Pole flattens the cone to a plane and shrinks the standard parallel (at 90°) to a point. If the projections are conformal, the cylindrical case is the Mercator, the planar case is the polar stereographic (in use since about 150 BC), and all intermediate cases are instances of the Lambert conformal conic projection, presented in 1772.

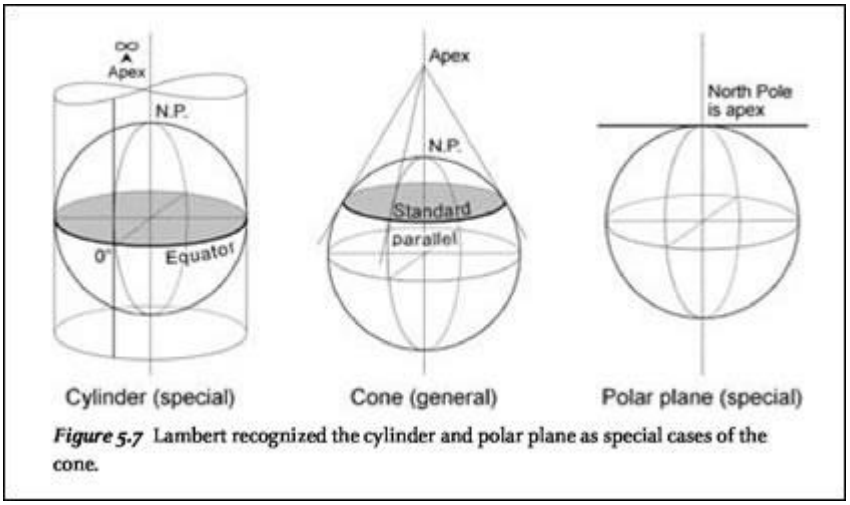


Figure 5.7 Lambert recognized the cylinder and polar plane as special cases of the cone.

Lambert's insight stimulated further work on map projection by three of the era's greatest mathematicians, Euler, Lagrange, and Gauss. For me, though, the next most decisive contributor is an otherwise obscure Paris mathematics teacher, Nicolas Auguste Tissot (pronounced "tea-so"), who devised an analytical description of map distortion. (I searched for a biography or obituary, but found nothing.) Tissot's monograph Mémoire sur la représentation des surfaces et les projections des cartes géographiques, published in 1881, focuses on "the indicatrix," a simple device for describing distortion of angles and shape. Picture a globe with many small circles—infinitesimally small, in theory—all the same size. On conformal projections, which do not distort angles, the tiny circles remain circles but vary in area—as Mercator's map demonstrates, conformal projections suffer severe areal distortion in zones far from a standard line. By contrast, on projections that are not conformal, compression and stretching deform most circles into ellipses as shown in the indicatrix in figure 5.8. In this example, point M on the circle corresponds to point M' on the ellipse, which reduces the angle ROR1 on the globe by an amount equal to twice the angle MOM'. Using calculus and his indicatrix, Tissot calculated areal distortion or maximum angular distortion at grid intersections for a variety of projections, including Mercator's. In the next century his formulas helped analytical cartographers design customized projections that minimize distortion for specific regions.

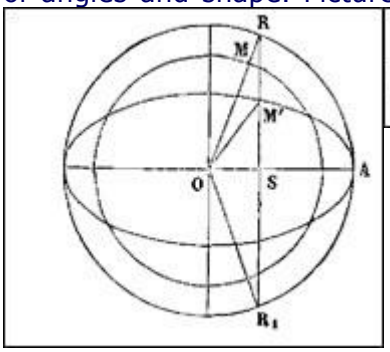


Figure 5.8 The indicatrix. From Tissot, *Mémoire*, 15.

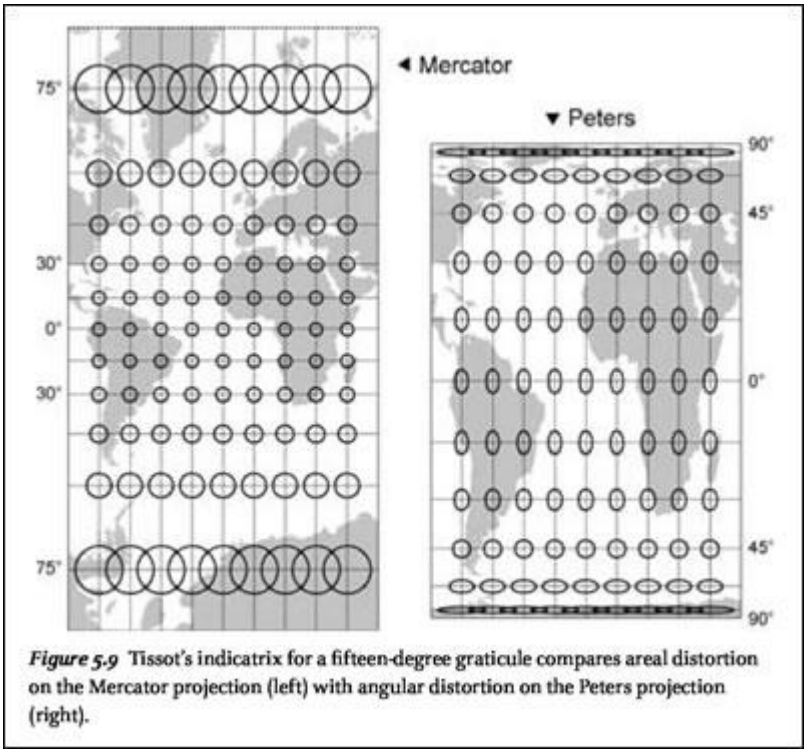


Figure 5.9 Tissot's indicatrix for a fifteen-degree graticule compares areal distortion on the Mercator projection (left) with angular distortion on the Peters projection (right).

As a graphic device for evaluating map projections, Tissot's indicatrix is unrivaled. Anyone who grasps the notion of a network of small, uniform circles on the globe can easily compare areal distortion on the Mercator projection with angular distortion on the Peters map. On the Mercator map (fig. 5.9, left) small circles grow ever larger with increasing distance from the equator—the price of preserving angles and loxodromes on a rectangular projection. An altogether different trade-off arises with the Peters projection (fig. 5.9, right), on which perfect shape at 45° N and S gives way to severe north–south stretching in the tropics and an equally troubling east–west wrenching around 75°, where severely deformed ellipses overlap. In neither case would the indicatrix be plotted at the poles, where east–west scale is indefinitely large. In chapter 9, Tissot's clever device supports an insightful appraisal of promising substitutes for the Peters projection, such as those of Robinson and Goode.

Given Tissot's contribution to the visual evaluation of map projections, it's ironic that his treatise contains very few diagrams and no maps. Hardly surprising, though: mathematicians like Lambert and Tissot were numerical theoreticians, not mapmakers. Proficient in successfully attacking important cartographic problems analytically, they had little concern for the practical implications of their work.

TO BE FOLLOWED

Between Batavia and the Cape: Shipping Patterns of the Dutch East India Company

JAAP R. BRUIJN

The Dutch East India Company (VOC) maintained a vast network of shipping connections with Asia during the seventeenth and eighteenth centuries. The extent of these connections was determined by the quantity of goods which was to be transported from Asia to Holland, and through the demand for ships in the inter-Asian trade. The periods of time and the ways in which the Holland-to-Asia connections were maintained did not necessarily depend upon commercial considerations. Considerations of safety, prevention of smuggling and above all the wind and current systems played an equally important role. Only recently has a survey become available of all journeys made to and from Asia during the Company's existence.' It takes into account 4,730 outward-bound voyages and 3,358 homeward-bound voyages in the years 1602 to 1795. For the greatest portion of voyages, Batavia was both the destination and the port of departure. The preponderance of journeys from Batavia tapered off in time, mostly because of direct voyages made to Holland from other parts of Asia, such as Ceylon, Bengal, and China. Yet Batavia remained the metropolis, and where, at its zenith from around 1720 to 1740, an average of 33 ships per year arrived and 23 to 24 departed for the mother country. In the years thereafter, only the frequency of the return journeys diminished appreciably.

For the VOC, the route between the Cape of Good Hope and Batavia was by far the most important and not the journey to India. More thoroughgoing research into the duration of the journey along this route, and into the dangers encountered when travelling it, will contribute to a better understanding of the

functioning of a shipping and commercial company which existed for two centuries and was long the greatest in the world. In addition, the stretch of sea between the Cape and the Sunda Strait was of prime importance for the China voyage which came into its own during the eighteenth century. Research into the shipping of the Southern Netherlandish, Swedish, and Danish companies has already produced similar data. However, one must not forget that the shipping of the VOC was many times greater than that of all three together. A problem one would encounter in making any direct comparison incidentally is that Batavia was the point of registration for arrival and departure for VOC fleets, while only the Sunda Strait appears in the registers of the other companies.

From the start it was customary to send ships out as far as possible at fixed times, and in fleets rather than singly. At first there were two periods during which ships departed from Holland: around Christmas and around Easter. Outfitting and departure in the months December and January offered decided advantages. Recruitment of sailors was always easier during wintertime, when many other traders were inactive, than in the spring. Provisions, especially meat, could always be obtained at reasonable prices following the harvesting and slaughtering seasons. An early freeze was no cause for complaint, providing ships were already in the brackish open water of an inlet or estuary. Of course storms and long-prevailing winds from the west could cause delays in departure from Holland and give problems in the Channel. Ships of the Christmas fleet reached the difficult zone around the equator in the Atlantic Ocean at a very favourable season for passage, while they also reached Asia in the right season for the transshipment of their cash and goods to other places in the East on favourable winds. Thus it remained a long-standing practice that the Christmas fleet was proportionally larger than the spring fleet and also spent less time on the way.

The Easter fleet usually departed in April or May. The weather conditions along the Dutch coast, in the Channel or north of Scotland, normally offered fewer problems, but this fleet arrived at the equator at a bad time. Connections with the inter-Asian trade were poorer than with the Christmas fleet. Yet this fleet remained the second largest yearly outfitting. For various reasons, the departure of a single ship could be hastened or delayed, but this remained an exception to the rule. Primarily through pressure of the authorities in Batavia, a few early ships were dispatched from Holland before the Christmas fleet during the years 1627-30, a practice which was instituted permanently after 1636. Batavia hoped in this way always to assure itself of timely arrivals to supply its trade with India, China, and Japan; delay in the sailing of the Christmas fleet could result in the missing of the favourable monsoons. The Amsterdam Chamber began to outfit two ships per year, whose departure roughly coincided with the Amsterdam September kermis or fair, and so was named the "Kermis fleet". Despite the complaint that sailing at this time hardly allowed the chambers to take reports from Batavia into account — the return fleet often entered Dutch ports only in July or August — during the second half of the seventeenth century, the other five chambers also came to outfit kermis ships. Their departures took place in September or October, sometimes even in November. A proposal of 1741 to alter those departure times from the later Governor-General Van Imhoff, found little favour.'

The three outward-bound fleets were thus called the Kermis, Christmas and Easter fleets. The second was usually the largest. The departure occurred in groupings in so far as possible. Only after departure from the Cape Verde Islands was the patterning in convoys relaxed. Even war-time circumstances had little influence on departure times. In 1616 it was decided by the Heren XVII that ships would only be allowed to land at the Cape of Good Hope on their outward-bound voyages to Asia. In practice, however, this order was not always obeyed. English harbours, islands like the Cape Verdes, and ports of call in the Gulf of Guinea were frequently visited. Later in the century, however, the regulation that vessels should stop only at the Cape was more fully realized. In 1652, the Company founded Cape Town as a way station and undertook to provide there for every need of its transient ships and their crews, not only for the provisioning of food and drink but also for medication and convalescence. The only trouble with this was that in winter-time Cape Town's wide, shallow Table Bay did not afford a safe anchorage. In 1742, ships were forbidden to stop there between 15 May and 15 August, but to use False Bay, just to the east, as a substitute. In 1794 this period was extended from 10 April to 1 September.'

Indonesia, after 1619 Batavia, was the destination of the majority of Company ships (see Table 1). Until 1629, various ships also set their courses for other areas in Asia, particularly India, but in this year the Heren XVII made a temporary end to the practice. All connections with the rest of Asia were required to travel via Batavia. In 1660, however, this rule was again relaxed — especially after 1666, voyages were regularly made to South Asia, where Ceylon virtually became the first place of arrival, or at least where

passage was first noted in the Company's administrative records. Later Bengal, and also for a time, China, were also added as destinations.

The Fleets from Asia to the Netherlands

In the first decades of the seventeenth century, ships departed from Asia as soon as they were fully loaded. This changed when the resumption of hostilities with Spain and Portugal in 1621 obliged them to travel in groups in order to be helpful to one another in time of emergency or otherwise. The heavily laden ships were in fact often in poor condition after travelling such great distances. Moreover, the Company management sought a degree of certainty over the time when they could expect ships from the orient; the period between April and October they considered to be the most favourable. Ships were then safely in Holland before the storms of the autumn, and by the same token, the auctions could be held before winter. Buyers would then have time to transship their goods before the onset of freezing weather. Therefore, the authorities in Batavia were expected to arrange matters that the return fleet could depart in November, and certainly no later than 15 December. At the most, a couple of "late" ships might be allowed to depart before New Year's Day — or at least, so it was decided. But actual performance left a good deal to be desired. Travel in fleets was indeed carried out, but November departures appeared quite impossible. Batavia reacted to repeated complaints from Holland that it could not dispatch return fleets earlier than their ladings could be received from the far-flung trading stations in Asia and then transshipped. Moreover, so many matters had to be attended to simultaneously. November, said Batavia, was simply too early. Until well into the seventeenth century, it was thus almost literally a Christmas fleet that departed from the roads of Batavia. Even in January and February, there followed a number of "after ships", once more often split into small groups. Only at the end of the century did Batavia succeed in putting together a return fleet ready to depart in November. The sharp increase in the size of the fleets also resulted in their departure times being spread out over the period from October to February. Three or four times, a substantial contingent of ships departed. This dispersion, however, was in part negated by the tendency of ships to wait for one another at the Cape, so that ultimately, only one or two, mostly two fleets sailed home. The arrival of the first ships occurred much earlier than before in any case, in May or June.'

Bantam, after 1619 Batavia, was for a long time the only harbour with direct departures for Holland. Just as with the outward voyage, it came about that one ship returned to Europe without touching Batavia. This ship departed from factories in Coromandel and from Surat. After considerable debate between the Heren XVII and the authorities in Batavia, this voyage was stopped after 1637. Thereafter, all goods and ships were concentrated in the Company's headquarters before there could be any talk of departure. But thereafter, trade increased so appreciably that in 1665, it was again decided to try out direct shipping to Holland, this time from Bengal, Coromandel, and Ceylon. Also in these years, direct connections with South Asia were again taken up in Holland. Even so, however, Batavia continued to insist that all departures to Europe should take place from its harbour. Ultimately, the Heren XVII conceded this in part. In 1696, it was determined that transshipment from the Westerkwartieren always must be effected from Batavia, provided the goods in question could reach there in good time before the departure" of the return fleet. Goods from Bengal, Coromandel, Ceylon, Malabar, Surat, and Persia, which arrived too late for such transshipment, were to be sent directly from Ceylon to Holland.'

It does not appear that the directive of 16% exercised much influence upon the number of ships which started upon their return journeys each year from South Asia. In fact these voyages had already begun in 1665, and two years later, Ceylon had come to serve as the point of departure. In the eighteenth century, Bengal came to be the third place of departure. Just as in Batavia, the time of departure came to be moved forward to November or December, a practice which dates from the end of 1699. Eventually, this shift of timing led to a practice in which two annual departures could take place from both Ceylon and Bengal, the first in November and the second in January. A fourth point of departure after 1730 was China, in this case, Canton. The direct trade from Holland to China lasted only a few years (1729-34), but thereafter at least a part of the goods which the Company purchased there were transshipped directly to the Dutch Republic.

There was no need to call at any ports on the way to the Cape. Mauritius played practically no role in the direct maritime traffic between Asia and the Netherlands. Madagascar was likewise to be avoided. Only in case of great damage to a ship or of too late arrival at the African coast were either of these islands to serve as places of refuge.

Cape Town was the sole harbour which could and must be entered. The Table Bay, however, was difficult to enter in an unfavourable wind, while ships did not always lie safely at anchor. In 1742, the Company forbade layovers in the Table Bay between 15 May and 15 August, and in 1794 after some accidents, between 10 April and 1 September. Saldanha Bay located to the north of Table Bay, functioned in the beginning as an outlying harbour, but after 1742 False Bay was named in the standing orders as a substitute. Primarily, ships of the last fleets sent out were concerned with this rule. False Bay appeared difficult to depart from, because by the same process the Cape had to be rounded. In 1767 all ships were given the duty always to sail past the bays "of this remote place", at least during this specific period.' The Cape functioned as a refreshment station and also as a rendezvous. The sailing in convoys out of Asia in the eighteenth century was no longer considered absolutely necessary, but convoys were still the rule for the trip from the Cape to the Netherlands. In any case, ships which had become separated from the main body or had sailed individually could regroup at this point. The fleets from Bengal, Ceylon, and China came here together with those from Batavia.

Winds and Currents in the Indian Ocean

The VOC thereby introduced as much system as possible into the shipping connections between the Netherlands and Asia. In doing so, the Company had to reckon with the patterns of nature in the seas. These were already fairly well known from the beginning through, among others, the writings of Jan Huygen van Linschoten. Ship journals also were objects of attention for the Heren XVII; from them information about the seaways was gleaned. For the journey through the Indian Ocean, especially for the route between the Cape of Good Hope and Batavia, the Company was confronted with the following pattern. Westerly winds at latitudes between 35 and 40 and above closed off the Indian Ocean on the south side. A Southeastern trade wind blew in the months between April and October from about 25 degrees to north of the equator, but in the remaining months came no further than 10 degrees south latitude. In the northern hemisphere, the presence of the Asian land mass was a constant influence on the wind pattern. In the summer months, the heating of the air masses above the land brings into existence a steady southwest monsoon, which, among its other properties, blows directly from East Africa and even Madagascar, making the voyage to India possible. Conversely, the vast cooling off of the land mass in the winter causes precisely the opposite strong northeast monsoon which flows past the equator, and through the earth's rotation in the southern hemisphere first comes from a northwesterly direction. In the neighbourhood of Madagascar and Mauritius, this anti-trade wind regularly causes cyclones. The danger from these is greatest in the months of January, February, and March.

To the north and south of the trade winds there are belts a number of degrees wide with less clearly directed winds or even of calm. Between 25 and 40 degrees one encounters the so-called Horse Latitudes, often characterized by calms and variable winds. In general, the directions of the sea currents and of the winds go together. Just as, for example, when the southeast trade wind in the Indian Ocean near Madagascar partly veers away in a southwesterly direction, the south equatorial current does this too. Hence, beginning in about January, the trip along Southern Africa and around Cape Agulhas is facilitated.' This short survey is of course a simplification. The system of winds and currents is complicated by lots of exceptions and local variations.

Regulations for the Route from the Cape to Batavia

In 1617, the Company issued for the first time a *seynbrief* or a *seylaesorder*. These sailing instructions of 1617 signified an important renewal in the shipping of the Company. Sailing instructions in general consisted of a collection of practical guidelines and precepts which were modified or supplemented according to the conditions actually prevailing. Those of 1617 consisted of eighteen articles about the journey to Asia. Captains were required to take them into consideration. The direct occasion for these sailing instructions was the journey into the Indian Ocean.'

In 1610, Hendrik Brouwer had mentioned that, according to professional sailors, for a trip to destinations in Southeast Asia one could make use of westerly winds blowing to the south of the Cape. Should one go far enough towards the east, then a ship would be brought to the Indonesian archipelago. Brouwer had in December of the same year received an assignment to try this route. He completed the journey in a little under eight months; after Table Bay he was only underway for two and a half months. That was a short journey. And this route came also to be perceived as an important advantage, when considered in the light of the smaller chances for cyclones, the cooler temperature — and as an advantage

of this, the longer conservation of foodstuffs; the health of those on board also remained better. From Asia, Governor-General Jan Pietersz. Coen quickly began to apply pressure that the route "by the south" be prescribed as binding.

The Heren XVII decided accordingly in 1616, and one year later, the first official sailing instructions went into effect. Herein various articles were consecrated regarding the so-called route by the south. The troublesome way to the Indonesian archipelago, which had sailed in the track of the Portuguese via, among others, Madagascar and Mauritius, was abandoned for good. The success of this "change of course" was immediate. Six smaller ships which departed from Holland just at the beginning of 1617 reached Bantam in six to eight months, while two larger ones which adhered to the older route across the Indian Ocean needed more than ten months.

After departure from Table Bay, ships were to sail before the westerlies over a thousand miles on an eastward course, then turn on a northerly one to Java. It is not clear which mile was meant in the sailing instructions — the old one of 5,358 metres or more likely Snellius' of 7,158 metres. Each day the ship's run was estimated; longitude could only be approximated by dead reckoning. Hence, it goes almost without saying that the determination of exactly when those thousand miles had been travelled was an inexact science, and that the experience of captains and navigators might play a considerable role. The islands of St. Paul and Amsterdam, situated at 38 and 36 degrees, and according to these instructions placed at 700 miles east of the Cape, provided — if they at least happened to be sighted — a reliable point of orientation. Because of the sphericity of the earth, this route was shorter than it looks on a Mercator projection (about 6,450 nautical miles).

There were two dangers in not effecting a timely change of course once the thousand miles had been traversed. If a ship turned to the north too soon, it might find itself off the coast of Sumatra from where, between the months of April and October, it could only reach Sunda Strait after much tacking against the southeast trade winds. Then, if a ship sailed on too far, it came into the West Australian coastal waters, filled with reefs in many places. This happened to the Eendracht in 1616, and two years later to the Zeewolf and the Mauritius. These last two ships completed their journeys within eight months' time, in spite of it all. It is indeed remarkable that during the whole existence of the VOC, not many more than four ships were lost on the Western Australian coast.

It is not possible to be certain whether all captains followed the southerly route from the very beginning. It is not probable they did. The case of Captain Bontekoe is known, who in 1619 neither called at the Cape nor adhered to the new course. The first he justified in his logbook thus: "everybody was still healthy and we lacked no water, so we decided to sail on." Thereupon Bontekoe followed the old course to Java, and plagued by much sickness, had to stop over for a long period for refreshment; finally his ship caught fire and exploded. This "personal evasion" of orders offended Coen to the utmost as soon as he learnt of it on Bontekoe's rescue.' Prizes for quick passages after a compulsory stop at the Cape must also have discouraged this sort of disobedience.

After 1617, sailing instructions for the journey to Asia could no longer be brushed aside. They were increasingly extended and revised. From 1627, date the Instruction for Sailing in May-time from the Netherlands to Java and a similar one for an autumn passage — both later celebrated tracts in their sort. There also date from this time the Instruction on the Characteristics of the Winds along the Sea Routes between the Netherlands and Java and the Memorandum on the Monsoons blowing in the Sea and Islands of the South. Before the start of every journey, copies were made for the captain and every mate. Only in 1652 was it decided to set these and a few other instructions in print. Among other things, it was explained in these which winds a ship might encounter during each month of the year in the various regions of the sea. Also, the route which had to be followed was described.

The best-known printed editions are those of 1654, 1748, and 1783. The changes were primarily those designed to promote a swift passage of the equator in the Atlantic Ocean. In the passage through the Indian Ocean, nothing worthy of note was altered. The route via the south, one of the few Dutch contributions to the knowledge of sea routes outside Europe, proved itself satisfactory through the years. The changes lay principally in better descriptions of courses along the West Australian coast. One somewhat far-reaching change made rather early affected the distance which had to be run in an easterly direction after leaving the Cape.

In the months from October to March, the northwest monsoon blew south of the equator, and if a ship destined for the Sunda Strait made its landfall too far to the east, it often had to make a long series of tacks. During these months, no more than 850 miles were to be travelled to the east and then directly

to the north. In the other seasons, a ship had to sail 800 miles to the east, then to run east-north-east until achieving the 30 degree position — a total distance of about 950 to 1,000 miles — thereafter to come in sight of Eendrachtsland in West Australia and finally to sail along the south coast of Java. Towards the end of the eighteenth century, the location of St. Paul and Amsterdam Islands was described more precisely and more use was made of estimates of longitude, to be more closely determined through the use of compass deviations.

Regulations for the Route from Batavia to the Cape

Wind directions and sea currents made it rather simple for a captain on this trajectory. Tacking was not necessary. One could run off the wind and with the current. Only the rounding of the Cape could create problems, just as could the avoidance of cyclones. Moreover, the route farther along on the way to Holland afforded no special problems. Hence it was only much later after the trip to Asia was made that detailed instructions became available.

Until well into the eighteenth century, written instructions sufficed; these were provided to the commanders of the return fleet upon their departure from Asia. Only a part of the specifications they contained related to courses and navigation. Later in the century (around 1770), printed sailing instructions came into existence and were put into the hands of each returning captain. That occurred in a period during which the Company liked to give instructions for every sort of occasion. In a simplified edition of the sailing instructions from 1783, there was a short and clear prescription showing how, in all seasons, the route from the Sunda Strait to the Cape could best be sailed."

Concerning the two great dangers — the cyclones and the rounding of the Cape — much was explicitly said in both the handwritten and in the printed instructions. The captain received advice on how he could best try to bring his ship through a cyclone. He was warned against too late an arrival, wherein autumn and winter storms could hinder the rounding of Cape Agulhas. It was decided in 1742 upon a proposal by Van Imhoff that the first fleet must be dispatched from Batavia in October in order to be at the Cape before the end of December. A second dispatching should not depart from the Sunda Strait earlier than the end of January. For the other ports of departure, similar rules are encountered. In this manner, the Company also hoped the better to avoid dangerous cyclones in the neighbourhood of Mauritius."

Navigation in the Indian Ocean

The duration of the voyages over the two centuries was stable. The voyage certainly did not become shorter, but rather longer. The route remained the same over the whole period. During four decades, it took considerably more time to reach the destination in Asia or to return to the Netherlands. This occurred in the periods 1690-1700, 1710-20, and 1730-50. An explanation for the first two decades should be found in the strict observance of the instruction to use in both directions the route north of Scotland because of the Nine Years' War and the War of the Spanish Succession. The samples have been taken from the years 1689-91 and 1709-11. The Channel was then infested by French privateers and naval squadrons. The route north of Scotland was a detour and lengthened the journey by nearly 700 miles to 15,500 to Asia and to 14,000 back to Holland." In the period 1730-50, a more regular use again was made of the route north of Scotland, although this implies no full explanation of the extension. A more intensive and longer use of the ships cannot have been another reason. Further investigation into this problem needs to be made.

The Cape as a port of call was visited by almost all outgoing and returning East Indiamen. It was obligatory. The calls, however, took more and more time. Four weeks often became normal, six weeks hardly exceptional. The calls during the homeward-bound voyages were even longer. This was the consequence of the convoy-system. The ships had to sail together between the Cape and Holland. They had to wait for each other before a fleet had been assembled and was ready for leaving the Cape. When the departure from Batavia was put forward in 1742 — an order by and large rather well observed — a longer stay at the Cape was one of the results! The ships from the other areas still had to be waited for, and the departure for Holland was hardly put forward.

The Cape was an indispensable link in the Company's shipping network. Nowhere else might such large fleets have been provisioned each year. But at the same time, the use of the Cape as the port of call meant a prolongation of the voyages out of any proportion as compared to East Indiamen of other nationalities. Much time was often involved in entering and leaving Table Bay or False Bay, and more

risks were run. For outgoing ships it would certainly have been quicker to pass the Cape and to sail on with the westerlies and with the favourable current. Moreover, Cape Town offered more facilities and attractions, but was also more expensive than the Cape Verde Islands or St. Helena. Danish and Swedish East Indiamen during the mid-eighteenth century very seldom called at the Cape. They unquestionably made quicker passages than the Dutch ones. But one or two annual Danish or Swedish ships with half the number of crew could be easily provisioned at the islands just mentioned. Danish captains were even forbidden to call at the Cape, with an exception in the years 1778-87 for returning ships."

Sailing times in the Indian Ocean on the stretch between the Cape and Batavia show more or less the same pattern as those for the whole trip. But a few things require closer attention. By and large, the outward-bound voyage to Asia took more time than the homeward-bound; the difference was at least two weeks. The outward-bound distance indeed was about 1,500 miles longer. Navigation in the Indian Ocean, however, can demonstrate that outward-bound ships obtained a higher average speed than returning East Indiamen. The sailing distance between the Cape and Batavia along the outer passage was about 6,450 mites and the passage straight across the ocean from Batavia to the Cape covered about 5,900 miles. Despite this difference in mileage, outgoing ships reached their destination quicker than the others. The average speed per day was about 80 miles against about 72 miles, which meant a speed per hour of nearly 3 1/2 miles against 3 miles. Running free before the wind (the westerlies and the trade winds) increased the ship's pace better than that of sailing more off the wind in the stretch to the Cape.

If one takes for granted that the distances to be covered remained more or less the same — and there is no reason why not — one has to conclude that the speeds and sailing qualities of Dutch East Indiamen diminished after the seventeenth century. Ship design was not fundamentally altered; the same types of ships crossed the oceans in the two centuries, although bigger and more standardized in size in the eighteenth century. Complaints about crews — supply and quality — were never absent in the seventeenth century, but thereafter they appear much more frequent and outspoken. Some improvements were realized, however. After about 1750, officers got navigational instruction at colleges in Amsterdam and Rotterdam and also for a short while (1743-55), in Batavia. But before trying to find in these directions an explanation for the prolongation of the voyages, another factor should be borne in mind.

The VOC issued several instructions for the shipping between the Netherlands and Asia. After 1652, these were always printed and handed out to each captain. Soon they became extensive and detailed. Strict compliance with these instructions was prescribed, especially during the eighteenth century. The well-known example of Captain Stavorinus illustrates this." Together with four colleagues he decided in 1778, sailing in the Southern Atlantic, to disobey the instructions for the reason that the prescribed course was much longer than the one he and his colleagues knew to be used by other nationalities. They followed the shorter course and noted in their ship's logs the course to be steered according to the instructions. Ships of the Danish and Swedish companies after about 1730, which were new in these regions, soon learnt the necessary technical knowledge for the best employment of the system of winds and curients. This was also put into instructions, but one of a less detailed and more liberal character.

Danish passages through the Indian Ocean — between rounding the Cape and casting anchor in Sunda Strait and vice versa — took less time than the Dutch ones from and to the Cape: about 58 days outward-bound and 60 days homeward-bound.'• Officers such as Stavorinus blamed the VOC for their impediments and fetters in the proceedings, which prevented improvement of the navigation. It is posbible that the Danish example also includes an illustration of the time saved when not calling at the Cape, but the differences in the duration of the passages (one third longer) are too great to be left unnoticed. Perhaps especially the strict formulation of the points concerning where and how to leave the eastern course during the outer passage may have been an obstacle to shorter passages.

In 1802 the VOC no longer existed. Unhampered by outdated instructions, four Dutch ships, no former East Indiamen, covered the distance between Holland and Batavia in 175 days on an average, a stay at the Cape included. The Indian Ocean was crossed in 53 days. During the early part of the nineteenth century, unbound Dutch merchantmen made shorter and shorter voyages. In 1837, well before the heyday of the clippers, the Rhoon en Pendrecht under Captain Amarik Schaap set a new record, when this ship reached Batavia in 84 days at a stretch."

In the years 1720-50, shipping disasters occurred more frequently than in other periods. Contemporaries were alarmed by them and took some measures to prevent a repetition, for example, by forbidding a

call at the Cape during the winter and by hastening the passages through the cyclone-area by an earlier departure from Batavia. These measures may have been partly successful, because calamities on such a scale did not recur. But even earlier departures could not prevent some ships' losses in the Indian Ocean due to cyclones or to "unknown causes". One gets the impression that during the period 1720-50 pure bad luck befell the Company at least as severely as did other causes for disaster. Eleven ships were lost in 1722: six near Mauritius and five in Table Bay, altogether on only two different days. That happened again in 1737 with eight East Indiamen anchored at the Cape."

By and large, the Company's shipping was a rather safe business. During outward-bound voyages, 104 were wrecked, more than half of them in Dutch and British waters. A total of 140 East lndiamen were wrecked during the return voyages, half of them in the Indian Ocean. This means that hardly more than 2 per cent and 4 per cent respectively of all voyages ended in disaster, but also that the ultimate fate of 244 Dutch East Indiamen out of total of 1,560 were shipwrecked while on service between the Netherlands and Asia. Perhaps this figure may also confirm the impression of continuity which arises from a closer study of the VOC shipping activities.

De Antwerpse noorderpolders in de 16de-17de eeuw (I)

P. Guns

1.1 De Kwade Zaterdag of Sint-Felixvloed – 1530

Rond het jaar 1526 had Antwerpen zich economisch tot een welvarende stad ontwikkeld. Zij was niet alleen de metropool van de Nederlanden, maar op velerlei gebied ook een van de meest toonaangevende steden van Europa.

Deze uitzonderlijke bloei wordt duidelijk geïllustreerd door de bevolkingsaangroei. In een tijdspanne van 30 jaar werden er bijna 2000 huizen meer geteld.

Het aantal inwoners steeg van ±6.000 in 1496 tot ±60.000 in 1563, om in 1568, volgens een volkstelling, de 100.000 te overschrijden.

Dit zelfde verschijnsel, zij het dan niet zo spectaculair, deed zich voor in de Antwerpse Noorderpolders.

In 1526 noteerde men voor de dorpen Lillo, Berendrecht en Oorderen samen, ongeveer 130 huizen meer dan in 1496.

De Polder voer in het kielzog van Antwerpens gouden eeuw.

Het jaar 1530 werd nochtans, zowel voor Antwerpen als voor de polderstreek, een jaar van beproeving. Na een besmettelijke ziekte die in de stad en in de polderdorpen talrijke slachtoffers eiste, brak in de maand november een zware noordwestenstorm los die Noord- en Zuid Nederland teisterde.

De grootste schade werd aangericht op de Zeeuwse eilanden die onder water liepen. Maar ook in Friesland en langs de beide oevers van de Schelde braken de dijken door.

Volgens Kummer begaven de dijken langs de linkeroever nabij Saaftinge en het water drong door tot de ‘Kouter van Kieldrecht’.

Daartegenover zegt K.L. Torfs dat naast het onder water staan van 36 polders in het Hulsterambacht en 9 op het eiland Cadzand, er nog 21 parochiën verdronken in de richting Gent, en tussen Antwerpen en Bergen-op-Zoom de polderdorpen Lillo, Stabroek, Zandvliet, Berendrecht en Ossendrecht hetzelfde lot ondergingen.

Floris Prims treedt deze versie bij en verklaart dat de Friese overstromingen niet alleen Zeeland en de Vlaanderse en Antwerpse polders teisterden maar dat zelfs een gedeelte van de stad Antwerpen hierdoor onder water liep.

Volgens Jacobus Ermerins zouden van deze vloed geen aantekeningen gevonden zijn. Hij schrijft hierover slechts: ‘daar alleen van gewaagd wordt, dat die van Antwerpen tot Bergen op Zoom toe, alle de Dorpe hebbe doen verdrinken, verwoest en geheel bedorven.’

Ernest van Bruyssel in zijn 'Histoire politique de l'Escaut', handelend over de rampen die de bewoners van Antwerpen en poldergemeenten overkwamen in het jaar 1529, in het bijzonder over de 'zwetende' ziekte, citeert ondermeer dat deze besmetting nog voortwoedde in de stad, toen rampspoedige overstromingen, zich uitstrekkend over de ganse lengte van de Vlaamse en Hollandse kust, het lijden van de bevolking nog kwam verhogen.

Tobias Gutberleth, de beschrijving der watervloeden volgend van Simon Abbes Gabbema, vermeldt ten slotte dat deze watervloed plaats had op de 5de van de 'Slagtmaand' (november).

Uit de '*Beschrijvinge van de Forestiers ende Graaven van Flaanderen'* van Johan Berthaut van Loo, haalt hij een aantekening aan, waaruit het volgende werd overgenomen:
'*... totten eynde vander Schelde wast water seer extraordinaris onstuymigh, soo dat den dyck van Vlaenderen bij Antwerpen ten drie plaetsen inbrack, ende daer verdroncken veele beesten die in de weyde ware*.'

Verder citeert hij nog Marcus van Vaernewyck met zijn '*Spiegel der Nederlandsche Ouwdheyd*':
'... *in 't selve jaer, vijf daghen naer Alder Heylighen dach soo is daer gheweest een groote vloet in Hollandt, Zeelandt ende Brabandt, tot Antwerpen toe, die treffelickste en rycste Coopstadt van geheel Europen, waar door veel menschen ende Dorpen ende ander gheuchten ende beesten verdroncken ende vergaen zijn, wel tot drie hondert Prochien*.'

Zoals hij zelf zegt, voegt hij er om de '*vermaardheid des vloeds*' nog de woorden van Oudenhoven uit '*Cimberie oudtheeden'* bij:
'*... anno 1530 op den 5 november is de Zee soo hoogh gevloeyt door eenen Noordt-Westen ende swaren stormwindt dat bij nae alle de Dijeken in braken in Hollandt, Zeelandt, Vrieslandt ende de omliggende landen. 't Antwerpen quam eenen Watervloedt met eenen stercken Windt over de Dijeken ende Schutten in Vlaenderen, alsoo dat het altemael vol waters liep, ende bij de twee mijlen alle de Beemden onder liepen.*

Van Antwerpen tot Bergen op den Zoom toe, aen de Scheldt zijn alle Dorpen 't samen met de Menschen, Beesten, ende al wat daer in was verdroncken, verwoest en geheel verdorven...'
Door Emanuel van Meteren wordt deze overstroming in zijn '*Nederlandse historiën*' (blz. 59) de St.-Michielsvloed genoemd.

Omdat de inundatie plaats greep op de 5de november, feest van St.-Felix, ging zij nochtans als de St.-Felixvloed de geschiedenis in.

Volgens oude kronieken zou deze vloed in de volksmond ook algemeen bekend staan als de vermaarde 'Kwade Zaterdag'.

Een nog bewaard vers luidt:
'*Hollandt ende Zeelandt wel beklaghen mach, Sint Felix quaden Saterdach*.'

1.2 De overstromingen van 1532 en 1551

In de jaren 1532 en 1551 teisterden overstromingen opnieuw de Antwerpse polders.

Weinige en soms nog tegenstrijdige gegevens zijn hierover beschikbaar.

Floris Prims zegt in zijn '*Geschiedenis van Antwerpen*' dat de landen na de overstroming van 5 november 1530 nog niet van het water bevrijd waren toen op 2 november 1532 een nieuwe watersnood insloeg.

In een kroniek vindt men hierover:
'*Op den 2en van november heeft het binnen Vlaenderen een soo groot tempeest gemaekt, dat de zee in verscheyde plaetsen is doorgespoelt.*'

Tobias Gutberleth vermeldt in dit verband:
'*Deeze overvloeyinge heeft haar den 11e in Slagtmaand geopenbaart, en viel bijzonderlijk voor Zeeland, zeer bezwaarlijk door het vernielen en ooverwaateren van de meeste deel haarder eylanden.*'

De hevige stormwind die de hoge vloed in de hand werkte, hield aan van Allerheiligen tot de 11de november.
De grootste schade werd in Noord- en voornamelijk in Zuid-Beveland aangericht, terwijl Vlaanderen evenmin werd gespaard. De stad Antwerpen liep gedeeltelijk onder, maar de Noorderpolders bleven grotendeels gevrijwaard.

Een tiental jaren later, nl. in 1542 werd onder de regering van Keizer Karel V de bouw van de omwalling van Antwerpen aangevat, dit volgens de plannen van de Italiaan Donato Buono, maar aangepast door de Antwerpenaar Peter Frans. Dit gigantische werk was de voorloper van een reeks forten en versterkingen die later langsheen de Scheldeoevers zouden worden opgericht.

In het politiek en strategisch kansspel van de volgende jaren zouden al deze 'sterkten' een belangrijke rol spelen en bijdragen tot het onoverzichtelijke inundatieterrein, dat, kunstmatig verwekt, twee vijandelijke groepen moest scheiden, maar de polderbevolking in een enorme waterellende zou dompelen.

In 1551 hadden er nogmaals overstromingen plaats. Zeer waarschijnlijk waren ze, voor wat de Antwerpse Noorderpolders betreft, eveneens zoals deze van 1532, van geringe omvang.

Kummer en Ermerins spreken beiden van een inundatie maar citeren zowel verschillende plaatsen als data van gebeuren.

Kummer heeft het over een overstroming van de Borgerweertpolder met vorming van het Grote Wiel en van de polders van Hingene, Bornem en Weert, op 16 januari, terwijl Ermerins deze ziet plaats grijpen op 15 februari en dit te Zandvliet en Ossendrecht.

Dr. G. Hasse maakt melding van een dijkdoorbraak in de Borgerweertpolder, maar vermeldt slechts het jaartal 1551, zonder dag of maand te bepalen.

Volgens een Antwerpse kroniek richtten verschillende hoge vloeden, zowel in januari als in februari plaatselijke schade aan, waardoor de verschillende versies verklaard worden:
'*Den 13 January, 't woensdags 't savonds ten vijf uren is tot Antwerpen geweest den 4en hoogen vloet, daer men aff wist te spreken...*'

'*Den 15 Februarij 's maendaghs ten 10 uren is geweest tot Antwerpen die vijfde hooge vloet die veel meer schaede dede dan die vierde... '*

1.3 De Allerheiligenvloed – 1570

In oktober 1555 deed Karel V afstand van de 17 Provinciën en een jaar later van de Spaanse troon, ten voordele van zijn zoon Filips II. Door deze abdicatie werd Filips II nu tevens hertog van Brabant en markgraaf van Antwerpen.

Op 18 januari 1556 werd hij luisterrijk in de stad ontvangen.

Rond dit tijdstip besloten de Domeinen, om een betere financiele stabiliteit te verkrijgen, zekere lenen te verkopen in plaats van ze nog langer in pand te geven of te laten. Op 20 november 1559 kocht de stad Antwerpen, bij wijze van belening, Oorderen, Wilmarsdonk en Oosterweel en kreeg derhalve het zeggenschap over deze polderdorpen.

In 1614 werden deze dorpen overgedragen aan Jean van Nevele, maar op 6 augustus 1626 kwamen ze terug in leen aan de stad door verzaking van rechten door diens erfgenamen.

Een betrekkelijke rust kenmerkte het begin van het beleid van Filips II.

In 1561 werd te Antwerpen een aanvang genomen met de bouw van het stadhuis en in hetzelfde jaar huldigde men de vaart van Willebroek naar Brussel in.

Maar met Filips II kwam ook het geleidelijke verzet van de Nederlanden op het politieke toneel. Een verzet dat geïnspireerd werd, enerzijds door het nastreven van Filips II van een vorstelijk absolutisme dat formeel indruiste tegen het Nederlandse particularisme, en anderzijds door de gewetensvrijheid en de hervormingsgedachte die zich stilaan in onze streken een weg baande (protestantisme) en waartegen Filips II, als verdediger van de katholieke Kerk, zich met man en macht verzette (contrareformatie).

Daarbij kwam nog dat hij na 4 jaar verblijf in onze gewesten het bestuur overliet aan zijn zuster Margareta van Parma, en verder de Nederlanden bleef regeren vanuit Madrid.

Ingevoerde veranderingen, het in het leven roepen van diverse instellingen, hadden geleid tot een volkse revolutionaire overmoed die oversloeg in de beelden- storm. In Oosterweel werd een eerste kleine slag geleverd waarbij Kapitein Thoulouze (Jan Marnix), aanvoerder van een rebellenlegertje, het leven liet. Verder verliet Willem van Oranje het land na geweigerd te hebben een loyaliteitsverklaring af te leggen.

Verward geraakt in het labyrinth van troebelen en onhandige reactie op de Hugenoots – Calvinistische reformatieve perikelen, zou dit tot ontslag van de regentes leiden en vervanging door de Spaanse hertog Ferdinand Alvarez de Toledo, beter bekend als de hertog van Alva (1567).

De gespannen toestand en de wens om bestraffing van de schuldigen van de beeldenstorm en om vonnissing van de majesteitsschenners (o.a. de edelen van het eedverbond) leidden tot de oprichting van Alva's '*Raad van Beroerten*', door het volk '*Bloedraad*' geheten.

Rond die tijd begonnen de Oranjes met steun van Duitse huurlingen een effectief gewapende strijd tegen Alva te voeren.

Als een voorbode van het naderende onheil stak op 1 november 1570 een hevige storm op, gepaard gaande met een woelige zee die in Nederland een geweldige overstroming veroorzaakte waardoor duizenden mensen het leven verloren.

Volgens Kummer werd de rechteroever van de Schelde eveneens door de overstroming getroffen en dit vanaf de stadswallen van Antwerpen tot aan de Kauwensteinse dijk.

Hij vermeldt echter dat deze inundatie plaats had op 28 november 1570. Klaarblijkelijk is deze datum onjuist, omdat alle kronieken en geschiedschrijvers 1 november citeren en deze vloed daarom algemeen bekend werd onder de benaming 'Allerheiligenvloed'.

Van Bruyssel beweert dat deze storm en hoge springtij buiten Zeeland en Gent, weinig schade veroorzaakte in Brabant, op uitzondering van de stad Antwerpen zelf .

In de 'Nederlandse Watervloeden' van Tobias Gutberleth R.G. vindt men hierover het volgende: '*In Brabant was wel de minste noodt; nochtans groote armoede tot Antwerpen, met het berghen van kruydery, suyker, oly, en andere koopmanschappen, die, voor een goedt deel, nat en door de brakheyt bedorven werden: behalven den afbrek aan sluyzen, kaayen en muyren der stadt; en dat'er etlijke luyden, zich in kelders onthoudende, smoorden. '*

Deze versie volgt die van Van Meteren in zijn 'Nederlandse Historiën': '*Op Aller Heylighen dagh heeft 't Antwerpen soo hooghe ghe-vloeyt, 's avonts ten neghen uren, dat wel eenen voet passeerden boven den Vloet van Anno 1530, alser 72 pro-chien verdroncken, ende wel twee voeten hooger dan het was anno 1552, (in Vlaanderen en Friesland) ende soude aldaer (soo het schijnt) veel hooger gevloeyt hebben, hadde het niet in de Nieuwstadt of elders ingebroken; maer het heeft alle de Stadtskelders, Beemden binnen ende buyten de Stadt, ende alle leeghten gevult, so datter ontallijcke beesten ende oock menschen verdroncken. Oosterweel, Kiel ende Hoboken stonden al onder water. Gheladen schepen, ja een Hulck van hondert ende vijftich vaten, werdt op de Engelsche Kaye ghestelt. Dese vloet dede ontallycke Schade alle de Stadt, in alderhande Koopmanschappen die nat werden, dies werdt de schade meer dan hondert duysent guldens gerekent.*

Aen der Stadt gemeyn gebouwsels, als Sluysen, Kayen ende Stadts-mueren, acht men de gheleden schaden oock wel hondert duysent guldens...'

Lodewijk Torfs schrijft in een poëtische stijl: '*De geweldige Allerheiligenvloed die den 1e november al de Nederlanden beliep, teisterde ingsgelijks Antwerpen en verkeerde zijn korte min of meer gekunstelde vreugde in lang nawee; onze handel alleen leed bij dit opwater voor 100.000 guldens schade...*

Dagboeken, memorieboeken en kronieken verhalen bijna meestendeels dezelfde historie.

Hieruit kan men besluiten dat buiten Antwerpen en omgeving, deze stormvloed het Antwerps polder - landschap weinig teisterde

Wordt vervolgd

De Antwerpse noorderpolders in de 16de-17de eeuw (II)

1.4 De strategische overstromingen van 1584-1585

1.4.1 Politiek voorspel

Een eerste militair succes werd op 1 april 1572 door de door Oranje gesteunde Watergeuzen geboekt bij de inname van Den Briel, een havenstadje aan de Brielse Maas.

Belangrijker nog was het in opstand komen van geheel Holland en Zeeland.

Via de stedelijke calvinistische machtsgreep en de erkenning van de Prins van Oranje als stadhouder, eigenden de gewestelijke Staten zich de soevereiniteit over Holland en Zeeland toe.

Omwille van de strategische waarde van de eilanden Walcheren en Beveland ten opzichte van de doorvaart op de Schelde, wilde Alva tot iedere prijs de bezetting van gans Zeeland door de opstandige steden verhinderen.
De onbedwingbaarheid van de opstand enerzijds en de langzame ontreddering van een muitend Spaans leger anderzijds, zouden op het einde van 1573 leiden tot Alva's ontslag.

Medina Celina, die als opvolger aangeduid werd, weigerde deze functie en uiteindelijk werd Don Luis de Requesens door Filips II als plaatsvervanger aangesteld. Op 23 december deed hij zijn plechtige intrede te Antwerpen.

Omdat zijn veldheer Mondragon nog steeds de door geuzen belegerde vesting Middelburg bezet hield, besloot hij deze te ontzetten. De poging mislukte echter en de Westerschelde bleef, na overgave van de stad, door Oranjegezinde eenheden gecontroleerd.

Tijdens een aanval op Zierikzee, die tot doel had de Oosterschelde te beheersen, bezweek Requesens op 5 maart 1576, aan een koortsaanval.

Bij ontstentenis van een landvoogd nam de Raad van State het bewind in handen. In die Raad zetelde ook de Spaanse bevelhebber Roda, die in tegenstelling tot de andere leden die een gematigde koers voerde, uitsluitend de koning politiek trouw bleef.

Diverse intriges, o.m. een mogelijk akkoord van de Staten met Oranje en het verlangen tot wegzending van de Spaanse troepen, noopten hem tot versterking van het fort over het Veer en tot het bouwen van de forten bij Oosterweel en Dambrugge.

Op 4 november 1576 brak te Antwerpen de Spaanse Furie los waardoor honderden het leven verloren, huizen afgebrand werden en plundering schering en inslag waren.

Toen Don Juan van Oostenrijk, aangesteld als landvoogd in de plaats van Requesens, op 12 februari 1577 door het 'Eeuwig Edict' grosso-modo de bepalingen van de '*Pacificatie van Gent'*, op 8 november 1576 door de Staten-Generaal gesloten, erkende, en zijn troepen uit de Nederlanden terugtrok, betekende dit het hoogtepunt van de politieke activiteit van Willem van Oranje. Hij verwierf hierdoor het gemeenschappelijke verzet van alle 17 provinciën tegen de macht en het gezag van Filips II.

Het sein van de algemene opstand werd echter gegeven op 24 juli 1577 wanneer na herhaalde druk van Oranjegezinde eenheden, Don Juan plots bezit nam van de vesting Namen en zijn Spaanse troepen terugriep.

Na een reeks intriges werd de citadel van Antwerpen door de Staatsgezinden bezet.

De grootste verwarring heerste in de Nederlanden wanneer de Prins van Parma, Alexander Farnèse, na de dood van Don Juan deze als landvoogd opvolgde op 1 oktober 1578.

Mathias van Oostenrijk, zoon van de Duitse keizer, waarop door de katholieke adel uit het Zuiden beroep was gedaan om het bewind in handen te nemen, nam op 7 maart 1581 ontslag. Dan droegen de Staten-Generaal de soevereiniteit der Nederlanden op aan de hertog van Anjou die al eerder met de titel: '*Défenseur de la liberté des Pays-Bas*' was vereerd.

Door een zekere machtseerzucht geprikkeld wilde deze met zijn troepen verschillende Vlaamse steden bezetten, waaronder Antwerpen.

In februari 1582 deed hij er zijn intrede. Farnèse was echter intussentijd begonnen aan zijn veroveringstocht in Vlaanderen en overmeesterde de ene stad na de andere. Na Maastricht vielen Doornik en Oudenaarde.

Nieuwe Franse troepen werden uit Frankrijk naar onze gewesten gedirigeerd en Anjou wilde hierdoor eigenhandig de macht zonder de Staten in handen zien te krijgen. Dit lukte o.m. te Duinkerken, Diksmuide en Dendermonde, maar te Antwerpen was men de 'Spaanse Furie' indachtig en bij de eerste

schermutselingen was gans Antwerpen in de weer. De 'Franse Furie' werd in de kiem gesmoord en na een gedwongen terugtocht naar Dendermonde moest hij uiteindelijk ons land verlaten.

Op 30 november 1583 werd Marnix van St.-Aldegonde, burgemeester van Antwerpen. Het gevaar inziende van een Spaanse aanval op de stad werden in allerijl forten en verdedigingswerken opgericht.

De vesting van Lillo, waarvan de verdediging opgedragen werd aan de Statenbevelhebber Odet de la Noue van Teligny, voorzag men van geschut, en aan de linkeroever werd het fort van Liefkenshoek gebouwd. Het fort van Thoulouze en het fort van Oosterweel werden versterkt. Verder werden de Boereschans en de Boerinnenschans opgetrokken.

Al de forten die hun ontstaan dankten aan deze troebele oorlogsjaren werden niet willekeurig gebouwd. De meeste werden volgens een gebastioneerd plan opgetrokken, op strategisch gunstige- en militair verantwoorde plaatsen, o.m.:

1. aan de oevers van de stroom zelf, dit om het verkeer op de Schelde te kunnen controleren;
2. bij sluizen, om inundaties te veroorzaken of te voorkomen;
3. bij dijkbressen, om een vaarweg tussen rivier en geinundeerde polder veilig te stellen of te belemmeren;
4. aan kunstwerken zoals brug, kanaal enz. om deze tegen vijandelijke aanvallen te beschermen;
5. op de dijken, omdat deze tussen twee geïnundeerde gebieden dikwijls als aanvalswegen werden benut.

Als volgende maatregel gold het doorsteken der dijken langs de rechteroever van de Schelde bij het kasteel van Antwerpen, met als gevolg de overstroming van de polder van Hoboken.

Deze polder viel, buiten de Borgerweert- en Melselepolder die op de linkeroever al vroeger onder water gezet werden, als eerste slachtoffer langs de rechter Scheldeoever.

Dan kwamen de dijken van de Rupel aan de beurt die heel de streek vanaf Ruisbroek, Willebroek, Blaasveld tot Heffen blank zetten.

1.4.2 De belegering van Antwerpen

In 1584 vergrootten de oorlogsgebeurtenissen de reeks overstromingen.

De krijgspolitiek van Alexander Farnèse behelsde voornamelijk het terugwinnen van het land dat de Staatsen onder hun bevoegdheid hadden. De hoofdmacht van deze laatste lag echter te Antwerpen dat buitengewoon strategisch gunstig gelegen was, nl. door de nabijheid der polders in het noorden, die geïnundeerd een natuurlijke hindernis konden vormen en zo een specifieke bescherming aan Antwerpen boden.

In juli 1584 richtte hij zijn hoofdkwartier op in Beveren, en besloot Antwerpen aan te vallen. Een eerste vereiste hiervoor was de stad af te snijden van Holland en Zeeland en te beroven van de hieruit komende bevoorrading. Hiertoe staken zijn veldheren Mondragon en Mansfelt de Schelde over en trokken hun kamp op te Stabroek.

Waar de markies de Richebourg meer geluk had met de inname van het fort Liefkenshoek, moest Mondragon, na heel wat manschappen verloren te hebben, zich tevreden stellen met een omsingeling en belegering van de vesting Lillo.

Volgens F. Strada zou deze laatste, op bevel van de hertog van Alva nog, het fort van Lillo vóór 1573 opgetrokken hebben Als onrechtstreeks bewijs wordt aangevoerd dat Mondragon zelf in 1584, sprekende over de bestorming van het fort, zou gezegd hebben dat hij bewust was van de sterkte van deze schans die hij zou aantasten '*dewijl hij haar zelfs gebouwd hadt'*.

Dit zou hierop neerkomen dat de Spanjaarden dit bolwerk oprichtten en dat na hun vertrek uit de Nederlanden in 1577, de Antwerpenaren het herstelden en weer in een volkomen weerbare staat brachten.

In 1582 nam de hertog van Anjou, uit Zeeland naar Antwerpen reizende, in dit fort zijn intrek en verder kan men opmerken dat een schans, in zeven haasten bij de belegering van Antwerpen opgetrokken, onmogelijk een dergelijk zwaar beleg van Mondragon kon doorstaan.

Vele geschiedschrijvers citeren echter dat het fort van Lillo in 1583 of 1584 door de Antwerpenaren werd gebouwd. Wat de juiste toedracht ook moge zijn, er dient toegegeven dat velerlei bronnen al op een bestaan wijzen in 1580.

Volgens sommigen duidde Oranje op 8 juli 1579 de plaats aan waar het fort diende opgetrokken te worden. In oktober 1579 was het in volle constructie en het zou in de zomer van 1580 klaar zijn gekomen.

'*Opgetrokken*' mag men nochtans niet in de letterlijke zin van het woord interpreteren. Het is immers mogelijk dat de eerste schans slechts uit verstevigde aarde bestond en dat Oranje slechts nadien de aanstoot gaf tot het bouwen van een degelijk militair bolwerk.

Lillo werd tevens door de benoeming van een bezoldigd super-intendent door de magistratuur van Antwerpen, een Antwerps fort, opgericht ter beveiliging van deze stad.

De oorzaak der mislukking van Mondragon tot inneming van de vesting is eveneens een graag bediscussieerd onderwerp.

Buiten alle polemieken om, kan met zekerheid aangenomen worden dat één der grote redenen, het enorme overstromingsgebied is geweest dat door de Hollanders en Antwerpenaren verwekt werd door de door middel van de sluizen op 8 juli 1584 onder water gezette polders.

Deze overstroming strekte zich uit, enerzijds van noord naar zuid, vanaf de polder van Zandvliet tot de Kauwensteinse dijk, en anderzijds van oost naar west, vanaf de hoogten van Stabroek en Berendrecht tot aan de Schelde.

Zij vormde een uitstekende kunstmatige bescherming voor Lillo en vertraagde onomstotelijk de opmars en aanvalskracht van Mondragons troepen, die zich verplicht zagen zich te Berenrecht en Zandvliet terug te trekken.
Tevens werden de sluizen van de Boereschans en Boerinnenschans opengezet waardoor de polder van Oosterweel bij hoog water inundeerde. Deze maatregel werd genomen uitsluitend ter verdediging van de stad Antwerpen.

Volgens een'*collegiale acte van de magistraat*' zouden al in 1582 drie gaten in de Oosterweelse dijk gemaakt zijn, nl. het Spaanse gat, het Boerinnegat en het Boeregat, dit onder voorwendsel van algemene beveiliging.

Nochtans werden, na de aanstelling van Marnix van Sint-Aldegonde tot burgemeester van Antwerpen in 1583, slechts de eerste preventieve maatregelen ter beveiliging van de stad genomen.

Verder raadde de Prins van Oranje in 1584 Marnix aan, de Blauwgarendijk, noordwaarts Lillo, en de Kauwensteinse dijk door te steken, ten einde een kunstmatig overstromingsgebied te bekomen om te allen tijde een verbinding tussen Antwerpen en Holland te verzekeren.

Hierop reageerden de beenhouwers zo heftig, dit niet alleen wegens de schade die hieruit voor de landbouwers zou voortspruiten, maar ook wegens de vrees voor een onvoldoende ravitaillering van de Antwerpse bevolking die aangewezen was op het vee dat uit deze streken betrokken werd, dat van dit voornemen toen afgezien werd.

Het is dan ook twijfelachtig dat de polder van Oosterweel al in 1582 aan het water zou zijn prijs gegeven.

Men kan zich afvragen of aan de sommatie van de overheid wel degelijk gevolg gegeven werd.

Farnèse wilde tot elke prijs de Scheldedoorvaart volledig afstoppen en hierdoor ook automatisch Lillo volkomen afsluiten.

Zijn eerste werk was het bouwen van twee forten: St.-Marie op de linker- en St.-Filip op de rechteroever van de Schelde. Tussen deze twee forten werd vervolgens een vlottende brug gebouwd.

De plaats van deze brug was gunstig gekozen, omdat enerzijds langs de linkeroever een ondiepte de Schelde introk en zo de breedte van de stroom enigszins gereduceerd werd, en anderzijds de kronkeling in de Scheldeloop, hier een werkelijke hinder uitmaakte voor het manoeuvreren van zeilschepen.

Een staketsel langs beide oevers en daartussen 32 grote aaneengeschakelde schepen, vormden de brug.

Noordwaarts van deze brug werden nog opgericht: de schansen St.-Barbara (Oordam), ietwat meer landinwaarts St.-Andrea (St.-Andries) en om de Blauwgarendijk te beschermen, de redoutes Trinitatis.

Na de bezetting van de Kauwensteinse dijk werden hierop gebouwd: het fort St.-Kruis (Kruisschans of Santa Cruz) waarvan de eerste benaming 'Mondragon' zou geweest zijn, naar de opdrachtgever, verder

de schansen of redoutes: St.-Joris (de la Motte), Paalschans (Victoria), St.-Jacob (St.-Jago, St.-Jaak, of Santiago), en het Pekgat bij Stabroek.

Sommige historici situeren echter de St.-Jacobsschans naast de Kruisschans, hoewel de meeste oude kaarten de eerste versie aannemen.

Al deze werken, zowel de bouw van de brug zelf, als de verschillende bastions vergden een ontzaglijke hoeveelheid materiaal dat uit Vlaanderen en zelfs uit Noord-Frankrijk afkomstig was.

Via de Schelde en het overstroomde gebied langs de linkeroever, veroorzaakt door dijkdoorsteken te Burcht en van de Uitgebrande Dijken en Blokkerdijken, geraakten de schepen ter bestemming.

Door een aanval van Téligny, bevelhebber van de Staatsen, en het bouwen van een fort te Burcht werd deze vaarweg nochtans afgesneden en de bevoorrading van de brug in gevaar gebracht.

Hierop reageerde Farnèse door het laten graven van een vaart, de Parmese vaart of het Parmakanaal genaamd, lopend noordwaarts Kallo en Beveren tot in de omgeving van Stekene, met aansluiting op de Moervaart (arm van de Moer) naar Gent.

Het is bij de monding van dit kanaal in de Schelde dat hij het fort 'De Parel' liet bouwen. In maart 1585 was de doorvaart op de stroom volledig geblokkeerd.

In april viel het fort Liefkenshoek, de redoutes van de Noord, Terventen, St.-Antonius en gans de Doelpolder in handen van de Hollanders, terwijl te Antwerpen op bevoorrading werd gewacht van een konvooi dat zich aan de noordzijde van de brug klaar hield.

Aan een Italiaans ingenieur Gianibelli (Genibelli of Giambelli) werd daarop door Marnix van St.-Aldegonde opdracht gegeven de brug te vernietigen, wat hij zou trachten te verwezenlijken door middel van met kruit gevulde schuiten die met het tij meegedreven tegen de brug zouden ontploffen. De poging mislukte echter en de schade was zeer gering en vlug hersteld.

Terugdenkend aan een al veel vroeger beraamd plan, besloot men uiteindelijk een poging te wagen om via de overstroomde polders de bevoorrading van Antwerpen te verzekeren door middel van lage schuiten .
Hiervoor werden de Schelde- en binnendijken zuidwaarts de Kauwensteinse dijk op verschillende plaatsen doorgestoken.

Het inundatieterrein, zich uitstrekkend over de polders van Zandvliet, Berendrecht, Lillo en Stabroek, breidde zich verder uit over de polders van Oordam, Oorderen, Wilmarsdonk, Ettenhove, Muisbroek, Oosterweel en Ekeren.

Volgens een kaartje van Luyken (figuur 1), het beleg van de stad Antwerpen voorstellend in de jaren 1584-1585, waren er drie bressen in de Scheldedijk: twee respectievelijk ter hoogte van de Oosterweelse- en Wilmarsdonkpolder, nl. ten noorden van de Boerinnenschans en Boereschans, en één ten zuiden van de Nieuw Boereschans, soms St.-Petrus genaamd.

Bewaarde rekeningen over de herstelling van de Scheldedijk in de jaren 1589-1592 bevestigen het bestaan van deze gaten door vermelding van het aanvoeren naar- of het opslagen bij deze plaatsen van zinkrijs, houtwerk en dergelijke. Naast Luyken bevestigen Verbiest en later in 1691 Van Lyere in een kopij van voornoemde, getiteld 'Obsessio Antverpiae Alexandro Imperante' (figuur 2), deze dijkdoorbraken en duiden tevens de grote doorsteek bij Lillo aan.

Volgens al deze auteurs bleven alleen de hoogten van Wilmarsdonk en Oorderen boven het omliggende water uitsteken.

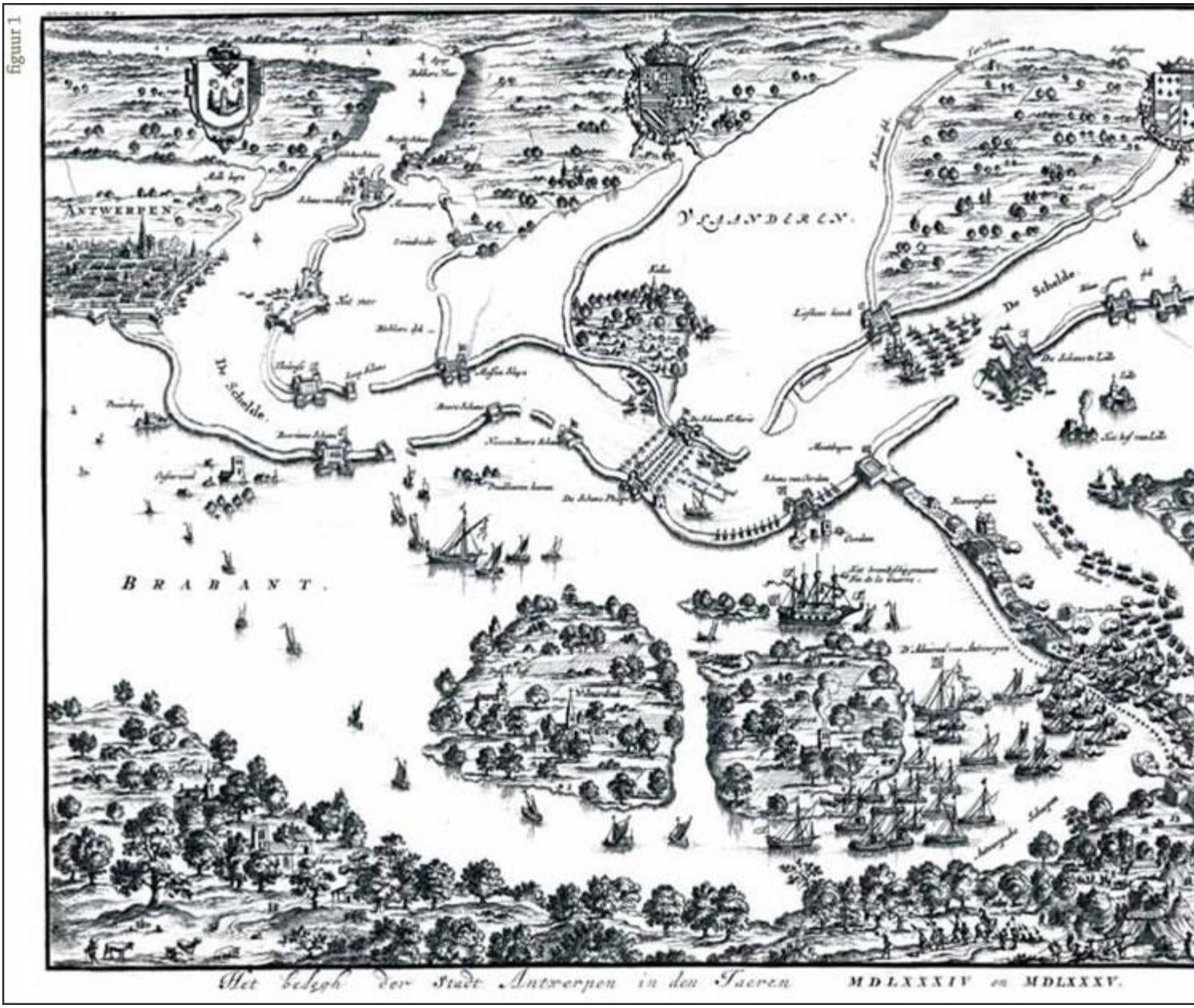
De overstroming werd in oostelijke richting begrensd door de hoogten van Berendrecht, Stabroek, Hoevenen en Ekeren.

De Oostenrijker Aitzinger, die vele jaren in de Nederlanden verbleef, en zijn befaamde 'De Leone Belgico' uitgaf, beschrijft hierin in een kaartje wat aan beide zijden van de Schelde in 1585 tijdens Farnèses belegering van Antwerpen voorviel.

Buiten voornoemde bressen vermeldt hij nog het 'Groot Gat' bij de Kruisschans (figuur 3). Hij situeert dit nochtans dichter bij het fort van Oordam dan bij genoemde schans.

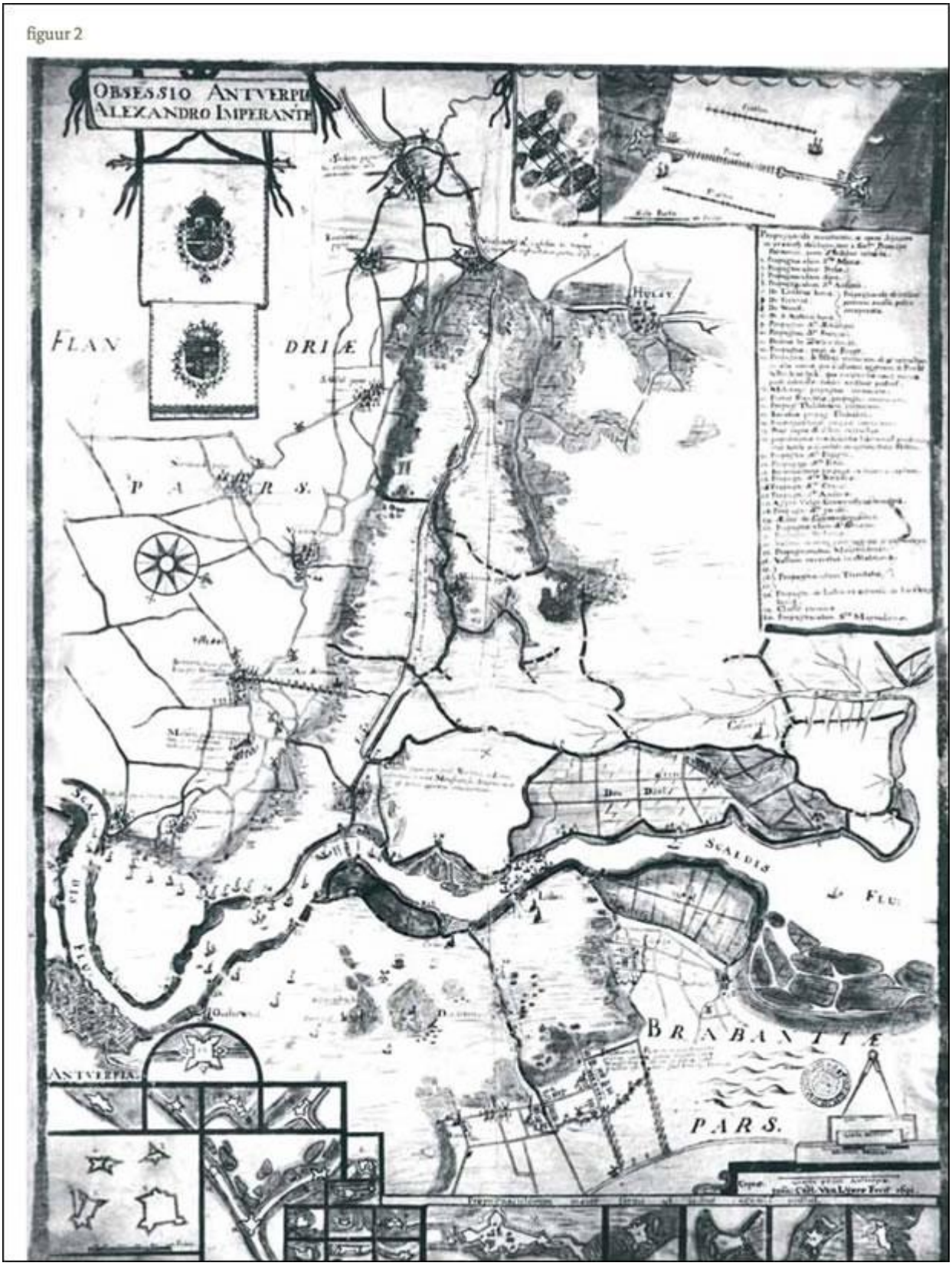
Uit een rekening van penningmeester Merten Mermans aan aannemer Adriaan Gheens 'om te vullen en te stoppen 8 gaten staande tussen de Oordamse schans en de Kruisschans ', kan aangenomen worden dat hier alleszins een grote doorbraak tot stand kwam.

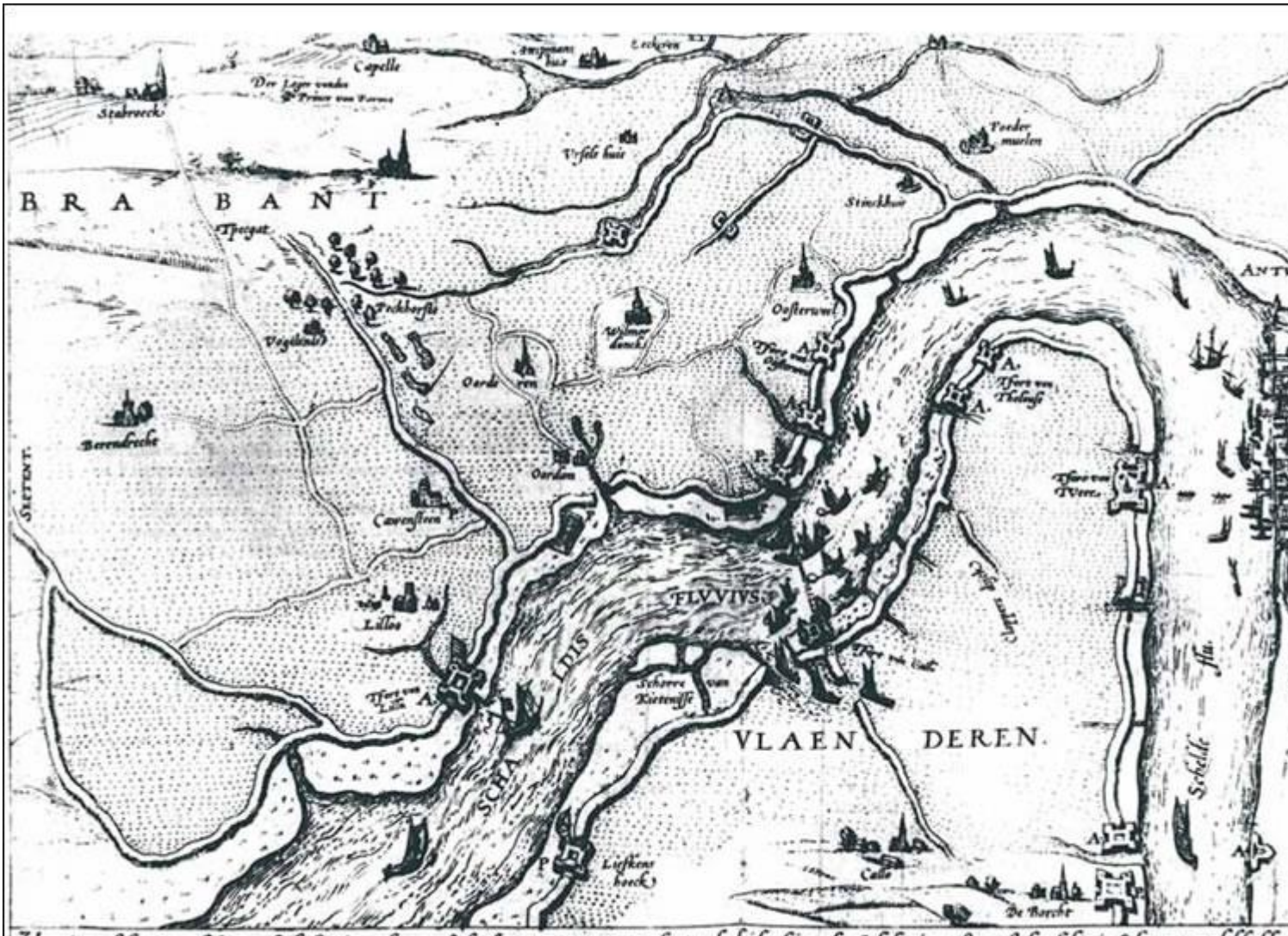
figuur 1



Het beleyt der Stadt Antwerpen in den Jaeren MDLXXXIV en MDLXXXV.

figuur 2


OBSESSIO ANTVERPIÆ
ALEXANDRO IMPERANTE
FLANDRIÆ
PARS.
BRABANTIÆ
PARS.
SCALDIS
ANTVERPIA



71 Aigentliche Contrafactur vnd abriß, wie, vnd was gestalt die von ANTORFF das Lande beider seitz, des Scheles in wasser gestalt, sich mit Schantzen vnd blochhe[u]s auff vielen ortern versehen Do, was mitt A. verzeichnet, die Staw, wasß aber mitt P. der Prins von Parma inhat Anno Dñi. CIↃ. Ↄ. LXXXV XXII Decemb

figuur 4

Een ander kaartje van Aitzinger (figuur 4) getiteld 'Wie und wass gestalt die diecken vor Antorff durch gestochen, und mit vielen blochhusern so woll von dem Princen von Parma, als von der Statt Antorff besatz seindt'. (anno 1585) toont ons ten slotte een vierde bres in de nabijheid van Antwerpen, ter hoogte van de huidige Royerssluis.

Het is deze doorsteek die de naam kreeg van Spaansgat, terwijl de overigen genoemd werden naar hun respectievelijk fort, nl. Boeregat en Boerinnegat.

In het uitgestrekte overstromingsgebied vormde de Kauwensteinse dijk de enige hinderpaal voor een doorvaart van Holland tot de grens van de stad Antwerpen.

De aanvallen van de Hollanders op 7 mei en 16 mei 1585, onder leiding van de graaf van Hohenlohe waren daarom op dit doel gericht.

Volgens sommigen lag de concentratie van de aanval tussen de St.-Joris- en St.-Jacobsschansen, volgens anderen strekte zij zich verder uit, zelfs tot het fort Pekgat in de nabijheid van Stabroek. Een werkelijk succes werd het alleszins niet voor de Hollanders en partijkiezende Antwerpenaren, omdat ze de dijk slechts op drie plaatsen konden doorsteken, waardoor amper een enkele schuit met levensmiddelen doorgeraakte.

Dat de bressen waarschijnlijk geslagen werden rond het fort St.-Jacob kan blijken uit rekeningen voor het aanvoeren van houtwerk naar desbetreffende schans.

De Paalschans die de hevigste aanval had afgeslagen kreeg achteraf de naam 'Victoria' (overwinning).

Farnèse bleef meester van de dijk.

Verstoken van voorraden en van hun Hollandse bond - genoten, capituleerde Antwerpen op 17 augustus 1585 en Farnèse deed er op 27 augustus zijn intrede.

Van al deze feiten zegt Torfs in zijn 'Historische schets der watervloeden in België en Holland' *slechts dat 'oorlogsgebeurtenissen ettelijke moedwillige waterspanningen over uitgestrekte landerijen meebrachten zoals in 1584 over al de polders benoorden Antwerpen, van Merksem tot boven Lillo en in 1585 over de gehelen Bommelerwaerd*.'

De 'Corte Deductie nopende het gepasseerde omtrent de polders van Austruweel, Lillo ende Oorderen, 't sedert den Jaere 1585' beperkt zich tot:
'*... Desen dyck (loopende van Antwerpen, lancx Oorderen voor by Lillo tot Zant vliet) is door onze regeringhe door - ghesteken op diversche plaetsen corts voor het voorschreve belegh. Ende die wateren syn gheloopen door de Dorpen van Lillo in 't gheheel, Stabroeck, Beirendrecht, Santvliet voor een deel, Austruweel, Wilmersdonck, ende Oorderen in 't gheheel, Eeckeren ende Mercxem ten deele tot aen de Veste van Antwerpen*.

Den Hertoch van Parma hadde in *'t belegh van Antwerpen vande Cruysschansse tot aen Stabroeck ghemaeckt eenen Dijck, die ghenoempt wiert den Cauwenstijnsche Dijck, separerende den Polder van Lillo met de Fort vande Cruysschanse, tot aen Stabroeck. Blijvende den Polder van Lillo geinundeert ende die van Austruweel, Wilmersdonck, ende Oorderen*. '

Verder vindt men in de inleiding van het 'Octrooi voor de Polders van Lillo, Stabroek, Zandvliet en Berendrecht dd. 13 mei 1650' een bondig relaas van de gebeurtenissen.

'*Wij hebben ontfangen d'ootmoedige supplicatie vande Gemeyne Gelande vande verdroncken Polders van Lillo, Staebroek, Santvliet ende Beirendrecht, inhoudende hoe dat de selve Polders door 't bevel van de Hertogh van Parma in 'tjaer vijftien-hondert vier- en tachentich waeren door - gesteken geweest ende met het zee-water bedeckt ten eynde om by dien middele onse Stadt van Antwerpen te reduceren onder onse gehoorsaemheyt de welcke alzoo doorgesteken ende overdeckt waeren gebleven, nyet tegenstaande aen de Supplianten tot verscheyde tyden hope wirde gegeven van tot de herdyckinghe der zelve te konnen geraecken*.'

Wordt vervolgd

De Antwerpse noorderpolders in de 16de-17de eeuw (III)

1.5 De vloed van 1627

Acht jaar nadat Willem van Oranje vermoord werd te Delft (10 juli 1584) stierf Alexander Farnèse in de abdij van Sint Vaast te Atrecht (3 december 1592). Zijn opvolger, Aartshertog Ernst van Oostenrijk, overleed al kort nadien in 1595 en slechts op 6 mei 1598 bij het overlijden van Filips II van Spanje bekomen diens dochter Isabella en zijn neef Aartshertog Albrecht, zoon van Maximiliaan II van Oostenrijk, wier huwelijk aanstaande was, de Nederlanden als een af-zonderlijke staat.

Deze gift gebeurde onder zekere voorwaarden, o.m. dat de Nederlanden bij gebrek aan descendenten (kinderen) opnieuw bij de Spaanse kroon zouden komen, en meer nog dat de Noordelijke Staten opnieuw bij de Zuidelijke zouden gevoegd worden.

Filips III volgde intussen zijn vader op.

In 1604 veroverde Ambrosio Spinola, bevelhebber van de Spaanse troepen, de stad Oostende.

Hierdoor werd opnieuw een uitweg gemaakt naar zee, die sinds 1585 verloren was gegaan.

Het 'Twaalfjarig bestand' (1609-1621), gesloten tussen het reformistische Noorden en het Spaanse Zuiden, bracht een korte adempauze in de zo aan oorlog rijk zijnde Nederlanden. Het einde van die toestand viel bijna samen met de dood van Filips III van Spanje en van Aartshertog Albrecht in 1621.

In 1627, wanneer onze gewesten opnieuw onder Spaans regime en onder het gezag van Filips IV waren gekomen, en wanneer na verspaansing van de regering in ons land de strijd tussen Noord en Zuid opnieuw ontvlamd was, kwam een stormvloed in het Noorden de miserie nog vergroten.

In dit jaar zou volgens Torfs39, Zandvliet door een hoge vloed geteisterd zijn. Hij citeert nl. het volgende: '*... een dergelijke ramp, schoon zo uitgebreid niet, bedreigde Santvliet in 1627, alswanneer aldaer over de honderd dorpelingen door een opwater werden verrast en ellendig versmoord*.'

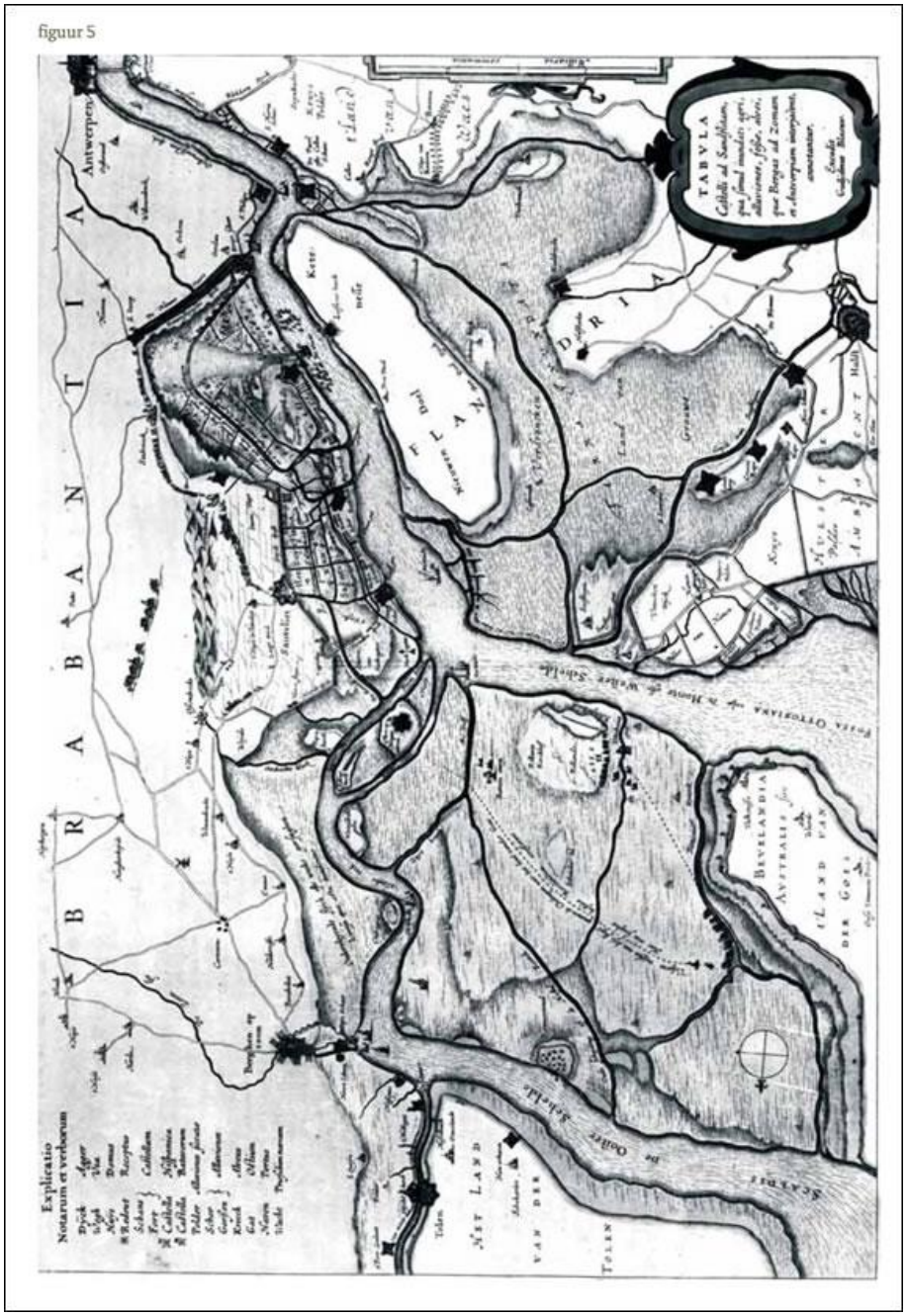
In een '*Cort verhael ende perfecte afbeeldinghe der gheleghentheydt van Santvliet mitsgaders het Fort op Hoogerwerf ende de nieu gemaeckte Schansen daer omtrent*' van Claes Jan Visscher (1628)40 vindt men hierover:

'*vermits het Landt achter Zantvliet laghe Waterighe ende onghebruyckelycke Weyden zijn / die door het groot onweder ende hooge watervloet omtrent den 9 December 1627 zijn onder gheloopen / welcke vloeden mede hebben tenmeestendeele afghespoelt het fort aent Stoofgat / eenighe Spangiaerden verdroncken, het Fort op Hoogherwerf als mede aende Blaugaeren Dyck groote schade ghedaen / oock den Dyck oft wech na Berendrecht ende Stabroeck gheheel onbequaem ghemaeckt...*'

Een kaart uit de atlas van Guiljelmus Blaeuw dd. 1635 getiteld: 'Tabula Castelli ad Sandflitam qua simul innundati agri, alluviones fossae alvei quae Bergas ad Zomam et Antverpiam interjacent', maar de toestand voor 1632 weergevend, toont ons de situatie rond dit tijdstip.

Alle polders van Antwerpen tot de Kauwensteinse dijk staan droog. Noordwaarts hiervan zijn ze allen geïnundeerd (figuur 5).

figuur 5



1.6 De dijkdoorbraak van 1632

Na het herstel van de dijken van de polders van Oorderen, Wilmarsdonk en Oosterweel, zouden deze door nieuwe oorlogsgebeurtenissen weer erg te lijden hebben.

In 1632, terwijl Frederik Hendrik, Prins van Oranje, zich meester maakte van verschillende plaatsen aan de Maas, kwam Willem van Nassau met zijn leger naar Antwerpen afgezakt. Bij een zware aanval op de Kauwensteinse dijk slaagde hij erin deze te overmeesteren en maakte van die gelegenheid gebruik om de dijk door te steken waardoor de polders van Oorderen, Oordam, Wilmarsdonk en Oosterweel opnieuw onder water liepen.

In de '*Corte Deductie nopende het gepasseerde omtrent de Polders van Austruweel, Lillo ende Oorderen, 't sedert den jaere 1585'* vinden wij hierover:

'Soo heeft den Heere Prince van Oragnien vermeestert ende doorghesteken den Cauwenstijnschen Dijck met dien van Austruweel, Oorderen ende Wilmersdonck. Ende de Zee-wateren hebben weder ghevloeyt door de voorghemelde Dorpen tot aen de Vesten der Stadt Antwerpen.'

Joan Blaeu van zijn kant zegt in 1664:

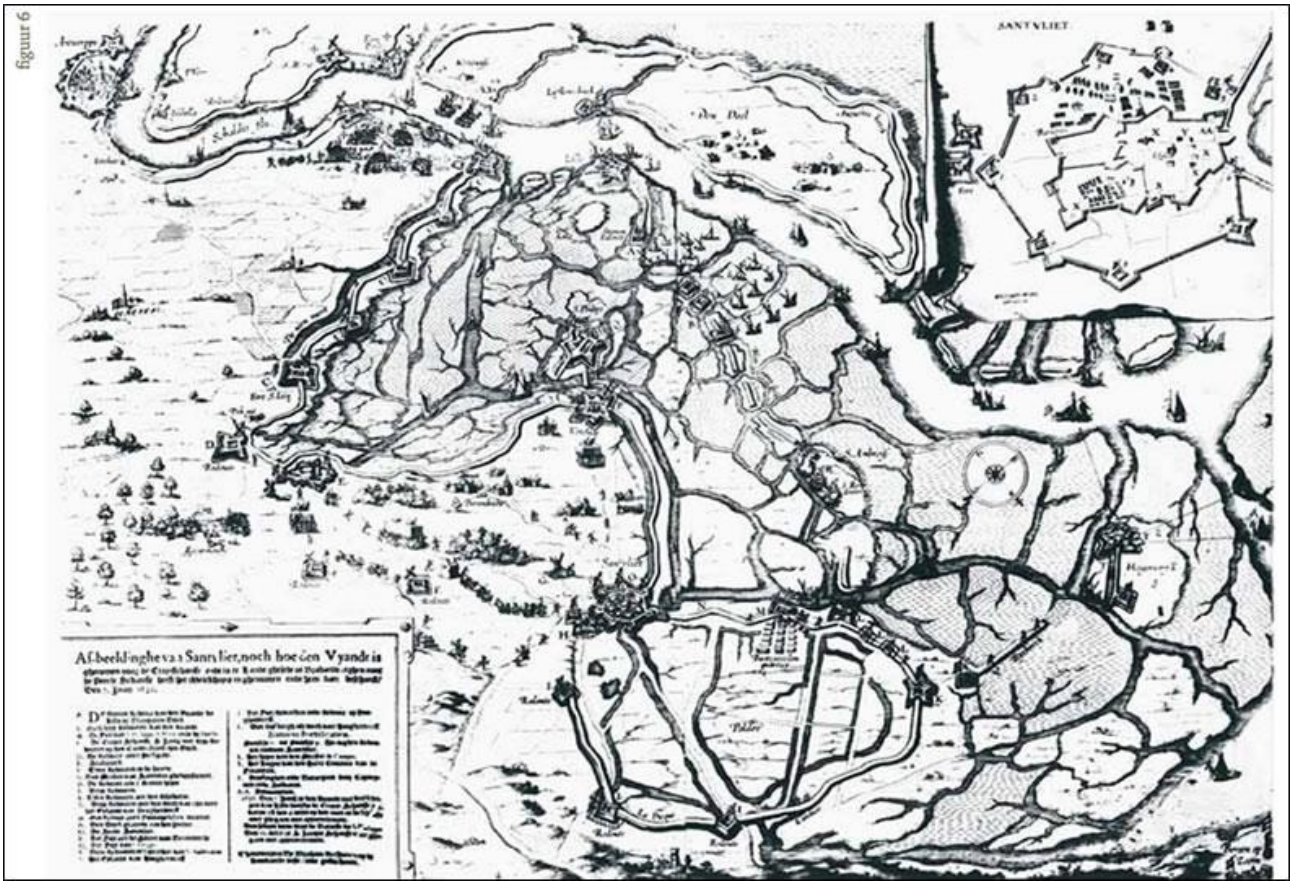
'... In 't jaer 1632 heeft Graef Willem van Nassau de Kruysen St. -Jacobsschansen verovert, en den Cauwesteynschen dijck door gesteken, waer mede Austruweel, Wilmersdonck en Orderen onder het water staen, welck tot aen de muren van de stadt Antwerpen vloeyt...'

Een drukwerk van 1738 '*Reflexien voor de Geinterresseerde der Polders van Lillo cum annexis tot bewijs dat hun versoeck om eene voordere Prolongatie van Octroy, bestaat in eene Rechtmaetigheyt ende justitie distributief*' neemt deze inundatie als voorbeeld om de behoeftige polders op het niet denkbeeldig gevaar te wijzen voor een gelijkaardige situatie in de toekomst.

'*... Geconsidereert dat de achter -gelegene Polders, daer zij het Frontier ende Bolwerk van zijn, niet in staet en zijn, de onkosten te konnen dragen om hun voor inundatie ofte doorbraecke te bevrijden*.

Vervolgens de Zee-waeteren souden komen tot aen ende voorbij de Stadt Antwerpen gelyck die in den Jaere 1632, geweest hebben, wanneer den Dyck aen de Cruysschans was door gesteken ten tijde als de Polder der Supplianten noch met de Zee-waeteren gemeyn lagh.'

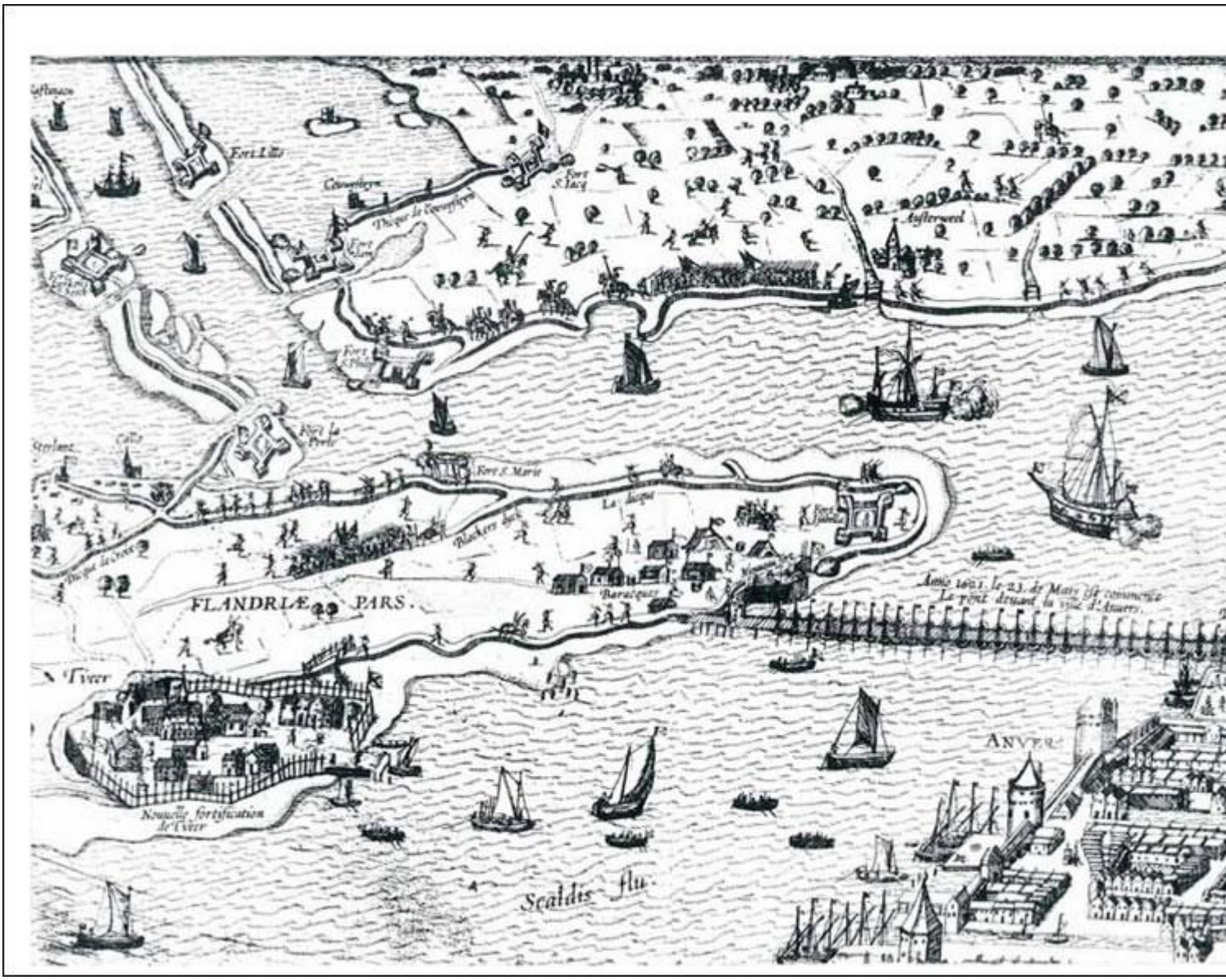
figuur 6



Een kaart van Abraham Verhoeven (figuur 6) getiteld: '*Afbeeldinghe van Santvliet, noch hoe den vijandt is ghecommen voor de Cruysschansse ende is te Lande ghesedt in Brabandt teghen over de Perle*

Schanse, heeft het Melckhuys in ghenomen ende hem daer beschanst – den 7 junii 1632', geeft een beeld weer vóór de nieuwe overstroming. De polders van Oorderen en Wilmarsdonk staan nog droog.

Een ander kaartje van een onbekende auteur, waarschijnlijk getekend tussen 1621 en 1632 (figuur 7) vermeldt dezelfde situatie. De polders ten noorden van de Kauwensteinse dijk zijn nog drijvend, deze ten zuiden staan droog.



Daartegenover zien wij op de kaart van Verbist (figuur 8) getiteld '*Nieuwe Caert vande ghelegentheyt vande Oost en Wester Schelde, vertoonende ock de verdroncken overwater-de Lande nieu aengewassen Schoren en de Kreeke oft killen en door de selve tussche Bergen en Antwerpen, soo het nu is, 1638'*, het nieuw geschapen overstromingsgebied zich uitstrekkend vanaf de Kauwensteinse dijk tot aan de grens van Antwerpen, ten oosten begrensd door een grillige lijn lopend vanaf Stabroek over Hoevenen, Ekeren tot Merksem.

figuur 8

Joan Jansonius (figuur 9) zal in 1653 met zijn kaart '*Tabula Castelli ad Sandflitam, qua simul inundati agri, alluviones, fossae, alvei, quae Bergas ad Zomam et Antverpiam interjacent*', een zelfde toestand aantonen.

1.7 De stormvloed van 1682

Na het sluiten van het verdrag van Munster in 1648, dat een einde gesteld had aan de 30-jarige godsdienstoorlog en aan de 80-jarige oorlog tussen Noord en Zuid, waardoor de jure, de republiek der Verenigde Nederlanden door Spanje werd erkend, was de strijd geenszins gestreden.

De Noordelijke Nederlanden kwamen er zegevierend uit te voorschijn, maar de Zuidelijke Nederlanden waren het kind van de rekening geworden. Belangrijke gebiedsafstanden en het gesloten blijven van de Schelde waren werkelijk geen winstpunten.

Door allerlei politieke intriges kon Frankrijk een aanzienlijke gebiedsuitbreiding bekomen en zelfs aanspraak maken op een deel van de Spaanse erfenislanden. Hun eisen kracht bijzettend vielen zij met een aanzienlijk leger ons land binnen en overrompelden vele Vlaamse steden. Dit was het begin van de Frans-Hollandse oorlog.

Toen het oorlogstoneel een Europees aspect begon te krijgen, kwam einde januari 1682 een hevige storm met erge noordwestenwinden de oevers van de Schelde nogmaals teisteren.

De dijken bij Kallo begaven en langs de rechteroever liep het laag gelegen gedeelte van de stad Antwerpen onder water.

Uit de beschrijving van deze vloed door Oudenhoven, aangehaald door Tobias Gutberleth, nemen wij het volgende over:

'*Bij Antwerpen braken de nieuwe en oude Doel, Callo, Melze, Melispolder, Kruydbeke, Basel, Hoboock, Rijsbroek, Boom en Niel in, waer door veel menschen verdroncken, en tot Antwerpen quamen aendrijven... Tot Antwerpen liep het water mede in de L. Vrouwe Kercke, en deed veel Sa rcken 4 à 5 voet diep instorten*. '

Dan braken de dijken van de polders van Oosterweel en Oorderen op verschillende plaatsen door om vervolgens met kracht door de bressen in de dijken, die reeds in 1632 verwekt waren en via kreken en geulen, verder het land in te dringen.

'*Lesdits Digues s'estant conservées avecq de frais excessifs contre les eaux de la mer jusques à ce que le vingtsixième de Janvier dernier par une tempeste effroyable la Digue d'Oorderen auroit esté rompue et percée en plusieurs endroits et celle d'Austruweel auroit esté tellement abattue qu'une grande partie d'icelle auroit esté rompue...*' (Octrooi van 27 maart 1682).

Buiten Kummer die hogeraangehaalde feiten uitvoerig beschrijft zegt Ermerins hierover het volgende '*De geweldige storm en hooge vloed die den 26 January 1682 zoo veel rampen aan Holland, Zeeland, Vlaanderen en Braband toebragt, deed hier ook de dijken der Lillosche Polders, benevens die van Oorderen, Ettenhoven, Muysbroeck, Eeckeren en Wilmersdonk bezwijken*.'

De 'Corte Deductie '48 vermeldt:

'*Soo is daer van het eerste effect gheweest anno 1682 als wanneer die eerste Octroyen vanden Polder van Austruweel, ende Lillo noch waeren loopende. Den Polder van Lillo is doorgebrocken in diverse plaetsen. Die van Austruweel overgelopen op verscheyde canten, ende de Dijeken ghestelt in eenen miserabelen staet*.'

De in die tijd verschijnende 'loopende nieuwe maren tot Utrecht gedrukt' geeft volgende versie: '*Van Antwerpen heeft men adwijs, dat de Wateren soo hoogh geresen zijn, datse omtrent 9 a 10 voet boven de Werven hebben gestaen, soo dat alle Dijeken, Dammen en Polders, van wat naem die zijn, onder zijn geloopen, en Menschen en Vee in grootte meenighte verdroncken; de Contrescharpen van Lillo waren al wech gespoelt, en de Stadt vol waters; de Wallen begonden al te vallen, en d'arme menschen noch overgebleven, onthielden haer op de Daecken van de Huysen, in vrese om door de minste Vloet geinondeert te worden, staende alle het land tot 't hooge toe onder. '*

Het zou tot na de vrede van Utrecht duren eer de Antwerpse Noorderpolders al deze waterellende te boven kwamen.

Bij dit verdrag, gesloten op 13 april 1713, werd Lodewijk XIV verplicht al het veroverde grondgebied te ontruimen.

De Zuidelijke Nederlanden werden toegewezen aan Karel VI, terwijl de Nederlandse Republiek als veiligheidsbarrière tegen Frankrijk in sommige steden en vestingen een garnizoen mocht legeren.

De Schelde bleef nochtans gesloten.

Het Spaanse, het Engels-Bataafse en het Franse stelsel hadden afgedaan. Het Oostenrijks-Habsburgs bewind kon de heropbouw aanvatten.

2 herindijkingen

2.1 Na de hoge vloeden van de 16de eeuw

Over de herindijkingswerken na de natuurlijke over stromingen van 1530 – 1532 – 1551 en 1570 zijn weinig exacte gegevens beschikbaar. Wanneer juist de herstellingen plaats vonden en de werken beëindigd werden is niet met zekerheid te bepalen.

Handelend over de storm van 5 november 1530, spreekt Kummer wel van een autorisatie toegestaan door Keizer Karel op 23 mei 1531 tot herindijking, maar deze houdt verband met de polder van Saaftinge en niet met de polders langs de rechteroever van de Schelde gelegen.

Deze autorisatie zou slaan op het '*placcaet*' dd. 23 mei 1531 '*inhoudende diversche poincten ende articlen aen gaende de bedijckene ende recouvrerende van den polders ende andere gronden van erfven bij den hooghen vloedt verdroncken ende gheinundeerd*', gedecreteerd voor de polders in Vlaanderen.

Een gelijkaardig geval hebben wij voor de vloed van 1551. Aangezien hier een voorbehoud dient gemaakt te worden zowel voor de juiste datum van het gebeuren, als voor de plaats van de feiten zelf, is het begrijpelijk dat, wat de herindijking van het overstroomde gebied aangaat, er weinig positiefs te vinden valt.

Kummer zegt zelf, handelend over de Borgerweertpolder liggend in de Scheldebocht op de linkeroever: '*nous ignorons l'époque du réendiguement de ces polders*.'

De doorbraken van de dijken bij Kallo en de over - stromingen van de Oosterweelse-, Wilmarsdonkse- en Oorderse polders in het jaar 1570 tengevolge van de Allerheiligenvloed, gaan evenmin gepaard met gegevens van dichting van bressen of ander herstel.

2.2 Na de kunstmatige inundaties

Het onoverzichtelijke overstromingsgebied, vanaf de Nederlandse grens tot de wallen van Antwerpen, veroorzaakt door het openzetten van de sluizen en het doorsteken van de dijken, was een bron van zorg voor de inwoners van deze streken.

Na de inname van Antwerpen door Alexander Farnèse richtten de ingezetenen van de geïnundeerde polders vanaf Antwerpen tot aan de Kauwensteinse dijk een verzoekschrift aan de magistraat van Antwerpen tot herindijking.

De Kauwensteinse dijk die na de aanvallen van de Hollanders op 7 en 16 mei 1585 op drie plaatsen doorgestoken werd, was ondertussen hersteld en vormde een soort waterweg doorheen het overstroomde gebied, gelijktijdig de polders van Zandvliet, Berendrecht en Lillo afzonderend van deze van Oordam, Oorderen, Wilmarsdonk en Oosterweel.

Een inzakking die zich voordeed op de plaats van de doorbraken in de Oosterweelse dijk en de vrees dat de drie bestaande bressen zich tot één grote opening zouden uitbreiden, was de oorzaak van het: '*Octroy donné par le Roy nostre Seigneur pour restouper les trous faits aux dicques d'Austruele et autres marescages et terres circonvoisines ult. January 1587*', gegeven door Filips II op aanraden van de hertog van Parma, en na het opgestelde rapport van Frederik de Granvelle en Gregorio del Plano, superintendent en algemeen dijkgraaf van de dijkages van Brabant en Vlaanderen. De angst voor het hierdoor ontstaan van een eventuele loopwijziging van de Schelde was zelfs zo groot dat het Octrooi hiervan melding maakt:
'... *il faisoit grandement a craindre que la Reviere d'escault pourroit perdre son Cours accoustume et se Divertir aillieurs au préjudice irréparable de nous, de nostre dicte Ville d'Anvers et de tout le Pays de Brabant, de tant que par icelle diversion se perdroit la navigation et consécutivement aussi la Meilleure partie du traficque de la dicte Ville a la Ruine et désolation evidente d'Icelle, et de toutes les villes circonvoisines, qui se servent du benefice et commodité de la dicte Rivière*.'

In vroeger reeds aangehaalde '*Corte Deductie*' dd. 1709 lezen wij:

'*Siende den selven Hertoch dat de Reviere de Schelde groot perijckel liep van te veranderen van Cours, ende soeckende te conserveren den Cauwenstijnschen Dyck. Heeft alles ghedaen het ghene moghelijck was, om de Reviere te conserveren in haeren ouden cours, ende daer beneffens den voorschreven Dijck*.

Waer op gemaeckt waeren eenighe Forten tot aen de Cruysschanse, die toen ter tijdt was aen sijne Majesteyt.

Den selven Hertoch heeft daer toe ghecontribueert eenige hondert duysent Guldens, ende de Ghelande hebben mede ghedijckt onder een Octroy van vollen vrijdom van alle Landts lasten, soo Reel als Personeel voor den tijdt van seven als doen toecomende Jaeren...'

De herindijkingswerken zijn dus heel waarschijnlijk dit zelfde jaar nog begonnen, en zouden volgens de verdere tekst dit zelfde jaar nog beëindigd zijn:

'*Oversulcx is den Dyck ghestelt in staet anno 1587, van Antwerpen voorbij Austruweel, Oorderen ende Wilmersdonck tot aen de Cruys-schanse. Desen dyck heeft alsoo blijven staen tot den Jaere 1632*.'

Nochtans werd in het jaar 1592 een nieuw octrooi vergund door Filips II nl. het 'Octroy ons ghenadich Heeren des Coninckx verleent op *'t faict ende directie vander Dijckagie van Austruweele ende andere bij ligghende gheinondeerde Polders, mitsgaders den Couwensteynschen Dijck ende 't ghene daer van dependeert den een en twintighste Mei 1592*.'

Het verlengde dit van 1587 met 7 jaar en bepaalde ondermeer dat de bevloeide landen vrij en ontlast zouden zijn en blijven van allerhande taksen, belastingen en andere oorlogslasten of dergelijke. De inleiding ervan geeft ons echter het vermoeden dat de drooglegging van de betrokken polders slechts plaats had in het jaar van het verschijnen van dit octrooi. Sprekend over het uitgebrachte advies ondermeer van Gregorio del Plano vermeldt het:

'*... ende geleth op alle 't gene diesser gepasseert ende genegocieerd is geweest op 't feyt vande Reparatie vande Dijckagie der supplianten, ende besonder vanden Dijck van Couwesteyn, den welcken van noode is bij Provisie ende met advys vanden voorsz.: superintendent onderhouden te worden bij de ghe-erffde vanden Landen die door 't maecken van dien ghepreserveert zijn...*'

Nog bewaarde rekeningen voor levering van materialen en voor het werk aan de Kauwensteinse dijk lopend over de periode 1587-1591 bevestigen dat de herindijking eind 1591 als definitief mag beschouwd worden.
Een ander octrooi van 5 februari 1601 uitgaande van de Aartshertogen Albrecht en Isabella, liet toe dat de taksen op het bier verhoogd mochten worden indien zij besteed werden voor het onderhoud van de '*dijkage*'. Uit dit octrooi blijkt duidelijk dat de polders op die datum zich opnieuw in een normale staat bevonden. Telkens wordt het woord 'bevrijd' gebruikt:

'*wij hebben ontfanghen de ootmoedighe Supplicatie van de Ghecommitteerde totter Dijckagie van Austerweel, Wilmersdonck, Oorderen ende andere byligghende plaetsen met den Cauwestijnschen Dijck bevrijdt...*'
Hieruit kan men afleiden dat negen jaar na de her - indijking, de betrokken poldergemeenschap nog steeds gebukt liep onder de financiële lasten, enerzijds te wijten aan de talrijke uitgaven die ze zich voor de indijking - werken getroost hadden, en anderzijds wegens de mindere opbrengst van hun gronden door een niet volledige cultivering.

Voor wat het dichten van de Scheldedijk aangaat vinden wij nochtans een juiste datum terug in een nog bewaarde rekening van wijlen Merten Meermans, penningmeester van de herindijking van Oosterweel e.a. bijliggende '*bevloeide*' landen, nl. gesloten 19 december 1591.

Deze toestand bleef bestaan tot in 1632 wanneer graaf Willem bij een aanval op de Kauwensteinse dijk deze op verschillende plaatsen wist door te steken, waardoor de polders van Oordam, Oorderen, Wilmarsdonk en Oosterweel opnieuw inundeerden .

Bij octrooi van 2 maart 1638 werd toelating gegeven door de kardinaal-infant Ferdinand, gouverneur van de Spaanse Nederlanden tot oprichting van de Ferdinandusdijk. Deze binnendijk lopend van de Schelde tot het hoger gelegen Merksem, beschermde Antwerpen tegen het water afkomstig van de noordelijk gelegen blank staande polders en was tevens een strategisch verweermiddel tegen de Hollandse aanvallen.

Het '*Octroy bij den Coninck, ghegunt ende gheoctroyeert aende gheinundeerde Polders van Austruweel, Wilmersdonck, Oorderen, Eeckeren, Mercxem ende Steen-borgher-Weert op den 20 Februarij 1649*', verleende aan de inwoners van deze polders de toelating tot herindijking, dit zoals het octrooi zegt omdat sinds 1632 deze polders geïnundeerd waren, de oude dijken ondertussen waren afgespoeld en sommige plaatsen door de grote diepte van de grondgaten onbedijkbaar waren gebleven: '*... maer hadden oock daer uyt de Staeten vande gheunieerde Provinciën, occasie ghenomen om in 'tjaer daer naer duysent Sesse hondert twee-en-dertich, den Couwensteynschen Dijck ende den Schelde Dijck door te steken, ende de voorschreve Polders te doen verdrincken, 't sedert welcken tijdt de selve tot nu*

toe waren verdroncken ghebleven; ondertusschen de oude Dijeken alomme af ghespoelt, ende gheheelijck bedorven, midtsgaeders een groot deel vande Landen tot noch toe onbedijek baer ghemaeckt, midts de groote Diepte vande Grond -gaten, soo ghesteken oock als ghevallen inde voorschreven Dijeken...'

Een reden te meer om tot herindijking te besluiten was het in het gedrang komen van de bevaarbaarheid van de Schelde. Uit een onderzoek was namelijk gebleken dat door de inundatie, grote zandbanken in de Schelde waren ontstaan en dit vooral in de nabijheid van het fort De Parel: '*... dat met de voorschreven her-dijckinge sekerlyck ghecontinueert ende verbetert soude worden den cours vande Reviere de Schelde, den welcken andersints in veele plaetsen soude beleth, ja elders ghediverteert, ende de voorschreve Riviere innavigabel ghemaeckt worden, ghelyck by experentie alreede hadde begost te blijcken, met sekere groote Stant -plaete, die inde selve Riviere ontrent het Fort de Peerle, sedert eenighe jaeren herwaerts door inundatie der voorschreve Polders, was ghevallen, ende de welcke gheschapen soude wesen; metter tijdt de gheheele breede, vande Reviere te occuperen, soo wanneer de voorschreve Polders, niet ghedijckt ende den tocht van 't waeter, daer uyt ghehouden, ende inde Schelde ghebrocht en wierde.*'

Ongetwijfeld lag het octrooi van 1649 aan de basis van de aanleg van de binnendijk transversaal lopend vanaf de Scheldedijk ter hoogte van het fort St.-Filip over Wilmarsdonk naar de hoogte van Ekeren (Wilmarsdonkse en Ekerse dijk).

Volgens een kaart van Carolus Allard (einde 17de eeuw) getiteld: '*S.R.I. Antverpiae Marchonatus et Dominium Mechliniae cum orientalioribus Flandriae et Brabantiae hisce consequentibus Terminis*' was de bouw ervan hetzelfde jaar voltrokken.

De polders benoorden de Kauwensteinse dijk waren sinds 1584 geïnundeerd en bij de stormvloed in december 1627 erg gehavend.

Na een eerste octrooi in 1614 dat door de vijandelijk - heden niet uitgevoerd werd, verkregen de '*gelanden*' op 13 mei 1650 bij het 'Octroy voor de Polders van Lillo, Staebroeck, Santvliet ende Beirendrecht' de toelating tot herindijking mits de verplichting de herstelde dijken goed te onderhouden.

Intussen was de Wilmarsdonkse dijk op twee plaatsen opnieuw doorgebroken waardoor de polder van Oosterweel opnieuw blank kwam staan. Nochtans volgens een '*Ampliation d'Octroy pour la Dicquage d'Austruweel et aultres Poldres enclavées du Xiii juillet 1651'* waarin schikkingen getroffen werden voor het onderhoud der herstelde dijken, kan men enigszins afleiden dat het werk rond dit tijdstip beëindigd of alleszins ver gevorderd was.

De '*Corte Deductie nopende het gepasseerde omtrent de Polders van Austruweel, Lillo ende Oorderen* 't sedert den]aere 1585' steunt deze bewering met de aanhaling:

'*De Polderlanden van Austruweel ende Wilmersdonck sijnde gheinundeert geweest van 1632 tot den]aere 1651' en verder 'Ende die van Lillo t'sedert 1580 tot 1651...'* en nog '*DenDyck van Lillo is geluckelijck voltrocken met seer groote oncosten, Den Dyck van Austruweel oock voltrocken sijnde naer excessive oncosten...*'

Meer zekerheid geeft ons het feit dat het werkvolk en de vletters die de dijken hersteld hadden tussen 15 en 30 december 1651 afgedankt werden. Verder vermelden kaart- en landboeken van 1679 deze datum als beëindiging van het herindijkingswerk.

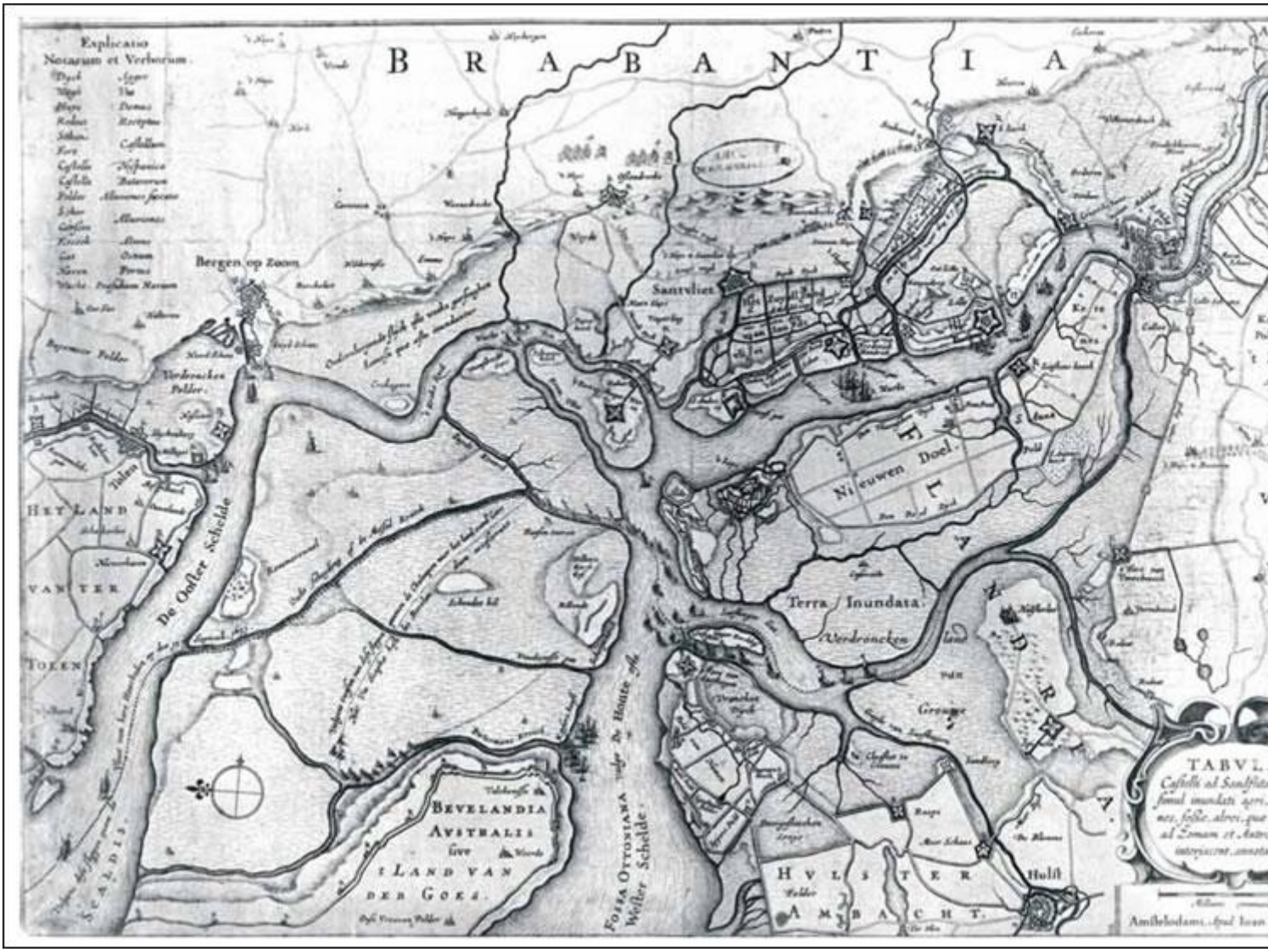
Ten slotte nemen de '*Reflexions pour les Adhérités et Intéressez des Poldres de Lillo, Staebroeck, Santvliet et Beirendrecht au sujet de la prolongation de leurs primitifs Octrois*' alle twijfel weg: '*... Il conste aussi que les Poldres des Suppliants ayant esté redicquéz en l'an 1651, après 67 années d'Inondation sa Majesté fut également servic de la favoriser d'un ample Octroy...*' En verder: '*... Faisant reflexion que des Poldres des Suppliants furent inondez depuis l'An 1584 jusqu'en l'An 1651...*' Na dit laatste octrooi mag aangenomen worden dat de toestand van de polders in zekere mate gestabiliseerd was.

De herindijkingswerken werden uitgevoerd vanaf de stad Antwerpen tot aan het fort St.-Filips en ongeveer vandaar over Wilmarsdonk tot aan Ekeren (Wilmarsdonkse en Ekerse dijk), verder van Stabroek tot aan de Kruisschans ('s Hertogen- of Kauwensteinse dijk) en vandaar langs Lillo en fort Frederik Hendrik, om aan te sluiten met de Noordlandpolder ten noorden van Berendrecht en Zandvliet.

Nochtans valt op te merken dat enerzijds een bewaard gebleven autorisatie van 11 november 1661, nl. de '*toestemming van de Raad van State van de Verenigde Nederlanden aan de verdronken landen van Hoevenen, Oorderen en Wilmarsdonk om met hun dijkage te mogen voortgaan '*, en anderzijds de aanstelling op 20 maart 1662 van ir. David Bollaert door dezelfde Raad om toezicht uit te oefenen op de herdijking van de polders van Oosterweel, Wilmarsdonk, Ekeren en Hoevenen, op een niet volledige herindijking wijzen.

Wegens de soms moeilijk te omschrijven configuratie en jurisdictie van bepaalde polders is het in feite niet uit te maken of deze documenten uitsluitend de polders van Oorderen en Oordam betreffen die drijvend bleven, ofwel andere aanliggende polders.

Alleszins duidt een kaart van P. Verbist naar metingen van Cornelis Henselmans en Bollaert dd. 1661 (figuur 12) duidelijk aan dat naast de polder van Oorderen eveneens een gedeelte van de polders van Ettenhoven en Muisbroek, waar de inundatie zich tot de achterliggende hogere gronden uitstrekte, nog drijvend was.



De droogmaking zou in het jaar daarop, nl. in 1662 gebeurd zijn.

De '*Corte Deductie*' zegt in verband met de polder van Oorderen:

'*... Den selven is inghedijckt anno 1662, niet in 't gheheel, maer ten deele...*'

Hiermede werden ongetwijfeld de polders van Muisbroek en Ettenhoven bedoeld omdat verder gezegd wordt:
'*Het grootste deel van Oorderen bleeff open ende bedeckt van de Zeewateren' en 'Het meeste paert van Oorderen 't sedert de inbreucke vanden Jaere 1632 noch zijnde gebleven ghemeyn met de Zee-wateren. '*

2.3 Na de stormvloed van 1682

Na de stormvloed van 26 januari 168269 die de dijken van Oorderen en Oosterweel deed doorbreken en gedeeltelijk deze polders en die van Ettenhoven, Muisbroek, Wilmarsdonk en Ekeren teisterde, werd op 27 maart 1682 een nieuw octrooi verleend.

Het verlengde de octrooien van 1649 en 1651, respectievelijk voor de polders van Oosterweel, Ekeren, Wilmars - nk, Merksem en Steenborgerweert voor een termijn van 8 jaar, en voor de polder van Oorderen met 12 jaar.

Dit octrooi, weer uitgegeven uit angst voor een zekere wijziging in de loop der Schelde, was ook bedoeld als aanmoediging voor het onderhoud van de gronden, wat doet veronderstellen dat de herindijkingen zeer vroeg - tijdig en waarschijnlijk nog hetzelfde jaar of ten laatste bij het begin van 1683 beëindigd zullen geweest zijn, te meer indien men rekening houdt met de voorrang die men aan dit werk voorbehield:
'*... la mesme Digue estant endommagée en divers endroits, les Suppliants employans encor tous leurs debvoirs pour la conserver, la quelle ce non obstant seroit en evident peril de succomber à la première tempeste si l'on ne continueroit audit ouvrage de jour & de nuiet sans aucun relache, n'espargnans ni travail, ni dépens, mesme dans une saison dans la quelle il est quasi impossible de faire quelque ouvrage solide.*'

De polders van Oorderen en Oordam bleven echter drijvend en dit zou nog 40 jaar duren.

Verscheidene octrooien werden nog verlengd o.m. op 7 maart 1683, 17 december 1683, 26 januari 1693, 8 februari 1693, 27 april 1693, 6 mei 1695, 31 januari 1696 en 30 januari 1698, maar het zou nog tot in het begin der 18de eeuw aanslepen eer het '*Octroy ou Permission de Sa Majesté Impériale & Catholique pour le rediquage d'Oorderen, Wilmersdonck & Ordam 'dd. 10 februari 1722 verleend* werd. Het was een gevolg op het verzoek ingediend door de geïnteresseerden van de nog overstroomde polders, over de onmogelijkheid van indijking wegens de grote diepte van de kreken, veroorzaakt door de permanente grote stroomsnelheid in het Kruisschansgat en de hierdoor veroorzaakte vernietiging van de omliggende dijken:

et entièrement gâtées, sans que jusques a present elles ayent pu estrée refaites ny rediquées a cause de la grande profondeur des Creques, causez par l'écoulement continuel des Eaux au Cruysschansgat, des tous les Poldres d'Austruweel, Oorderen et Eeckeren jusques à leur Rediquage en l'an mille six cents soixante deux, la quelle profondeur seroit telleme'... '*mais comme les terres des Remonstrants seroient restées inondées et leurs vielles Digues de touts costéz dépoilléesnt augmenté que les dites Digues seroient entièrement détruites, que d'ailleurs elles couteront aux Remonstrants des sommes tres considérables...*'

Voormeld octrooi gaf toelating tot het bouwen van een nieuwe dijk beginnend aan de hoek van de dijk grenzend aan het fort St.-Filip tot aan het Schapegat en van daaruit in rechte lijn tot aan de Kruisschans. Het werk werd voltooid in een kort tijdsbestek nl. op 31 juli 1722.

Het '*Decreet bij den Keyser ende den Koninck in sijnen souvereynen Raede van Brabant verleent aen de Ingelanden vande nieuwe Dijckagie van Oorderen, Wilmersdonck en Ordam op 2 meert 1723'*, betrekking hebbend op het staven met bewijsmateriaal van het rechtmatig bezit van iedere poldereigenaar, vermeldt duidelijk de korte duurtijd van de herindijking.

Handelend over het octrooi van 1722 citeert het woordelijk:

'*Innehoudende, hoe dat wy gedient waeren geweest van aen hun te verleenen Octroy om den voorschreven Polder alnoch gemeyn liggende met de Zee-waeteren, met het alsdan aenstaende saisoen Inne te dycken, ende de voorschreve verdroncke Landen te brengen tot culture...*'

Op 31 juli 1722 werd door de 'Generale Vercavelinghe van alle ende jegelijkcke de Landen gevallen ende gelegen inden nieuwen Polder ende Dyckagie van Oorderen, Wilmersdonck ende Ordam Inngedyckt ende gesloten op den 31 juli 1722', tot een algemene verkaveling besloten.

Deze akte bepaalt ontegensprekelijk de juiste duurtijd van het onderwaterstaan van de polders van Oorderen en Oordam, daar waar gezegd wordt:

'... Inden eersten alsoo het onmogelijck is geoordeelt, dat de Landen sonder Cavelinge souden konnen uytgevonden worden, ter oorsaecke dat met de Zeewateren over de 90 Jaeren gemeyn ende geinondeert hebben geweest...'

Deze akte bepaalt ontegensprekelijk de juiste duurtijd van het onderwaterstaan van de polders van Oorderen en Oordam, daar waar gezegd wordt:

'... *Inden eersten alsoo het onmogelijck is geoordeelt, dat de Landen sonder Cavelinge souden konnen uytgevonden worden, ter oorsaecke dat met de Zeewateren over de 90 Jaeren gemeyn ende geinondeert hebben geweest...*'

Deze verkavelingsakte werd gevolgd door het '*Decreet van syne Keyserlycke ende Coninckklyke Majesteyt Gheobtineert op de voorenstaende Generale Vercavelinghe den 20 Mey 1723*.'

Op 31 augustus 1724 werd door de '*Smalcavelinghen tusschen de Respective Ingelanden vanden voorschreven Polder ende Dyckagie van Oorderen, Wilmersdonck ende Ordam, aengegaen ende gevolght op de Generale Vercavelinghe van allen de landen inde voorschreve Dyckagie gelegen* ' tot de eigenlijke verkaveling over gegaan.

Uit al deze beschouwingen kan volgende tijdstafel opgemaakt worden:

Polder	**Inundatieperiode**		
Berendrecht	1584 tot 1651		
Ettenhove	1584 tot 1591	1632 tot 1662	1682 tot begin 1683
Ferdinand	1584 tot 1591	1632 tot 1638	1682 tot begin 1683
Lillo	1584 tot 1651		1682 tot begin 1683
Muisbroek	1584 tot 1591	1632 tot 1662	1682 tot begin 1683
Oordam	1585 tot 1591	1632 tot 1772	
Oorderen	1585 tot 1591	1632 tot 1772	
Oosterweel	1584 tot 1591	1632 tot 1651	1682 tot begin 1683
Stabroek	1584 tot 1651		
Wilmarsdonk	1585 tot 1591	1632 tot 1651	1682 tot begin 1683
Zandvliet	1584 tot 1651		