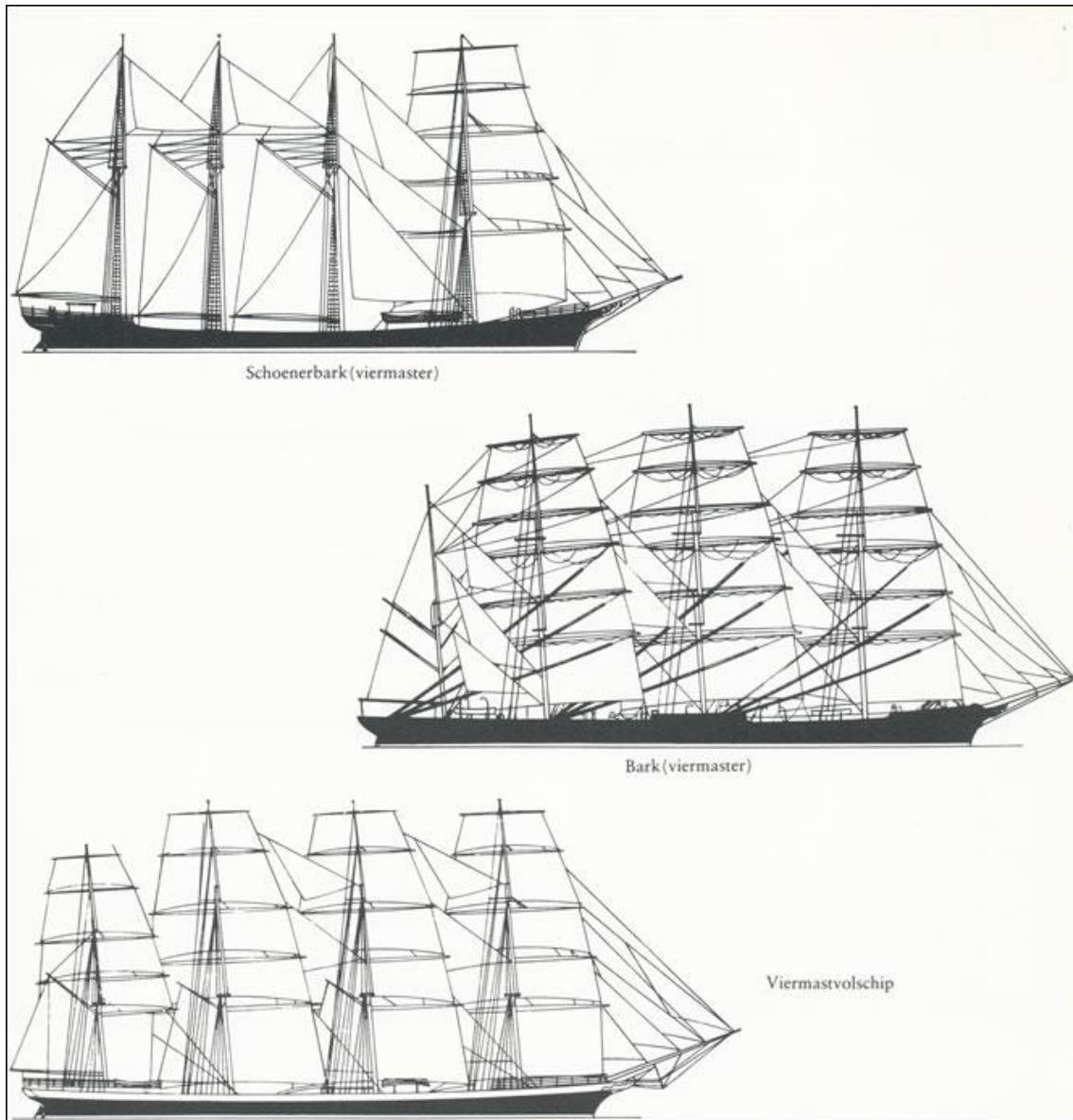
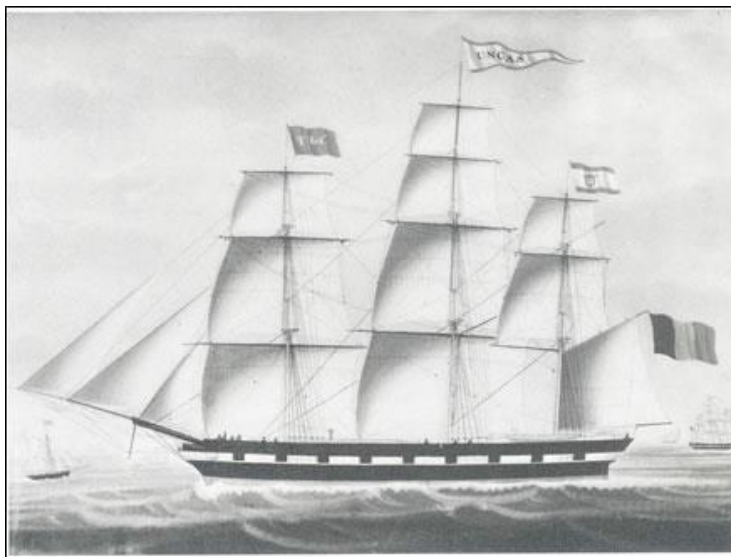
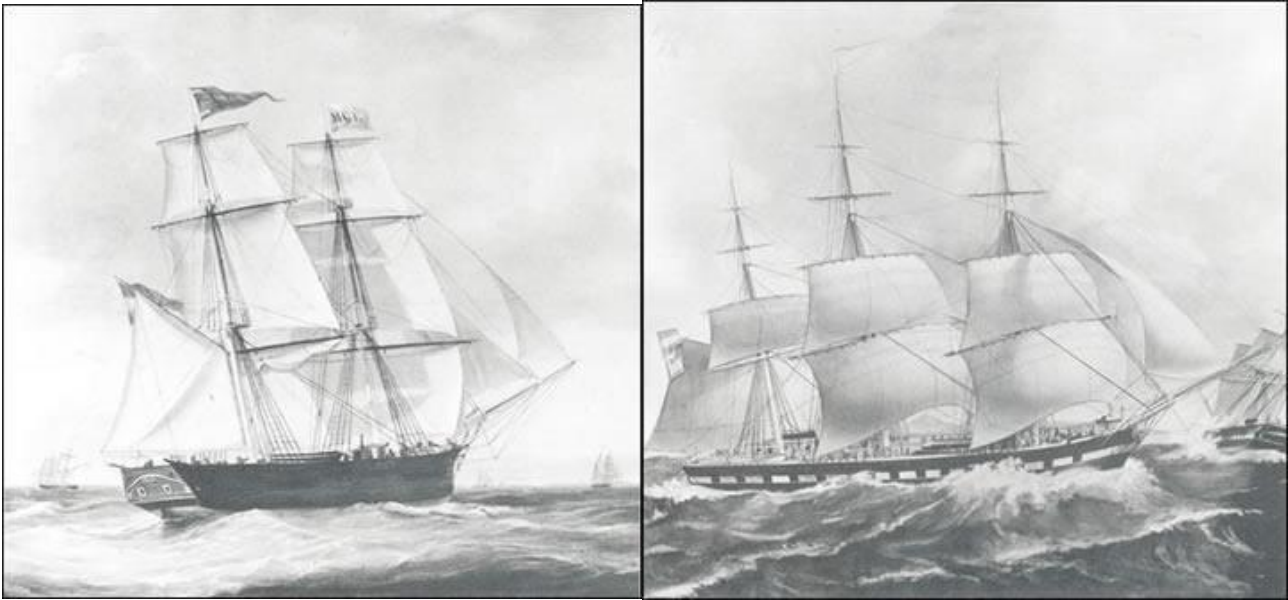


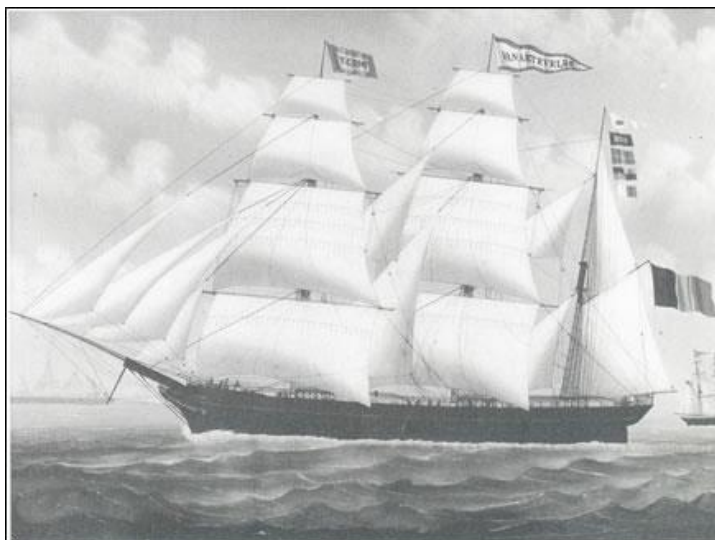
Deze schepen kregen zeer hoge masten. Het voorschip was gestroomlijnd. Ook kregen ze een bijzondere achtersteven, de zogenaamde klippersteven. Door de slanke vorm en het grote aantal zeilen (40 tot 50) hadden ze ook bij geringe wind nog een behoorlijke snelheid. Was de wind gunstig, dan konden ze een snelheid van ongeveer 17 knopen bereiken. Zo legde in 1851 de Flying Cloud 427 knopen in 24 uren af. Het was vooral de smokkelhandel in opium die het aantal klippers deed toenemen. Ook in Engeland toonde men voor de klippers grote belangstelling. De Britse theeklippers werden naar Amerikaans model gebouwd. De goldrush en de grote trek van emigranten vonden in de klippers een uiterst geschikt vervoermiddel. Hun hoogtepunt beleefden de klippers tussen 1830 en 1850, vooral in de 'thee-vaarten' tussen China en Engeland. Het was een jaarlijks terugkerende wedstrijd, wie het eerst de thee van de nieuwe oogst in Engeland aan de markt kon brengen.



Een brik uit de 19de eeuw op een schilderij van C.J. Het fregat Philips van Marnix varende met gereefde Moreels uit 1854.



Het volschip Uncas aan bakboord, zeilend aan de wind in de monding van de Schelde. De Uncas was van 1839 tot 1854 in de vaart. Achterglasschildering van Petrus Weyts uit ca. 1850.



De klipperbark Van Artevelde werd in 1857 in Antwerpen gebouwd. Het voer voor verschillende rederijen, onder andere voor Noorse, en werd in 1903 gesloopt. Achterglasschildering van Carolus L. Weyts uit 1862.



De Antwerpse sloep Zwarte Zwolm Courier omstreeks 1855. De sloep werd gebruikt voor koopvaardij, oorlogsvoering, visserij, pleziervaart of het loodswezen. Achterglasschildering door Petrus Weyts.



Hollandse en Franse 'slavenhalers' in 1763 voor het eiland St.-Eustatius. De voor de slavenhandel gebruikte vaartuigen waren meestal snelle schoeners of brikken. Ingekleurde gravure van J. Weuijsters.



De Engelse klipper Cutty Sark, gebouwd in 1869 te Dumbarton, is nog volledig behouden gebleven en kan in Greenwich worden bezichtigd.

In Engeland werd menige weddenschap op twee gelijk vertrekkende klippers gesloten.

Er is slechts één theeklipper uit die tijd bewaard gebleven, de Cutty Sark. Dit schip ligt in een droogdok te Greenwich.

De klipperbouw werd in de tweede helft van de 19de eeuw ook voor binnenschepen toegepast. Zo ontstonden de klippertjalken en de klipperaken.

Enerzijds kunnen we deze grote schepen als de laatste stuiptrekkingen van de zeilvaart beschouwen, anderzijds moeten we in deze vaartuigen het hoogtepunt van de zeilschepen zien.

La marine militaire belge de 1830 à nos jours (I)

1 La Marine Royale (1830-1862)

- 1830 Révolution belge. Les Hollandais sont repoussés à Anvers; ils s'y maintiennent.
- 1831 Début de la Marine Royale.
 - (15-01) Construction de 2 brigantins le Congrès et Les Quatre Journées
- 1832
 - (27-04) Création d'une Compagnie de Marins.
 - (15-11) Une armée française repousse les Hollandais qui ne respectent pas les accords de répartition des territoires. Ils s'emparent de la citadelle d'Anvers.
 - (31/12) Les Français remettent aux Belges la citadelle d'Anvers.
- 1833 Renflouement des canonnières hollandaises prises par la Belgique.
- 1834 Navires marchands armés par des équipages de la Marine Royale. (Restauration du commerce avec les colonies)

Pour bien comprendre les débuts de la marine militaire belge, il faut se rappeler quelle était la situation politique au cours des quelques années précédant la révolution de 1830.

Le 18 juin 1815, Napoléon est définitivement vaincu à Waterloo par les coalisés, ce qui permet l'application des décisions du Congrès de Vienne, signé déjà le 9 juin 1815. Grâce à la nouvelle répartition des territoires, le roi de Hollande reçoit les Pays-Bas autrichiens, c'est-à-dire l'actuelle Belgique. Le nouvel État devait servir de barrière nord contre la France et faisait donc partie des « États tampons » avec la Prusse Rhénane, la Suisse et le Royaume de Piémont-Sardaigne. Malheureusement, la réorganisation de l'Europe ne tenait compte ni des frontières naturelles, ni des traditions historiques, ni surtout de la volonté des peuples, et les Belges se voyaient ainsi associés à un État protestant contre lequel les dressaient leurs intérêts philosophiques. Les Hollandais, bien que minoritaires, reçurent vite plus de droits que les Belges et provoquèrent ainsi un vif mécontentement chez les nôtres. Libéraux et catholiques belges s'unirent finalement pour s'opposer avec plus d'efficacité aux Hollandais et profitèrent de l'exemple des événements des 26, 27 et 28 juillet à Paris. Les esprits s'échauffèrent et la révolution éclata en septembre 1830 ; du 23 au 26, l'armée hollandaise fut repoussée vers la frontière actuelle et se réfugia dans les deux derniers bastions d'Anvers et de Maestricht.

En outre, l'Escaut était toujours tenu par une escadre hollandaise qui, croisant également sur nos côtes, entravait toute activité commerciale.



Cette intolérable situation provoqua de vives réactions : d'aucuns proposèrent de nettoyer notre grand fleuve en y lançant, de nuit, des brûlots qu'on aurait fait partir de Boom, avec la marée ; d'autres offrirent d'armer des corsaires : les traditions populaires avaient conservé le souvenir de ces hardis écumeurs de mer ostendais qui cueillirent des brassées de lauriers pendant les longues guerres d'autrefois .



Officiers et soldats de la Compagnie des Marins en 1832

L'importance d'une marine militaire paraissait donc de plus en plus évidente, d'autant plus que l'étranger avait gardé pour lui toute la flotte des Pays-Bas, constituée cependant à frais communs avec la Belgique.

C'est pourquoi le 15 janvier 1831, en séance du Congrès, on proposa d'allouer 250.000 florins à la création d'une marine et le 24 février, le gouvernement décréta la construction de deux brigantins. Ces bâtiments portèrent les noms de Congrès et de Les Quatre Journées. On prévoyait en outre 4 capitaines de frégate, 8 lieutenants de vaisseau, 8 enseignes et 12 aspirants de 1^{re} classe ainsi que 600 hommes.

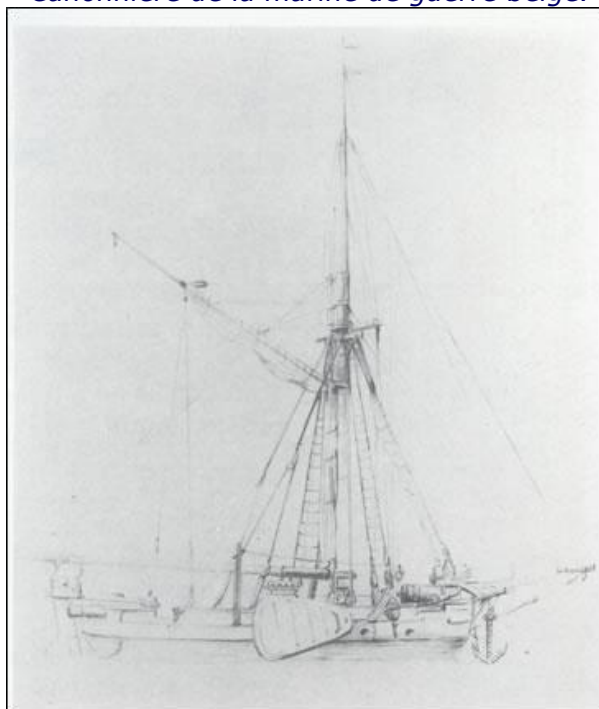
Le 7 juin 1831, le Régent Surlet de Chokier, voulant renforcer la défense maritime de la Métropole, empêcher la fraude et protéger la douane, arrêta encore la construction de quatre canonnières-goélettes portant chacune quatre canons : c'étaient presque des barquettes. Et que de lenteur ne mit-on pas dans l'achèvement de ces coquilles de noix dont l'adversaire se moqua agréablement en leur assignant comme champ d'action le grand bassin du parc de Bruxelles !

Le corps de marine fut péniblement recruté : les Belges avaient été, sous le régime hollandais, systématiquement écartés des cadres de la marine comme de ceux de l'artillerie et du génie. Néanmoins, les officiers que l'on commissionna avaient de brillants états de service et eussent été

capables de donner de l'impulsion à l'embryon si mal venu. Malheureusement, la représentation du pays ne comprit pas l'utilité d'une marine militaire.

Par la suite, un arrêté du 27 avril 1832 prescrivit de former à Anvers pour la durée de la guerre, une Compagnie de Marins qui serait employée partout où son service pourrait être utile. Elle se composerait de 2 officiers, 1 sergent-major, 4 sergents, 8 caporaux, 100 matelots et 4 mousques.

Canonnière de la marine de guerre belge.



Dans la même année, le Roi décide de mettre un terme à l'imbroglio politique, aux tergiversations des puissances ainsi qu'à la reprise des hostilités pour la conquête des portions du pays que la diplomatie n'avait pu jusqu'à ce moment nous restituer et c'est alors que la France et l'Angleterre sommèrent la Belgique et les Pays-Bas d'évacuer, pour le 2 novembre 1832, les territoires que les puissances ne leur avaient pas concédés. Les Pays-Bas refusèrent, ce qui provoqua le 15 novembre l'entrée d'une armée française en Belgique. Cette dernière investit Anvers et la restitua à la Belgique le 31 décembre. Les Belges s'évertuèrent alors à renflouer les canonnières coulées et à les réarmer pour leur propre compte. En 1833, le personnel de notre « flottille » atteignait 500 hommes dont la principale activité était la protection de la pêche au hareng. Nos aspirants faisaient leur apprentissage à bord d'un vieux cutter qui devait d'ailleurs assurer d'autres fonctions : il servait aussi d'infirmerie et de cachot. Dès 1834, l'État

prêta des équipages à des navires de commerce dans le but d'activer les échanges économiques avec l'étranger; notre gouvernement continua à agir de la sorte les années suivantes. Cette manière de faire constituait un changement considérable puisque, jusqu'en 1834, la marine militaire n'avait jamais quitté l'Escaut. L'utilisation de nos marins sur les navires de commerce eut pour conséquence heureuse de restaurer les relations avec les colonies.

- 1839 Marine Royale divisée : une partie à Ostende, une autre à Anvers.
- 1840 Rachat d'une goélette : la Louise- Marie.
- 1841 Ouverture de la ligne Anvers-New York.
Acquisition d'un paquebot : le British Queen.
- 1842 Ouverture d'un comptoir commercial à Santo-Thomas (Guatemala).
Voyage de la Louise-Marie vers SantoThomas.
déc. : La 1re Section de la Chambre se voit refuser sa demande de suppression de la Marine Royale.
Composition de la flotte en 42:
 - 2 brigantins : Le Congrès et Les Quatre Journées.
 - 6 canonnières.
 - 1 goélette Louise-Marie
- 1843 Commande du Prince Royal, brick copié d'après les plans du Cygne de la marine française
- 1844 Nouvelles critiques contre la marine.
(25-11) Mise en service du Prince Royal sous le nom de Duc de Brabant.

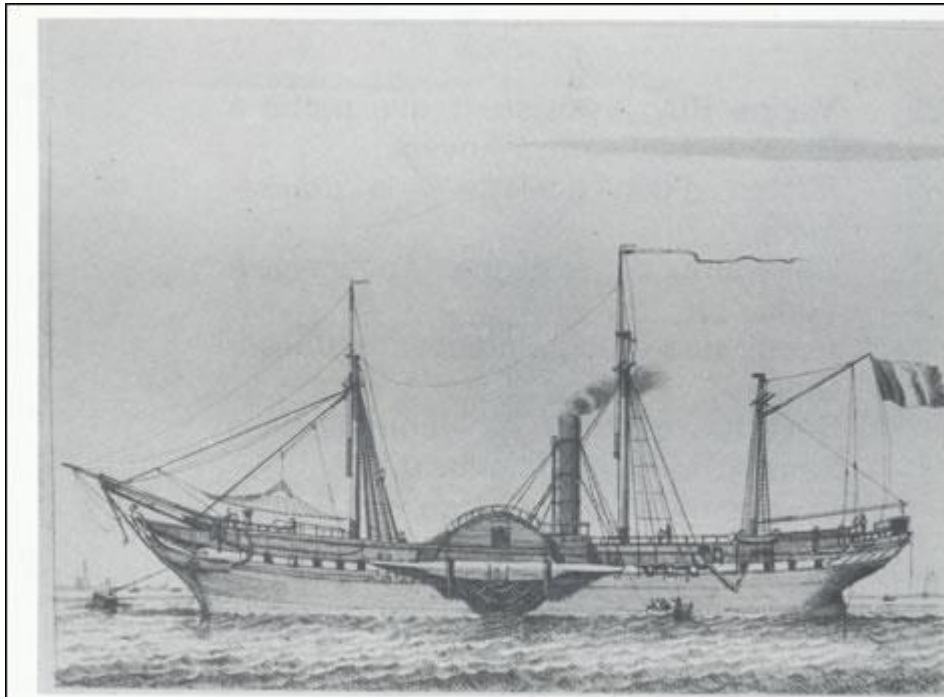
En 1838 et 1839, on divisa la Marine Royale ; les brigantins furent envoyés à Ostende et l'autre partie de la flotte resta à Anvers. En 1840, le gouvernement proposa la construction d'un brick de 18 canons, d'un second de 20 canons en 1841 et d'une corvette de 24 canons en 1842. Les Chambres repoussèrent cette proposition et le rapporteur conclut que les Sections reculaient devant une mesure qui ferait entrer le pays dans des voies nouvelles, sans qu'elles fussent à même d'en calculer l'opportunité ou les conséquences. Cédant pourtant aux instances réitérées de la Chambre de Commerce d'Ostende, l'on racheta une goélette marchande de 200 tonneaux, construite à Bruges, et qui fut baptisée la Louise-Marie.

La goélette Louise-Marie



Dans l'entretemps le Gouvernement s'était soucié d'établir des relations régulières avec les États-Unis. En 1840, le Ministère obtint l'autorisation d'accorder un subside annuel considérable pendant quatorze ans pour la création d'une ligne de navigation à vapeur Anvers-New York. On acquit deux pyroscaphes monstres : Le Président et le British Queen; le premier périt au cours d'une tempête avant de nous être livré; le second, confié à notre Marine Royale, dut bientôt cesser de naviguer, son état étant trop précaire. L'affaire tourna au scandale ; nos braves marins n'étaient pas responsables de cet échec mais ils n'en subirent pas moins les conséquences.

La Belgique ouvrit alors un comptoir commercial à Santo-Thomas, au fond du golfe de Honduras et le 6 janvier 1842, la Louise-Marie y débarquait une équipe de prospection. Plus tard, le 16 mars 1843, la Louise-Marie et deux autres navires de commerce, le Théodore et le Ville de Bruxelles quittèrent la Belgique, emmenant un premier groupe de colons qui devait s'établir à Santo-Thomas. La goélette allait effectuer dès lors de fréquents voyages entre notre pays et ce que l'on nomma la Nouvelle Belgique.

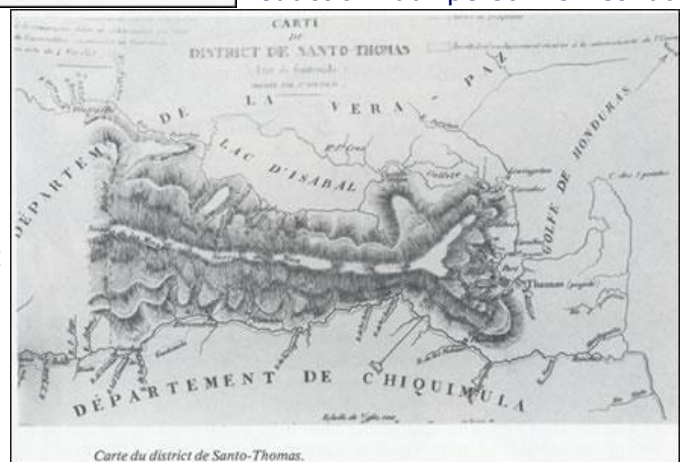


Le British Queen.

Notons que vers le milieu de l'année 1842, certains députés, conscients de l'utile protection que des navires armés pourraient prêter aux bâtiments de commerce encore fréquemment inquiétés par des pirates dans les mers éloignées, demandèrent le remplacement des vétustes canonnières qui restaient en service par des voiliers susceptibles de parcourir les océans. Une partie du programme put être réalisée en vendant quelques embarcations fluviales. Les partisans de la marine se félicitèrent de cette heureuse mesure, mais les adversaires veillaient : ils réclamèrent aussitôt une réduction du personnel et du

matériel. Malgré l'énergique opposition du Ministre des Affaires Étrangères, ils furent malheureusement écoutés.

De plus, en décembre 1842, la 1^{ère} Section de la Chambre demandait déjà la suppression de cette force navale si l'on n'entrevoyait pas le moyen d'en tirer un parti meilleur, mais on ne prit cependant aucune décision de ce genre. A cette époque la flotte se composait de 14 bâtiments dont 8 seulement étaient en activité, à savoir la goélette Louise-Marie, les deux brigantins Congrès et Les Quatre Journées, les canonnières 5, 7, 10, 11, 12 sur l'Escaut et la canonnière 1 à Ostende.



Carte du district de Santo-Thomas.

Le produit de la vente d'un brigantin et de deux chaloupes-canonnières servit, l'année suivante, à faire construire, sans l'intervention des Chambres, le brick dénommé d'abord Prince Royal et, ensuite, selon le désir du Roi, Duc de Brabant. Copié sur les plans du Cygne, qui servait de type en France, il mesurait 35 mètres de long, déplaçait 500 tonneaux et portait vingt caronades. Bien que fin prêt en mars 1844, il ne fut mis en service qu'en 1845 tandis qu'on liquidait l'autre brigantin et le restant des canonnières. Le Ministère ne pouvait en effet se résoudre à ordonner la mise en service du brick car cette année-là, la Marine Royale était de nouveau le point de mire de la critique. Ainsi le 10 mai, l'abbé de Foëre déclara que la Belgique n'avait que faire d'une flotte étant donné notre neutralité maritime ; de plus nous n'avions pas de colonies à protéger et la piraterie avait tendance à reculer. En parlant ainsi, ce prêtre

n'avait rien énoncé de neuf et son opposition était devenue systématique, comme celle de ses collègues à l'esprit compassé et féru de principes d'économie. Enfin, à regret, ont vit le 25 novembre le Duc de Brabant prendre rang dans notre flotte.

- 1845 Ouverture de la ligne Ostende-Douvres. Des officiers de la Marine Royale commandent au début les 2 steamers Ville d'Ostende et Ville de Bruges:
- 1847 Un voyage du Louise-Marie permet l'ouverture d'un comptoir commercial.
- 1848 Troubles au Rio Nunez. Intervention du Louise-Marie et d'une Division française. (Combat de Debokke).
(29-06) Suppression des Commandants de Division à Anvers et à Ostende.
- 1852 Renaissance factice de la Marine Royale.
- 1855 (28-09) Dernière croisière du Duc de Brabant. (Santo-Thomas).
- 1856 Dernière croisière du Louise-Marie. (Rio Nunez).
- 1861 Le parlement refuse le budget de la marine.
- 1862 (11-04) Le gouvernement renonce à une marine militaire, ce qui provoque la suppression de la Marine Royale.

S'ouvrit alors une ligne maritime entre Ostende et Douvres (le contrat fut signé le 30 novembre 1845). En 1846 le gouvernement acquit en Angleterre notre première malle-poste : elle fut baptisée Le Chemin de Fer et confiée à nos officiers et marins militaires; vinrent ensuite le 3 août 1847 le Ville d'Ostende, le Ville de Bruges qui prit la mer le 21 décembre suivant, Diamant, Le Rubis, La Topaze et Le Comte de Flandre qui renforcèrent la ligne dont la bonne réputation s'affirma bientôt. Ces bâtiments naviguaient à leurs débuts sous les ordres d'officiers de la Marine Royale.



Le comptoir belge à Santo-Thomas.

Les critiques se firent alors de plus en plus fréquentes ; c'est ainsi que le 30 novembre 1847, le député DELEHAYE critiqua en ces termes le budget alloué à la Marine : « La Belgique dépense 1 million pour la Marine Militaire, qui jamais n'a rendu aucun service ». Le député CASTIAU renforça cette attaque en prononçant les mots de « marine introuvable, en quelque sorte impalpable et invisible ».

Pour comble de malheur, une commission militaire souligna le peu de concours que l'on pouvait espérer de cette force navale pour la défense d'Anvers. Certains sénateurs en profitèrent pour revenir sur la prétendue inutilité de la Marine Royale.

C'est alors qu'éclata l'affaire de Rio Nunez. Depuis peu, la Belgique avait des intérêts en Afrique. En décembre 1847, la Louise-Marie, commandée par le Lieutenant de Vaisseau de ire classe VAN HAVERBEKE, partit en prospection le long de la côte occidentale africaine en Négritie et au Sénégal; le Rio Nunez fut en outre l'objet d'attentions particulières. A cette époque, cette contrée était divisée en deux partis, l'un dirigé par TONGO et soutenu par l'Angleterre et l'autre dirigé par son frère cadet MAYORE et épaulé par la France. Afin d'éviter de graves conflits, l'Angleterre et la France avaient conclu un traité s'interdisant mutuellement d'intervenir au Rio Nunez. VAN HAVERBEKE établit sur place une convention cédant au Roi des Belges les deux rives du Rio Nunez comprenant le terrain bordant la rivière jusqu'à un mille à l'intérieur des terres. A son retour en Belgique, VAN HAVERBEKE présenta le traité au Roi Léopold I qui le ratifia le 27 décembre. Le Louise-Marie reprit alors la mer pour rejoindre le Rio Nunez. A son arrivée des événements graves s'étaient produits : le Roi MAYORE avait attaqué notre colonie et avait enlevé la femme et l'enfant d'un de nos commerçants.

Le Duc de Brabant et la Louise-Marie dans la tempête.



En rade de Gorée mouillait une Division navale française dont faisaient partie la frégate Pénélope et la corvette La Recherche; le trois mâts barque l'Emma de Gand s'y trouvait également.

Suite aux divers événements graves, une expédition fut montée contre Mayore, à laquelle participa la Louise-Marie ainsi que les navires français Prudente et Dorade. La bataille dite de Debokke dura deux jours, puis la colonie fut rétablie dans la région.

Le 3 mai, VAN HAVERBEKE fit lever l'ancre, emportant des lettres de ses frères d'armes français prouvant leur grande estime pour les nôtres. Les officiers belges VAN HAVERBEKE, DUCOLOMBIER, DURANT et DUFOUR, blessé grièvement à la tête durant les combats, furent faits Chevaliers de la Légion d'Honneur en 1850. L'affaire du Rio Nunez eut un grand retentissement en Europe, mais il se trouva chez nous des esprits assez étroits pour blâmer « l'intrusion » de VAN HAVERBEKE dans ces démêlés où, cependant, nos intérêts étaient en jeu.

Malgré ces événements, les démolisseurs de la Marine Royale ne cessèrent pas de se manifester, et le 29 juin 1848, les Commandants de Division furent supprimés à Anvers et Ostende. Le 9 décembre, la Section Centrale proposa de ne rien porter au budget pour le brick et les canonnières 5 et 11. En conséquences, seule la Louise-Marie resta armée afin d'assurer la surveillance de la pêche et de croiser le long des rives malsaines de la Guinée.

Au cours de la session parlementaire 1852-1853, comme le gouvernement désirait rétablir des relations avec La Plata (Amérique Centrale) et soutenir nos colons de Santo-Thomas, une demande de crédit pour le réarmement de Duc de Brabant fut déposée à la Chambre. Après maintes discussions entre les adversaires de la Marine Royale et ses défenseurs, le projet fut enfin accepté. Réparé et réarmé, le brick entama sa première expédition vers Santo-Thomas au début de 1854. Ainsi débuta la renaissance factice de la Marine Royale. Mais la politique coloniale belge en Afrique Centrale et en Amérique fut un échec total. La goélette Louise-Marie effectua au Rio Nunez sa dernière croisière en 1856 et le Duc de Brabant quant à lui avait accompli une dernière randonnée en 1855 en ramenant des colons belges de Santo-Thomas. On désarma le Duc de Brabant à son tour et on licencia définitivement les marins.

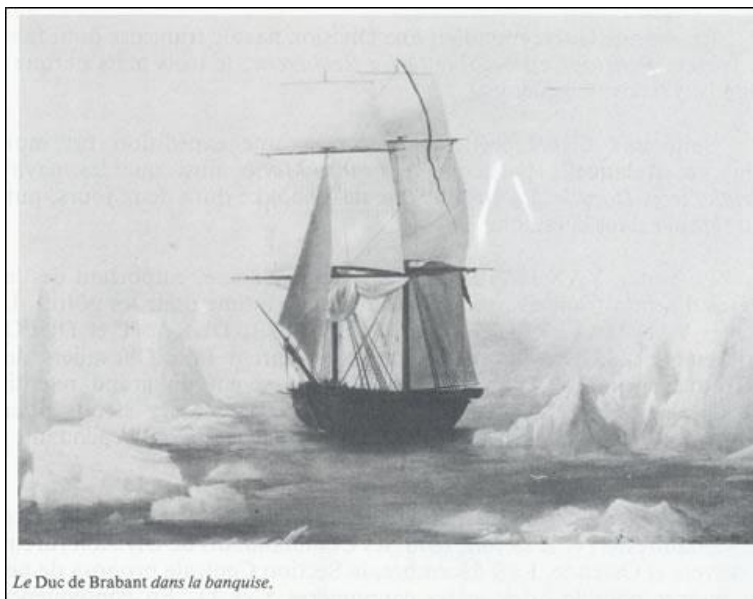
La bataille de Debokké.



Il eut une belle fin, ce pauvre brick : mis à la disposition de la Commission d'expérience des mines sous-marines, il sauta fièrement dans l'Escaut, en face du fort Sainte-Marie, le 18 août 1863.

Les problèmes étaient cependant loin d'être résolus. En effet, le conflit entre le Ministère des Affaires Étrangères et le Parlement au sujet des budgets de 1861 amena le Ministre Charles ROGIER à capituler complètement le 11 avril 1862 en déclarant « que le gouvernement belge renonçait à la marine militaire, bien qu'il en fut partisan ».

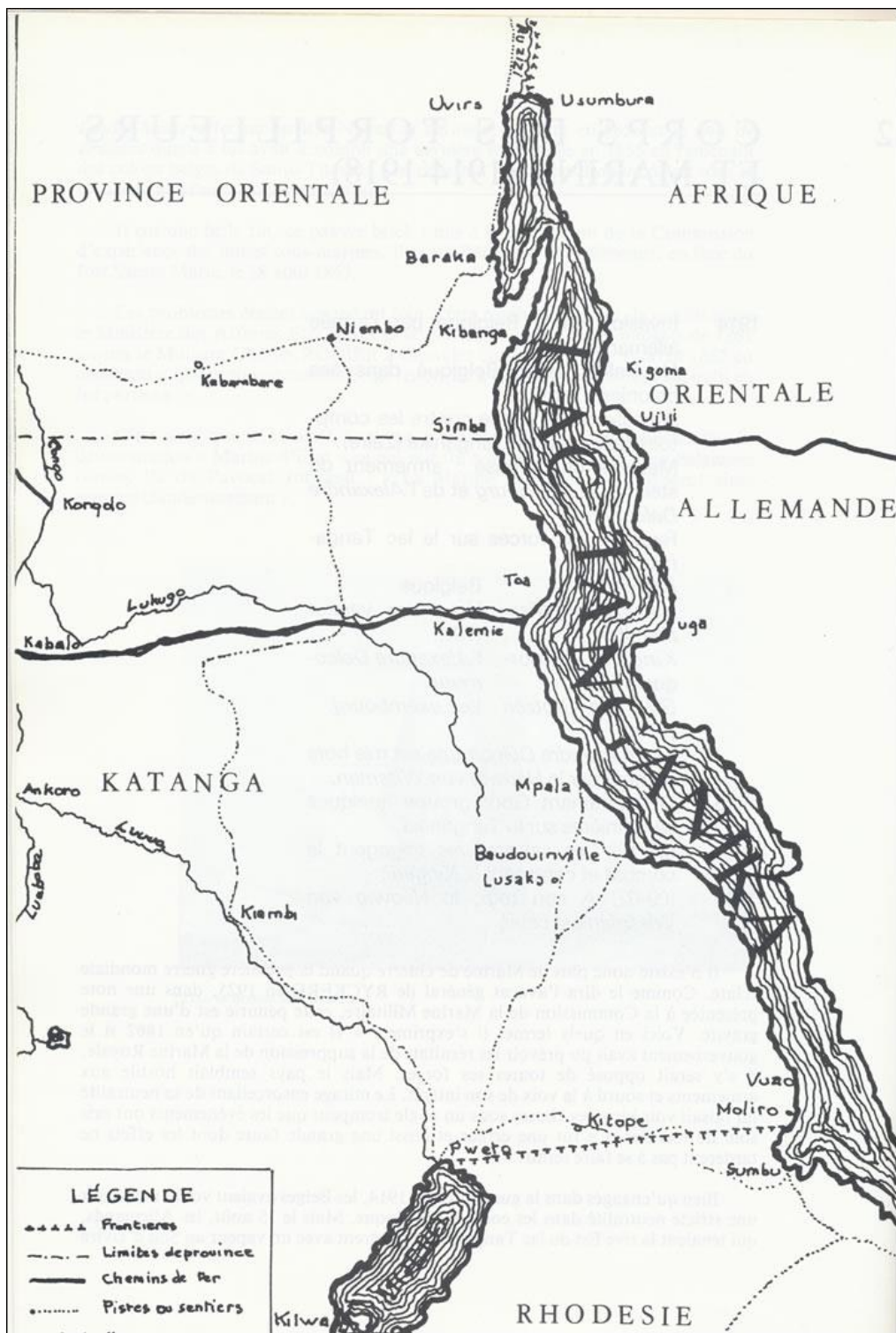
C'est ainsi que le 11 avril, le terme « Marine Royale » fut remplacé par la dénomination « Marine d'État » ce qui mit fin à la Marine Militaire en Belgique ; comme l'a dit l'avocat Jottrand : « La Marine Militaire belge disparut ainsi presque clandestinement ».



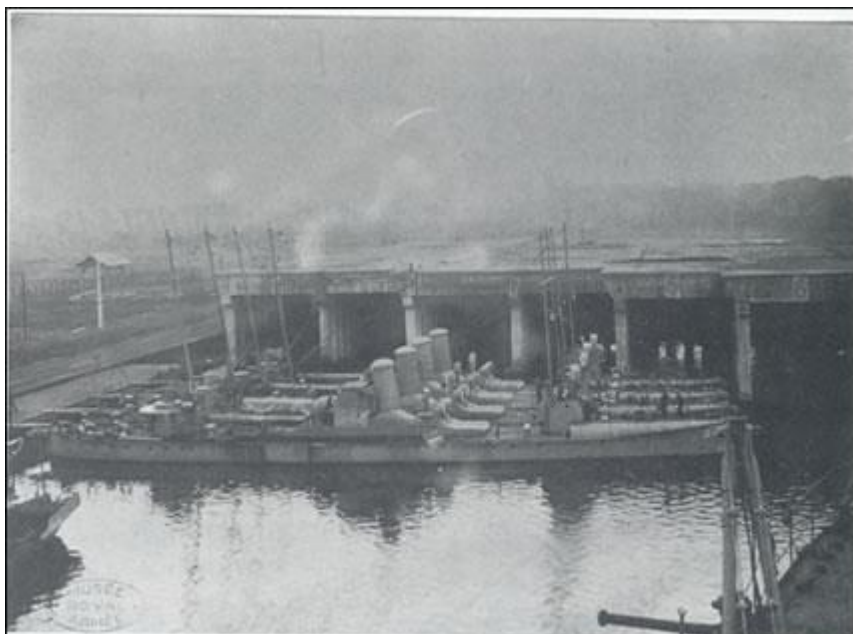
- 1914 Invasion de la Belgique par l'armée allemande.
Neutralité de la Belgique dans ses colonies d'Afrique.
Agression allemande contre les comptoirs belges au lac Tanganika (Zaïre). Mesures de défense : armement du steamer Luxembourg et de l'Alexandre Delcomune.
Rapport des forces sur le lac Tanganika.
- | | |
|----------------------------|--------------------------|
| Allemagne | Belgique |
| Hedwig von Wissman (60t) - | Un vieux vapeur), (70t), |
| Kingani remorqueur (25t)- | l'Alexandre Delcomune. |
| Graf von Grotzen , (700t) | Le Luxembourg. |
- L'Alexandre Delcomune est mis hors combat par le Hedwig von Wissman.
- 1915 Le Lieutenant Goor groupe quelques canonnières sur le Tanganika.
(26-12) Les canonnières engagent le combat et capturent le Kingani:
- 1916 (09-02) A son tour, le Hedwig von Wissman est coulé.

Il n'existe donc plus de Marine de Guerre quand la première guerre mondiale éclate. Comme le dira l'avocat général de RYCKERE en 1925, dans une note présentée à la Commission de la Marine Militaire, cette pénurie est d'une grande gravité. Voici en quels termes il s'exprime : « Il est certain qu'en 1862 si le gouvernement avait pu prévoir les résultats de la suppression de la Marine Royale, il s'y serait opposé de toutes ses forces. Mais le pays semblait hostile aux armements et sourd à la voix de son intérêt. Le mirage ensorcelant de sa neutralité lui faisait voir bien des choses sous un angle trompeur que les événements ont pris soin de rectifier. Ce fut une erreur et aussi une grande faute dont les effets ne tardèrent pas à se faire sentir. »

Bien qu'engagés dans la guerre depuis 1914, les Belges avaient voulu maintenir une stricte neutralité dans les colonies d'Afrique. Mais le 15 août, les Allemands, qui tenaient la rive Est du lac Tanganika, arrivèrent avec un vapeur au Sud d'Uvira et se rendirent responsables d'agressions contre nos colonies. C'est pourquoi le 28 du même mois, le gouvernement belge ordonna de prendre toutes les mesures pour la défense du territoire et autorisa le Gouvernement Général à appuyer les forces françaises opérant dans le Cameroun.



Aussi, le 30 septembre, on arma le steamer fluvial belge Luxembourg qui transporta un détachement de nos troupes en renfort pour les Français au Cameroun.



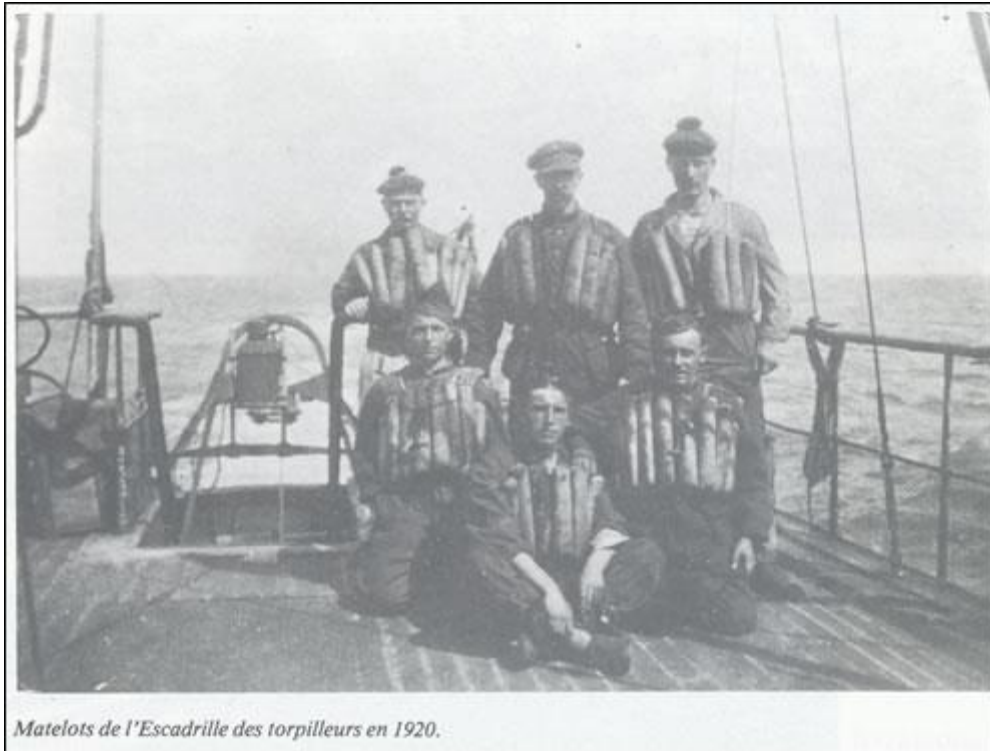
Torpilleurs belges mouillés devant l'ex-abri pour sous-marins allemands.

Les Allemands possédaient à ce moment sur le lac, un navire de 60 tonnes, le Hedwig von Wissman armé de 4 canons revolvers de 37 mm, un remorqueur Kingani de 25 tonnes, armé d'un canon revolver de 37 mm; ils disposaient en outre du Graf von Grotzen vapeur de 700 tonnes, armé des canons de 88 mm, 37 mm et 10,5 ainsi que d'un radeau avec 2 canons de 88 mm.

Quant à la Belgique, elle ne possédait qu'un vieux vapeur de 70 tonnes non armé l'Alexandre Delcomune ; datant de 1900, il fut rapidement mis hors de combat après un affrontement avec le Hedwig von Wissman le 23 octobre. Peu après son arrivée en décembre 1914, le Lieutenant GOOR groupa vaille que vaille quelques vapeurs transformés en

canonnières et accepta dans ces conditions, le combat avec la flottille allemande. Le 26 décembre 1915, la flottille composée des unités belges Mosselbak et Netta et des vedettes de la Royal Navy Mimi et Toutou engagea le combat et força la canonnière Kingani à se rendre. Le 9 février, le Hedwig von Wissman naviguait près de M'Toa. Deux chaloupes canonnières et la vedette de 3 tonnes le repérèrent, se lancèrent à sa poursuite et l'attaquèrent. Touché à sa chambre des machines, le Hedwig von Wissman sombra.

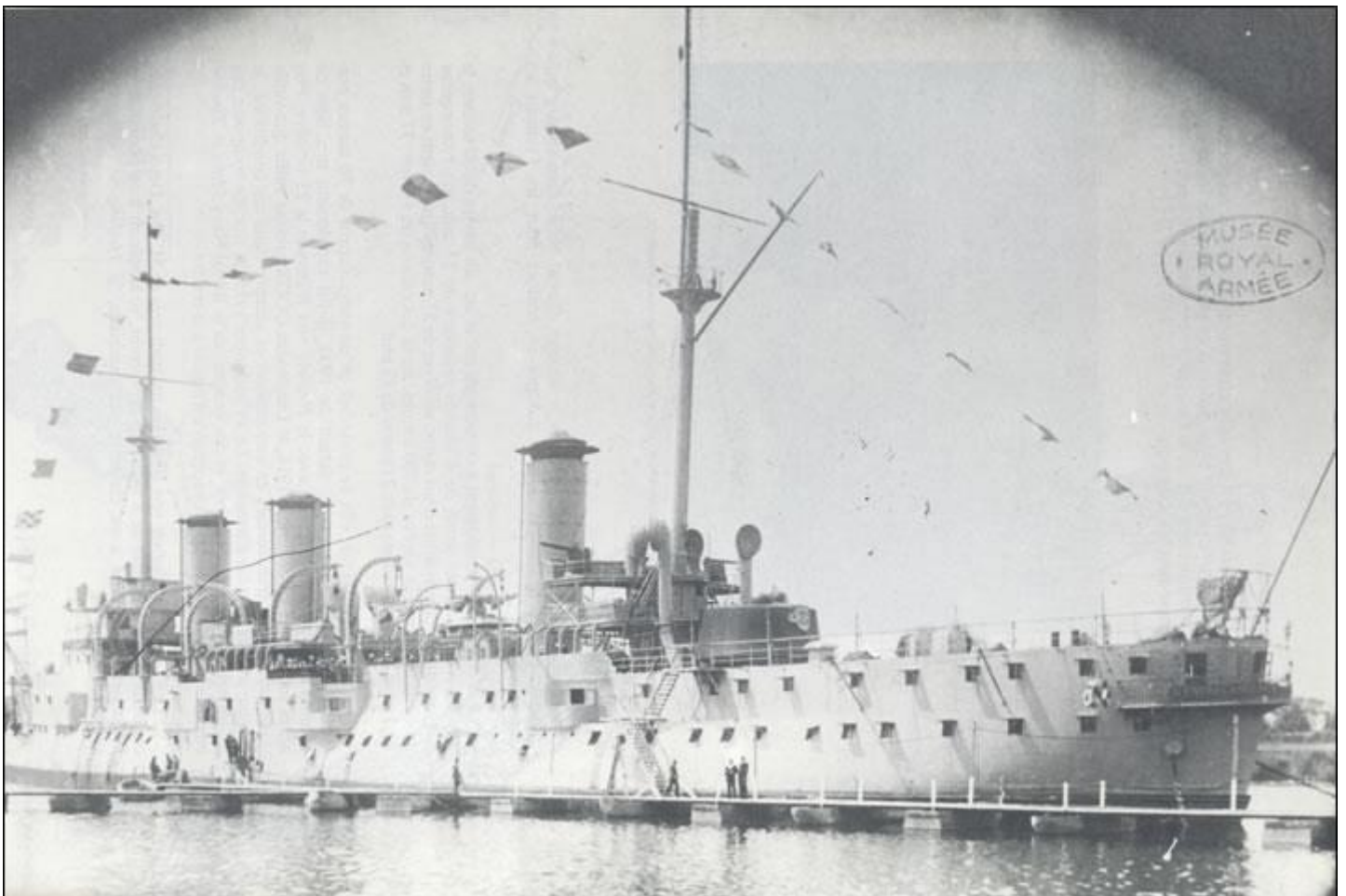
- 1917 Création par la Belgique d'un Dépôt des Equipages stationné à Calais.
Des équipages belges servent à bord des dragueurs de mines français.
- 1918 (11-11) Armistice
(19-12) Retour à Ostende du Dépôt des Équipages.
- 1919 En vertu du Traité de Versailles, la Belgique reçoit 11 torpilleurs et 26 dragueurs allemands.
- 1920 (01-04) Rattachement du Détachement des Torpilleurs et Marins au Ministère de la Défense Nationale.
- 1921 Nouvelles critiques contre la marine à la Chambre des Représentants.
- 1923 (28-05) La France prête un croiseur, le d'Entrecasteaux à la Belgique. Il est utilisé comme base flottante.
Regroupement de la flottille à Bruges. (19-10) Le Détachement devient le Corps des Torpilleurs et Marins.
- 1927 Par un Arrêté Royal laconique sans commentaire, la marine militaire est une fois de plus supprimée.



Matelots de l'Escadrille des torpilleurs en 1920.

Pendant ce temps en Europe, la guerre sous-marine à outrance déclenchée en 1917 causait des ravages chez les alliés.

Le croiseur d'Entrecasteaux.



Tous ces événements imposaient la reconstitution d'une force maritime belge dans les plus brefs délais possibles. Le 3 mai 1917 parut enfin une dépêche ministérielle annonçant la création d'un Dépôt des Équipages. Il devait comprendre un État-Major, le Dépôt proprement dit, deux compagnies de marins et

un peloton d'artillerie de marine. L'effectif était fixé à 400 hommes. Le premier commandant du Dépôt, stationné à Grand Fort Philippe (Gravelines) fut le Major MUNAUT L.-H.-C.

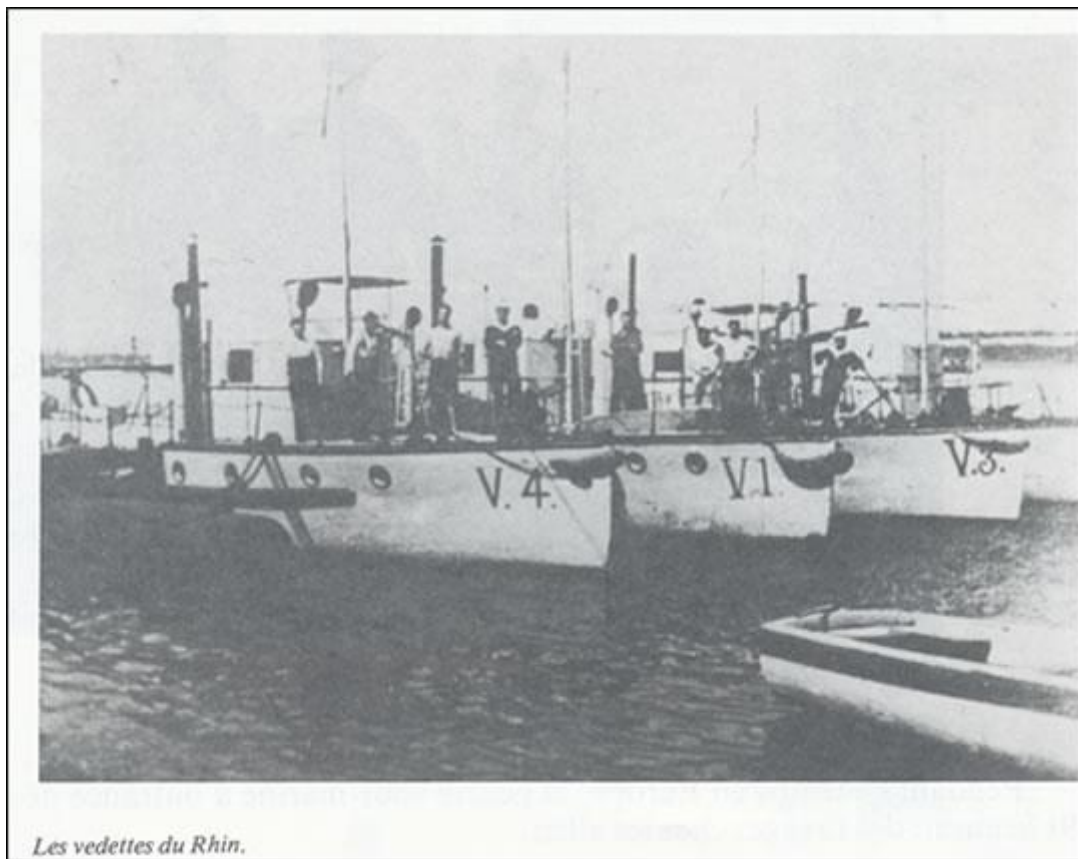
On affecta alors l'avis-mixte Ville d'Anvers au Dépôt et on lui donna un équipage militaire ; de plus, dès juillet 1917, des équipes de marins belges servirent à bord des dragueurs de mines français de la 6e Escadrille de Calais. A partir de 1918, le Dépôt des Équipages devint le réservoir en hommes de toutes les spécialités.

En septembre, le Lieutenant GOOR, rentré du Congo, prit le commandement du Ville d'Anvers et patrouilla entre Calais et la frontière hollandaise jusqu'à la fin de la guerre (11 novembre 1918).

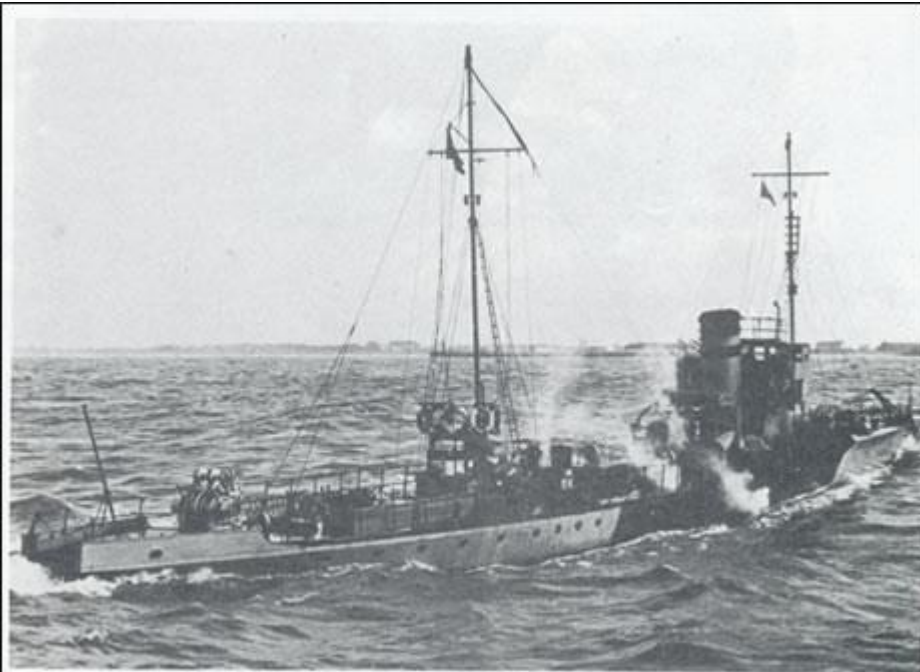
Le 29 décembre 1918, le Dépôt des Équipages fut embarqué à Calais sur le Ville d'Anvers et regagna Ostende.

On caserna le Corps au fort Léopold et on le chargea en même temps du service de la batterie de Mariakerke. Un détachement de nos marins se rendit à Bruges pour y renflouer les navires coulés par les Allemands. Ce détachement rejoignit ensuite Anvers en avril 1919, occupa un immeuble réquisitionné au Zand, puis des baraquements près du bassin Américo.

En vertu du Traité de Versailles, une part des navires capturés par les alliés, revenait à la Belgique. Le Corps reçut ainsi 11 torpilleurs et 26 dragueurs de mines qui furent répartis entre Anvers, Ostende et Zeebruges.



On fit alors appel au Dépôt afin de surveiller le Rhin de Cologne à la frontière hollandaise et l'on créa donc la flottille du Rhin. Au début de mai 1919, cette flottille sous les ordres du Lieutenant GOOR fut envoyée à Essenberg et Duisbourg : elle se composait à ce moment de deux anciennes canonnières de réserve l'Argus et la Police de la Rade III. On y joignit quelques vedettes armées de mitrailleuses, un grand bateau du Rhin pouvant contenir 1500 personnes, un chaland et un bateau atelier. Mais, comme à l'époque de la Marine Royale (1830 - 1862), les critiques contre la marine recommencèrent de plus belle; ainsi, à la séance de la Chambre du 11 septembre 1919, le Député Royers demandait où en était la création de la Marine de Guerre, qu'il ne croyait pas indispensable à la défense de la Belgique. Le Ministre Masson répondit que le projet était à l'étude et que la Chambre en serait saisie. Le Roi tint quant à lui à témoigner son intérêt pour notre flottille en autorisant fin septembre les A1 , A2, A3, à porter le nom de Prince Léopold, Prince Charles et Princesse Marie-José. Et pourtant à ce moment, le Dépôt des Équipages était près de sa fin.



Torpilleur du Corps des Torpilleurs et Marins.

Le 19 novembre en effet le Dépôt des Équipages disparut et fut remplacé par le Détachement des Torpilleurs et Marins, qui fut rattaché au Ministère de la Défense Nationale le 1er avril. Le Détachement continuait à se développer, mais lors de la séance de la Chambre le 5 juillet 1921, à l'occasion des discussions relatives au budget de la Défense Nationale, des critiques furent adressées au sujet de la marine ; celle-ci poursuivit pourtant ses activités. C'est à ce moment d'ailleurs qu'aboutirent les négociations avec la France, pour obtenir en prêt un croiseur, le d'Entrecasteaux qui devait servir de caserne flottante.

L'armement ainsi que les hélices durent être enlevées avant la livraison, le Traité Naval de Washington interdisant la cession ou la vente de bâtiments de guerre utilisables comme tels. Le croiseur fut remorqué de Brest à Bruges où il arriva le 28 mai 1923.

On allait donc pouvoir organiser la base de Bruges et y transférer les éléments de la flottille trop dispersés et songer à introduire une discipline plus solide dans le Corps qui n'avait que trop souffert des tergiversations. Le 19 octobre 1923, le Détachement prit le nom de Corps des Torpilleurs et Marins et en janvier 1924, les deux derniers torpilleurs rejoignirent Bruges.

C'est le 12 mars que pour la 1^{ère} fois, un des torpilleurs, le A 42 effectua une sortie en haute mer, et rentra le soir même à la base. Cette année, l'effectif du Corps était de 26 officiers, 70 sous-officiers et 585 hommes.

Cependant, l'avenir de la Marine restait incertain ; la situation ne cessant d'être inquiétante, on en était arrivé aux économies à outrance. Les interpellations à la Chambre au sujet du budget de la marine se firent de plus en plus violentes. Une commission de la Marine Militaire fut installée le 9 janvier au sein de laquelle le gouvernement avait réuni les partisans et les adversaires de la modeste flottille. On discuta beaucoup, des parlementaires ainsi que deux délégués de l'Union des Officiers de Marine (commerce) hostiles à la Marine Militaire déployèrent tous leurs talents. Les arguments des techniciens ne prévalurent pas et on décida purement et simplement l'abandon du projet de fortification de la côte en même temps que la suppression du Corps des Torpilleurs et Marins.

Le 9 juillet 1926 parut un Arrêté Royal laconique sans commentaire aucun, fixant cette suppression à la date du 31 mars 1927.

En février 1927, le d'Entrecasteaux fut dès lors reconduit en France et l'on procéda à la vente des vedettes et des torpilleurs. Les marins furent réintégrés dans les rangs de l'armée pendant que les officiers de l'artillerie et de l'infanterie reprenaient place dans leur régiment d'origine.

Matelot milicien Louis Desneux de la classe 1924.



A SUIVRE

La marine militaire belge de 1830 à nos jours (II)

3 LE CORPS DE MARINE.

1932 Création d'une commission militaire de la marine dans le but d'organiser la surveillance des eaux et la sécurité de la navigation.

1938 (01-12) Création du Dépôt des équipages:

But :

- Etudier l'organisation d'un Corps de Marine.

- Rassembler les marins mobilisables.

1939 (15-09) Mobilisation partielle du Corps de Marine.

(03-11) Affectation des miliciens des classes 38-39 au Corps de Marine

Composition du Corps : une escadrille à Ostende et une à Anvers.

- 3 bateaux-pilotes

- 2 vedettes.

- Chalutiers transformés en dragueurs.

Neutralisation par le Corps de Marine des mines françaises et anglaises qui bloquent nos passes.

Officiers du Corps de Marine.



La disparition du Corps des Torpilleurs et Marins constitua une grave erreur, quelles qu'eussent été les raisons de sa suppression en 1927; on ne tarda d'ailleurs pas à s'en apercevoir, et malheureusement, les diverses tentatives pour reconstituer une marine militaire échouèrent à cause de l'hostilité systématique de certains politiciens.

En 1932, une Commission militaire de la Marine avait néanmoins été créée pour organiser la surveillance de nos eaux, assurer la sécurité de la navigation et protéger notre littoral. Le Service de la Marine devait se constituer de 115 officiers (y compris les fonctionnaires de l'administration de la Marine et l'officier de la Marine d'État), 1040 hommes de troupe, 34 vedettes, 3 unités navigantes, 23 remorqueurs, 48 chalutiers, 7 barges et 4 canots de sauvetage à moteur. Telles étaient du moins les estimations de l'État Major Général de l'Armée. Deux ans plus tard, naquit l'idée d'instituer une liaison Armée-Marine, consacrée par une décision du Ministre de la Défense Nationale, notifiée seulement par les dépêches des 31 janvier 1938 et 11 février 1939.

Enfin, le 1^{er} décembre 1938, le Ministère de la Défense Nationale créa le Dépôt des Équipages, sans chercher la collaboration de la

Marine d'État; il s'agissait d'étudier les projets d'organisation d'un Corps de Marine militaire, de rassembler tous les marins mobilisables, d'occuper d'autres marins appelés sous les armes et de

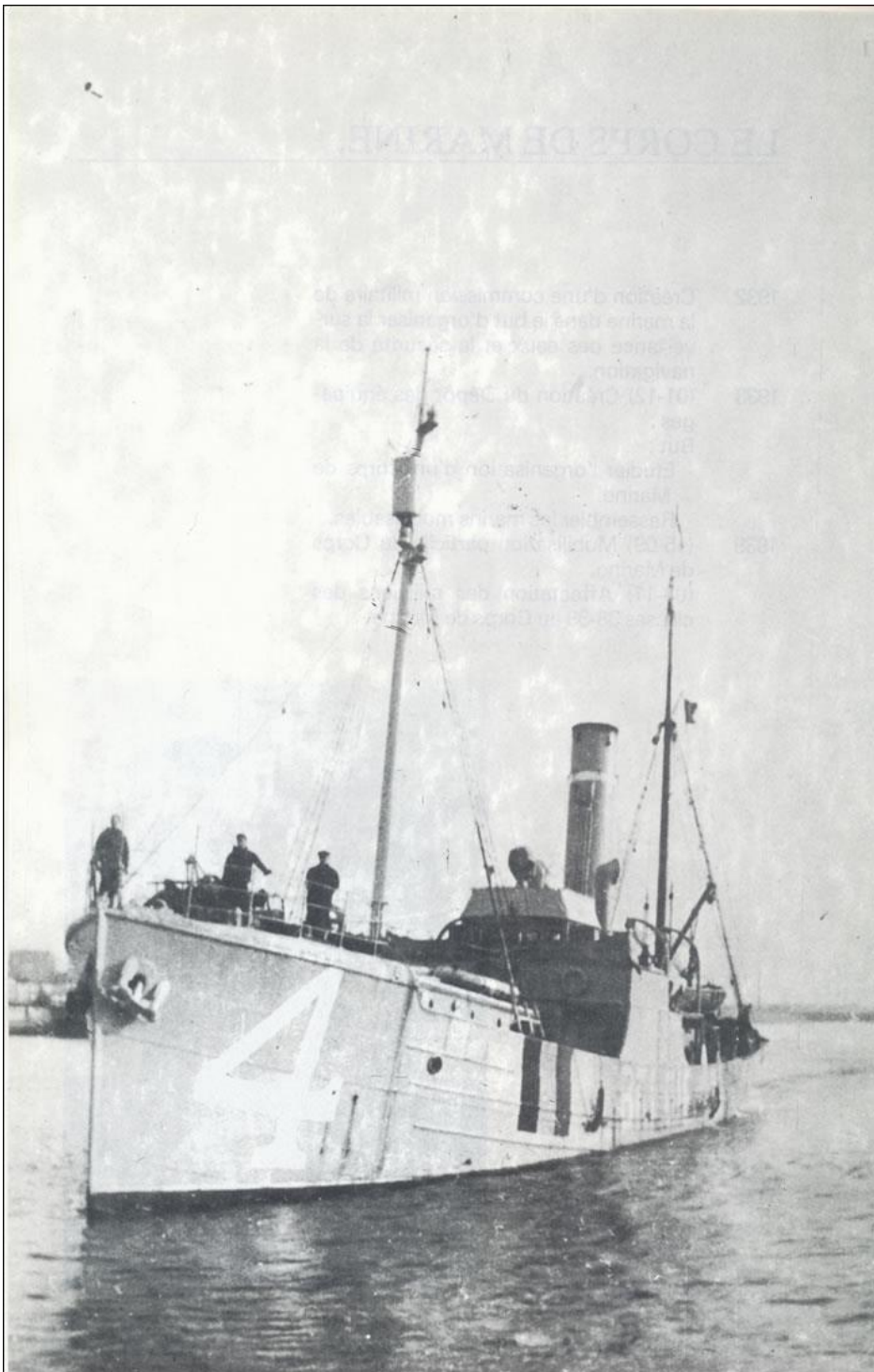
mobiliser tout le Corps au moment voulu. Ce Dépôt fut confié au Major DE CARPENTRIE, ancien du Corps des Torpilleurs et Marins.

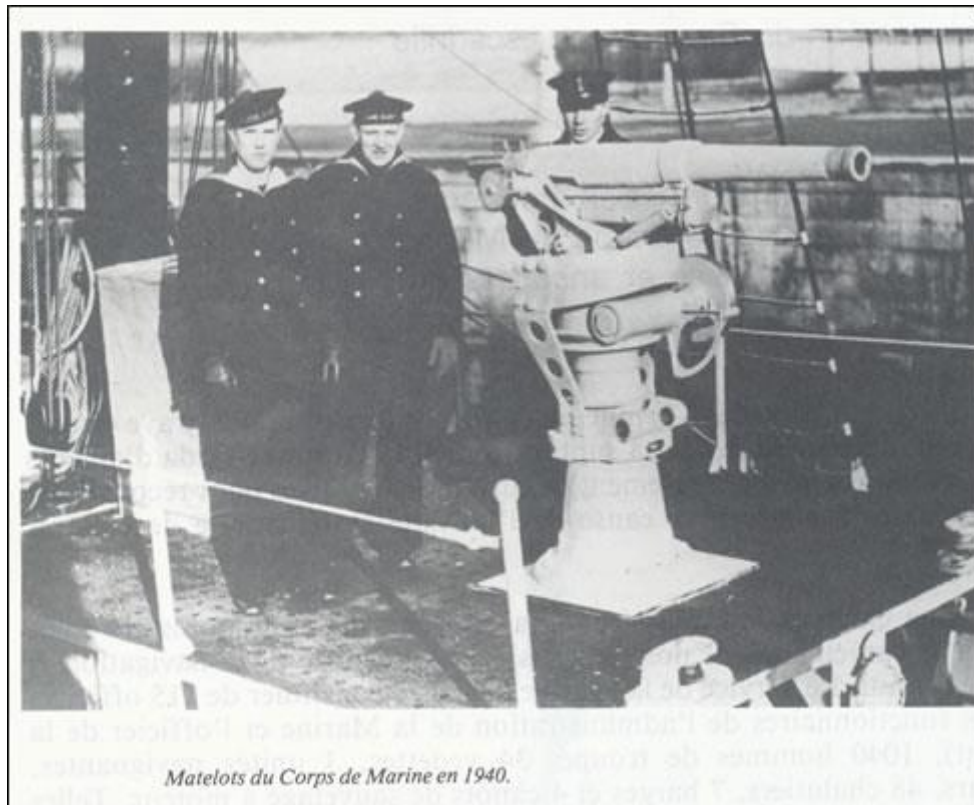
Le 15 septembre 1939, la mobilisation partielle du Corps de Marine était ordonnée, et le 3 novembre, le Ministère de la Défense Nationale décida que les miliciens des classes 38 et 39 et les marins de métier devaient passer au Corps de Marine. La formation se composait alors d'un État-Major, d'une 1^{ère} escadrille à Ostende, d'une 2^e à Zeebruges, qui ne devait être organisée qu'au déclenchement des hostilités et d'une 3^e à Anvers. La 1^{re} escadrille comprenait trois anciens bateaux pilotes de l'Administration de la Marine servant de patrouilleurs et deux vedettes.

La 1^{ère} escadrille fut chargée de la surveillance des eaux territoriales : chaque jour, 2 bateaux étaient en mer pour croiser le long de la côte, service périlleux à cause des mines qu'il fallait éviter d'abord, puis couler. Cette unité sera renforcée par 3 chalutiers en bois et un yacht, l'Aloha

La première mission ne se fit pas attendre. En effet, l'Angleterre mouilla 8.500 mines et la France 1.500 à l'ouest et au sud des eaux belges; les tempêtes et les courants firent immédiatement dériver de nombreux explosifs vers nos côtes, et avec ses moyens dérisoires, le Corps de Marine va faire sauter 250 mines, rouvrir quelques passes...

Le patrouilleur A 4.





1940

(10-05) Mobilisation générale suite à l'invasion de la Belgique par l'Allemagne.

(18-05) L'escadrille d'Anvers part pour Ostende.

(21-05) Départ d'une Division pour la France.

(22-05) Evacuation d'Ostende. Départ du Corps pour Dieppe.

(28-05) Capitulation de l'armée belge.

(30-05) La flotte belge est à nouveau au combat en participant à l'évacuation de Dunkerque.

(13-06) Les navires du Corps se joignent au 5e groupe de dragage de la Marine française à Lorient.

(16-06) Abandon de Lorient.

(19-06) L'escadrille belge du front de l'ouest rejoint les navires rassemblés au Verdon.

(24-06) Evacuation du Verdon et mouvement de la flotte qui gagne St-Jeande-Luz.

(26-06) Les navires belges sont mis à la chaîne en Espagne; un seul rejoint l'Angleterre.

Le 10 mai 1940, la guerre éclata et l'aviation allemande attaqua constamment nos navires. Nos escadrilles durent alors entrer en action sans tarder : la première et la deuxième eurent à sauver les rescapés de nombreux bateaux amis (danois, français, grecs, etc.). La troisième escadrille effectua la reconnaissance de la côte du Zuid-Beveland dans la nuit du 14 au 15 mai. Elle reçut l'ordre de se retirer à Anvers et de constituer un équipage mixte de militaires et de civils à bord des Flandria afin d'accélérer le passage des troupes sur l'Escaut. Ensuite, le 18 mai, la 3e escadrille quitta Anvers et rejoignit Ostende par les canaux ; son personnel fut réparti dans les deux autres escadrilles qui furent finalement fusionnées en un seul groupe.

Entretemps, l'Amirauté Britannique annonça son intention de bloquer Ostende. Pour éviter d'y être enfermés, les bateaux passèrent désormais la nuit dans la rade les 19, 20, 21 mai, et déjà nous enregistrâmes une première perte : l'Aloha sauta sur une mine. Le 21, le commandant VAN STRIJDONCK partit pour la France avec une division de l'escadrille. Le lendemain, ordre fut donné d'évacuer Ostende à destination de Dieppe et de Nieuport pour les services à terre mais les petites vedettes furent

sabordées. Suite à une décision inexplicable, l'Amirauté Britannique dérouta nos navires et les envoya à Dartmouth. Seul le A 6 rejoignit finalement Caen.



Le 3 juin, le Major DECARPENTRIE écrivit au Ministre de la Défense Nationale pour demander que le Corps puisse rallier la Marine Française ; le 9 du même mois, celle-ci marqua son accord et désigna Lorient comme base pour nos navires. Le 13, le Corps appareilla et le 15, ses navires travaillèrent aux côtés du 5e Groupe de Dragage. Mais trois jours plus tard il leur fallut abandonner Lorient, encerclé par l'ennemi.

Le 19 juin, le Corps fut réuni au Verdon (Bordeaux) où l'escadrille du front de l'Ouest, détachée depuis le 21 sur la côte française, et qui avait participé à la défense de Cherbourg le rejoignit. Deux bateaux pilotes vinrent alors compenser les pertes de notre flottille.

Le 24 juin, on dut abandonner le Verdon et descendre sur St-Jean-de-Luz, mais l'adversaire occupait déjà la rive opposée de la Gironde. Nos unités y arrivèrent le 25 vers 10 heures, après la signature de l'Armistice franco-allemande.

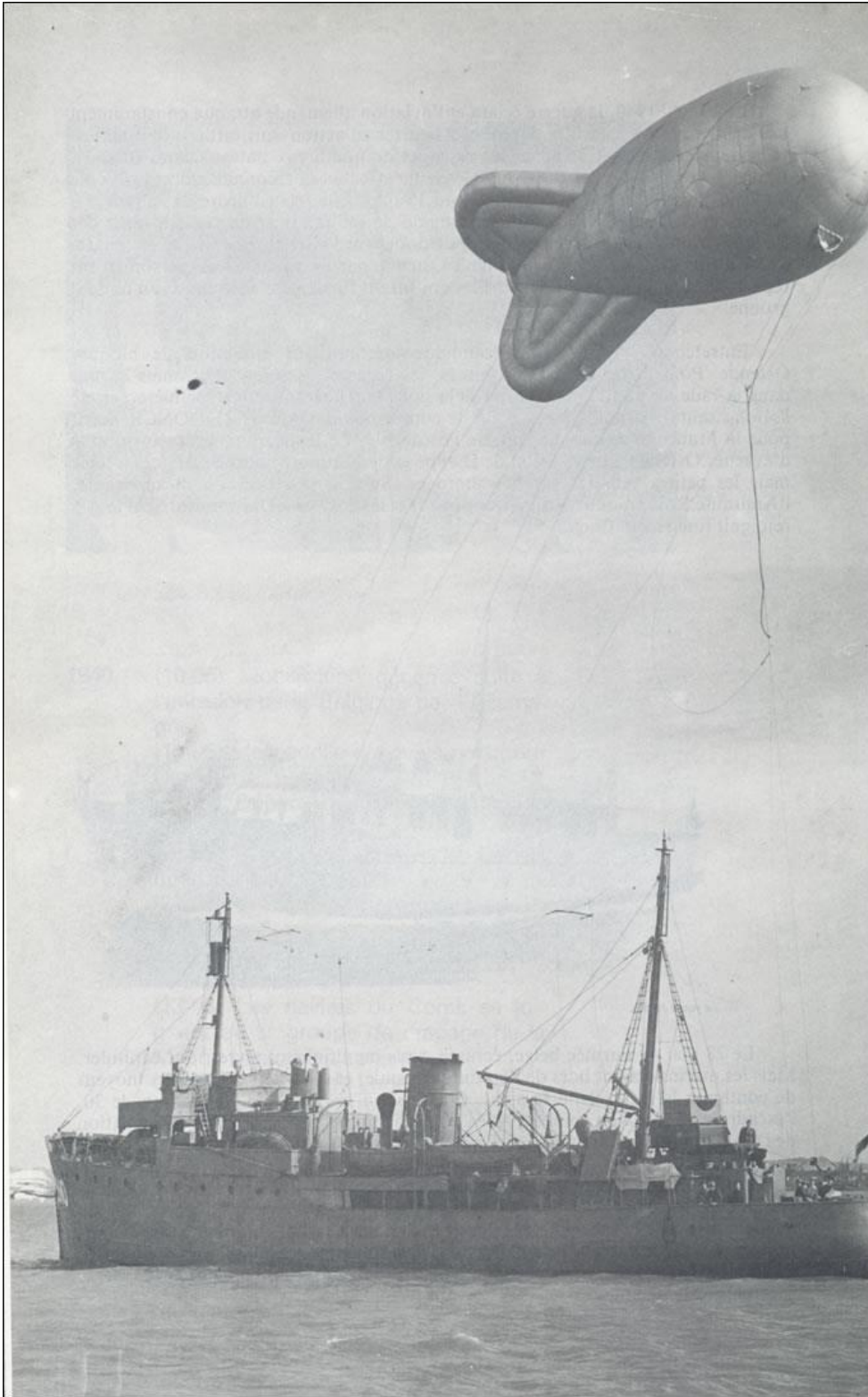
A ce moment, quelle était la situation de notre Corps ?

Grande était la fatigue des équipages due aux phases successives de la retraite, le manque de vivres devenait pénible, l'eau douce et le combustible manquaient, et de plus les navires n'avaient pu être entretenus depuis un mois et demi.

Pourtant, le Major DECARPENTRIE estima qu'il n'était pas permis de rester à St-Jean-de-Luz et de baisser les bras. Il demanda au Corps de gagner un port espagnol, dans une zone que les Allemands n'avaient pas encore atteinte, mais malheureusement, une fois arrivés en Espagne, nos navires y furent mis à la chaîne et les équipages internés au camp de Miranda. Seul le P 16, aux ordres du Commandant BOTING parvint à s'échapper et à gagner l'Angleterre où il devait prendre le nom de HMS Kernot.

Un arrêté du 27 janvier 1947 portera le Corps de Marine à l'ordre du jour de l'Armée Belge avec la citation suivante : « Bataille de Belgique 1940. Pour le courage et l'endurance montrés du 10 mai au 2 juin 1940 lorsqu'il accomplit avec succès de nombreuses missions d'évacuation de Belgique et de France en Grande-Bretagne et pour sa coopération active lors des opérations de la Marine Française du 28 mai au 25 juin 1940 ».

Le P16, rebaptisé HMS KERNOT.



4 LA SECTION BELGE DE LA ROYAL NAVY (1940-45)

- 1940 300 marins belges gagnent l'Angleterre.
(sept.) Création en Angleterre d'une Section Belge de la Royal Navy a l'initiative du Lieutenant Billet.
- 1941 Les marins belges se trouvent à bord de navires de la Royal Navy.
Entraînement et instruction des Belges à HMS Royal Arthur, HMS Scotia, HMS Raleigh.
L'effectif de la Section Belge est de 450 hommes.
- 1942 (19-08) Raid sur Dieppe. Le Lieutenant BILLET est porté disparu.

Mais, après la Campagne des Dix-Huit jours et la retraite des Anglais à Dunkerque, environ 300 marins belges, anciens officiers, matelots et surtout un grand nombre de jeunes pêcheurs mobilisés avaient pu gagner l'Angleterre.

La note Admiralty SW1 du 3 février 1941 porte à la connaissance des autorités britanniques intéressées, les mesures adoptées par l'Amirauté pour l'entrée, l'entraînement et l'emploi du personnel belge dans les « British Naval Forces ». Mais déjà en septembre 1940, s'était créée en Angleterre à l'initiative d'un officier belge de la Marine de l'Etat, le Lieutenant Victor BILLET, une Section Belge de la Royal Navy, sous les auspices de notre gouvernement et avec l'aide de l'Amiral Sir Gerard Charles DICKENS, principal officier de liaison de la flotte (d'après « La Belgique Indépendante », publiée à Londres, le 16 avril 1942).

Dès 1941, l'Amirauté Britannique autorisa un certain nombre de marins belges à servir dans la Royal Navy, soit sur des unités de guerre, soit à bord de petits bâtiments auxiliaires comprenant des chalutiers venus de Belgique, des yachts armés et autre « poussière de flottille ». Certains de nos compatriotes embarquèrent sur des bâtiments de ligne, croiseurs, sous-marins, motor torpédos boats et sous-marins de poche.

En vertu d'un accord entre notre gouvernement de Londres et l'Amirauté Britannique, les Belges dans la Royal Navy constituèrent une section spéciale que vint grossir un millier de jeunes volontaires échappés de notre pays opprimé. La revue marine du 21 juillet 1941, publiée à Londres pour le gouvernement belge, inséra un article intitulé « La Belgian Section de la Royal Navy » qui n'était autre qu'un appel à notre « belle jeunesse ». Les Belges enrôlés pourraient être libérés du service militaire, à condition d'opter pour la Section Belge de la Royal Navy. Le recrutement s'opérait dans les principaux ports du Royaume-Uni à l'intervention des commissaires maritimes et des officiers de liaison de la Marine



Belge; il était également assuré à l'Administration centrale de la Marine établie à Londres, Belgravia Square.

L'instruction à terre des recrues débutait dans les centres HMS Royal Arthur, HMS Scotia et HMS Raleigh où chacun devait assimiler les rudiments de son nouveau métier; les hommes étaient ensuite sélectionnés d'après leurs aptitudes. Les candidats canonniers, signaleurs, télégraphistes, chauffeurs, stewards, infirmiers reçurent en outre une formation technique dans des établissements spécialisés. La durée de l'entraînement atteignit pour certains presque 36 à 40 semaines, mais au terme de cet écolage, chacun était à même de remplir sa fonction à bord d'une unité de guerre moderne.

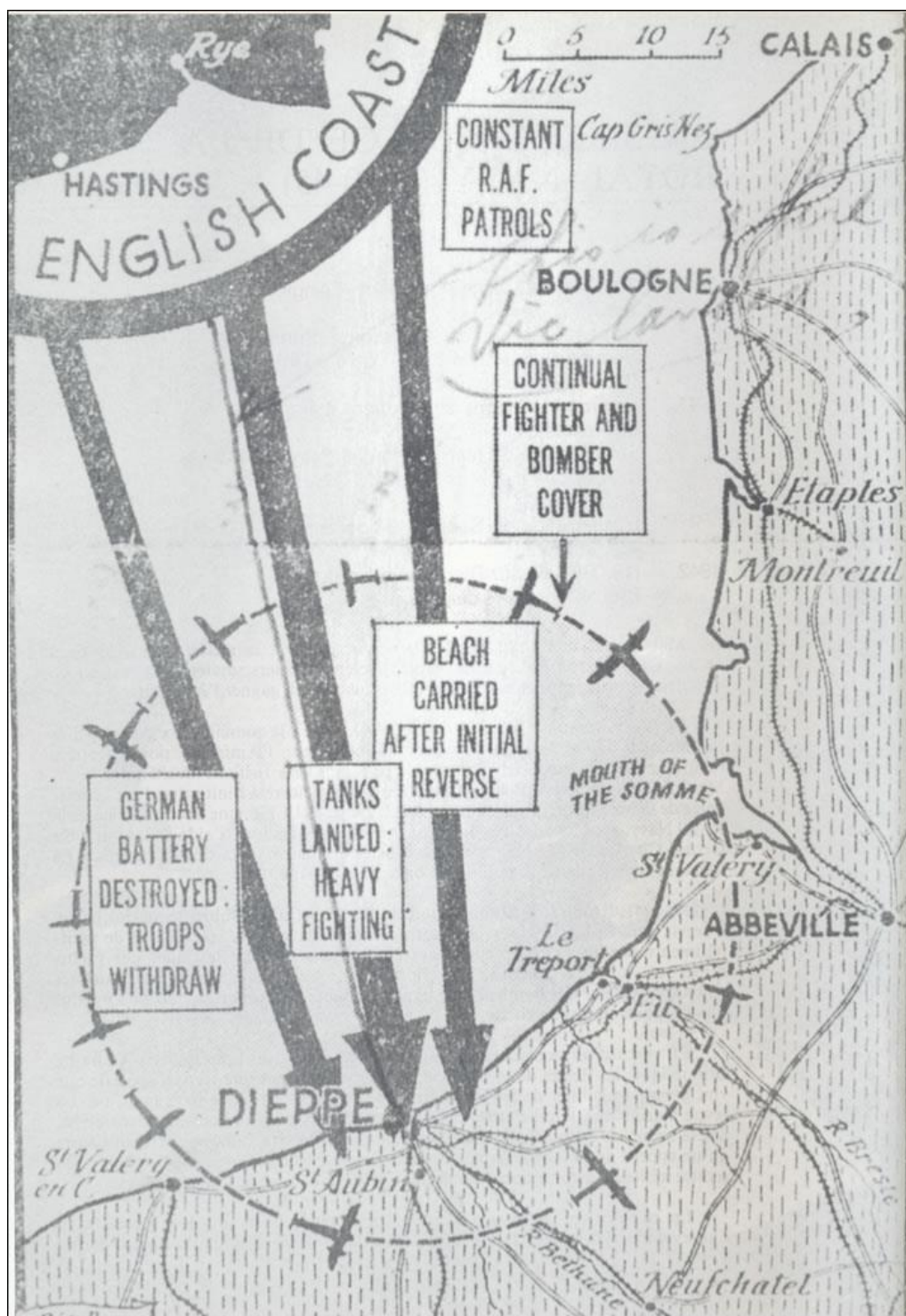
La Section Belge était donc fin prête et vit à ce moment ses rangs se grossir des 40 cadets du navire école Mercator que le conflit avait surpris dans un port africain anglais (L'Occident, 18 juillet 1946); elle comprenait une petite force de 400 hommes, dispersés, en raison des stages de spécialisation, à bord de nombreuses unités britanniques (porte-avions, croiseurs, destroyers). C'est ainsi que les Belges

prirent part à une série d'opérations célèbres et perdirent parfois la vie, comme le matelot VERVLIET, tué lors du torpillage de son escorteur Ullswater par une vedette allemande. Le Lieutenant BILLET disparut également, il avait pris part à la chasse au Bismarck, servi dans les forces côtières et participé à diverses opérations amphibies. Embarqué pour le célèbre raid sur Dieppe à bord du LTC 159, il fut porté disparu le 19 août 1942.



- | | | |
|------|------------|--|
| 1942 | 1942 | Le Godétia et le Buttercup sont armés par un équipage belge. La Section dispose aussi
- de 3 patrouilleurs
- de la 118e flottille de dragage de mines. |
| 1942 | | Le Godétia et le Buttercup escortent les convois de l'Atlantique. |
| 1944 | (juin 44) | Le Godétia et le Buttercup participent au débarquement de Normandie. |
| | (08-09-44) | Libération d'Ostende. |
| | (05-10-44) | La 118e flottille est à Ostende. |
| | | Les MMS draguent le long des côtes belges. |
| | (déc. 44) | Le Godétia et le Buttercup sont rendus à l'Angleterre. Les équipages passent à la 118e flottille et aux différents ports belges. |
| 1945 | (8 mai) | Capitulation de l'Allemagne. |

Carte du débarquement de Dieppe.



C'est au début de l'année 1942 que les corvettes Godétia et Buttercup furent transférées à des équipages belges, sous doubles pavillon belge et britannique. La Section Belge disposait également de trois patrouilleurs : Phrontis, Kernot et Electra, ainsi que de la 118e flottille de dragueurs de mines. Les deux corvettes furent soumises en Ecosse à une préparation intensive sous le commandement du Commodore STEPHENSON, responsable de l'entraînement des escorteurs. Elles furent ensuite rattachées au groupe B5 du Commandant BOYLE qui opérait dans les Antilles, paradis des sous-marins allemands. Jusqu'à la fin de l'année ; les Belges protégèrent les convois de Cuba vers New-York, Key West et Trinidad.

Le 28 décembre, un convoi quitta Trinidad : son escorte comprenait le destroyer Havelock chef de groupe B 5 et les corvettes Pimpernel, Saxifrage et le Godétia. Dès le départ, le Godétia dut ramener le neuvième pétrolier resté à la traîne. Le 9 janvier, l'attaque se déclencha ; pendant trois jours, les « Grauen Wolfe » harcelèrent le convoi, jour et nuit, et coulèrent sans subir eux-mêmes aucune perte, sept des neufs pétroliers. Pour les escorteurs, les contre-attaques alternèrent avec le repêchage des naufragés, et il fallait faire vite car l'équipage pouvait parfois distinguer la silhouette de requin dans l'eau claire.

Lors de cette expédition, un canot de la corvette Godétia arracha aux flammes l'équipage du pétrolier British Dominion torpillé. Les Anglais une fois en sûreté confondirent les marins belges, parlant flamand, avec des Allemands et dédicacèrent la photo de la corvette : « A l'officier allemand qui nous repêcha ». Enfin, les rescapés du convoi purent atteindre Gibraltar.

Le Godétia rejoignit ensuite l'Angleterre puis retourna dans l'Atlantique. Le 5 mars 1943, le Godétia et le Buttercup prirent part à la défense du convoi SC 122, une douzaine d'escorteurs tentèrent de protéger dans une tempête épouvantable deux convois contre les « U-Boots » de trois meutes réunies.

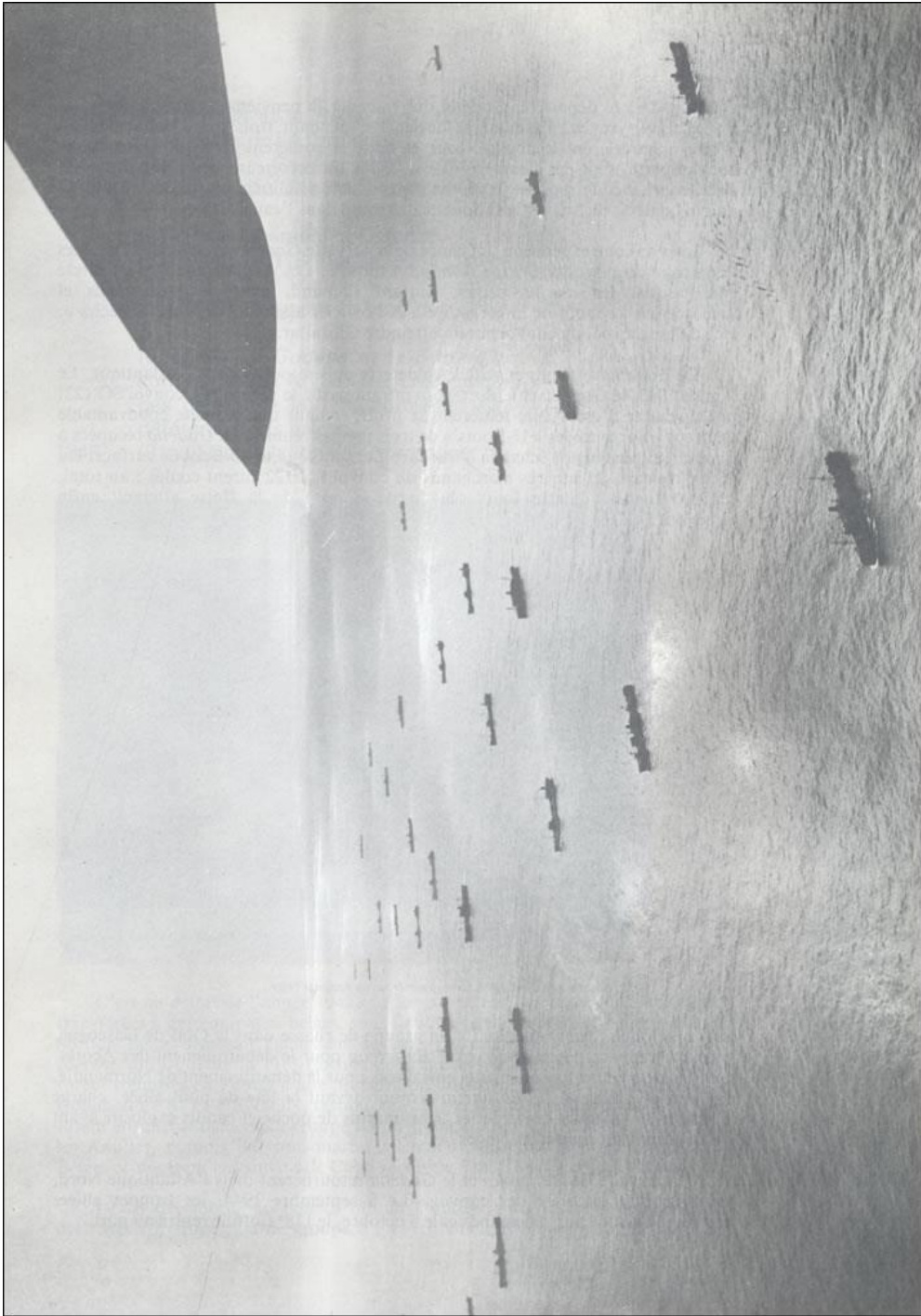
Le Godétia récupéra à lui seul 165 naufragés, échappa à une torpille et attaqua un U-Boot en surface. Du 16 au 19 mars, 21 navires marchands du convoi SG 122 furent coulés : au total, 141.000 tonnes. Quatre jours plus tard, le reste de la flotte atteignit enfin Greenock.

Le Godétia participa alors à un groupe de chasse dans le Golf de Gascogne, puis en Méditerranée et retrouva le Buttercup pour le débarquement des Açores. Les deux corvettes furent ensuite entraînées pour le débarquement de Normandie. En juin et juillet 44, le Buttercup croisait devant la tête de pont alliée, chargé d'arrêter les attaques des vedettes, sous-marins de poche et canots explosifs avant qu'ils n'arrivent devant les plages.

Par la suite, le Buttercup et le Godétia retournèrent dans l'Atlantique Nord, toujours pour escorter des convois. Le 8 septembre 1944, les troupes alliées reprirent Ostende aux Allemands et le 5 octobre, le 118e flottille entra au port.



La corvette anglaise K 193 Buttercup armée par un équipage belge.



Les MMS entreprirent alors, sous le feu des batteries ennemies de Zeebruges encore occupé, le nettoyage des eaux jusqu'à hauteur de Walcheren afin d'ouvrir la route aux futures forces de débarquement. Pendant ce temps-là, le port d'Ostende recommençait peu à peu à fonctionner et les marins belges retrouvèrent un casernement dans notre pays. Le 28 novembre, les MMS 193 et 77 rentrèrent et se mirent aussitôt à déminer l'Escaut; ils allaient bientôt être rejoints par le reste de la flottille. Mais le 16 décembre 1944, on remit le Godétia à l'Amirauté Britannique, et le 20 décembre, c'était au tour du Buttercup à rentrer dans les mains d'un équipage de la Marine Royale d'Angleterre. Le 8 mai 1945, c'était enfin la capitulation de l'Allemagne et la fin de la guerre.



La corvette K 226 Godetia.

1945

(20-05) L'Amirauté Britannique adresse son message d'adieu à la Section Belge.
 (08-05) Fin de l'aide britannique (mutual-aid); La Section Belge de la Royal Navy ne relève plus de l'Amirauté Britannique, elle n'est pas reconnue comme partie intégrante de la Marine de l'Etat.

De décembre 1945 à février 1946.

À la suite de l'ajournement, au conseil des ministres, du projet de la création de la Force Navale, une étude visant à créer une marine de guerre est entamée.

1946

C'est le 1^{er} février 1946, qu'un arrêté du Régent constituera la Force Navale Belge.



L'Amirauté Britannique adressa son message d'adieu à la Section Belge le 20 mai 1945. La SBRN (Section Belge de la Royal Navy) dépendait opérationnellement de l'Amirauté. Administrativement, elle était rattachée à la Régie de la Marine (Gouvernement de Londres). Le Mutual-Aid l'avait fournie en navires et en équipements, et la soutenait financièrement. Toutefois, ces accords, nés durant la guerre, allaient cesser le 8 novembre 1945. L'Administration de la Marine se vit dès lors dépositaire de cette poignée de marins.

Dès juin 45, le Directeur Général de la Marine de l'État, entendit doter la Nation d'une marine de guerre. Dans ce but, il fallut s'assurer avant toutes choses des protections, trouver auprès des représentants de la Nation des partenaires convaincus : or les circonstances étaient, pour une fois, favorables !

En effet, les ports belges devaient rester ouverts à la navigation. Les abords et le littoral devaient présenter les plus larges garanties de sécurité. Aussi, la Marine Britannique se désolidarisant de la Section Belge, à quel organisme confier les tâches ingrates mais absolument vitales du déminage et de la démagnétisation des navires marchands ? A des firmes privées ? À la Marine Britannique ? Mais sous quelles conditions financières ? On le voit : tout plaidait pour le maintien de cette section navale, n'en déplaise aux irréductibles adversaires d'une marine militaire. Les plus hautes autorités morales du pays ne resteront pas insensibles à cette cause.

Mais quel était l'effectif de cette Force en l'été de 1945 ?

Le 6 juillet, la Section Belge comptait 77 officiers, 378 sous-officiers et marins recrutés avant octobre 44, 1.000 nouvelles recrues engagées entre le 29 décembre 44 et le 28 juin 45 et réparties dans les camps d'entraînement de la Royal Navy du Royaume-Uni et 175 chauffeurs de véhicules. 1.600 hommes servaient donc la Section Belge, laquelle se vit confrontée, et c'est logique, avec des problèmes de démobilisation, tant parmi les cadres que parmi les matelots.

Si les problèmes relatifs au déminage, au balisage, à la démagnétisation restaient cruciaux, les missions d'avant-guerre confiées à l'Administration de la Marine reprenaient toute leur importance : garde de la pêche, surveillance côtière, sauvetage, répression de la fraude, etc. Les bâtiments qui jadis œuvraient dans ce sens avaient hélas disparus : coulés dans les ports ennemis, navigant sous d'autres pavillons, leur récupération restait très aléatoire. Dès lors, pourquoi, la Section Belge n'aurait-elle pas rempli ces missions ? Ainsi, se faisait jour parmi les hommes responsables, cette idée de recréer la Marine Royale défunte. Or, l'outil était là, à notre portée. Il ne restait qu'à trouver les bâtiments, les équiper, les entretenir, former la relève, approvisionner les équipages et leur garantir un avenir stable ! On voit la somme de difficultés à laquelle s'attaquaient ces novateurs que l'on qualifiera plus tard, par ignorance ou passion aveugle, de « fonctionnaires en mal d'uniformes ».

Mais il fallait battre le fer tant qu'il était chaud ; aussi le Ministre responsable, les dirigeants de la marine et le commandant de la Section prirent contact avec l'Angleterre. Le 20, 21 et 25 septembre 1945 se tinrent à Londres trois réunions. L'Amiral KING, Sir Moss BLANDELL, conseiller de l'Amirauté, Lord ALEXANDER, premier Lord de l'Amirauté furent les principaux interlocuteurs que rencontrèrent les délégués belges ; ceux-ci purent déjà garantir que leur gouvernement était favorable à la création d'une Force Navale Belge.

Mais la Belgique ne pouvait, seule, organiser cette Force Navale : le cadre instructeur faisait défaut, le matériel voulu n'existait pas. La Belgique sollicitait donc l'appui de la puissante Albion, et dans l'effort de défense commune faisait apparaître l'intérêt d'avoir sur le continent une marine de guerre capable de protéger efficacement des côtes et des ports parmi les plus fréquentés du monde : les leçons de 1940 n'avaient pas été oubliées.

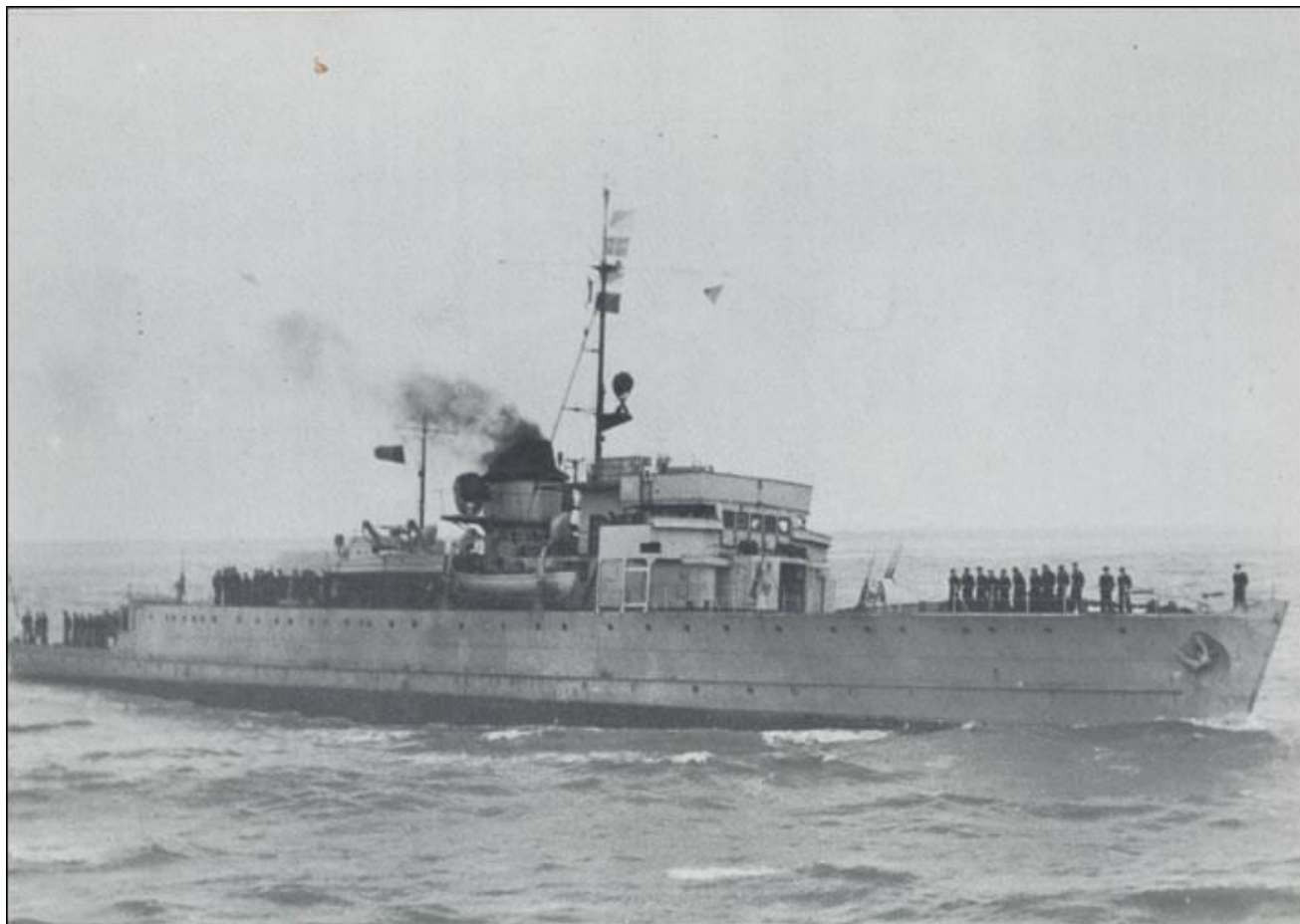
La précarité des solutions appliquées à l'aube du conflit dut, aux yeux de nos alliés, être l'argument majeur qui plaidait en faveur d'une marine militaire belge. Le flegme britannique permit aux entretiens de se dérouler dans une atmosphère cordiale et nettement favorable.

Toutefois, les questions d'ordre financier devaient bien-sûr prévaloir dans ce domaine, et si la Belgique avait soutenu l'effort de guerre allié — n'oublions pas l'immense apport de notre ex-colonie — si la Belgique au cours des opérations de libération s'était largement démunie dans l'aide aux troupes stationnées sur son territoire, il sembla toutefois que cette question soulevât une certaine réticence parmi nos amis britanniques.

En effet, les bâtiments anglais navigants sous pavillon belge ressortaient financièrement de l'Amirauté. C'était donc dans le cadre du « Mutual Aid » entre les Ministres des Finances responsables que les problèmes ainsi posés devaient être résolus. L'Amirauté ne pouvait céder du matériel qu'en obtenant la contre-valeur. Or, que demandait la Belgique ? Si la Section Belge, avait récupéré l'Artevelde (ancien garde-pêche belge transformé en navire amiral allemand), elle sollicitait l'octroi de deux frégates, de 4 flottilles de huit dragueurs de mines, de 12 vedettes chargées de la défense côtière et de la police ainsi que du sauvetage en mer des aviateurs.



Le Zinnia, anciennement dénomé Barbara.



Malgré l'insistance des délégués belges, les frégates ne pourraient être obtenues que contre paiement. Le type « River-Frégate » fut avancé. Ces bâtiments de 1.400 tonnes, filant à 21 nœuds, âgés de 2 ans auraient coûté 150.000 £ par unité. Quant aux dragueurs de mines, la délégation belge affirmait que le type MMS alors en service était moins efficace que les B.Y.M.S. Or ces bâtiments américains prêtés en « lend-lease » ne pouvaient être cédés à aucun autre pays. Les vedettes elles, devaient coûter 150.000 £ pour les 12. Mais notre délégation revint en Belgique bien décidée à créer cette marine : l'Amirauté, c'était là un élément positif, était prête à instruire nos marins. Le projet de création d'une Force Navale Belge fut soumis au Premier Ministre.

Le 23 novembre, le Conseil des Ministres se réunit. Le dossier « Force Navale » figurait à l'ordre du jour. Arguments « pour » et « contre », rapport de l'Inspecteur des Finances, le plaidoyer éloquent du Directeur Général de la Marine d'Etat s'y trouvaient rassemblés. Mais le conseil décide d'ajourner la création de la Force Navale ! Tout était-il perdu ou bien les Ministres connaissaient-ils imparfaitement la question ?

Il semble que cette dernière hypothèse soit la bonne : en effet ne demande-t-on pas au Ministre des Communications d'établir une nouvelle note exposant :

- l'état actuel de nos engagements envers la Grande-Bretagne, notamment en ce qui concerne le déminage de nos eaux et la dépolarisation des navires faisant escale dans nos ports;
- la différence entre le système d'avant-guerre et les systèmes proposés par son département, en ce qui concerne la surveillance de nos eaux territoriales et de nos zones de pêche;
- la nature des relations que la Force Navale entretiendra avec les marines de guerre des Nations-Unies et particulièrement avec celle de la Grande Bretagne ainsi que le rôle qu'elle sera appelée à jouer éventuellement dans la nouvelle organisation militaire de la Belgique.

Cet ajournement devait être profitable à la Force Navale car il allait permettre à ses ardents propagandistes de soumettre au Conseil des Ministres des arguments péremptoirs et, pour mettre un frein aux revendications des anti-militaristes parmi les plus acharnés et aussi les plus naïfs, on allait s'attacher longuement à présenter cette marine comme un organisme plus civil que militaire dont les missions pacifiques et bienfaitrices ne se compteraient plus...

A SUIVRE

La marine militaire belge de 1830 à nos jours (III)

LA DRÔLE DE PÉRIODE

Le projet de création d'une force navale prévoyait un effectif d'un millier d'hommes. Or, pour en arriver à ce chiffre, il fallait démobiliser. On s'inquiétait également des jeunes engagés qui, le conflit ayant pris fin, aspiraient à poursuivre des études.

La Direction de la Marine de l'État se voyait donc déjà confrontée avec des problèmes tellement envahissants qu'elle ne pouvait répondre aux attaques de plus en plus perfides qu'une certaine presse lui ménageait sans vergogne.

Elle ne peut se décourager en voyant ces jeunes renoncer subitement à une carrière qu'ils avaient embrassée avec tant d'enthousiasme ! Comme l'a relaté Henri LECONTE (Les ancêtres de notre Force Navale) : beaucoup de ces jeunes gens croupissaient à Ostende dans l'inaction (journal « Démocratie d'abord » du 28 décembre 1945). Le « Quotidien » (23 janvier 1946) écrivait que ce contingent nichait dans la Nouvelle Minque ou dans les huttes situées à proximité ».

En fait, Ostende offrait peu de facilité d'hébergement et ceux qui ne trouvaient place à bord des dragueurs logeaient tant bien que mal à bord d'une malle désaffectée, la Princesse Marie-José. Des baraquements sommairement aménagés, le camp « Royal Edmund II » situé près de la malle, abritaient d'autres marins. On était donc loin de la caserne Mahieu.

La rupture du « Mutual Aid » laissa la Section Belge dans une situation inextricable. Elle ne relevait plus de l'Amirauté et ne pouvait être reconnue comme faisant partie intégrante et officielle de la Marine !

Cette soudaineté de la cessation de « Mutual Aid » avait plongé la Direction de la Marine d'État dans un véritable guêpier qu'elle n'avait certes pas voulu, mais qu'elle avait accepté par esprit de responsabilité et dans l'espoir de rendre à la Nation une marine militaire.

A la Direction de la Marine d'État, on espérait que le Conseil des Ministres auquel des précisions avaient été apportées dès le 2 janvier, donnerait rapidement son accord. L'optimisme était de rigueur : n'avait-on pas suspendu les démobilisations des marins recrutés avant le 3 septembre 1944 espérant que ces derniers, dotés d'un statut (le terme est un peu prématuré), désireraient rester à la marine et y poursuivre une carrière. Dans les premiers jours de février, tombait enfin la décision de créer une Force Navale Belge. Par arrêté du Régent en date du 30/3/46 la Nation apprenait que la Force Navale était constituée à partir du 1er février 1946.

5. LA FORCE NAVALE BELGE

- 1947 Création du service « Katy Mine Party » chargé du déminage des mines antidébarquement.
Création du Corps de Musique de la Force Navale.
- 1949 Rattachement de la Force Navale à la Défense Nationale.
(4 avril). — La Belgique entre dans l'OTAN.
Achat à la marine britannique de 6 dragueurs escorteurs de la classe Algérine
- 1950 1950 Aménagement du Centre de Formation Navale à Bruges.
Récupération du TNA Kamina qui transporte les volontaires belges et luxembourgeois en Corée.
- 1952 Installation de l'Ecole Nautique à Bruges.

« Considérant qu'il existe sous la dénomination de Section Belge de la Royal Navy un corps naval belge dont les officiers et marins accomplissent du service militaire.

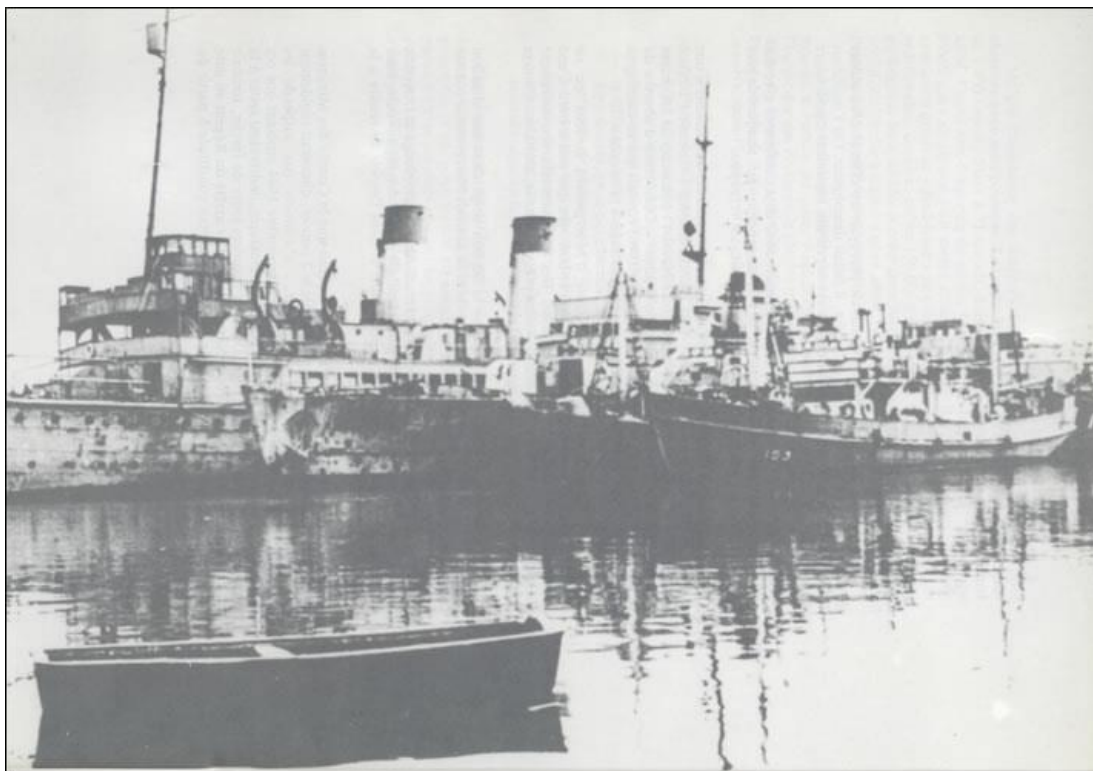
Que l'intérêt de la Nation exige que ce Corps soit doté d'un statut national.

Sur la proposition des Ministres des Communications, de la Défense Nationale et de l'Intérieur, Article premier : A partir du 1^{er} février 1946, la Section Belge de la Royal Navy constituera la Force Navale avec les volontaires et les miliciens désireux d'y servir. »

Ainsi commence l'Arrêté du Régent du 30 mars 1946 donnant naissance à une jeune Force ambitieuse. Elle se composa alors du Princesse Marie-José , - une vieille malle désaffectée de la ligne Ostende-Douvres. Elle servit comme navire école ASDIC HMS Southern Isles pendant la guerre. Le Princesse Marie-José fut rendue à la Belgique à la fin des hostilités, et fit office de dépôt jusqu'en août 1946. Quant à la mission de surveillance de la pêche, elle fut confiée à deux avisos : Artevelde et le Breydel.

L'Artevelde était en chantier à Hoboken quand il fut capturé par les Allemands au début de la guerre. Il a été achevé à Feyenoord (Pays-Bas) et navigua sur l'Elbe et la Weser sous le nom de Lorelei. Lorsque la Belgique le récupéra, il était en très mauvais état.

Le Princesse Marie-José et des MMS.



Le Breydel, anciennement baptisé Zinnia était un ancien dragueur de mines de haute mer de la classe Flower, racheté aux Anglais en 1920. Les Allemands s'en emparèrent également et il fut rendu en 1946. Afin de baliser les routes maritimes par le mouillage de bouées assurant une sécurité de navigation de plus en plus sûre le long de nos côtes, la Belgique disposait d'un baliseur britannique le Barcock.

Neuf dragueurs de mines de la 118e flottille, de la classe MMS (Motor Mines Sweeper) mieux connus sous le vocable Mickey-Mouse Ships travaillaient sans relâche au large de nos côtes. Enfin, deux bâtiments de servitude et deux canots de rade de pilotage de l'État complétaient cette flotte.



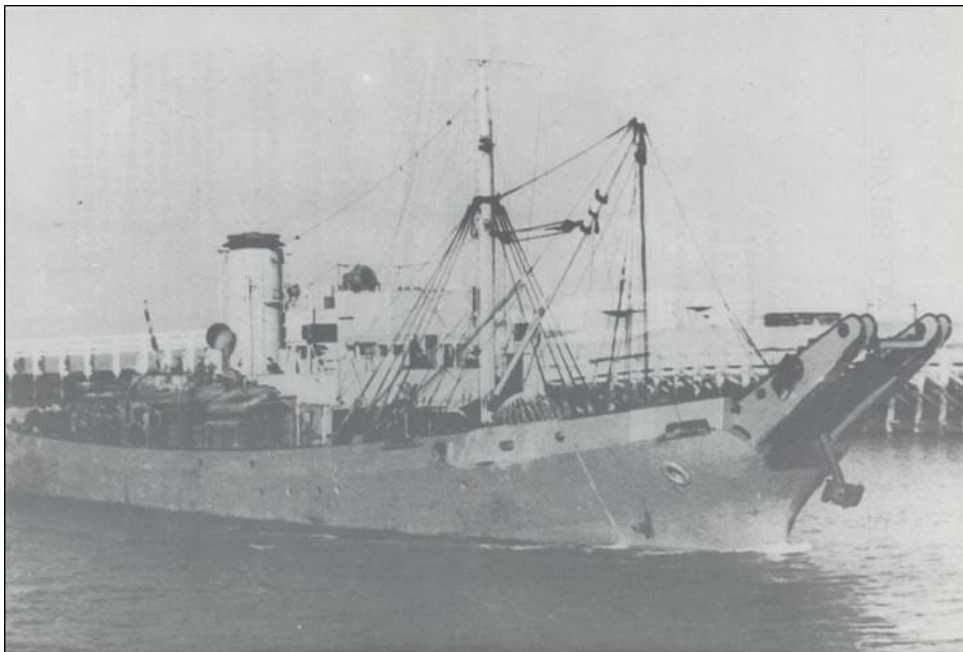
Depuis la fin des hostilités, le personnel de la Force Navale est à pied d'œuvre afin de déminer les eaux territoriales et les chenaux d'accès. Ce travail incombe à la 118e flottille sous les ordres du Commandant PETITJEAN. Cette mission demande un travail considérable de la part d'une jeune Force étant donné les moyens dont elle dispose. Il ne faut pas oublier qu'approximativement 205 mines à orins, 1.986 mines à influence sans parler de 1.035 katy-mines, mines antidébarquement, avaient été repérées.

L'équipe spéciale de déminage de ces dernières reçut vite le nom de « Katy Mine Party » et opéra sous les directives du Lieutenant PESCH. De son côté, à Anvers, le Lieutenant LURQUIN dirigeait le

service de démagnétisation qui vise à réduire la signature magnétique des navires marchands pour diminuer le risque d'explosion sur les mines à influence.

Le 13 septembre, le Prince CHARLES remit l'étendard au Commodore TIMMERMAN. Il reprit les citations « Atlantique Nord » — « Manche » — « Escaut ». Lors de la cérémonie, une cinquantaine d'officiers, de sous-officiers et de marins de l'ancienne Section Belge furent décorés. Il manquait encore un Corps de musique. Celui-ci verra le jour en 1947 sous les ordres du Lieutenant Gasia.

Le *Barcock*.



Il faut également songer à détruire les épaves rendant la navigation dangereuse. A cette fin, la flotte s'enrichit d'une nouvelle unité : le Bootsman Jonsen. Le procédé employé consiste à poser des charges de fonds le long de la coque de l'épave et, lors de l'explosion, une sorte de gouffre se crée dans lequel elle s'enfouit. Les premiers essais sur l'épave du SS Elephanteria ont été très concluants.



Le 2 avril 1947, les États-Unis cédaient à la Belgique, pour un prix dérisoire, la frégate PF 57 Shebogan, rebaptisée Luitenant-ter-zee V. Billet. Elle assura, de concert avec le Sirius de la Marine Royale des Pays-Bas, le rôle de garde à la station « K » dans l'Atlantique à 721 nautiques d'Ostende. Le temps y était toujours exécrable et, sans arrêt, elle devait transmettre toutes les données météo afin d'assurer l'information permanente des navires en route dans l'Atlantique. En tout, 21 stations de ce type fonctionnent et chaque navire doit rester dans les limites d'un carré de 16 km de côté ayant comme centre le point de la station désignée. En cas d'appel de

détresse, il est prêt à porter aide. En cas de mauvaise visibilité, les avions traversant l'Atlantique peuvent leur demander une guidance de navigation aérienne.

Les événements politiques amenèrent la Belgique à adhérer à l'OTAN le 4 avril 1949. Comme certains contrats venaient à expiration, la Force risquait fort de se retrouver pauvre en navires alors qu'elle démontrait sans cesse son utilité, étant devenue spécialisée dans le dragage des mines. La Marine britannique livra, alors, 6 dragueurs-escorteurs de la classe Algérie. Le premier de ces navires, le HMS Liberty, livré à Portsmouth le 29 novembre, entra en service actif à la Force Navale sous le nom de M 900 Adrien de Gerlache. Avec un équipage de 92 hommes, cette unité atteint une vitesse de 15 nœuds et est armée d'un canon de tir rapide de 105 mm, de 4 canons antiaériens de 40 mm. , de grenades de fonds de heghog (mortier lanceur de charges de contact anti-sous-marines).

L'ancienne frégate F910 Luitenant T/Z V. Billet.



Pour assurer sa renommée et afin de mieux former son personnel, le Centre de Formation Navale quitta Ostende pour s'installer à Bruges sous les ordres du Capitaine de Frégate VAN WAESBERGHE. Dès 1952, une annexe s'y joindra au port de Bruges : l'École Nautique. Comme tout navire doit battre pavillon et qu'un navire de guerre ne peut reprendre les couleurs de la marine marchande, un nouveau pavillon Force Navale fut adopté en 1950. L'héraldique le décrit comme suit : « D'argent au sautoir en chef et en point de gueules, à dextre et à senestre de sable, rempli d'or, accompagné en chef de deux bouches à feu en sautoir et surmontées de la couronne royale et en pointe d'une ancre la gumène accolée, le tout de sable ».

Et ce nouveau pavillon fut fièrement hissé à bord d'une nouvelle unité : le TNA Kamina. Cargo-bananier construit au chantier Cockerill en 1938, saisi par les Allemands, reconverti en navire de soutien logistique pour U-Boot, repris par la Royal Navy en 1945. Réarmé à Anvers, il entra, enfin, en service à la Force Navale comme transporteur de troupes. Il fut d'ailleurs le témoin direct du départ poignant des volontaires de Corée.

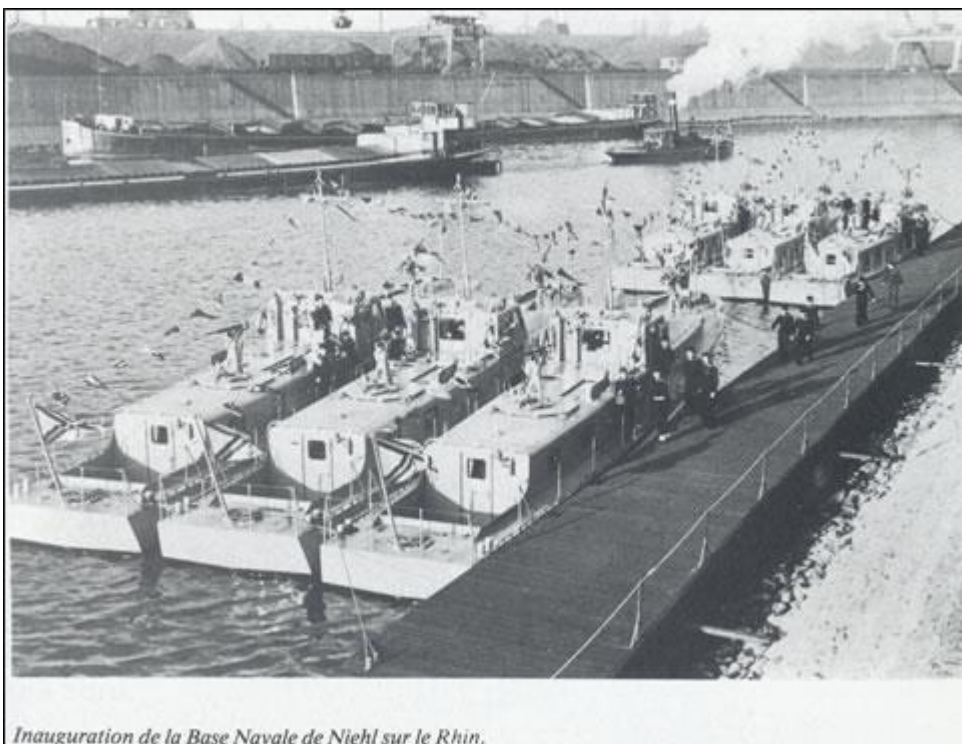
- 1953 (2 Février) Inondations. A Ostende, la caserne Général Mahieu est sous eau.
Intervention de la Force Navale (aide aux sinistrés) en Belgique et en Hollande.
(15 avril) Le Kamina transporte un groupe de para-commandos au Congo.
(12 Mai) La Belgique se voit remettre, à Boston, son premier dragueur de mines côtier.
Le Prince ALBERT entre à la Force Navale.
Inauguration de la Base Navale de Nielh sur le Rhin; création de la flottille belge sur le Rhin.
- 1954 Le Kamina voyage au Congo, aux U.S.A. et assure le rapatriement du corps expéditionnaire belge en Corée.
- 1955 La Force Navale reçoit un premier dragueur de mines océanique l'Artlevelde.
- 1956 (5 Juin) Pose de la première pierre de l'Ecole de la Guerre des Mines à Ostende.
Lancement des deux premiers dragueurs de mines de petits-fonds
- 1957 Soutien de l'expédition belge hivernant au Pôle Sud.
- 1958 A l'occasion de l'exposition universelle, la Force Navale organise le 20 Juillet à Bruxelles une revue navale en présence de S.A.R. le Prince ALBERT.
- 1959 (25 Avril) Cérémonie marquant la fin de livraison des dragueurs de mines de petits-fonds.
Création du Centre de Dragage (CEDRA) sur la rive ouest à Ostende.

Le TNA Kamina.



Entretemps, en Allemagne, pour protéger et surveiller les eaux du Rhin, la Force Navale se voit dotée de vedettes rapides. Cette escadrille belge du Rhin, basée à Nielh, participa aux actions de sauvetage menées lors des inondations de 1953.

Le 2 février, vers 1 h. 30, du matin, la mer envahissait la côte belge et ravageait les digues. La caserne Général MAHIEU était sous eau. Les appels au secours fusaient de partout. La Force Navale répondait immédiatement en envoyant ses équipes dans les rues d'Ostende; le TNA Kamina assura, lui, le repas de 1.450 personnes. Malgré la météo plus que défavorable, cinq dragueurs prirent la mer et secoururent les îles de Zélande. Le service de déminage fut sans cesse sollicité pour neutraliser quantité d'explosifs que la mer avait drainés sur les côtes. 1.600 hommes contribuèrent au colmatage des brèches avec des sacs de sable. L'escadrille navale du Rhin, après 30 heures de



Inauguration de la Base Navale de Nielh sur le Rhin.

navigation, fut parmi les premières équipes de secours dans les îles des Schouwen-Duiveland et d'Ouwe-Tonge. Pendant vingt et une semaines, nos matelots aidèrent les populations sinistrées. La Reine JULIANA remit à cette occasion, par l'entremise de l'Ambassadeur de Hollande, un mot de gratitude signé de sa main.

La Base de Banane (Congo Belge).



Un autre événement marqua cette année. A l'ordre du jour du 16 mai 1953, le Ministre de la Défense Nationale annonça la nomination de S.A.R. le Prince ALBERT, Prince de Liège, au grade d'aspirant de marine dans la catégorie des officiers de pont à la Force Navale.



Sur le plan opérationnel, notre compétence en lutte contre les mines amena l'Amiral américain LYNDE DUPREY Mc CORNICH, Commandant en chef de la Flotte alliée pour l'Océan Atlantique à déclarer : « Quoique la Force Navale n'en soit encore qu'à son stade initial et qu'elle soit relativement réduite en importance, elle remplit d'une manière efficace une tâche nationale ».

Suite aux accords bilatéraux, la construction de 26 dragueurs de mines côtiers fut entamée (18 aux USA et 8 en Belgique). Le 12 mai 1953, à Boston (USA), eut lieu la remise du premier dragueur de type AMS classe 60 dont la coque en bois, les appareils en métaux

non magnétiques et les équipements techniques en firent un navire apte à mener efficacement toute mission de lutte contre les mines.

Le M 926 Mechelen construit à Tamise et le M 930 Rochefort construit à Ostende furent quant à eux lancés en 1954. A la fin de cette même année, les États-Unis livrèrent le premier des quatre dragueurs de mines océaniques : le M 907 Artevelde. Afin de poursuivre les recherches océanographiques, la Force Navale s'équipa du A 955 Eupen, bâtiment spécialement armé à cette fin.

En Afrique, loin des événements belges, la Base Navale de Banane et le Commandement Maritime du Bas-Congo furent instaurés en 1953. Le Kamina y amena les troupes lors d'une croisière vers les États-

Unis. L'algérine De Brouwer participa aux études océanographiques dans l'embouchure du fleuve Congo. Ces recherches durent compléter les renseignements ramenés en 1949 par le RS Noordende III. Lors de sa visite à notre colonie, Sa Majesté le Roi BAUDOUIN embarqua à son bord.

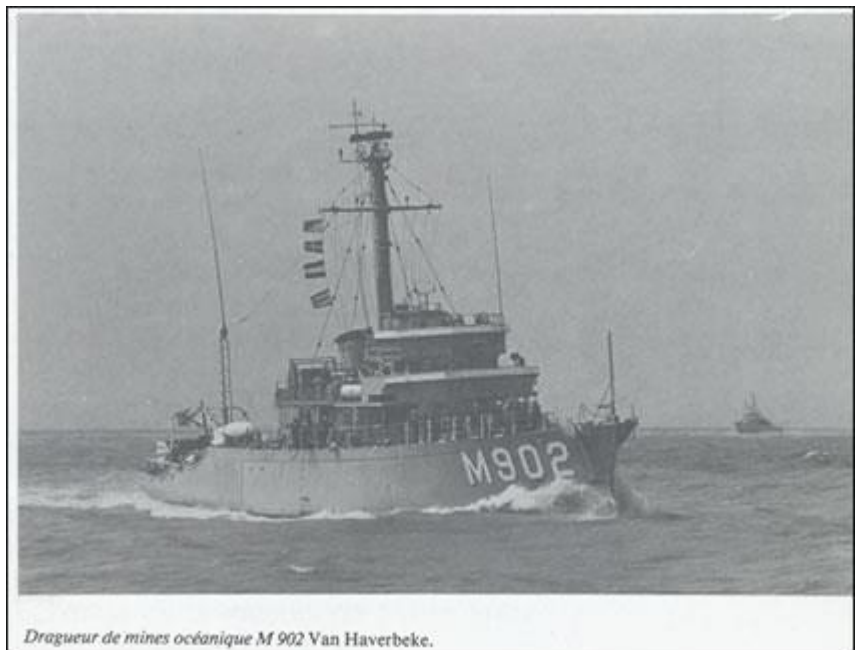
Le dragueur de mines côtier M 917 Charleroi.



En 1956, âgée de 10 ans, la Force Navale entama deux projets dignes de cet anniversaire. Le Prince ALBERT posa la première pierre de l'École de la Guerre des Mines à Ostende. En présence du Ministre de la Défense Nationale et de l'Ambassadeur des Etats-Unis, il fut procédé au lancement des deux premiers dragueurs de mines de petits fonds (MSI) : le MSI 90 et le M 470 Temse. Il 'en fut construit 16 en Belgique sous contrat national et offshore. Le premier garda un numéro US Navy (MSI 90) car il était construit au moyen de fonds américains. Plus tard, il passa à la Force Navale et s'appela M 478 Herstal. Lors de la livraison de la seizième unité, en 1959, le Commodore ROBYNS déclara : « l'outil construit en Belgique rivalise efficacement avec les autres dragueurs de sa classe construits au sein de l'OTAN. La Force Navale et l'industrie nationale peuvent être légitimement fières de ce succès ».

Par ailleurs, l'excellente réputation en dragage de mines fut reconnue par l'Amiral BURKE, (Chef d'État-Major de la Marine américaine), qui déclara à la Chambre des Représentants aux USA, en 1957, que : « la Force Navale est une des meilleures au monde dans le domaine du dragage des mines qu'il faut y envoyer des représentants pour se documenter en certaines matières ».

Afin de répondre aux besoins, le port d'Ostende vu naître le Centre de Dragage (CEDRA) sur la rive Ouest qui administre et entraîne les navires en service actif tandis que le Groupement Logistique, installé sur la rive Est en 1954, répare, entretient et approvisionne nos navires.



Dragueur de mines océanique M 902 Van Haverbeke.

1958 fut l'année de l'Exposition Universelle de Bruxelles. La Force Navale organisa une revue navale regroupant 15 navires à Bruxelles tandis que le Kamina amena 326 hommes de la Force Publique du Congo pour participer aux manifestations militaires. Elle soutint une expédition hivernant au Pôle Sud dans le cadre de l'Année Géophysique Internationale.

Le M 482 Vise en pleine mer.



- 1960 La flotte est presque au complet dans les eaux équatoriales lors des événements de l'Indépendance du Congo
Le Kamina embarque 600 réfugiés et rapatrie nos troupes.
Suppression du Commandement du Bas-Congo et fermeture de la base de Kitona
Suppression de la flottille du Rhin.
- 1963 Le Mehelen remplace l'Eupen dans la recherche océanographique. Il seconde le voilier Zénobe Gramme.
Il s'avère nécessaire de remplacer les algériens pour permettre à la Force Navale de remplir son rôle dans l'OTAN.
- 1964 Création des premiers groupes de travail pour la construction des frégates.
- 1965 Construction du A 960 Godetia.
Développement de l'Ecole de la Guerre des Mines : celle-ci fonctionne pour la Force Navale et pour la Marine des Pays-Bas
- 1966 Construction du A 961 Zinnia.
Echange de dragueurs de mines entre la Belgique et la Norvège.
- 1967 (4 AVRIL) Départ de l'expédition Belge pour la Grande Barrière de Corail (avec l'algérien F 905 De Moor).
(19 septembre) Décommissionnement du Kamina.
Les officiers de la Force Navale sont formés à l'Ecole Royale Militaire et à bord d'un navire-école étranger.

Le A 960 Godetia.

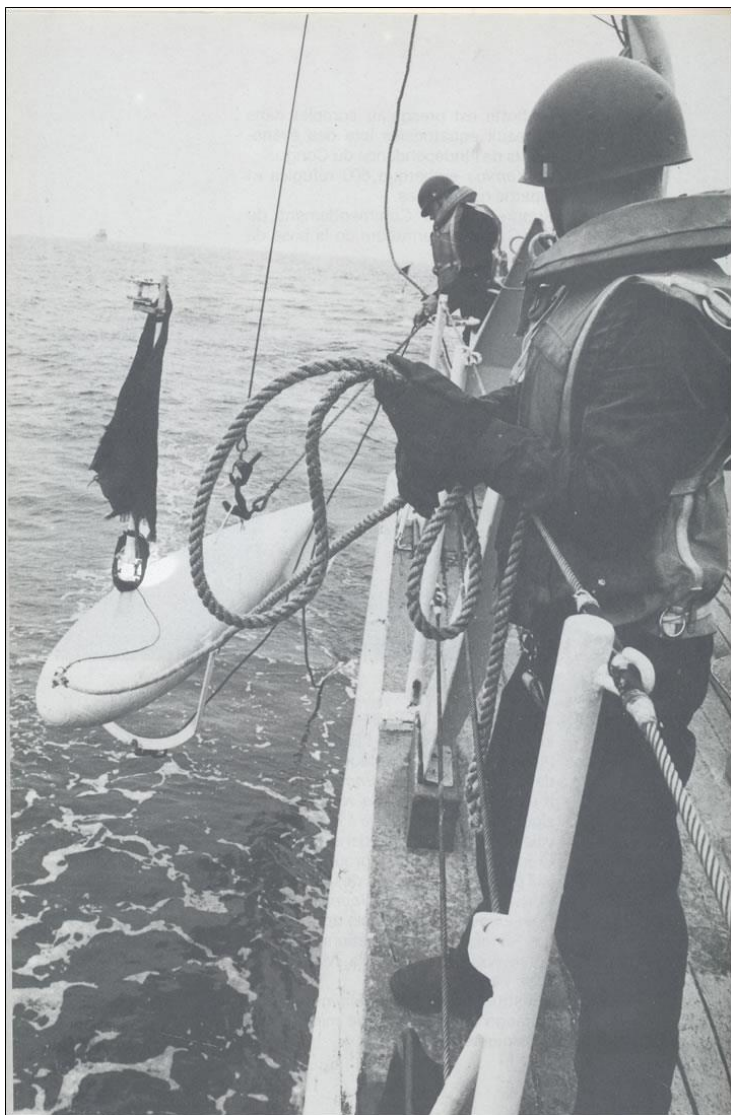


L'expédition de la Grande Barrière de Corail (Australie).

Pendant ce temps, une école professionnelle navale formant des motoristes 900 CV a été ouverte à Banane (Congo). Toutefois, la situation évoluant en Afrique, les navettes régulières s'amplifièrent et presque toute la flotte se retrouva dans les eaux équatoriales lors des événements qui vont mener le Congo à son indépendance. Afin de protéger le trafic maritime et les populations belges, le Kamina amène des troupes de renfort. Le 7 juin, il repartit au Congo accompagné du De Moor et du Lecointe (algérines), des AF Dufour, De Brouwer (dragueurs de mines océaniques), des Semois, Rupel, Dender et Ourthe (vedettes du Rhin). Afin de faciliter l'évacuation et la protection de la population ; l'opération « Camoens » est

lancée du 27 juin au 6 août. Le Kamina eut pour mission d'évacuer les réfugiés (600 personnes) de Boma à Kitona. De là, transbordés à bord du Charlesville, ils furent rapatriés en Belgique. L'indépendance fut proclamée fin juillet 1960 et le 27 août, nos navires rentrèrent au pays. Le Kamina ramenera les forces belges. Au retour la flottille du Rhin fut dissoute sous les ordres du Commandement Maritime d'Anvers. Les bases de Banane et de Kitona étant fermées, et vu la fin des navettes Belgique-Zaïre, le Kamina fut décommissionné pour être reconverti en navire de soutien logistique et en navire-école.

Opération de dragage de mines.



A ce moment, un Arrêté Royal du 3 décembre restructura la Force Navale. Elle comprendra dorénavant un Etat-Major à Bruxelles, un Groupement Opérations avec un Commandement Maritime à Ostende, et à Anvers, un Groupement Logistique à Ostende, un Groupement Entraînement et Instruction à Bruges, un dépôt de réserve à Nieuport et à Zeebruges et, enfin, un Commandement mobilisateur.

Dans le cadre de la lutte contre les mines, des études furent menées en vue d'envisager le dragage par hélicoptère. À Koksyde, le Héli-Flight fut créé par la Force Aérienne et par la Force Navale. Il s'agit d'une escadrille de 10 hélicoptères Sikorsky SS 59 dont deux, spécialement équipés pour le dragage des mines, furent rattachés à la Force Navale. La mission principale du Flight Force Aérienne est le secours en mer.

Depuis quelque temps, l'attention des autorités nationales est attirée à la nécessité de remplacer les algérines datant de la deuxième guerre mondiale. Le remplacement s'imposait d'autant plus que la Force Navale voulait continuer d'assumer sa mission d'escorte de convois et de lutte anti-sous-marine au sein de l'OTAN. En 1964, un groupe de travail étudia la nature des missions, les possibilités d'armement, le type de navire et l'équipage souhaité. La réalisation de ce projet prit encore des années avant de voir la première nouvelle unité lancée.

Par contre, le 7 décembre 1965, fut lancé le A 960 Godetia, navire garde-pêche et navire de soutien logistique, suivi en 1967 par le A 961, Zinnia autre navire de soutien logistique. De plus, en exécution

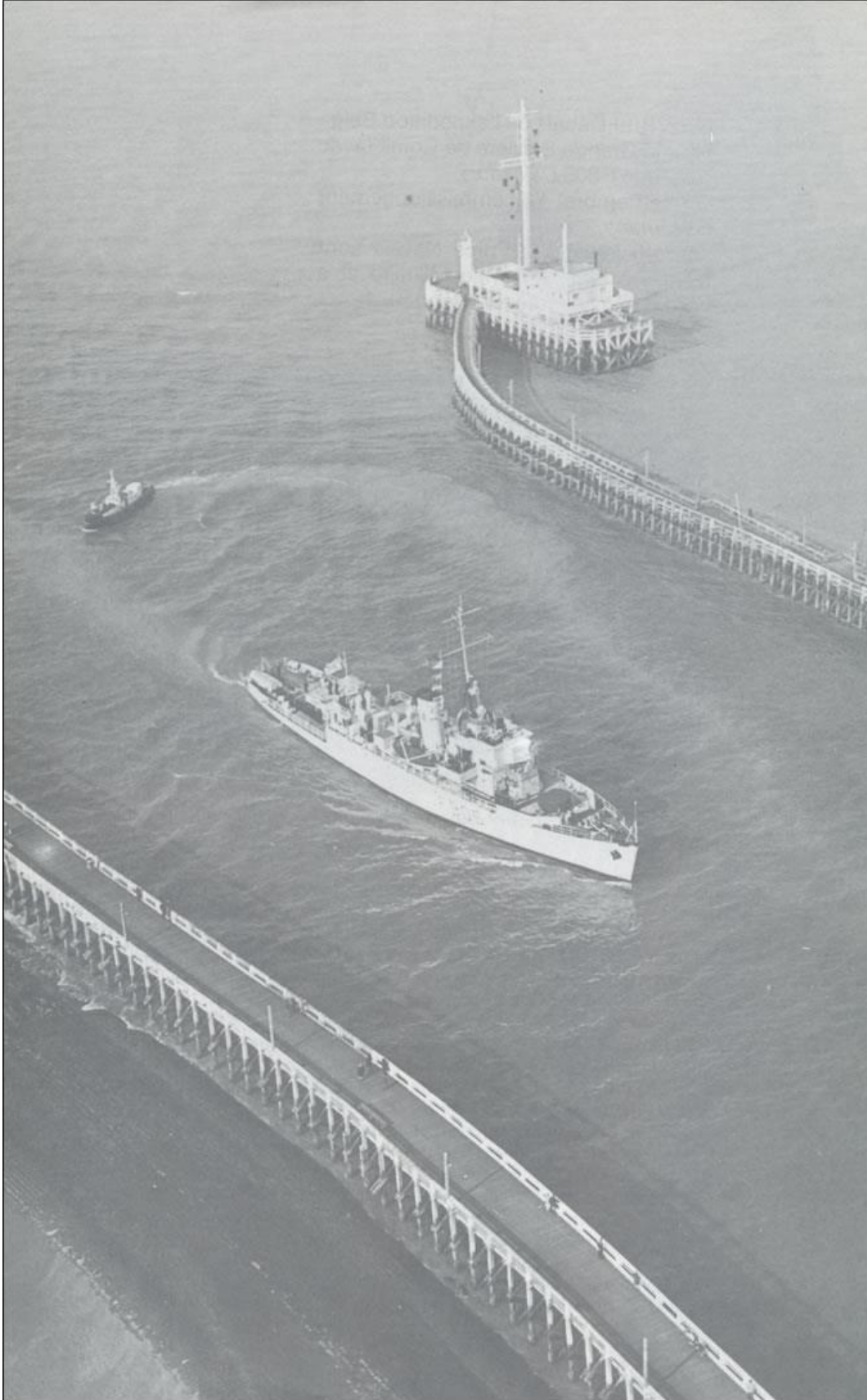


Inspection à bord d'un chalutier.

d'un contrat bilatéral, trois dragueurs de mines côtiers belges furent échangés contre deux dragueurs océaniques norvégiens.

L'École de Guerre des Mines pris une telle importance, qu'elle fonctionne à présent pour la Force Navale et pour la Marine Royale des Pays-Bas. Annuellement, plus de 2.650 élèves et plus de 14 escadrilles étrangères viennent s'y entraîner. Sa réputation est faite et nombreux sont les visiteurs de marque étrangers inscrivant leur nom au livre d'or.

Le F905 De Moor.



Dans le cadre des recherches océanographiques et de l'aide à la Nation, le A 962 Mechelen, (ex-dragueur de mines reconverti en remplacement du EUPEN), opéra pendant trois mois en Grèce et pendant un mois en Mer du Nord. Quant au Zénobe Gramme, (voilier équipé pour ces recherches depuis 1962), il effectua des missions organisées par le Centre Belge de Recherches Sous-Marines et Océanographiques dans la Méditerranée. Mais une mission de plus grande envergure fut celle accomplie à la Grande Barrière de Corail en 1967 (Australie). Le 4 avril, le F 905 De Moor quittait Ostende pour l'Australie. Avec des chercheurs de l'Université de Liège à son bord, le De Moor restait environ 22 semaines sur place. Il y fut rejoint par des équipes des autres Universités.



Une quinzaine d'escales de routine s'avérèrent nécessaires et ce n'est qu'en février 68 que le CPC A. ROBYNS, son équipage et les chercheurs revirent l'estacade d'Ostende. Nos chercheurs venaient d'accomplir une mission très importante car la Grande Barrière n'avait plus été soumise à la recherche depuis 1929. Des films scientifiques et éducatifs furent réalisés pour les Ministères concernés. C'était la première expédition analysant une aussi grande surface de la Grande Barrière (2.000 km environ). Le voyage avait duré 323 jours, ils avaient parcouru 34.763 milles et avaient effectué

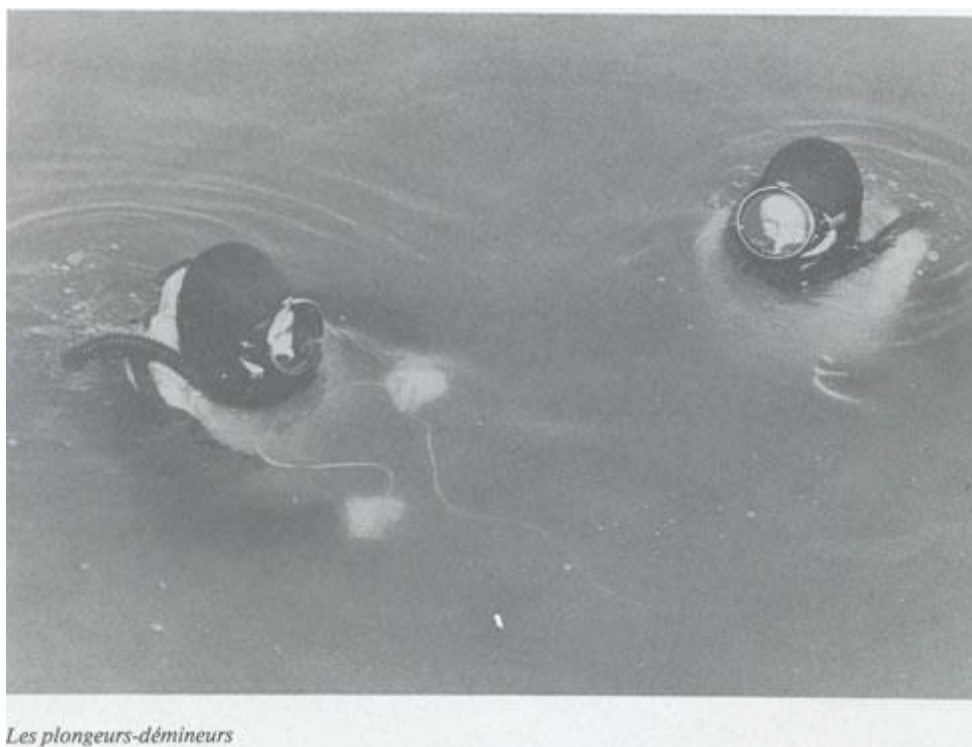
plus de 800 missions de plongée.

Le 5 septembre 67, un fleuron de la Force Navale nous quittait. Une conférence de presse réunissait tous ses commandants. Le lendemain, le TNA Kamina effectuait son dernier voyage. Décommissionné le 19 septembre, il avait exhibé notre pavillon dans 71 ports de 48 pays différents et parcouru 400.000 milles. Il avait transporté des milliers de commandos et formé nombre d'élèves de la Force Navale. Une page d'histoire fut ainsi tournée. Néanmoins le nom du Kamina résonnera longtemps encore dans les conversations.

Travail des plongeurs démineurs.



- 1968 La Belgique, la France, les Pays-Bas, l'Angleterre et l'Allemagne participent à une opération de déminage au nord de la Hollande.
Le Godétia effectue un voyage de représentation au Mexique lors des jeux olympiques.
Suite aux négociations entre le Ministre des Travaux Publics et le Ministre de la Défense Nationale, la Force Navale disposera d'une zone pour la nouvelle base de Zeebruges.
Installation d'une chambre de décompression à Ostende.
- 1969 Début des travaux de la nouvelle base de Zeebruges.
Sept sous-officiers démineurs trouvent la mort au cours d'une intervention de déminage à Oostduinkerke.
Formation d'une commission d'avis pour le programme des frégates.
- 1970 (22 Décembre) Le Ministère de la Défense Nationale est autorisé à passer commande de quatre frégates
La Force Navale met cinq bâtiments à la disposition de la Commission Interministérielle pour la Programmation Scientifique (but : élaboration d'un modèle mathématique de la Mer du Nord).
- 1971 Acquisition de 3 hélicoptères de type Alouette III.
- 1972 Continuation des travaux à Zeebruges.
- 1973 (11 Mai) Création d'une Force Navale Permanente de la Manche. (Belgique, Pays-Bas, Grande-Bretagne et Allemagne).
Le premier commandant de cette force fut le Capitaine de frégate FS Van Begin.
- 1974 (5 Mars) Pose de la quille du F 910 Wielingen.
(2 Septembre) Pose de la quille du F 911 Westdiep.
Entrée en service du nouveau centre antinucléaire, bactériologique et chimique à Rijksevelde (Bruges).
Mise en service du P.A. P. (petit-sousmarin téléfilé pour l'identification et la destruction des mines marines).



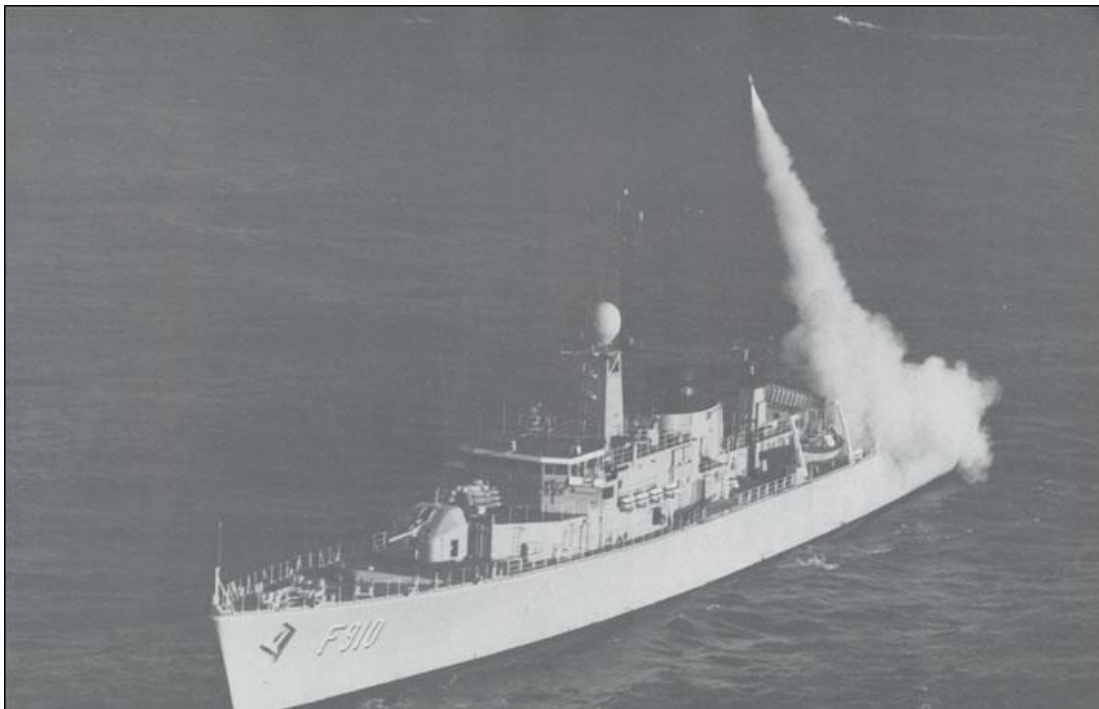
Les plongeurs-démineurs

STANA VFORCHAN - Force Navale Permanente de la Manche (M 927 SPA)



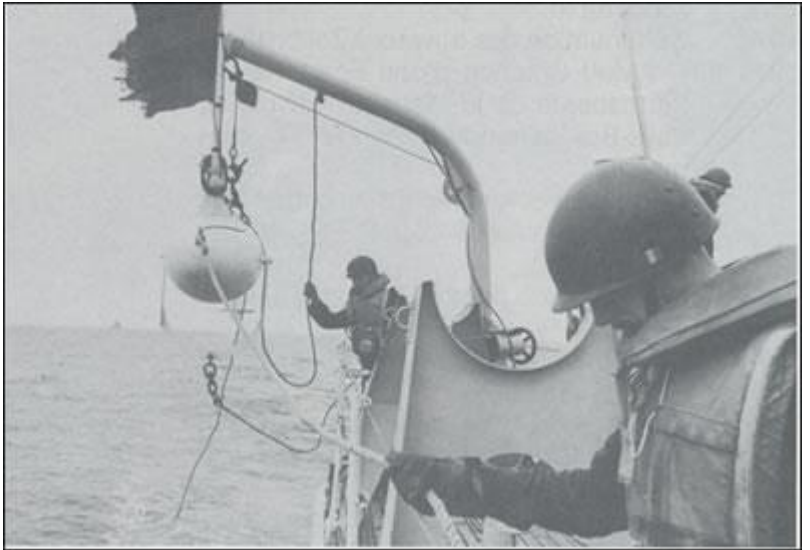


Tir Sea Sparrow au départ de la Frégate F910 Wielingen



En 1968, l'uniforme du marin subissait aussi des modifications. Le fameux pantalon aux pattes d'éléphant et les sept plis légendaires disparaissaient. Les insignes d'emploi furent adaptés en trois groupes : le personnel pont porte désormais l'ancre en fond ; les techniciens ont le badge marqué d'une roue dentée et le personnel administratif et approvisionnement l'écusson à feuille d'érable. Les étoiles indiquent le degré de maîtrise.

Du point de vue naval, l'opération Newbroom fut lancée le 6 mai. 23 ans après la guerre, sous le commandement de l'Amirauté des Pays-Bas, 60 navires belges, français, néerlandais, anglais et allemands, soit 2.500 marins, s'activaient à créer une route maritime sûre à travers trois zones encore minées, zones de 6.000 milles marins de large entre le Zeegat de Terschelling et le bateau-phare du Borhumriff. A Ostende, en vue de soigner les plongeurs mis souvent à rude épreuve, eu lieu l'inauguration d'un centre de médecine hyperbare, moderne et unique en son genre avec ses chambres de décompression. Plus tard, ce centre portera le nom de son plus ardent défenseur : Centre de Médecine Hyperbare Docteur J. FLAHAUT.



1968, année olympique, vu le Godetia se rendre à Mexico pour y amener les yachts et canoës des concurrents belges. D'autre part, toujours dans le cadre de l'aide à la Nation, la Force Navale participa au plan antipollution et le 9 avril 69, le pilotage de Zeebruges lança un appel : une nappe d'hydrocarbures de deux kilomètres de long envahissait le port. Pendant 36 heures, deux navires ont combattu cette « marée noire » et ont déversé quelque 20.000 litres de détergent. D'autre part, en vue de son extension, la Force Navale reconquit 32 hectares de terre gagnés sur la mer ; la future base de Zeebruges.

Hélas, l'aide à la Nation se trouva endeuillée en ce 10 juin car, lors d'une périlleuse mission de déminage à Oostduinkerke, 7 sous-officiers plongeurs-démineurs trouvèrent la mort lors de l'explosion de l'engin qu'ils tentaient de désamorcer aux alentours d'un camp de vacances. Ce lourd tribut au dévouement et au sauvetage des populations restera gravé dans les mémoires.

Agée de 25 ans, la Force Navale fut active en tous domaines. Non contente de présenter une étonnante revue navale à Ostende en juillet 1971, elle participa au début des travaux visant à l'élaboration du modèle mathématique de la Mer du Nord lancé par la Commission Interministérielle pour la Programmation Scientifique. Ces recherches tentèrent d'établir une sorte de « baromètre » permettant de suivre l'évolution biologique d'après la pollution existante. Le A 962 Mechelen, le A 958 Zénobe Gramme, trois MSI et une vedette fluviale participèrent à cette mission. De plus, les trois hélicoptères de type Alouette III, qui ont rejoint la Force Navale entre-temps, participent aux reconnaissances aériennes et aident la Force Aérienne dans ces missions de sauvetage en mer.

Afin d'être fin prêt à mener efficacement et immédiatement la lutte contre les mines, l'OTAN créa le 11 mai 73 une Force Navale Permanente de la Manche composée de bâtiments belges, anglais, néerlandais et allemands, Force dont le premier commandant est un Belge : le Capitaine de Frégate F.S. VAN BEGIN.

Pour la chasse aux mines, un nouvel outil fut mis en service : le P.A.P. Ce poisson autopropulsé est en fait une sorte de petit sous-marin filo-guidé capable d'identifier et de détruire les mines sous-marines.

Au vertu de ses multiples compétences, les organismes civils sollicitent de plus en plus la Force Navale. C'est dans ce cadre que le Godétia, effectue annuellement deux croisières de formation des élèves-officiers de la Marine Marchande. De plus, le Centre d'Oedelem au domaine de Rijckvelde (près de Bruges) forme le personnel de la Force de même que les équipages de l'aviation légère, les élèves de l'École Supérieure de Navigation et le personnel de la Régie des Transports Maritimes à la lutte antinucléaire, bactériologique et chimique.



- 1975 Les Ministres de la Défense Nationale de France, de Belgique, des Pays-Bas signent un accord pour la construction d'un nouveau type de chasseur de mines (« Tripartite »).
- (8 DÉCEMBRE) Lancement du F 911 Westdiep.
Pose de la quille du F 913 Westhinder.
Incorporation à Bruges des premières volontaires féminines (Damars).
- 1976 Lancement du F 910 Wielingen le 30 mars.
(27-09) Inauguration et mise en service de la base de Zeebruges.
Le Zénobe Gramme participe à la « Sail Training Race 1976 » et obtient le trophée Cutty Sark, en raison de son esprit de coopération internationale.
- 1977 (28-01) Baptême de la frégate F 913 Westhinder.
(19/03) Baptême de la frégate F 912 Wandelaar.
Fermeture de la Base Navale de Nieuwpoort.
- 1978 (20-01) Commissionnement du F 910 Wielingen et du F 911 Westdiep.
Mise en service à Zeebruges du corps de garde, de l'infirmerie, de la centrale à haute tension, de trois hangars et du premier bloc logement.
- 1979 Croisière d'endurance du Wandelaar et du Westhinder.
Baptême du feu pour le Westhinder et le Wielingen participant aux manœuvres de l'OTAN.
Entraînement du Westdiep comme base en mer auprès de la Marine Britannique.
- 1983 Début de la construction des chasseurs de mines tripartites.
Elaboration du projet de remplacement des dragueurs de mines. Base navale de Zeebruges : début de la phase 2.
Construction du A 962 Belgica navire de recherches océanographiques.



L'émancipation féminine nous touche aussi à la Force Navale et les premières femmes furent engagées. En 1975, elles terminèrent leur instruction à Bruges et s'apprêtèrent à remplir leurs fonctions. Elles ont déjà un surnom : les DAMARS — Dames de la Marine. Sur le plan opérationnel, le Prince ALBERT inaugura la Base de Zeebruges. Cette base, dont la première phase est terminée, se compose d'une darse de 430 m. de long sur 150 m. de large équipée d'une rampe de déchargement rool-on-roll-off et d'une installation de 9 postes d'approvisionnement souterrains fournissant les navires amarrés en eau, électricité, etc... Cette base reçut ses premières unités. Ce furent les 4 frégates portant le nom de deux bancs de sable et de

deux passes navigables de notre littoral : F 911 Wielingen, F 911 Westdiep, F 912 Wandelaar et F 913 Westhinder.

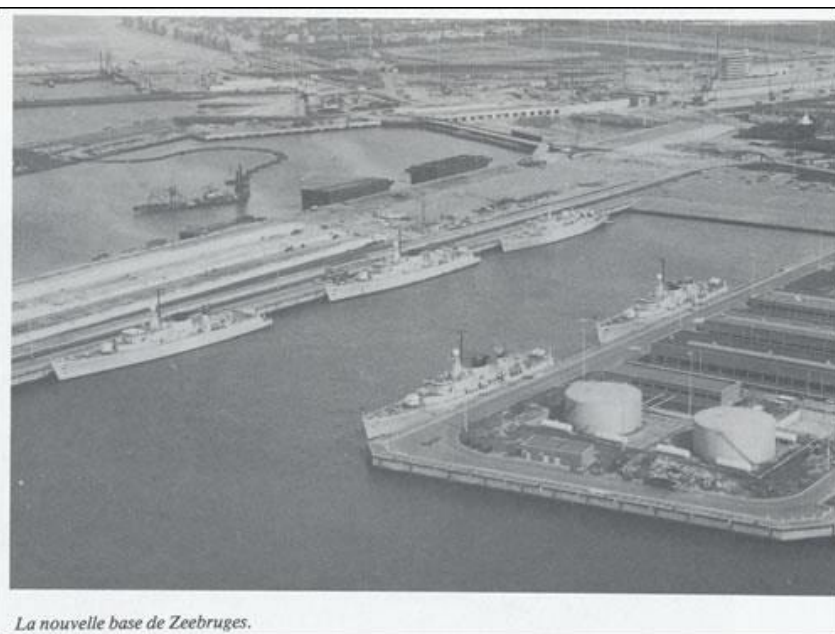
De 1972 à 1977, leur construction fut le couronnement des études menées dans l'optique du remplacement des algériennes. Ces bâtiments modernes entrent rapidement en service actif. Une frégate participa aux exercices Ocean Safari tandis que l'autre fut incorporée dans l'Escadre de la Marine Royale des Pays-Bas. Une troisième fut soumise au dur test de sécurité auprès de la Royal Navy (Grande-Bretagne). Enfin, lors de leurs voyages d'endurance, les F 912 Wandelaar et F 913 Westhinder parcoururent respectivement 27.756 et 24.950 milles.

Suite à ces entraînements poussés annuellement, une frégate participe aux mouvements de l'Escadre de la Marine Royale des Pays-Bas tandis qu'une autre est incorporée au sein de la Force Permanente de l'Atlantique mieux connue sous l'abréviation de Stanavforlant.

Du point de vue sportif, le Zénobe Gramme participa en 1976 au Sail Training Race. En raison de l'esprit de coopération internationale dont il fit preuve pendant la course, ce voilier se vit attribuer le trophée Cutty Sark. Ce trophée restera un hommage vibrant pour la Force Navale.

Toutefois, la lutte contre les mines reste d'actualité. En effet, il était urgent de moderniser la flotte concernée par ces missions. En mai 1975, les Ministres de la Défense National français, néerlandais et belge signaient un accord pour la construction d'un nouveau type de navire : le chasseur de mines tripartite.

Tripartite, de par la participation des trois nations, ce navire aux structures en -composite verre-résine est équipé des moyens ultra-modernes de chasse aux mines. [1 en sera construit 15 pour la France, 15 pour les Pays-Bas tandis que la :construction des 10 unités belges a débuté en février 1983.



La nouvelle base de Zeebruges.

Afin de pourvoir en outre à l'entretien de ces chasseurs, la phase 2 de la Base de Zeebruges fut lancée. Il s'agit de la construction d'une deuxième darse avec son infrastructure de quai. Un lift hydraulique destiné à l'entretien des coques fut également construit, grâce à l'appui de subsides de l'OTAN.

1983 voit donc naître nombre de nouvelles réalisations, il faut encore y ajouter la construction du A 962 Belgica, navire de recherches océanographiques destiné à relever le A 962 Mechelen atteint par la limite

d'âge. Ce nouveau navire est réalisé en collaboration avec le Ministère de la Politique Scientifique, le Ministère des Travaux Publics, le Ministère de l'Agriculture et l'Institut Géographique National.

Parti d'une poignée d'hommes courageux et obstinés, la Force Navale a acquis incontestablement ses lettres de noblesse dans des domaines variés tels la lutte contre les mines, la lutte anti-sous-marine et l'aide à la Nation...

Toutefois, dans un monde en perpétuelle évolution technologique, elle se doit d'envisager le futur comme une adaptation permanente aux nouvelles techniques. Le remplacement des dragueurs de mines se situe dans ce cadre et la Force Navale se veut être à même de mener à bien les missions qui lui sont imparties. Les nouvelles propositions d'aujourd'hui donneront naissance, demain, à une autre Force Navale encore plus fière de hisser haut son pavillon.



La navire de recherches océanographiques BELGICA en chantier.

Edité : FORCES ARMEES - Etat-Major Général

Etat-Major de la Force Navale

Sous-section Information et Relations Publiques

De Zuid-Nederlandse Prize Papers

**Onderzoek naar de geschiedenis op zee aan de hand van 18de-eeuwse
boorddocumenten**

Wim De Winter'



De archiefdozen waarin de 'gekaapte brieven' of boorddocumenten zijn gerangschikt, werden vaak nog nooit eerder geopend. (VLIZ / Wim De Winter)

Het VLIZ voert sinds 2017 historisch en socio-economisch onderzoek uit naar de interactie tussen de mens en de zee. Centraal hierbij staan achttiende-eeuwse oorlogen op zee. Deze turbulente tijden laten bijzondere sporen en getuigenissen na die een unieke inkijk bieden in de toenmalige maatschappij rond de Noordzee. Hiervoor benutten we een bijzondere bronnencollectie, nooit eerder voor Vlaanderen ontsloten. Dit Prize Papers archief bevindt zich in The National Archives te Kew (Verenigd Koninkrijk). Een omvangrijke reeks pas ontdekte 'gekaapte brieven' of boord documenten geeft een veelzijdig beeld van vervlogen tijden op zee. Maar wat zijn deze Prize Papers eigenlijk? En hoe belandden Zuid-Nederlandse bronnen, want zo heetten onze streken toen, in Britse archieven?

Tijdscapsules uit de britse admiraliteitsrechtbank

Tijdens oorlogen op zee vormden gekaapte brieven een belangrijk deel van de buit voor officiële Britse kaperschepen. Zij namen alle aan boord van vijandelijke schepen aanwezige documenten in beslag om aan het Britse Admiraliteitshof te tonen dat hun kaping legitiem was. Daarmee konden kapers immers de nationaliteit van de kapitein en de herkomst van de lading bewijzen, en zo het gekaapte schip en haar lading rechtmatig veilen. Een hele reeks van deze boorddocumenten, per schip gerangschikt, bleef gedurende eeuwen in de Tower of London bewaard, tot hun ontsluiting door The National Archives (TNA) in Kew.

Voor de Vlaamse havens Oostende, Nieuwpoort en Brugge zijn deze documenten nauwelijks onderzocht. Het VLIZ neemt hierin het voortouw, in samenwerking met nationale en internationale onderzoekspartners. Focus ligt momenteel op bronnen voor de periodes van de Spaanse Successieoorlog (1701-1714), de Zevenjarige Oorlog (1756-1763), en de Amerikaanse Onafhankelijkheidsoorlog (1775-1783). Tijdens deze oorlogen dienden de Vlaamse havens als basis voor kapers en vissers, en als internationaal kruispunt voor riskante handelstochten. Intussen bleven de mensen op zee in contact met het thuisfront via brieven. Brieven die verrassend snel vanuit havens en op zee circuleerden.



De maritieme historici van het Vlaams Instituut voor de Zee (VLIJZ) doorzoeken en scannen het Prize Papers archief in The National Archives te Kew (Verenigd Koninkrijk). De bewaarde documenten onthullen na de ontcijfering van het oude handschrift (paleografie) een verhaal. Net alsof we door een verrekijker naar het verleden turen. (VLIJZ / Wim De Winter)

De 'gekaapte brieven' laten toe om de tochten en leefomstandigheden van bemannings leden te volgen. Doordat deze manuscripten zijn bewaard zoals op het tijdstip van de kaping aangetroffen, kunnen we als vanuit een tijds capsule zien hoe verschillende actoren hun eigen maritieme geschiedenis beschreven. Zo bespieden we het maritieme verleden via persoonlijke brieven van zeelieden, soms door hun eigen hand of die van een geliefde of zakenpartner geschreven.

Ze tonen ons een beeld van het kleinmenselijke verhaal van zeelieden, maar onthullen ook de grote internationale handelsstromen op zee. Vermits ze het product zijn van kaping in oorlogstijd, zien we daarin ook hoe oorlog de zeevaart verstoort – en hoe dit kansen creëerde voor kapers en ondernemende kapiteins of kooplieden. Geografisch ligt de nadruk op de Noordzee en de Atlantische handel naar Franse of Schotse kusten, maar evenzeer vinden we verre internationale tochten terug die strekten van onze Noordzeehavens tot aan de Middellandse Zee of de Caraïben. Persoonlijke brieven beschrijven de moeilijke reis en de oorlogsomstandigheden, terwijl kooplieden hun zakelijk advies rond handelsroutes en hun netwerk van commerciële contacten aangeven.

Bemanningslijsten en handelsdocumenten getuigen ook van Oostendse arbeidsmigratie naar Duinkerke, en van menselijke arbeid op zee. Ladingsbrieven tonen ons de rol van Oostende en Brugge als tussenhavens in maritieme smokkel, het belang van hun economische rol in de wijnhandel met Frankrijk, en ook de onrechtstreekse invoer van koloniale producten zoals suiker en tabak. Tenslotte komt ook het leven op zee aan bod: hoe men diende te navigeren tussen zandbanken of ijsvelden, hoe men poogde om blokkades van vijandige kapers te omzeilen, en hoe men omging met de voedselbevoorrading aan boord. Deze geschiedenis op zee was steeds verbonden met de havengemeenschap.

Gekaapte brieven en gekaapte kapers

In dit artikel volgen we de tochten en leefomstandigheden van enkele zeelieden en hun familieleden aan de hand van hun manuscripten. Wanneer we de archiefdozen openen waarin deze documenten zijn gerangschikt, zijn we vaak de eersten die ze te lezen krijgen. Terug naar het moment van kaping en inbeslagname, komen we eerst uit bij de kapers zelf.

In tegenstelling tot wat men weleens zou kunnen denken zijn kapers geen piraten.

We vinden tussen de Prize Papers dus geen 'piratenbrieven' terug. Wat we wel aantreffen zijn documenten toebehorend aan kapers: zeelieden die in oorlogstijd vijandige schepen overmeesterden in opdracht van een staat of autoriteit. Deze kapers kunnen we makkelijk herkennen aan hun 'lettre de marque' of kaperbrief, vaak uitgereikt door de Franse Admiraliteit. Merkwaardig genoeg gingen Britten soms ook over tot het kaperen van Zuid-Nederlandse en Franse kaperschepen, vooral tijdens de Spaanse Successieoorlog! Of hoe de kaper een kaper kaapt...

Tussen de Prize Papers vinden we ook verhoorverslagen terug. Ze vormen de neerslag van een mondelinge getuigenis over de identiteit van de kapitein, het schip, en het verslag van hoe een kaping eraan toe ging. Vaak oogt dit minder spectaculair dan wat de verbeelding ons influistert: in de meeste gevallen, gemiddeld 7 op de 10, was er zelfs helemaal geen verzet. Men probeerde vooral aan de kaper te ontsnappen. Dat kon door bijvoorbeeld ballast overboord te gooien en zo sneller te varen, of door kleine en wendbare scheepstypes te gebruiken. Indien dit niet lukte gaf men zich doorgaans over, zelfs indien het eigen schip zwaarbewapend was. Zo lezen we in de getuigenis van Francis Dmitter, kapitein van het schip Aurora uit Duinkerke in 1703, dat hij bij de achtervolging maar liefst zes kanonnen overboord gooide om zijn schip lichter te maken. Ook bij het schip L'Aigle Volant uit Duinkerke gingen tijdens de achtervolging een paar zeilen, een kanon, drie draaibassen, en een sloep overboord.

Men kon bij die ontsnappingspoging ook beroep proberen doen op de onvoorspelbare weersomstandigheden op de Noordzee, door mistbanken of stormen in het voordeel van de eigen navigatie te gebruiken. Maar ook dat kon verkeren. Joannes Gonzalez, kapitein van het Oostends koopvaardijship Union d' Ostende tijdens de Zevenjarige Oorlog, getuigt dat hij op zijn reis van Bordeaux naar Middelburg in een storm terechtkwam, en zowaar richting Britse kapers afdreef.

Soms was er wel verzet, soms spectaculair. Zo besloot het kaperschip La Levrette uit Duinkerke in 1702 – aangevallen door een Engels schip – om strijdend ten onder te gaan. In zijn verhoordossier verklaart kapitein Nicholas Bateman dat het schip pas na een zes uur durende achtervolging, en een hevig vuurgevecht, gekaapt werd. Toen het Engels oorlogsschip naderde vuurde zijn bemanning een groot aantal musketten af. Uiteindelijk escaleerde het gevecht niet, al had de Levrette nog een wapenkist achter de hand met granaten, strijdbijlen en sabels.

Vaak echter zochten kapers makkelijke doelwitten, zoals de dogger: een robuuste, trage vissersboot, slechts met enkele kanonnen uitgerust. Bovendien gebruikte men allerlei strategieën, waaronder het gebruik van een valse vlag, of het varen in een kaperskonvooi. Zowel Franse, Oostendse, als Britse kapers hanteerden dit soort technieken: zo bevatten de 'gekaapte brieven' van het Duinkerks schip Aurora instructies rond het gebruik van signalen & mistige weersomstandigheden. Wat Oostende betreft, zien we dat deze kapers vaak vissers waren. Ze waren in oorlogstijd soms als kaper actief op hun gebruikelijke visgronden in het Kanaal, bij Schotland, of ter hoogte van de Doggerbank. Anderen bleven tijdens de oorlog gewoon vissen. Zo taxeerden de Britten het snauwschip de Hope, dat in oesters handelde maar toch ook met enkele kanonnen en munitie was uitgerust, als een prijswaardige kaping. Ook het schip de Union d'Ostende verzette zich tegen haar kapers. Nadat het in 1758 vanuit Oostende een lading haring had verkocht in Bordeaux, geraakte het op haar terugtocht naar Middelburg in de buurt van Fairlight, bij het Nauw van Calais, in de problemen. Kapitein Joannes Gonzalez beschrijft dat zijn schip onder vuur kwam te liggen van wel zeker 50 tot 60 kleine geweren of musketten. Zijn manschappen vuurden terug vanuit hun sloep, al kon hij zich het aantal ingezette geweren niet exact herinneren. Hoewel eerder uitzonderlijk bij kapingen, raakte hier één van de bemanningsleden gewond.

Eens de kaping verricht, verzamelde de kaperkapitein de Prize Papers. Welk soort documenten kunnen we daar nu onder terugvinden, en wat tonen zij ons over de maritieme geschiedenis?

Prize papers aan boord: juridische en administratieve documenten

Het merendeel van de aan boord aangetroffen manuscripten betreft administratieve documenten voor het functioneren van het schip of de handel: dit gaat van boekhouding, lijsten van scheepsonderdelen en inboedel, tot administratieve documenten over de bemanning. In bemanningslijsten of 'monsterrollen' is te zien wie er zich aan boord bevond, hoeveel bemanningsleden het schip telde, hun functies, afkomst, en lonen. Een merendeel aan matrozen, aangevuld met gespecialiseerde functies als kapitein, stuurman, kok en scheepstimmerman, stonden in voor het drijvend houden van het schip.

Een bijzonder element betreft de rekrutering van de bemanning. Zo vinden we in een persoonlijke brief aan kapitein Clement Beens, die zich tijdens de Zevenjarige Oorlog in 1757 te Marseille bevond, de instructie om zoveel mogelijk Vlaamse bemanningsleden aan te werven. Bij gebrek daaraan diende hij Hollanders, Denen of Zweden tewerk te stellen. Maar onder geen beding Fransen! Zij waren immers als vijand van de Engelsen actief, terwijl men het handelsschip van Beens absoluut als neutraal wenste te positioneren, zodat het niet legaal gekaapt kon worden.

'Victualielijsten' of voedingslijsten leren dan weer welk voedsel aan boord gegeten werd. Tijdens de Spaanse Successieoorlog oogde zeemannsvoedsel alvast nogal eenzijdig: aan boord kwam er vooral gort, erwten, bier (ter vervanging van water) en rundsvlees op tafel.

Tijdens de Zevenjarige Oorlog zien we in de Zuidelijke Nederlanden een evolutie naar een breder scheepsdieet, met bijvoorbeeld ook thee. Nog later, tijdens de Amerikaanse Onafhankelijkheidsoorlog, verschijnt een grotere variatie aan groente en fruit, en raakten ook koffie en thee ingeburgerd. Verder is de bemanning in het bekomen van vers voedsel op lange tochten bijzonder creatief. Aan boord hielden ze levende dieren, soms legden ze zelfs tuintjes aan op het schip, en onderweg werd duchtig gevestig om de voorraden aan te vullen.

Het hoofdbestanddeel van de Prize Papers betreft echter de laadbrieven. Dit zijn vaak kleinere documenten of formulieren waarop de lading, de leverancier, en de bestemming in detail vermeld staan. Ze stellen ons in staat om handelsnetwerken te reconstrueren, die laten zien dat handelaren en zeelieden reeds in de vroegmoderne periode vlot over grenzen heen handelden. Ook toen al was er zowel landelijk als regionaal, de nodige flexibiliteit.

Tenslotte bevatten de Prize Papers ook enkele merkwaardige elementen, zoals speelkaarten met aantekeningen die duiden op een onderlinge informele economie tussen bemanningsleden en handelaren.



Brieven aan lieven... En veel meer

De Britten stelden verhoordossiers op, waarin verschillende aspecten van het economische tot het persoonlijke samenvloeien. Een andere categorie in de meer intieme sfeer, en daardoor bijzonder tot de verbeelding sprekend, zijn de persoonlijke brieven. Doorgaans betreft het correspondentie van echtgenotes aan officieren, zoals de stuurman of kapitein.

Het beste voorbeeld van Zuid-Nederlandse gekaapte correspondentie is dat van Joanna de Griek aan haar echtgenoot, de Brugse kapitein Jacob Francke de Jonge, in 1702- 1703. Hij was de zoon van Jacob Francke de Oude, die zelf als kaper actief was tijdens de 17de eeuw. Francke maakte deel uit van een hecht maritiem sociaal milieu te Brugge en Oostende, zoals ook blijkt uit zijn correspondentie. Talrijke brieven zijn bewaard door de kaping van zijn schip, de Santa Catherina. Dat voer in 1702 van Oostende naar Bordeaux om deel te nemen aan de toen courante overzeese wijnhandel. Deze handel komt in de vroeg-achttiende-eeuwse Zuid-Nederlandse Prize Papers overigens het vaakst voor. De laadbrieven laten toe te volgen wie de wijn bestelde, hoe deze werd verscheept, en voor welke handelaren ze in Brugge of Oostende bestemd was. Ook het wegens oorlogs- en weersomstandigheden bewogen traject van het schip blijkt uit de correspondentie. De Santa Catherina hield meerdere tussenstops in Brest en Saint-Malo. Daarna kaapte de Britse Navy het schip en nam alle aan boord gevonden correspondentie in beslag.

Uit de uitzonderlijke collectie brieven, die kapitein Francke in de wasmand van zijn kajuit bewaarde, spreekt vooral het gemis en verlangen van zijn echtgenote Joanna. Ze schrijft hem al in september 1702 vanuit Brugge om te vragen hoe zijn reis tot hiertoe gegaan is: "schrief mij toch hou het op de voyaese ghegaen eeft want Ick daer in ongherust ghewest hebbe huijt vrese dat ul soude te veele ghegaen hebbe (...) het is nu elck voor sijn selven dan passencie het en can nu niet ander sijen". Ze verwijst ook naar Jacob's vrienden, allen scheepskapiteins, waarover ze bericht dat ze aangekomen waren te Oostende en bij zijn terugkeer wijn met hem wilden drinken. "Schipper Tomas Luwy is wel gheariveert 2 a 4 daeghen naer dat hij van UL vertrocken is, en Criestiaen Blom en hebben mij de groetenisse commen doen, en sij doen UL al seere groeten en wenschen dat UL al tuis waere om nu een glaes wijen te saemen te drincken en een groetenesse aen Schipper de Munck van alle bijde de schijppers".

Joanna oefent blijkbaar zelf in Brugge een economische activiteit uit, want ze schrijft "het gaet noch al al redelick in de wijnckel".

In 1703 echter keert het tij en zorgt de oorlog voor crisis. Ze rapporteert dat het "slechten tit" is. In haar vele brieven beklemtoont ze haar persoonlijk gemis, zoals wanneer ze schrijft "ach myn herte, mocht t ick het gheluck hebben dat uL haest tuis waere soude dencken dat ick de gheluckste sijn van de weireldt mijn lief".

Net zoals zijn vrienden wenste ze "met al mijn herte dat het godt gheliefde dat uL aest thuis waere om alte mes een glaes wijen te drincken want het mij seere wel becomt als ick drincken". Dit is een intens voorbeeld van hoe echtgenotes en familieleden hun geliefden op zee misten. Maar het geeft ook een inkijk in hun sociale milieu. Kennelijk een echt zeemansmilieu, met meerdere familieleden en vrienden actief in de zeevaart. Zo schrijft Joanna dat Cosien Contales zijn schip heeft verloren, "gaende near Naentis", maar het "volck is al ghesapert" (gered). Ze geeft ook aan hoe anderen hierover denken: "vaeder heeft ter part in waer hover hij grote pinnelickheit in heeft mijs dat het aer faute is want het schip verseit is voor de wijendt Staes die was stierman het was een hecht schip".

Naast de brieven van echtgenote Joanna de Griek, ontving Jacob Francke ook brieven van zijn vader, de ervaren kapitein Jacob Francke de Oude. Deze tonen ons duidelijk zijn expertise en sociale netwerk, wanneer hij zijn zoon verzoekt om onder meer pruimen en gember "in uwe schip sal laden, ten waere datter schepen quaeme die beeter Coopvragt wilden laden". Hij kende ook de gevaren van de Noordzee, en waarschuwt zijn zoon om voorzichtig te zijn, in alles de orders van zijn Reder te volgen, en zijn brieven in de wasmand te bewaren: "sidt toch in alle voorsightigh in Zee comende, en volght in alles ue Reeder sin order en bewart de brieven inue was mande". Hij informeert ook naar een hele reeks van bekenden. Bevindt kapitein Thomas Becquij zich nog in de haven van Brest? En hoe is het gesteld met schipper Jacques Lamiene die ook een schip van Dieppe, via Bordeaux, naar Brugge geladen heeft? "Ick soude gerne weetten oft beyde die franschen bijde tot Brest ligge oock oft schijpper Christiaen Blomme van Freedericxstadt oock voor Brugge gedestineert comt". We zien dus dat men nauwkeurig op de hoogte was van het transnationale scheepsverkeer van meerdere bekenden, en oog had voor opportuniteiten. Tenslotte waarschuwt hij zijn zoon in een tweede brief om een gewapend konvooi ter bescherming te zoeken, en geeft hij instructies hoe hij het best langs de Franse kust navigeert, want "het is al wat

perickel om nu thuys te geracken daer ligge wel 16 a 17 Ingelsche oorlogs scheepen buytte Dunckercke ue sult (...) al Langhs de cust comme strouwe Ick van Brest op Simalho en vandaer op Abbel en soo voort". Het gevaar van kapers uit zowel Friesland als Guernsey -Jersey ligt immers op de loer: "het is seecker dat ue noch de meeste perickels heeft vandie van Gersie en Garnesie en oock Friesschen Capers dan het is noch beetter daer geleegehe als genoome te werden men moet in alles passentie hebben". Helaas verliep de afloop net zoals hier voorspeld, met een kaping.

Ook voor de Zevenjarige Oorlog vinden we gelijkaardige correspondentie terug, zoals deze van Agnes Hondemarck. Zij schrijft in september 1755 vanuit Oostende naar haar echtgenoot in Marseille, bootsman Joannes Janssen, dat ze naar hem verlangt "want ick in groot verlangen genoeg hebbe geweest niet wetende of dat ghij levend of dootd was".

Ze verzoekt hem daarbij tevens om financiële hulp, en laat hem weten dat ze onder de oorlogsomstandigheden diende te verhuizen naar de Kaaistraat.

Bron voor verdere samenwerking in de maritieme geschiedenis?

De Prize Papers bevatten heel wat meer dan wat de termen 'Gekaapte Brieven' of kapersdocumenten doen vermoeden. Ze laten een reconstructie toe van een hele leefwereld van maritieme contacten en omstandigheden, tot op heden voor historici moeilijk bereikbaar. Maritieme historici, in tegenstelling tot maritieme archeologen, moeten hier zelf de zee niet meer voor opzoeken.

In archieven bewaarde documenten vertellen het verhaal. Net alsof we door een verrekijker naar het verleden turen, geeft een detail of wedervaren van één persoon aanwijzingen over een breder fenomeen of historische context. Historici zelf benutten hierbij vooral de methode van paleografie: het ontcijferen en lezen van oud handschrift. Wat daaruit komt vindt vervolgens een plaats in de historische en socio-economische context van hun tijd. Geschiedschrijving is in dat opzicht ook een interpretatieve (zee-)wetenschap.

De historische onderzoekers van het VLIZ doen dit werk niet alleen. Net zoals de zee zelf, is ook haar historisch onderzoek een verbindend element dat het best interdisciplinair wordt onderzocht. Hiervoor werkt het VLIZ samen met universitaire partners en experts aan de Universiteit Gent, Katholieke Universiteit Leuven, Vrije Universiteit Brussel, Universiteit Antwerpen en de KU Leuven. Ook consultatie van museale partners als NAVIGO en het MAS, maken deel uit van het proces. Deze aanpak laat toe om via systematisch onderzoek de Prize Papers voor de hele achttiende eeuw te bestuderen. Sinds twee jaar richt het VLIZ hiervoor mee onderzoekseminaries in, waarbij jonge studenten geschiedenis van de KU Leuven en de Universiteit Gent rechtstreeks aan de slag gaan met dit materiaal. Dit geeft een stimulans aan het onderzoek naar de maritieme geschiedenis van ons deel van de Noordzee. Meer dan 50 gepassioneerde jonge onderzoekers-in-spé hebben hieraan met hun inzichten al kunnen bijdragen. Tezelfdertijd maken ze zich het historisch wetenschappelijk onderzoek eigen. Zij oriënteren zich in het beschikbare materiaal, en werken creatief eigen onderzoekshypotheses uit. Zo komen hopelijk nog vele onvermoede facetten van het achttiende-eeuwse zeemansleven in Oostende en Duinkerke aan het licht. De toekomst van de studie naar dit maritieme verleden is aan hen.



Dit artikel kwam tot stand in samenwerking met de historische taal- en letterkunde aan de Vrije Universiteit Brussel (via het WikiScripta platform), de studenten in de maritiem-historische seminars aan de UGent en KULEuven, en het Prize Papers Project aan de Carl von Ossietzky Universität te Oldenburg. Bijzondere dank is ook verschuldigd aan Willy Versluys, dr. Ann-Katrien Lescauwaet, en Ruth Pirlet voor het initiëren van het Zuid-Nederlandse Gekaapte Brieven project tijdens de pioniersfase van de VLIZ onderzoeksafdeling.

Het Gentse kofschip "Loochristy"

Kofschepen of koffen kwamen in de loop van de 18de eeuw in de vaart in de Lage Landen, waar ze voornamelijk als kustvaarder gebruikt werden. Zij hadden een lengte van 16 tot 30 meter en een draagvermogen van 100 tot 300 ton.



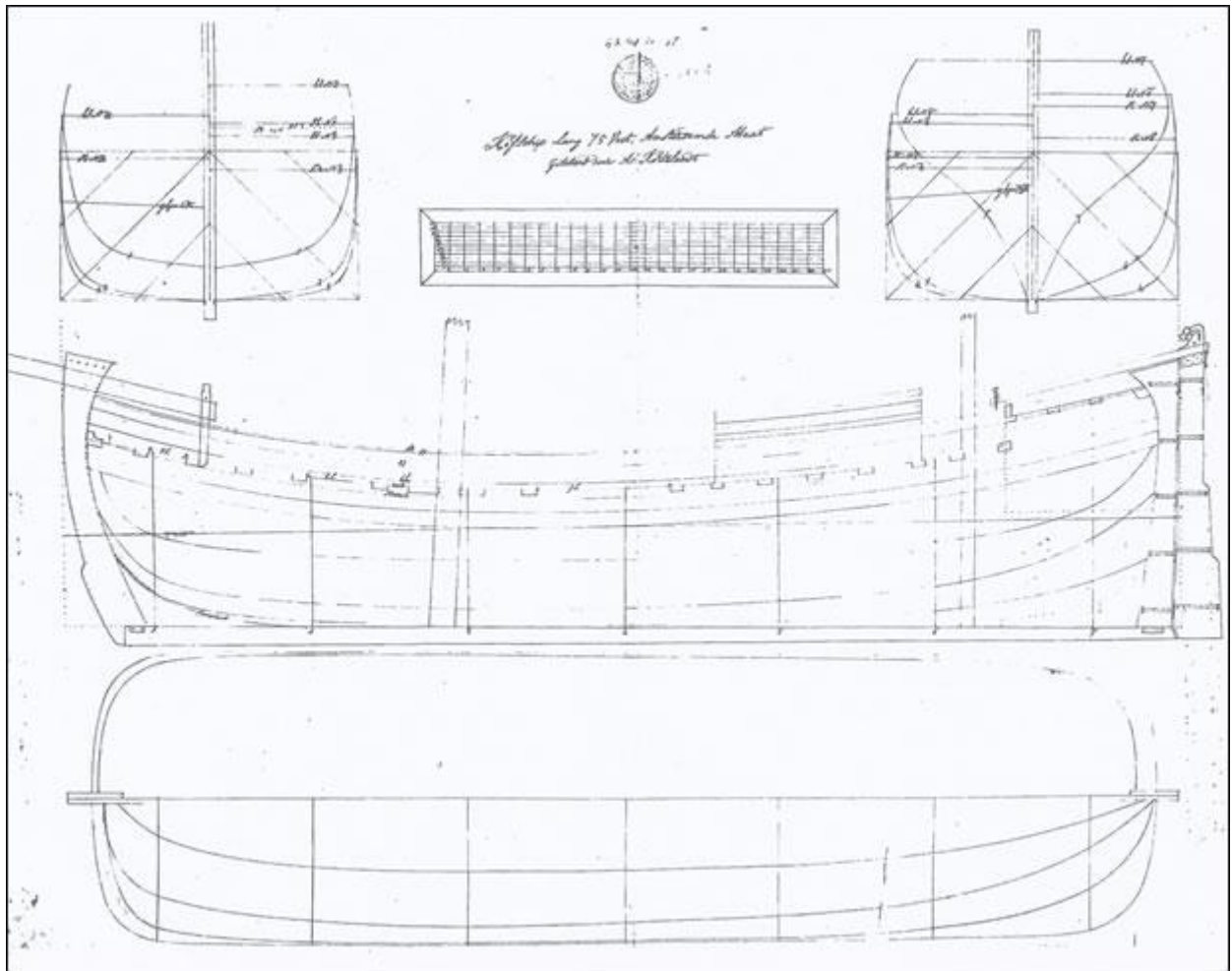
Ets uit G. GROENEWEGEN, Verscheide soorten van Hollandse vaartuigen. Rotterdam, 1786-1801.

U, zoals vele anderen, leerde op de lagere school de vuistregel, dat op het einde van een werkwoord in het verleden deelwoord een T dient geschreven te worden, als de stam van dit werkwoord eindigt op één van de letters uit het woord „t kofschip“, Velen onder ons hebben nooit geweten wat dit woord kon betekenen wij stonden er niet bij stil — en doorgaans dacht men dat „t kofschip“ een kunstmatige samenstelling was om die regel uit de spraakkunst onthoudbaar en het woord uitspreekbaar te maken.

Mis hoor ! Een kofschip, kortweg „kof“ genoemd, is wel degelijk een goed Nederlands woord waarmede een scheepstype aangeduid wordt, dat in de Lage Landen en in Duitsland voorkwam van in het Begin van de 18de eeuw tot in de tweede helft van de 19e eeuw.

Deze schepen waren kustvaarders die allerlei vrachten vervoerden tussen de Europese havens, van Archangel tot Odessa, alhoewel sommige een reis over de Atlantische Oceaan niet te gewaagd vonden. In acht genomen dat deze schepen van 16 tot 30 meter lang waren en een draagvermogen van 100 tot 300 ton hadden, blijken zij toch zeer stoere zeeschepen geweest te zijn. Deze afmetingen kunnen ons wel een beetje verwonderen, want wij zijn de dag van vandaag aan andere cijfers gewoon. Doorgaans stellen wij ons de vroegere zeilschepen veel groter voor dan ze in werkelijkheid waren. De juist genoemde cijfers. vertellen U echter dat zij dikwijls kleiner waren en minder vracht konden vervoeren dan een hedendaagse kleine binnenvaarder.

Plan van een kofschip. De hoekige vorm gaf een naar verhouding (mot laadvermogen, maar was oorzaak dat het schip een deel van zijn zeewaardigheid inboette en veel drift had. Het gepiekte achterschip heeft dit nadeel ten dele verholpen. Dit 18e eeuwse plan stelt een schip van 75 voet lengte voor. Antwerpen, Nationaal Scheepvaartmuseum. (afb. 2)



Kofschepen kwamen in de vaart in het begin van de 18e eeuw in vervanging van de oudere fluiten en katboten — vreemde namen voor een scheepstype (afb. 1). De kof groeide uit tot één van de populairste vrachtschepen voor de kleine vaart, de zgn. kustvaart. Het type moet ontstaan zijn in Nederland en wel in Friesland waar het, evenals later in Groningen, gebouwd en ontwikkeld werd. Naderhand werden ook koffen gebouwd in Dordrecht en kwamen de schepen eveneens in gebruik in Duitsland waar ze van stapel liepen in Bremen, Danzig, Elsflëth en elders. Ook in België kwam de kof in de vaart en zij werd gebouwd te Antwerpen, Brussel, Boom, Baasrode, Mechelen -en Oostende (afb. 2). Vele Belgische rederij en telden koffen onder hun schepen, zo ook de Gentse rederij N.J. De Cock, Frères. Deze rederij, gesticht in de Hollandse tijd, was de grootste van de Zuidelijke Nederlanden. Te Antwerpen was zij vertegenwoordigd door een bijhuis onder leiding van Nicolas De Cock. Tussen 1830 en 1833 weken enkele schepen als gevolg van de Belgische Revolutie uit naar Rotterdam. De vloot van De Cock bestond in 1830 uit volgende schepen:

- de driemastbark „Adèle", 240 ton;
- het volschip „Auguste", 343 ton;
- de driemastbark „De Cock", 150 ton;
- het volschip „Delphine", 392 ton;
- de bijlander „Deux-Amis", 80 ton;
- de schoenerkof „Diomède", 300 ton;
- het volschip „Fanny", 286 ton;
- de schoenerkof „Frédérica", 300 ton;
- het volschip „Hortense", 375 ton;

- het volschip „Java", 560 ton;
- de bijlander „Johanna", 70 ton; de kof „longe Nicolas", 202 ton;
- de driemastbark „Louisa-Augusta", 250 ton;
- de bijlander „Maria-Angéline", 98 ton;
- de kof „Pauline", 226 ton;
- de kof „Theodore", 170 ton;
- het volschip „Vasco da Gama", 348 ton.

In 1833 echter kwam één van de gebroeders De Cock, Theodore, terug naar België en associeerde zich te Antwerpen met een andere firma onder de benaming Bisschop-Basteyns et N.J. De Cock. Enkele tijd later vestigde de rederij N.J. De Cock Frères zich opnieuw te Gent. In 1847 telt de vloot volgende schepen:

- het volschip „Emanuel", 851 ton;
- de driemastbark „Maria-Louisa", 291 ton;
- de driemastbark „Theodore", 282 ton;
- de kof „Augusta", 239 ton;
- de kof „Égide", 258 ton;
- de schoenerkof „Joseph", 145 ton;
- de schoenerkof „Loochrixy", 281 ton;
- de schoenerkof „Pairnyr", 252 ton.
- Een galjoot van 400 ton, „Gaston", was in aanbouw.

Het is wel merkwaardig dat de reders één van hun schepen doopten met een aardrijkskundige naam en dan nog van een kleine gemeente, waar de andere schepen meestal een persoonsnaam droegen. De reden hiervoor was een gevoelskwestie. De familie De Cock was namelijk afkomstig van Lochristi waar zij 's zomers woonde in het buitenverblijf Rozelaar. Dit buitenverblijf bevindt zich op dezelfde plaats waar voorheen het kasteel van Lochristi stond, reeds vernoemd in 1287 als eigendom van de St.-Baafsabdij te Gent, maar in 1797 ten gronde afgebroken als gevolg van de Franse Revolutie. Een aantal leden van de familie De Cock ligt begraven in de kerk van Lochristi waar zich achter het koor een wit marmeren graftombe bevindt.



Onze schoenerkof „Loochrixy" treffen we voor het eerst aan in het „Registre Veritas" in 1840. Het Registre Veritas vermeldt alle schepen die onder de technische controle van dit classificatiebureau gebouwd werden. Wij lezen er dat de „Loochrixy" in 1839 gebouwd werd te Antwerpen, voor rekening van N.J. De Cock te Gent. De tonnenmaat bedroeg 281 ton. Een andere Bron deelt ons mede dat de kief van het schip gelegd werd op 20 januari 1839 op de werf van Louis Lecarpentier, gelegen aan het „Stoketsel" te Antwerpen, d.i. ten zuiden van de stad ter hoogte van de huidige Cockerillkaai. De scheepsbouwer P.L.L. Lecarpentier (1790-1866) was een Fransman uit Cherbourg die in 1810 in bevolen dienst naar Antwerpen kwam als scheepsbouwer op de werven van Napoléon. Na de val van de keizer bleef hij als zelfstandig scheepsbouwer te Antwerpen en richtte er twee scheepswerven op, één ten noorden en één ten zuiden van de stad. Na 1841 dreef hij de werven samen met zijn zoon Louis-Victor (1814-1877).

De „Loochrixy" liep in september 1839 van stapel.

Na 1830 was het zeer pover gesteld met de Belgische koopvaardijvloot. Teneinde de scheepsbouw te stimuleren loofde de jonge Belgische staat een premie uit die evenredig was met de tonnenmaat van het schip. Ook de „Loochrixy" genoot van deze maatregel en er werd een voor die tijd d behoorlijk bedrag van 8430 fr. voor neergeteld.

Uitgereed voor de eerste reis monsterde men de bemanning van elf koppen aan te Oostende op 6 december 1838 „om te

vaeren op avontuur". Wij noemen dat nu trampvaart of wilde vaart. Het schip gaat op zoek naar een vracht, in welke haven deze dan ook te vinden is en naar welke bestemming deze vracht dan ook moet vervoerd worden. Eenmaal daar aangekomen wordt weer vrachtgezocht voor een andere haven. Zo vaart het schip zonder vaste reisroute, fading innemend waar deze aangeboden wordt. De eerste reis ging door onder bevel van de Zweedse kapitein Nicolas Doflij uit Gateborg, 36 jaar oud. Zijn stuurman was de 23-jarige Gentenaar Francis Cornelis, gage 76 fr. per maand. Deze Cornelis werd in 1842 kapitein op de „Loochristy" en bleef dit tot in 1852. De timmerman was een Duitser uit Emden, de bootsman een Oostendenaar, de kok stamde uit Zeestermue (?), vier matrozen woonden in Oostende, de vijfde in Heist. De lichtmatroos was een Antwerpenaar.



Herstellings- en onderhoudswerken aan een kofschip. Hiervoor werd het gekield of gekrengd, d.i. op een ondiepe plaats ten dele omvergetrokken, zodat men het onderwaterschip kon bereiken vanop een werkvlot. (afb. 4)

Ets uit G. GROENEWEGEN, Verscheide soorten van Hollandse vaartuigen. Rotterdam, 1786-1801.

Lang was het schip niet weg, want op 6 februari 1840 monsterde men opnieuw te Oostende voor een reis naar Mantanza, tegenwoordig genoemd Matanzas, gelegen aan de noordkust van Cuba, ten oosten van Havana. Deze reis ging eveneens door onder het bevel van dezelfde kapitein, maar één van de Oostendse matrozen was ondertussen tweede stuurman geworden en de Antwerpse lichtmatroos matroos. Deze laatste verdiende nu 45 fr. in plaats van 40 als lichtmatroos. Alle andere bemanningsleden waren nieuwe elementen. Zes en een halve maand later was het schip klaar voor een kort reisje van Oostende naar Liverpool, maar op 22 november 1840 monsterde men een nieuwe bemanning aan voor „Brasilien" (afb. 3). De kapitein was nog altijd dezelfde — zijn gage blijft geheim — maar de eerste stuurman verdiende nu al 97,35 fr., de tweede 76,19 fr., de timmerman 71,95 fr., de bootsman 52,91 fr., de kok eveneens 52,91 fr., de vijf matrozen ieder 45 fr. en de lichtmatroos 42,32 fr.

De „Loochristy" was dus wel degelijk één van deze kleine scheepjes die — laten we maar zeggen — regelmatig de oceaan overstaken tussen de „kleine" reisjes over de Europese wateren, feitelijk hun normaal werk-terrein. We vinden het schip in het Registre Veritas terug onder de rederijvlag van N.J. De Cock Frères tot in 1862. In april 1862 wordt het schip van de hand gedaan aan de Gentse rederij Van den Kerckhoven-Van Dooren. Jaren tevoren o.m. in 1847, was een Van den Kerckhoven kapitein op de kof „Auguste" van N.J. De Cock Frères. Het is niet bekend of de firmant van de nieuwe rederij van de „Loochristy" dezelfde persoon was als deze kapitein. Het is niet helemaal onmogelijk, want het was niet zeldzaam dat een kapitein tijdens zijn loopbaan een schip bij elkaar vaarde en van zijn spaarduiten zelf een vaartuig kocht en uitbaatte, hetzij als kapitein-reder, hetzij als reder. Wat er van zij, de „Loochristy" bleef voor deze rederij varen tot in 1869. Na dertig jaar in bedrijf geweest te zijn staat het schip dit jaar

voor het laatst in het Registre Veritas vermeld. Wat ervan geworden is weten wij niet, maar de ouderdom wijst er op dat het schip gesloopt werd en in rook is opgegaan als brandhout (afb. 4).

Welk soort vracht heeft een schip zoals de „Loochristy" in de loop van zijn bestaan in zijn ruim vervoerd?

In de meeste gevallen was een bepaalde vracht wel karakteristiek voor een bepaalde haven. Schepen zoals de kofschepen vervoerden zowat alle producten die de Europese markten en nijverheid verhandelden. Uit de vrachtlijsten die we nasloegen in eigentijdse dagbladen als „Lloyd Anversois" is zeer duidelijk na te gaan wat o.m. kofschepen zoal vervoerden. De kof „Joseph" — ook van N.J. De Cock — staat o.m. vermeld met een vracht van 586 kistets suiker uit Cuba, naar Antwerpen gebracht in 1859. Andere koffen brachten rogge uit Rusland aan, zout uit Cadiz, wijn uit Bordeaux, kolen uit Wales, stokvis en levertraan uit Bergen in Noorwegen en ook teer uit Noorwegen of Zweden, lijnzaad, tabak en bout uit Riga, tarwe en maïs uit Odessa, marmer uit Livorno, ijzer en gent uit Stockholm, solfer uit Alicante, witte zeep en amandelen uit Marseille, kolen en slijp stenen uit Newcastle, groene erwten uit Hamburg en lijnkoeken uit Altona, vislijm en potas uit St.-Petersburg, koffie rechtstreeks uit Haïti, maar ook als transitwaar uit Londen, naast wol, katoen, colzazaad, enz. Naast deze massavrachten, waarvan de meeste in balen, zakken en vaten verpakt waren — tegenwoordig zijn vele ervan stortgoederen — werden ook stukgoederen uit alle windstreken geladen. Daar de luiken van deze schepen zeer beperkte afmetingen hadden konden enkel weinig omvangrijke vrachten geladen worden. Daarom konden ijzeren balken of planken en bommen niet door het gewone luik aan boord genomen worden. Schepen die regelmatig deze vracht vervoerden, waren hiervoor uitgerust met een laadpoort, een zgn. houtpoort die zich naast de achterstevan bevond. Hierdoor kon men lange stukken in het schip schuiven en in langsscheepse richting stouwen.

Misschien kan het de lezer interesseren wat de "ijzeren zeeman op houten schepen" zoal te eten kreeg? Uit de monsterrollen van 1839-1840 lichten wij artikel VI:

Art. VI. Een ieder zal zich te vreden moeten houden met het rantsoen, hier nevens bepaeld, te weten: 2 lb VLEESCH, 1 lb. BOTER, 1 lb. SPEK, 1 lb. STOKVISCH, 5 1/2 lb. BROOD per week; en by gebrek aen boter 1 1/2 musje zoete olie.

Dock indien, (dat God verhoecle) door eenig toeval, het zij van eene lange reys of andere oorzaken, by den Kapiteyn en verdere officieren, noodzaekelyk geoordeeld word het gemelde rantsoen te verminderen, zal een ieder der ekwipagie verpligt zyn, zich daer mede te vreden te houden, op verheurte van al deszelfs te goed hebbende gagie, ton voordeele van de reedery, en op poene van arbitraire korrektie.

Kommentaar overbodig!

Een monsterrol van de „Loochristy" uit 1844 toont nochtans een lichte verbetering in de toestand, zonder dat het menu bepaeld luxueus werd:

Art. 6. Een ieder zal zich tevreden moeten houden met het wekelyksch rantsoen, hier nevens bepaeld, te weten:

2 kil. gezouten vleesch of 1 kil. 50 versch vleesch. 0,50 spek.

0,25 stockvisch.

0,50 boter en by gebrek 0,20 liter zoete olie.

3,00 brood.

1,25 gort of ryst.

1,25 groene of witte erwten.

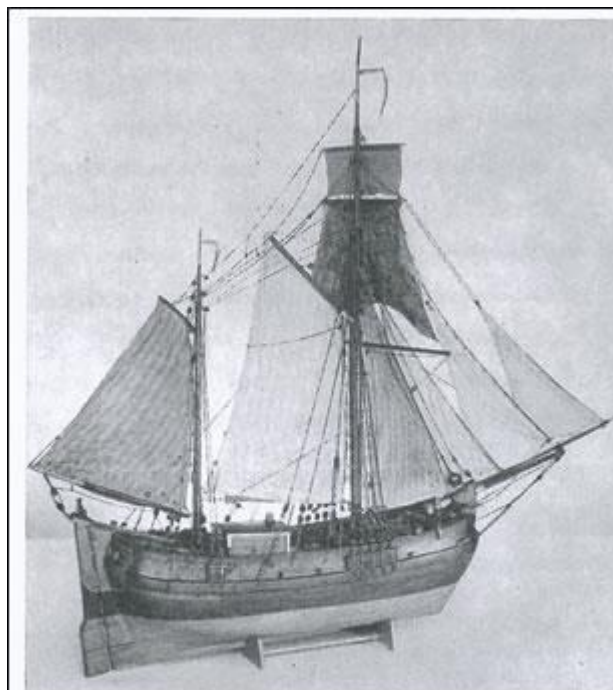
0,75 grauwe erwten of bruine boonen.

In geen geval zal het scheepsvolk aanspraak noch vergoeding kunnen eischen, voor de mindere gebruikte of overgeschotene levensmiddelen van het bepaeld rantsoen.

Doch indien (dat God verhoede) door eenige toeval, het zy van eene lange reis of andere oorzaken, by de kapitein of verdere officieren, noodzakelyk geoordeeld wordt het gemelde rantsoen te verminderen, zal een ieder der ekwipagie verpligt zyn, zich daer mede te vrede te houden, op verbeurte van al deszelfs te goed hebbende gagie ten profyte van de kas der noodlydende en gebrekkige zeelieden.

In dat geval het te min ontvangen, zal by terugkomst hier te lande, voor zoo verre namelijk voor zoodanige artikelen voor dewelke niet geheel of gedeeltelijk anderen in de plaats gesteld zyn, aen de officieren en manschappen in geld worden uitbetaeld, naer de pryzen van den dag.

Na de bombardementen van Algiers, in 1815 uitgevoerd door een gecombineerde Engels-Hollandse vloot is de zeeroverij in de Middellandse Zee zo goed als uitgeroeid. Toch is de veiligheid op zee in de eerste helft van de 19e eeuw nog niet volstrekt. Talrijke koopvaarders voeren nog geschut aan boord en in de monsterrollen worden nog altijd d voorschriften opgenomen, die bindend zijn voor de bemanning. Men vermeldt er nog altijd „rovers”, Tees zeerovers, in artikel XII:



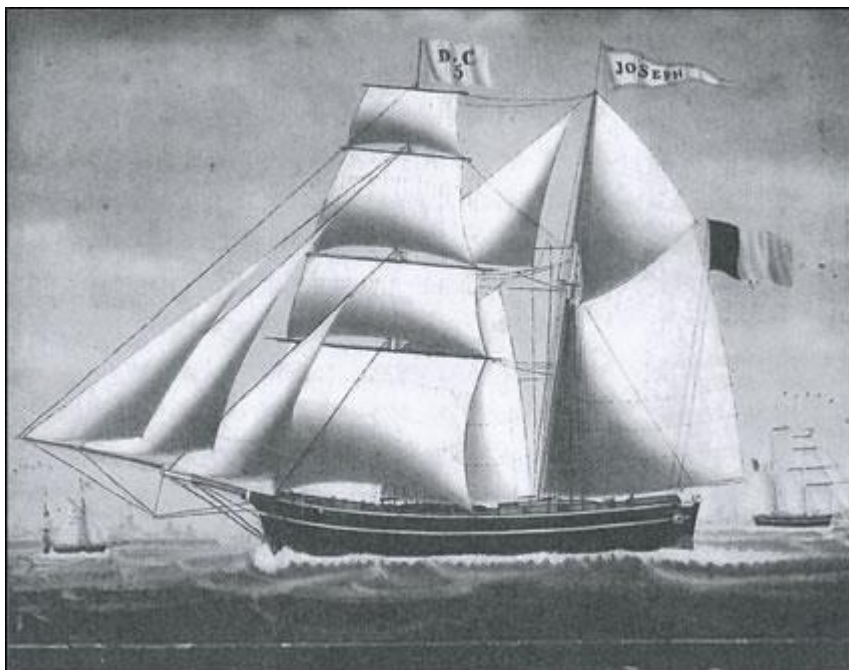
*Model van een 18e eeuw kojschip. (afb. 5)
Antwerpen, Nationaal Scheepvaarmuseum. Foto: L. Veroft.*

Art. XII. Indien het, onverhoopt, mogt gebeuren, dat het schip door roovers, of anderen, by den, Kapiteyn voor vyanden herkend, wierd aangevallen, zal een ieder gehouden zyn, naer zyn best vermogen, het schip te helpen beschermen en tegen den vyand te verweeren, zoo als braeve officieren en matroosen betaemd, zonder elkanderen lafhertig te verlaeten: en wie hier in naelaetig mogt zyn, zal aangemerkt worden als eerloos en infaem, en verbeuren nog daer-en-boven al zyne maend-gagien en goederen, ten profyte van hun die zich dapper gekwet hebben. En zullen die genen, welke in zoodaenig gevegt, gekwetst of verminkt mogten worden, voor scheeps rekening worden genezen en verpleegt.

De scheepskanonnen werden echter niet enkel tegen eventuele zeerovers gebruikt maar o.m. ook voor het geven van signalern en het afschieten van reddingslijnen. Het geschut van de „Loochristy” donderde ook over Gent. Vroeger — en nu nog — was het gebruikelijk bij feestelijke gelegenheden of plechtigheden vreugdeschoten af te vuren. In het „Journal de Bruges et de la Province” van 18 april 185a lezen wij volgend bericht (vrij vertaald uit het Frans): „Deze morgen werd

in de kerk van St.-Pieter te. Gent het huwelijk ingezegend van de heer De Jaegher, Gouverneur van Oost-Vlaanderen met mejuffrouw Louise De Cock. De huwelijkszegen werd aan de echtelingen gegeven door Monseigneur de bisschop. Ter gelegenheid van het huwelijk waren alle schepen die in de haven gemeerd waren feestelijk bevlagd en vanop het schip „Loochristy”, kapitein Cornelis, werden voortdurend kanonschoten afgevuurd...” Mejuffrouw Louise De Cock was namelijk de dochter van één der gebroeders De Cock. Het hoeft dus geen betoog dat de rederij die dag in feest was. De „Loochristy”, die toen juist in de haven lag, kwam de eer toe de plechtigheid met het nodige „feestlawaai” te onderstrepen er het is allicht een vrolijker aangelegenheid met los krui tussen de Gentse huizen te knallen dan zijn hachje trachten te redden door met scherp op zeerovers te schieten.

Zeelui hadden in deze dagen niet bepaald een goed(faam, overigens niet geheel ten onrechte. Er waren hee wat rabauwen onder, die bel noch duivel vreesden Nochtans werd elke dag op de schepen gebeden onder leiding van de kapitein, tenzij er een geestelijke aar boord was, wat enkel op grotere schepen het geval was Deze bidstonde was eveneens verplicht zoals blijkt uit artikel XVII van de monsterrol:



PETRUS WEYTS (1799-1855),
portret van de schoenerkoff
„Joseph“ van de rederij N.J. De
Cock te Gent. Achterglasschilderij
geschilderd in 1850. Kapitein
Antonius Vollemaere. Dit schip
werd in 1833 gebouwd te Oostende,
145 ton. De schoenerkoff
„Loochristy“ was precies hetzelfde
schip. (afb. 6)
Antwerpen,
Nationaal Scheepvaartmuseum.

Foto: L. Verofst.

Art. XVII.
Vermits het
alle
mensen
getaemd God
te loven en te
danken, zoo
zal ook een
ieder verplicht
zyn, de

dagelyksche gebeden met eerbied by te
wonen.

Hoe zag een kofschip eruit (afb. 5) ? Een
afbeelding van de „Loochristy“ kennen
wij niet, al zou het ons geenszins
verwonderen dat er ergens in Gent een
portret van dit schip hangt. Het was in
die dagen te Oostende en te Antwerpen
een zeemansgebruik scheepsportretten

te schilderen en wel op glas. De bevelvoerende kapitein bestelde, als souvenir, een scheepsportret bij één van de gespecialiseerde volksschilders. Deze produceerde dan een afbeelding van het gewenste schip en gebruikte daarvoor een zeer speciaal procédé dat in België grote populariteit genoot: het églomisé- of achterglasschilderen. Het scheepsportret werd in spiegelbeeld op de achterkant van een glasplaat geschilderd. Honderden van deze schilderijen werden door vreemde kapiteins meegenomen en men vindt ze nu terug in talrijke privé- en openbare verzamelingen in vele delen van de wereld vooral in Amerika, Scandinavië en Duitsland. Maar ook onze reders en kapiteins bestelden dergelijke scheepsportretten, o.m. de kapitein van de kof „Joseph“ van de rederij N.J. De Cock (afb. 5). Het lijkt ons dus niet onmogelijk dat ook de „Loochristy“ afgebeeld werd. Wat er van zij, het hierbij afgebeelde portret van de „Joseph“ kan ons een beeld van het uitzicht van de „Loochristy“ geven, vermits de „Joseph“ geheel van hetzelfde type was, alleen kleiner.

Kofschepen waren stoergebouwde koopvaarders met massieve vierkante kop, een vrij sterke zeeg (langsscheepse bocht) en een hoog achterschip met ronde kont (excuus: is nu eenmaal de vakterm). Aanvankelijk voerden alle koffen zwaarden, d.z. grote segmentvormige plankenborden, waarvan er één bevestigd was aan ieder scheepsboord ter hoogte van de grote mast. Door een zwaard te laten zakken kon men het zijdelings afdrijven onder druk van de wind en de stroom enigszins beperken, d.i. men kon de drift tegengaan, zodat het schip beter de gewenste koers kon volgen en bovendien scherper in de wind varen. In 1735 was er echter een Friese kofschipper, later scheepsbouwer, Hylke Jansz. Kingma, die een grotere en diepe kof liet bouwen in Lübeck. Dit was de eerste kof zonder zwaarden. Deze zwaardloze koffen werden echter met een gepiekt (scherp, S-vormig) achterschip gebouwd, waardoor de romp een grotere zijdelingse weerstand verkreeg en dus minder drift had. Ook het voorschip werd lichtjes gepiekt. Toch bleef de kof nog altijd een schip dat veel wraak (neiging tot afdrijven) had, wat bij slecht weer en aan lager wal de ondergang van vele van deze schepen voor gevolg had. Onderstaand zeemansrijmpje is dan ook veelbetekenend voor de zeil kwaliteiten van deze schepen:

Koffen un Snzacken
sünd Waterbacken
Prunkers op de Ree
und Dwarsdrivers op See.

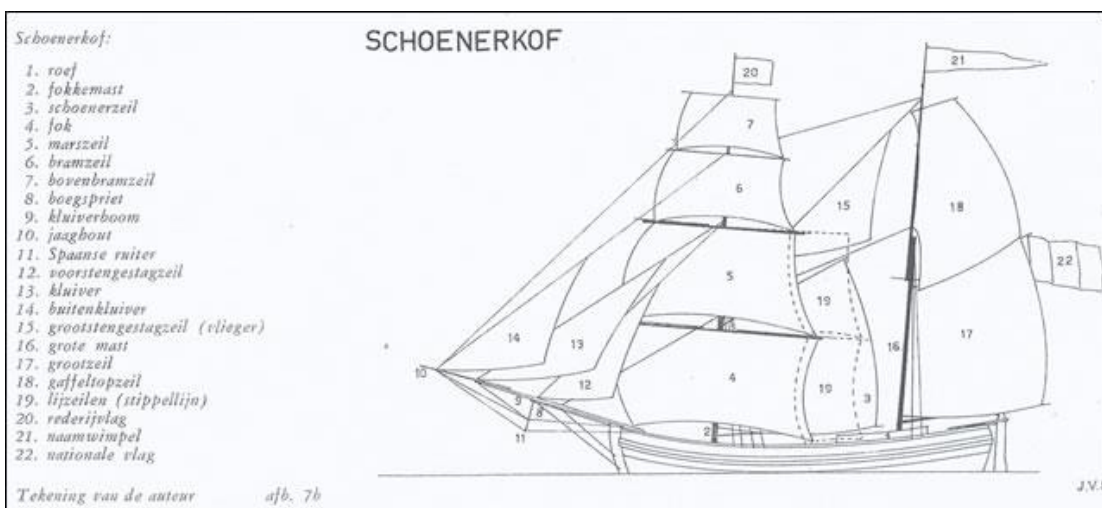
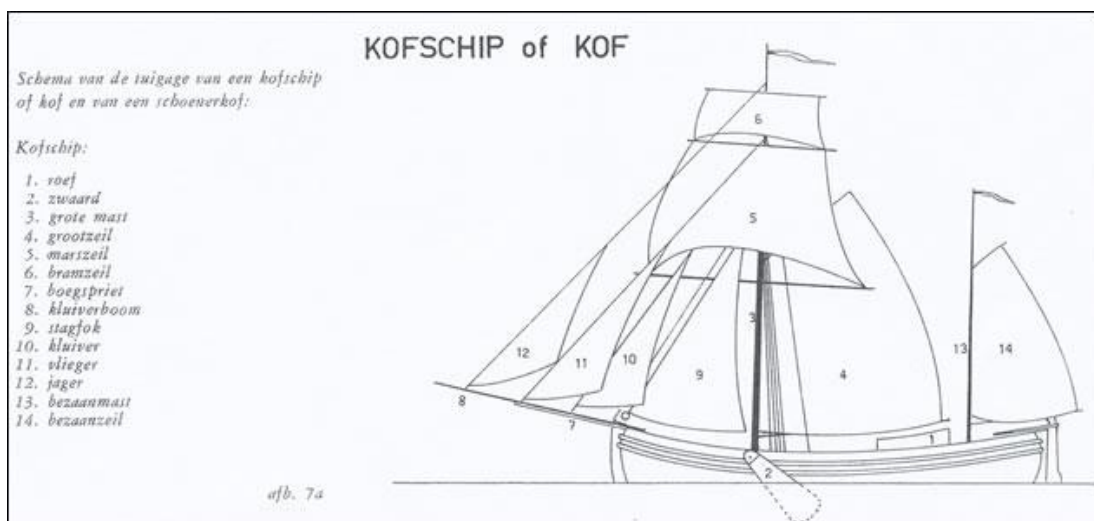
Toch was de kof een zeewaardig schip, dat zwaar weer kon verdragen zij het niet altijd geheel comfortabel want een variante op het vorige rijmpje zegt:

Koffen en smakken
zijn waterbakken

Hoekers en buizen zijn zeemanshuizen

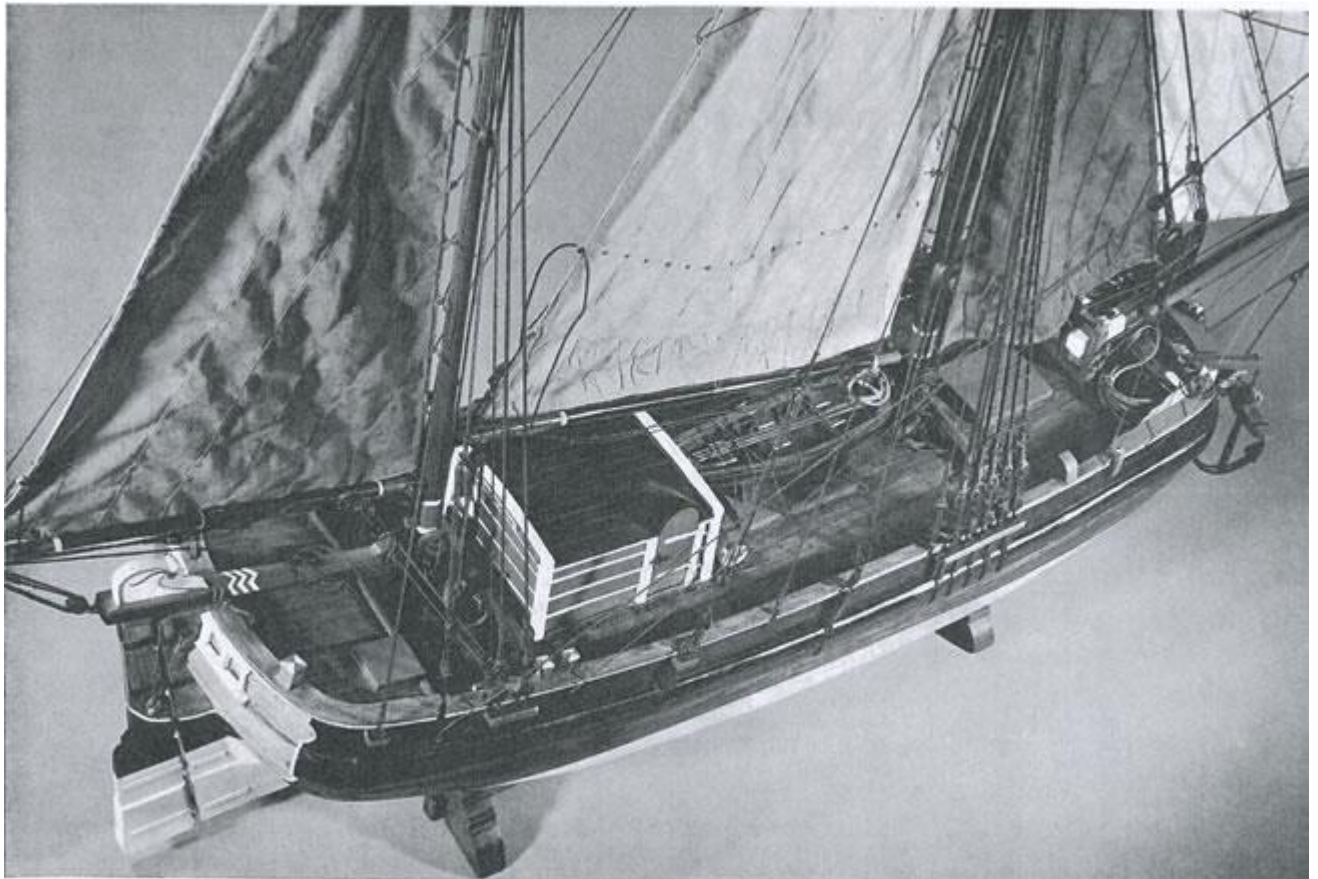
waarmede bedoeld werd dat de eerste twee veel water overnamen en bij wijze van spreken bij stormweder onder de golven doorgingen in tegenstelling met de vishoeker en de haringbuis, waarvan gezegd werd dat men op zijn kousen over dek kon lopen.

Het eenvoudige tuig, dat grote zeilmogelijkheden bood en aan betrekkelijk weinig slijtage onderhevig was, maakte van de kof een voordelig schip. Zij kon gevoerd worden met een kleine bemanning, die naargelang de aard van de reis van vijf tot twaalf man telde. De klassieke kof voerde een zgn. anderhalfmasttuig dat aanvankelijk bestond uit een gewone paalmast met een grootzeil en een razeil en een bezaanmast op het achterschip. Later werd de mast-verlengd met een steng waaraan een topzeil kon gevoerd worden. De boegspriet was in vele gevallen voorzien van een lopende kluiverboom (verlengstuk van de boegspriet) en droeg vier stagzeilen. Deze tamelijk uitgebreide tuigage bood vele mogelijkheden in allerlei weersomstandigheden. In de dertiger jaren begon men de voorheen vaste steng te vervangen door een schietende. Het oude anderhalfmasttuig werd toen ook vervangen door een schoenertuig. De kleine bezaanmast werd verlengd, meer naar voor geplaatst en kwam midden in de roef. Het kleine bezaanzeil werd vervangen door een groter en aangevuld met een topzeil. De grote mast kreeg een volgetuigd brikstuig met vier raas en tussen beide masten werden nu ook één of meer driehoekige stagzeilen gehesen, terwijl bovendien ook lij -zeilen konden bijgezet worden (langwerpige zeilen die bij gunstig weer en niet te harde wind op spieren uitgezet werden naast de razeilen, dus aan de buitenkant ervan (afb. 7). Het invoeren van deze schoenertuigage ging ook gepaard met een wijziging in de verhoudingen van de romp. Waren de verhoudingen lengte:breedte vroeger 3:1 dan werden deze nu vergroot tot 4,4:1. Deze wijzigingen kwamen de snelheid en het laadvermogen ten goede en verhoogden de zijdelingse weerstand, waardoor ook de drift verminderde.



De romp van een kofschip was gewoonlijk als volgt ingedeeld: in het voorschip het volkslogies met vaste kooien en kasten. Onder dit verblijf trof men vaak dé leggers met water en brandhout aan, nodig voor de reis. Het ruim strekte zich uit over de ganse overblijvende lengte en breedte van het schip, behalve een kleine ruimte in de achterpiek die als kabelstelling voor het touwwerk bestemd was. De kajuit was ook achter in het schip en stak voor een deel in het ruim en voor een deel boven dek. Hier verbleef de kapitein, heel dikwijls vergezeld van zijn gezin, kinderen inbegrepen. In de kajuit waren eveneens vaste kooien en kasten naast een „geheim gemak" (W.C.). Op het dek stond vóór de bezaanmast een roef waarin zich een kombuis (keuken) bevond en tevens logies voor de stuurlieden en een ruimte voor waarloze zeilen en victualiën (voorraad). Bij stormweer werd deze roef extra vastgesjord aan ringbouten in het dek. Ervoor was een luik waarop de boot stond in een paar schragen (afb. 8).

Gezicht op het dek van een model van de kof „De Stad Antwerpen". In het achterschip bevindt zich de kajuit voor de kapitein en zijn familie; voor de bezaanmast staat de roef waarin het kombuis (keuken) en de slaapkooi voor de stuurman ondergebracht waren. Daarvoor is de boot vastgesjord boven het luik. Vóór de grote mast: is het luik dal toegang geeft tot de verblijven van de bemanning. In de kop van het schip ligt het spil en staat de beting vo, de boegspriet. Dit model werd door de Stad Antwerpen geschonken aan HH. KK. HH. Peins Albert en Prinses Paola ter gelegenheid van hun huwelijk in 1959. (afb. 8) - Foto: L. Veroft.





Afbeelding van een smak op een tegeltabelau.
Makkum (Friesland).
18e eeuw. De smak werd
de „zuster der kof" genoemd.
Het was een kleiner schip
met een eenvoudiger tuigage.
De romp is gebouwd met
een „hennegat", een
driehoekige opening op het
achterschip, waarboven de
bezaanmast staat. (afb. 9)
Antwerpen,
Nationaal Scheepvaartmuseum
Foto: L. Verofft.

„hennegat" of „staatsie". Dit is een bouwwijze waarbij het boord van het schip boven het achterschip zo gebouwd is dat er op die plaats een driehoekige opening ontstaat waardoor de helmstok steekt. Op dit hennegat staat een kleine bezaanmast. De smak voert tevens een lichtere tuigage o.m. maar één topzeil en maar Brie stagzeilen (afb. 9).

Het verschil tussen een kof en een galjoot is minder opvallend. De kof zou volgens sommige 19de-eeuwse vakmensen meer zeeg hebben (meer langsscheepse bocht) en op de verschansing nog ijzeren scepters voor een wandelspier, terwijl de galjoot een geheel gesloten verschansing behoort te hebben. Dit blijkt echter niet uit de bestaande afbeeldingen en scheepsmodellen. Een geoefend kenner merkt echter wel dat een galjoot een minder hoekig schip is, fijner in de boegen en eleganter vergeleken bij de stugge kof (afb. 10).



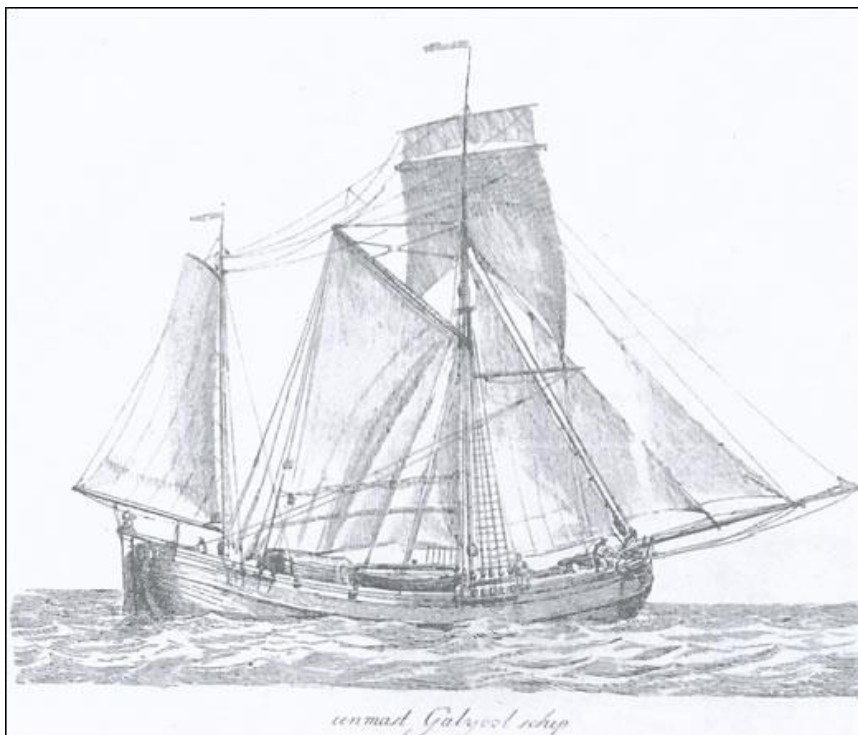
Fragment van een monsterrol van het
galjoetschip „Loochristy". (feitelijk
de schoenerkof „Loochristy")
uitgegeven door het
waterschouwsambt te Oostende in
1844 voor een reis „op avontuur".
(afb. 11)
Antwerpen, Nationaal Scheepvaartmuseum

De

Amsterdamse burgemeester Nicolaes Witsen, die de auteur is van het eerste Nederlandstalige boek over de scheepsbouw, schreef in 1671 al: „De Geslachten van Scheepeni worden dikmael zeer vermengt". Een scheepstimmerman uit de 18e eeuw vermeldt in zijn „scheepsboek" een kof die hij bouwt, maar spreekt in zijn verdere administratie steeds van een galjoetschip. Het hoeft ons dan

ook niet te verwonderen dat men bij het lezen van de monsterrol uit 1844 van de „Loochrijsly" spreekt van een „galjoetschip". Een echte galjoet was echter een groter schip met een tonnenmaat van 160 tot 500 ton. Zij voerden wel hetzelfde anderhalfmasttuig en later ook een schoenerttuig, maar kwamen ook als driemastschip voor. Zij voeren vooral op West-Indië en werden beschouwd als snelle schepen, wat voor de kof zeker niet het geval was. Bepaalde galjoten waren gebouwd met een vrij scherp onderwaterschip en men sprak dan van „hardlopergaljoten." Zij hebben nooit zwaarden gevoerd. Misschien waren de kwaliteiten van de galjoet aanleiding tot een beetje broodnijd onder de zeelui en gaf men zijn kof liever op als een galjoet. Het gaf een ietsje meer prestige en zeelui uit de zeiltijd waren nu eenmaal gevoelige lui als het op het beoordelen van hun schip aankwam. De „Loochrijsly" was in ieder geval een echte schoenerkof, de typische koopvaarder zoals men er steeds in de havens van Antwerpen, Brussel, Gent en Oostende zag liggen. Het waren stevige en sympathieke schepen die het hunne bijgedragen hebben tot de ontwikkeling van onze zeevaart en onze vlag vertoonden in alle Europese havens en zelfs daarbuiten (afb. 11).

J. Van Beylen
Nationaal Scheepvaartmuseum
Antwerpen



De galjoet was een fijner en eleganter schip dan de kof, maar voerde overigens dezelfde tuigage. Zij werden echter gebouwd met een draagvermogen tot 500 ton en kwamen ook met een driemasttuig voor, gelijk aan dit van driemastbarken.

Koffen en galjoten werden dikwijls met elkaar verward.

Ets uit G. GROENEWEGEN, Verscheide soorten van Hollandse vaartuigen. Rotterdam, 1786-1801.

LITERATUUR

P. LE COMPTE, Afbeeldingen van schepen en vaartuigen in verschillende bewegingen. Amsterdam, 1831.

H. SZYMANSKI, Die Segelschiffe der Deutschen Kleinschiffahrt. Lübeck, 1919.

G.C.E. CRONE, Nederlandsche jachten, binnenschepen, schersvaartuigen en daarmee verwante kleine zeeschepen. Amsterdam, 1926.

OTTO HÔVER, Von der Galiot zum Fiinfmaster, Bremen, 1934.

R. DE BOCK, De Belgische handelsvloot rond het midden der XIX' eeuw, in: Mededeelingen der Academie der Marine van België, Boek II, 1938-39.

E.W. PETREJUS, Van koffen, smakken en galioten. Wij bouwen het model van een Groninger kof, in: De Modelbouwer, Amersfoort, 1949, 11° jrg., nrs. 1, 2, 7, 9, 11, 12.

J. VAN. BEYLEN, Vlaamse maritieme achterglasschilderijen, in: Mededelingen van de Marine Academie, Boek XI, 1958-1959.

A. DE VOS, De Antwerpse koopvaardijvloot omstreeks 1830, met vlootlijst der Belgische koopvaardijschepen 1829-1835, in: Mededelingen van de Marine Academie, Boek XV, 1963.

De Zeemacht in Belgisch Congo

Door Kapitein ter Zee (i.r.) P. Van Schoonbeek

Indien België gedurende zijn militaire geschiedenis weinig of geen aandacht heeft geschonken aan zijn maritieme rol, kan men natuurlijk niet verwachten dat zijn kolonie hierop uitzondering had kunnen maken. Gedurende de eerste wereldoorlog werd er slag geleverd tussen de Royal Navy en de Kriegsmarine in de buurt van de Falklandeilanden en verder bleef het rustig op de Zuidatlantische oceaan. Met de tweede wereldoorlog kwam Duitsland echter omzetten met vestzakkruisers, kapers en lange afstands onderzeeboten en de bedreiging tegenover de maritieme routes in de Zuid-atlantische oceaan nam reële vormen aan. In 1939 begon Belgisch Congo aan het probleem te denken maar de bedreiging werd verkeerd geïnterpreteerd. De gedachten gingen uit naar een massale invasie van de beneden Congo of naar raids vanuit zee.

De geschiedenis zou uitmaken dat beide hypothesen tamelijk zwak waren. Het werkelijke gevaar op lange termijn was de Duitse onderzeeboot. Teneinde dat te onderscheppen hadden de Britten de basis van Freetown (Sierra Leone) met de nodige middelen uitgerust.

Freetown werd beschouwd als de meest zuidelijke limiet van het gevaar. Het konvoosysteem ging niet verder dan deze haven en verder vaarden de koopvaardijschepen onafhankelijk. Nog meer zuidelijk konden de geallieerden zich veroorloven de Zuidafrikaanse marine uit de Atlantische oceaan terug te trekken en deze in de Indische oceaan te laten opereren.

Niettemin besliste onze kolonie een oorlogsmarine op te richten.

Deze moest bestaan uit een flotilla ex-Amerikaanse of Britse torpedo snelboten. Slechts één boot (de Benga) werd door de USN geleverd maar dan zonder torpedos. Verder werden enkele gevorderde motorsloepen met metrailleurs bewapend en daar bleef het bij.

Na de val van België was een groot gedeelte van onze vissersvloot naar Engeland uitgeweken. In 1942 werden vier Belgische treilers door de RN bewapend voor rekening van onze kolonie met de bedoeling hen naar Congo te zenden. Het plan werd echter nooit uitgevoerd en de rol van de koloniale marinekern zou zich dan ook beperken tot het praaieren van koopvaardijschepen en het houden van zeewaartse uitkijk. In 1945 werd het project opgedoekt.

Met de oorlog voorbij begon Europa zijn wonden te likken. Maar drie factoren, die zich zouden verenigen, begonnen zich af te tekenen. De afbrokkeling van de koloniale rijken begon vorm aan te nemen, de USA nam een anti-koloniale houding aan terwijl Rusland een dominerende wereldrol trachtte te zoeken.

Het had reeds een globale politiek en strategie afgesteld zonder echter de middelen te hebben deze te kunnen uitvoeren, maar dat was slechts een kwestie van tijd. Op zee zou de onderzeeboot weer eens de bedreiging uitmaken, gericht op de communicatieroutes van de vrije wereld en vooral op de verbindingen tussen de wereldzeeën. De Kaap maakte er deel van uit, alsook de lange aanlooproutes langs de Afrikaanse kust en bovendien voelde dit continent zich bedreigd vanuit het Midden-Oosten.

Alle koloniale landen waren erbij betrokken, begonnen zich te verontrusten en pleegden overleg. De conferenties van Nairobi (1951-54) van Accra (1953) en Dakar (1945) beoogden de afstelling van de verdediging van Afrika.

Belgisch Congo beschikte over een leger van ongeveer 25.000 man bestaande uit inlanders en Belgische officieren. Een deel ervan maakte de nationale rijkswacht uit. Een luchtmacht en een marine bestonden niet. Met haar beperkte middelen was het voor onze kolonie onmogelijk een militair apparaat op te bouwen dat aan de bedreiging het hoofd had kunnen bieden en het moederland opteerde voor een metropolitaanse tegenwoordigheid. Met het idee zowel land- lucht en zeemacht in te planten zag een nieuw commando, het daglicht COMETRO genaamd (Commandement des Forces Métropolitaines).

Deze inplanting eiste een bijzondere grote infrastructuur en inspanning. De hoogvlakte van Kamina in Katanga werd uitgekozen als basis voor het landleger en de luchtmacht. In de lage Congo zou het plateau van Kitona de luchtmacht herbergen terwijl de landengte van Banana voor de zeemacht uitgekozen werd.

De verkenning op zee en de onderzeebootbestrijding vanuit de lucht werd aan de luchtmacht opgedragen daar onze zeemacht niet over luchtvaartdienst beschikte. De integratie van de drie machten moest hard doorgevoerd worden om de duplicatie van de middelen te drukken.

Met de oorlog in Korea had onze zeemacht het op zich genomen de Belgische bataljons naar dit land te voeren met de TNA Kamina.

Dit schip zou bijzondere goede diensten bewijzen aan COMETRO en verzekerde vanaf April 1953 tweemaal per jaar de aflossing van onze para-commando's.

Het volstaat een blik op de kaart te werpen om er zich van te vergewissen dat de linkeroever van de Congostroom vanaf de monding tot Matadi tot Angola behoorde en de rechteroever tot Belgisch Congo. Deze geografische verwikkeling zou op juridisch gebied echter geen moeilijkheden bieden. De conventie van St. Germain van 1919 bepaalde dat de scheepvaart op de rivier vrij was, zelf voor oorlogvoerende koopvaardij schepen.



Een Potugees-Belgisch accord werd gesloten waarmee de defensiemiddelen van beide landen in oorlogstijd zouden gebundeld worden. Een gemengd commando zou slechts in geval van conflict gevormd worden maar regelmatige oefeningen moesten in vreedstijd plaatsvinden om de plooiën glad te strijken. Om het akkoord meer kracht te geven werd een marine-attaché te Lissabon benoemd (KTZ P. Van Waesberghe).

De middelen om het verdrag uit te werken waren natuurlijk in functie van wat beide landen aan te bieden hadden. Gezien het strategische belang van de Congorivier en haar havens moest België het leeuwenaandeel van de inspanning leveren. Een Belgische senatoriale commissie, die ter plaatse een bezoek was komen brengen, vond het akkoord bijzonder onevenwichtig in het nadeel van België.

De Force Publique beschikte over kustbatterijen van 125 en 150 m/m te Banana en Bulabemba, die onder operationele controle van de zeemacht kwamen. Wat het landleger betrof zou België een bataljon para-commando's le, veren en de Portugezen een compagnie infanteristen. De Belgische luchtmacht zou zorgen voor een wing jachttoestellen en een escadrille «Long Range Maritime Patrol Aircraft», naar het voorbeeld van de Britse «Coastal Command».

Dit wapen bestond nog niet maar het zag er naar uit dat België zich zou aansluiten bij de constructie van de Franse «bréguet Atlantique», wat een NAVO project was.

Onze zeemacht kreeg een zeer gevarieerde rol toegespeeld met een reeks waldiensten zoals een «Port War Signal Station», de «Naval Control» of toezicht en organisatie van de koopvaardij in oorlogstijd, opslagplaatsen voor bewapening van de koopvaarders en een uitkijkdienst. Meer operationeel zou onze marine de walraders voor zich nemen en in samenwerking met de Portugezen een praaidienst en de rivierpatrouille uitbaten.

Het akkoord voorzag dat wij constant twee Algerines of gelijkwaardige schepen zouden inzetten en de Portugezen een kustpatrouilleur.

Dat alles eiste natuurlijk de uitbouw van een luchtmachtbasis te Kitona en een marinebasis te Banana. De uitwerking van dit grootscheepse plan kwam vlug op de hielen van de bouw van de Kaminabasis en vergde een geweldige financiële inspanning, wat de grootste voorzichtigheid gebod.

In de lage Congo kwam de constructie van het vliegveld eerst aan bod. Het moest bekwaam zijn grote transportvliegtuigen op te vangen. De leiding ervan werd opgedragen aan een detachement van de Belgische genietroepen. Een groot vliegveld bouwen in een woestijn was geen gemakkelijke taak en het detachement stuitte natuurlijk op een reeks praktische moeilijkheden. Het project eiste tonnen bouwmaterialen en bloksteen om de tarmac te leggen. Een kleine locale firma werd belast de keien van een steengroeve nabij Boma naar Banana te voeren. De taak was echter boven haar krachten en in weinig tijd moest zij het opgeven.

Het project was nu flink gecompromitteerd en de zeemacht werd aangesproken om er iets aan te doen. Zij kocht drie lichters van 300 ton en een tweedehandssleepboot in Nederland. In 1940 hadden de Duitsers het schip in Nederland gevorderd en gebruikt als mijnenveger.

Het werd «Onderluitenant Valcke» gedoopt, naar de naam van een officier die in de 19e eeuw zich in de kolonie bijzonder onderscheiden had. De naam werd echter te lang gevonden en het schip kwam bekend te staan als "Valcke". De Compagnie Maritime belge vervoerde de lichters terwijl Valcke (LTZ1 P. Van Schoonbeek) de kolonie verwoogde na een reis van 30 dagen. De bemanning bestond uit twee officieren, drie onderofficieren en negen matrozen.

In Boma aangekomen bleven één officier en twee onderofficieren aan boord terwijl de rest door locale werkkrachten vervangen werd.

De directeur van het ongelukkige sleepvaartbedrijf kwam zich aan boord melden met de weddenschap van een kistje champagne dat de ZM niet de minste kans had en het vlug zou moeten opgeven. Eens het weddenschap aanvaard begon de kleine staf hardnekkig te werken aan het oefenen van de bemanning, het verkennen van de rivier om ongehinderd zonder loodsen te kunnen werken en het experimenteren met rivierslepen. De dwarsscheepse methode haalde het op de langsscheepse en na een week werden de eerste 300 ton stenen in Banana afgeleverd terwijl de champagne in de wacht werd gesleept.

Na enkele maanden was de zaak goed aan het rollen en 1 MC J. Leclercq nam het bevel over.

De baai van Banana was een verlaten oord zonder de minste havenfaciliteiten. Er was geen steiger aanwezig maar de ZM had het goede idee gehad een meerboei te laten leggen zodat sleepboot en lichters konden afmeren. De steenchute nabij Boma lag langs de oever verscholen in een dicht struikgewas en met machetes moest de bemanning eerst een weg banen alvorens langszij te kunnen komen.

Zonder kade in Banana konden de ladingen niet gelost worden, maar met haar zware brandpompen begon Valcke gaten te boren in de zandachtige bodem en met omgehakte palmbomen werd een steiger ineengetimmerd.

O/LT. VALCKE te Banana, 1Me. LECLERCQ bemerkt men op de brug.



Het lossen werd gedaan door een ploeg inboorlingen, die de stenen stuk voor stuk aan wal brachten. De aanvoer gebeurde bijzonder snel en het lossen erg traag zodat er beroep gedaan moest worden op een mobiele kraan. Er heerste een goede geest van verstandhouding en Valcke kreeg meerdere nevenopdrachten toegespeeld. In 1955 vervoerde hij Z.M. de Koning tijdens zijn bezoek aan de kolonie. Verder werden er allerlei tochten ondernomen voor professor Capart, die de diepzeevisserij was komen bestuderen. Toen in 1958 de s/s Lumumbashi aan de grond was gelopen, ontscheepten de ZM lichters een gedeelte van de lading terwijl Valcke het schip hielp vlot trekken. Gedurende zeven jaren zette Valcke haar bestaan voort met aanvoeren van grondstoffen en verlenen van diensten aan de gemeenschap. De basissen van Kitona en Banana begonnen vorm aan te nemen en de toekomstplannen voorzagen niet alleen allerlei faciliteiten om onze schepen te herstellen maar ook een droogdok van 16.000 ton. Intussentijd kreeg Valcke haar onderhoudsbeurten te Pointe Noire in Frans Equatoriaal Afrika. In 1954 werd het Maritieme Commando van Banana ingehuldigd met het aantreden van FKP G. Depoorter.

De uitbouw van het commando was een copy van de Belgische organisatie in die zin dat onze ZM in geval van nood naar de kolonie had kunnen verhuizen. In afwachting van een watertoren en een brandstofopslagplaats werden een water- en olielichter aangekocht.

Aan wal begonnen de bouwwerken van de behuizing, administratieblokken en een school voor gespecialiseerd inlands personeel.

Het was allemaal pionierswerk en er kwam heel wat bil kijken daar bijna alles ingevoerd moest worden. Het project eiste een bijzondere grote financiële inspanning en er moest zuinig met het geld omgesprongen worden maar de kolonie nam een gedeelte van de onkosten op zich. In 1954 was de organisatie genoeg opgeschoten om een stap verder te zetten en de Algerine Debrouwer (LTZ1 D. Geluyckens) werd als eerste koloniale aviso afgedeeld op 1 Juli 1954. Het leven dat haar te wachten stond was precies het zelfde als dat van alle andere wachtschepen ter wereld met de nadruk op vlaggenvertoon ter plaatse en in de naburige landen. Op aanvraag van de lokale overheden reduceerde zij met explosieven de ondiepte van Wall Rock waardoor de veilige navigatie op de rivier heel wat verbeterd werd.



De VALCKE op de rede van Banana

De hele opzet begon tot een succes uit te groeien zodat Banana operationeel rijp kwam om met de Portugese marine een locale oefening te houden. Hieraan namen Carvaillo Arugo, Debrouwer en Valcke deel. Na deze geslaagde testperiode vervoegde Debrouwer het moederland in Oktober 1954 en van toen af was er praktisch de hele tijd een wachtschip aanwezig in de kolonie.

Debrouwer werd achtereenvolgens afgelost door Lecointe en door Dufour, Demoor en de MSC Rochefort. In 1957 werd Dufour omgedoopt tot N'Zadi om permanent ter plaatse te blijven en als opleidingsschip door de inlandse bemanningen

te dienen. De naam Dufour kwam vrij en werd aan een Algerine gegeven, die door Canada geleverd werd.

In de jaren 1955 werd de Rijnfiotille afgeschaft en de opdracht aan Duitsland overgemaakt. Onze Rijnvedetten kwamen vrij en in Antwerpen gestationeerd. Met de inspanning in Congo speelde dat netjes in de kaart van de ZM. De rivierpatrouille stond op het programma en in 1956 werden de Ourthe, de Dender en de Rupel door de CMB naar de kolonie vervoerd. De Semois vervoegde hen in 1958.

De Algerine N'ZADI in 1971.



Buiten hun tactische opdrachten zouden zij ook een rol spelen in de opleiding van het inlandse personeel. Het afdelen van een groot gedeelte van de ZM was een zware taak, die de middelen en inspanning van onze jonge marine tot het uiterste rekte. Tussen 1950 en 1960 werden een zestigtal mijnenvegers in dienst genomen en de personeelskwestie zou eens te meer de grootste moeilijkheid uitmaken. Alle diensten eisten meer manschappen, die gewoonweg niet beschikbaar waren.

Met de oorlog in Korea werd de militaire dienst opgetrokken tot 24 maanden wat de toestand wel enigszins verbeterde, zoniet was de taak onmogelijk gebleken. Telkens een schip in de vaart kwam moest er een ander in reserve gaan terwijl de bemanning overgeplaatst werd. Dat kwam helemaal niet ten goede aan de efficiëntie en talrijke klachten werden geuit door de commandanten van de koloniale wachtschepen, die het moesten stellen met bemanningen, die de nodige training niet genoten hadden en schepen, die geen behoorlijke onderhoudsbeurten gekregen hadden.

Bovendien waren de Algerines niet geschikt voor tropische dienst.

Stoomschepen zijn altijd berucht geweest voor de warmte veroorzaakt door de ketels wat in de lage breedtegraden bijzondere moeilijke levensomstandigheden schiep. De bemanning van de Valcke had ergens een «air conditioning» kunnen lospeuteren en was er heel wat beter aan toe.

De Congostroom zou in het leven van onze koloniale marine een grote rol spelen. Zijn debiet is bijzonder groot en vele mijlen in zee is het alluviale water nog duidelijk zichtbaar. In het regenseizoen drijven gigantische eilanden losgebroken boomstammen en allerlei flora afwaarts naar de zee en eisen de

grootste oplettendheid van de scheepvaart. De delta is bezaaid met een groot aantal eilanden en verschuivende zandbanken die regelmatige baggerwerken vergen. Een draaikolk, de duivelskolk, even benedenstrooms van Matadi stelt een bijzonder gevaar voor alle schepen die deze haven willen aandoen en moeten op volle kracht doorheen de kolk varen teneinde niet gevat te worden. Het beloodsen is dan ook een delicate activiteit en de hydrografie een tijdkoers.

In onze kolonie heeft de hydrografische dienst altijd moeilijkheden ondervonden inzake recrutering van personeel. Indien er maar weinig Belgen een loopbaan zochten in ons overzees gebied, waren er nog minder door dit beroep bekoord. Reeds in 1940, toen het o/s Mercator, na de val van België, schuil ging te Banana werd het schip gedurende een zestal maanden ingezet om de monding van de Congostroom terug in kaart te brengen. Met een bestendige tegenwoordigheid was de ZM in staat voor een groot gedeelte aan dit euvel te verhelpen. Alle Belgische schepen die ter plaatse gediend hebben, namen op de ene of de andere manier deel aan wetenschappelijk onderzoek zoals hydrografie, oceanografie, bodemonderzoek, meteorologie of visgrondonderzoek. Alles stond onder de leiding van professor Capart van het Belgisch Instituut voor natuurwetenschappen.

Op een bepaald ogenblik stelde de ZM voor een aantal reserveofficieren aan te werven om op een permanente basis aan de opzoekingen deel te nemen. Het plan kende in alle kringen veel bijval, maar werd door administratieve rompslomp nooit uitgevoerd.

Buiten deze goede bedoelingen heeft de ZM altijd veel aandacht besteed aan de technische opleiding van het inlandse personeel. De bedoeling was eenvoudig: de toenmalige chef van de marinestaf (Commodore L.J.J. Robins) koesterde de hoop in Congo een marine achter te laten, wat ook het lot van het land had mogen worden.

In geval van totale onafhankelijkheid had het dan over een nationale marine kunnen beschikken. In het geheel werden er zowat 140 inboorlingen aangeworven, die verschillende opleidingen genoten zoals scheepsmecanici, electricien, dek- en verbindingspersoneel om dan verder aan boord van onze schepen dienst te doen. Hun statuut was in zekere zin meest eigenaardig; zij werden aangeworven door de agenten van de territoriale keten tegenover wie zij zich disciplinair te verantwoorden hadden, maar werden door de ZM betaald. Zij behoorden noch tot de FP, noch tot de ZM, en men kan moeilijk aannemen dat zij militairen waren in de enge zin van het woord. Maar het systeem was niet nieuw en toonde veel gelijkenis met het contract van de inboorlingen, die voor burgerlijke maatschappijen werkten.

Zij waren verplicht in het kamp van Banana te wonen, wat hen helemaal niet zinde. Hier werden de wetten toegepast, wat hen slechts recht gaf op één enkele vrouw terwijl er gewoonlijk in hun dorpen meerdere (onwettelijke) echtgenoten op nagehouden werden.

Na de overwinning in Europa hadden de Amerikanen een meer dan koele houding aangenomen tegenover alle koloniale systemen. Met de toenemende bedreiging op de Zuidatlantische oceaan begon de USA zich echter te bedenken; de hele westkust van Afrika ontsnapte aan de Amerikaanse invloed en was niet gebonden aan de vrijgevigheid van het Marshall Plan en het Mutual Defense Aid Program op militair gebied. Zonder invloed in deze regione zou een trouwe bondgenoot bijzonder welkom zijn geweest. Belgisch Congo leek een goede kans te hebben en de USN nodigde de ZM uit een militaire haven in de baai van Banana te bouwen. De ZM ging over tot het plannen van een 300 meter lange kade, een project dat uitgewerkt werd door professor K. Bollengier van de Gentse universiteit en het bestek werd in oktober 1957 door de kolonie uitgeschreven. De Amerikanen drongen aan op een zeer diepe kade zodat de USN hier kon afmeren.

De ZM was ervan bewust dat de afgejakkerde Algerines hun tijd gehad hadden en dat er nieuwe schepen nodig waren. In de privé briefwisseling tussen onze chef van de marinestaf en zijn Amerikaanse tegenhanger (Admiral Ardleigh Burke) werd er gevraagd om de afstand van een fregat van de J.C. Butler klas. Het antwoord luidde dat de Amerikaanse senaat dit voorstel zou verwerpen en dat het geen zin zou hebben verder aan te dringen. In ruil voor het fregat wilde de USN wel twee oude mijnenvegers met onderzeebootbestrijdingscapaciteiten leveren wat in de grond geen verschil zou uitgemaakt hebben met de Algerines. Verder werd België aangemoedigd om een moederschip voor helicopters te bouwen. Dat alles leek wel een weinig verwarrend, maar de eventuele oprichting van een nationale Congolese marine was hier waarschijnlijk niet vreemd aan.

Hieruit had men natuurlijk kunnen afleiden dat de Amerikanen de Zuidatlantische oceaan als eigen jachtterrein wilden beschouwen en Congo tot een locale rol wilden dwingen.

Het hoeft geen betoog dat in oorlogstijd de konvooiroutes langs de Afrikaanse kust van vitaal belang zouden zijn voor de Westerse wereld. De betrokken landen waren Frankrijk, Groot-Brittannië, België, Portugal en Zuid-Afrika. Deze landen waren het er wel over eens om de burgerlijke scheepvaart in oorlogstijd te organiseren, maar de samenhang bleef een weinig zoek. Met uitzondering van Zuid Afrika maakte iedereen deel uit van het NAVO bestand waarvan de verantwoordelijkheid echter niet zuidelijker ging dan de kreeftkeerskring en de partners zagen zich verplicht nieuwe akkoorden af te sluiten.

Zuid-Afrika en Frankrijk waren bereid elk de helft van de Zuidatlantische oceaan als controlegebied aan te nemen. Portugal sloot zich bij Zuid-Afrika aan maar België wilde zo weinig mogelijk controlegebieden en scheidingslijnen en verkoos slechts één enkele controle autoriteit in het gebied. Hoewel België flink gesteund werd door de USA kwam het echter nooit tot een beslissing en met de opdoeking van de kolonies verdween het probleem.

Met het aantreden van Belgische eenheden in Congo rees de vraag wie het opperbevel moest voeren : de Force Publique of COMETRO?

De vraag werd nooit beantwoord, terwijl de ZM er zich niet het minste bij betrokken voelde.

Ze had reeds een verregaande onafhankelijkheid verworven inzake «Command and Control» met scherp omliggende opdrachten zodat zij zich niets van deze interne problematiek moest aantrekken.

Buiten de betrokken zeelui verstonden er ten andere maar weinig mensen iets over maritieme operaties (goede zaak) en Comar Banana zette zijn bestaan voort alsof het een nationale Comar had geweest, maar dan op enkele duizenden kilometers verwijderd.

De gouverneur generaal had echter het recht de metropolitaanse troepen op te eisen in geval van nood. Voor de ZM hield dat in, dat haar schepen aan deze maatregel ontsnapten maar niet wat landoperaties betrof.

In Januari 1959 begon de inlandse bevolking te bewegen en relletjes en onlusten braken overal uit. Allerlei politieke partijen en groeperingen, zonder de minste kennis van zaken, begonnen op te treden en de toestand werd met de dag slechter.

De Belgische regering beloofde de onafhankelijkheid, wat nog meer onlusten deed uitbreken, terwijl de Europese bevolking zich flink begon te verontrusten.

Om aan te tonen dat de ZM bekwaam was eventueel steun te verlenen en om de gemoederen wat te bedaren werd een bezoek aan de kolonie op touw gezet. Onder het bevel van Commodore Robins namen de volgende schepen er aan deel: Kamina (KVK J. Pesch), Debrouwer (GKP L.L. Lurquin), Breydel (LTZ1 A; Schlim), Artevelde (LTZ1 A. Robyns); USS Valor (LTZ Nugent), Rochefort (LTZ Van Boeckel) en de Inga (LTZ Vincent). De Inga was een sleepboot gebouwd voor rekening van een locale firma maar voor de gelegenheid door de ZM bemand en terplaatse afgeleverd. Op 9 September 1959 arriveerde het smaldeel te Banana en een oefening werd georganiseerd, BARRACUDA genaamd. Het was een typische NAVO stijl oefening voor een gedeelte op papier gespeeld met de nadruk op het testen van verbindingsmiddelen, de operationele organisatie en het locale zeeverkeer (NCSO). Van de gelegenheid werd gebruik gemaakt om de in Congo verblijvende reservisten op te roepen en aan de activiteiten deel te nemen. Gedurende de manoeuvres kwam admiraal Stephens USN een kijkje nemen aan boord van de USQS Ingham. Alles verliep naar wens, op een incident na dat zware gevolgen had kunnen hebben. Tegen het einde van de oefening werd aan de bemanning van de Debrouwer medegedeeld dat het schip voor een periode van zes maanden als wachtschip mocht achterblijven. Er moest dan handig gemanoeuvreed worden om een muiterij uit het hoofd van de bemanning te praten.

Maar de ZM had aangetoond dat zij, indien nodig, present zou zijn en zou dat in 1960 weer eens moeten bewijzen.

De onafhankelijkheid was voorzien voor 30 juni 1960 en naargelang de dagen vorderden braken er meer en meer onlusten uit.

F901 - Lecointe op de Congostroom gedurende de onlusten.



Om aan de feestelijkheden deel te nemen maar ook om in geval van nood een helpende hand toe te steken werd een smaldeel onder bevel van KTZ Petitjean ter plaatse gevormd. De operatie kreeg de naam van CAMOENS met deelname van volgende schepen: Kamina, Demoor, Dufour, Debrouwer en Lecointe. Zij vertrokken individueel uit België en de formatie werd ter plaatse versterkt door de Rijnvedetten Dender, Ourthe, Semois en Rupal. Hieraan werden de Valcke en de Benga toegevoegd. Bovendien had de ZM de operationele controle gekregen van vier Harvard toestellen van de luchtmacht en een afdeling van de Ardeense Jagers en het 12e Linieregiment. En om op alles voorbereid te zijn kreeg Kamina een versterkte medische ploeg aan boord.

Tot de dag van de onafhankelijkheidsverklaring was de toestand duidelijk en wettelijk maar na 30 Juni zou de ZM in de wateren van een onafhankelijke staat opereren met al de internationale verwickelingen die men zich kon indenken. Tot einde Juni werden de ontschepingspeletons van de Kamina en de Algerines in hun rol geoefend. De slagrollen van onze schepen hebben altijd rekening gehouden met landoperaties, hoewel de noodzakelijkheid zich nooit opgedrongen had.

En toen brak de grote dag aan, de grote vlaggentooi werd gehesen en Kamina zorgde voor passende "cocktail parties", ter ere van de nieuwe staat en zijn notabelen.

Op 6 Juli brak muiterij uit in het garnizoen van Thysville. Onafhankelijkheid zou niets anders zijn dan het startsein voor revolte en moord. De haat van de opgehitste FP soldaten werd tegen de blanken uitgespeeld en de ZM werd geconfronteerd met de delicate plicht mensenlevens te redden zonder de locale autoriteiten te storen. De inboorlingen waren in staking of met verlof zodat alle maritieme diensten ineenslukten. De ZM stelde dan manschappen ter beschikking teneinde essentiële diensten te waarborgen. In allerijl werd een MSC bemanning overgevlogen als versterking en om eventueel de N'Zadi te bemannen. En terwijl de gewezen gouverneur generaal het land verliet aan boord van de s/s Jodotville, bewees de ZM de eer. Als voorzorgsmaatregel werd het smaldeel over de stroom verspreid.

Elk schip was bijgestaan door een vedette: Demoor voor Matadi, Debrouwer voor Ango-Ango (de petroleumhaven van Matadi), Lecointe voor Boma, terwijl Dufour in de monding patrouilleerde.

De volgende dag werden nog meer onlusten in Thysville gemeld en de Kamina kon 460 vrouwen en kinderen evacueren. Het zag er naar uit dat een confrontatie met de rebellen niet zou uitblijven en de Lecointe nam 40 Ardeense jagers aan boord terwijl het ontschepingspeleton van de Kamina op de Dufour inscheept werd.

Op 8 Juli kwam het garnizoen van Matadi (2000 man) in opstand; de blanke officieren en heel wat burgerlijke ambtenaren werden gevangen genomen alsook vrouwen en kinderen. De patiënten van het hospitaal werden gegijzeld. De gewelddaden van de muiters verschilden niet van deze in de andere garnizoenssteden en verkrachting en plundering waren aan de orde van de dag.

Na lange onderhandelingen tussen de leiders van de muiters en de commandant van de Demoor, die intussen als consul van België aangesteld was, bijgestaan door verschillende blanke autoriteiten, werden

468 vrouwen en kinderen vrijgelaten. Zij werden aan boord van de s/s Thysville ondergebracht, maar de 250 mannelijke gevangenen werden niet losgelaten.

In Matadi waren tamelijk veel handelsschepen aanwezig, waaronder: de s/s Tjumanuk (Ned), de s/s Thysville (Bel), de s/s President Cattier (Bel), de s/s Moanda (Bel), de s/s Marchovelette (Bel), de s/s Thorshavn (Noorw), de s/s Minerva (Duit) en de s/s Mobeka (Bel).



De Thorshavn, met het personeel van de firma Socopetrol aan boord, vertrok dezelfde dag gevolgd door de President Cattier en de Mobeka.

Voor de rest zag de situatie van de koopvaardijsschepen er tamelijk slecht uit daar vele loodsen onbeschikbaar waren.

De volgende morgen kwam president Kasavubu, vergezeld van zijn eerste minister Lumumba, in Matadi aan, en weer werden er onderhandelingen aangeknoopt tussen beide partijen. Na lange palabers werd uiteindelijk de rest van de mannelijke gevangenen vrij gelaten, die toevlucht zochten aan boord van de handelsschepen, die dan uiteindelijk konden vertrekken. Demoor nam het blanke FP personeel aan boord.

Op 10 Juli gaf COMETRO aan het smaldeel het bevel de havens terug in te nemen en de vluchtelingen naar Loanda of Kitona te evacuëren.

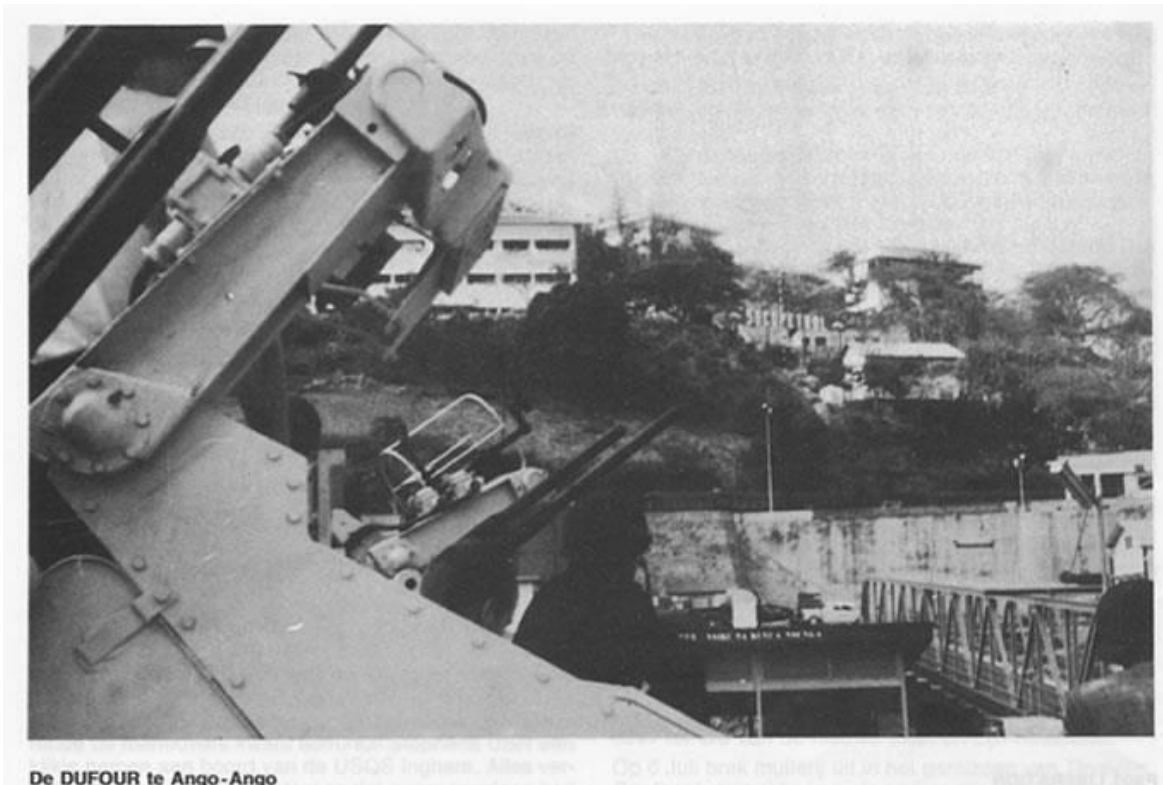
Op 11 juli rukte het 6e commando langs de baan Boma binnen terwijl de Debrouwer haar peleton aan wal zette met behulp van de Semois om de haveninstallaties te bezetten. De Dufour, met de Ourthe als ontschepingsschip, nam Ango-Ango in, zonder weerstand te ondervinden. De Lecointe (vlag) met de Rupel en de Semois in haar zog, arriveerden dezelfde dag voor Matadi, waar Demoor de wacht hield, en meerde af. De troepen gingen aan wal gevolgd door het peleton van de Demoor dat door een van de vedetten vervoerd werd. Onze jongens werden aanstonds onder vuur genomen door de rebellen, die op hun beurt door het zeer doeltreffend vuur van de Demoor gebombardeerd werden. Intussentijd hadden de Ourthe en de Semois hun handen vol om de oprukkende troepen met munitie en voedsel te ravitailleren.

Gedurende het gevecht bestookten de Harvards verschillende stellingen van de muiters, die in de heuvels dekking hadden gezocht.

Eén van de vliegtuigen beschoot per abuis het Portugees grondgebied wat een "pro forma" protest uitlokte. Jammer genoeg stortte één van de Harvards neer en kon de luchtmachtactie niet gecoördineerd worden daar de verbindingen uitgevallen waren.

In de politiekazerne werd een grote hoeveelheid wapens buit gemaakt waarvan een groot gedeelte in de rivier werd gesmeten. De Lecointe werd verschillende malen geraakt door 20 m/m geschut wat echter

geen grote schade berokkende. Na een vinnig gevecht met de FP gaf deze zich over maar de gendarmerie voelde zich niet gebonden door het bestand en bleef doorvechten. Nadat deze versterkt werd begon de toestand onhoudbaar te worden en onze jongens scheepten terug in onder dekking van de Lecointe en de Demoor.



Hoewel de Dufour geen weerstand had ondervonden gedurende de ontscheping te Ango-Ango, ontstond er een gevecht met de muiters. Het schip kwam onder zwaar vuur en na een voltreffer die 13 gewonden als gevolg had, werd ingescheept en het schip zakte de stroom af.

Bij het vallen van de avond vaarden de Lecointe en de Demoor af onder het vuur van de walbatterijen. De schepen staken scherp af tegen de bosbranden door de rebellen aangestoken en een brandende olieopslagplaats. Gedurende de aftocht werd er nog langs beide zijden geschoten en Lecointe en Demoor werden geraakt onder de waterlijn, wat echter geen schade aanrichtte.

De volgende morgen ankerde de volledige formatie (Kamina, de 4 Algerines en de 4 vedetten) te Sakra Ambaka voor Boma. Het kamp van Shinkakasa was reeds ingenomen maar het fort van Tabora hield nog altijd stand. Een ultimatum vanwege de smaldeelcommandant om het fort plat te schieten, resulteerde in de overgave van de verdedigers. Hier ging de vlucht van de bevolking door, die aan boord werd genomen, terwijl de detachementen van het 12e Linie de stad flink in handen hielden.

Na de evacuatie scheepten alle troepen in en de vedetten verscheepten alle buitgemaakte wapens. Het smaldeel brak dan de actie af en ging benedenstrooms voor anker. Gedurende al die tijd werden de Valcke en de Benga ingezet als logistieke steunschepen. Ze maakten zich verdienstelijk met het oppikken van vluchtelingen, die op de oevers gestrand waren.

Te Banana had de lokale ZM bevelhebber het initiatief genomen de bedieners van de kustbatterijen te ontwapenen en het geschut onschadelijk te maken.

Niettegenstaande de heersende chaos bleef er een zekere pioniersgeest over. Alle maritieme diensten waren ontredderd maar de MSC reservebemanning werd ingezet om baggerboten, veerboten en allerlei riviervaartuigen, gaande te houden; het loodswezen werd tijdelijk aan boord van de Kamina geplaatst.

"Combined Operations" hadden nooit op het programma van de ZM gestaan: hiervoor waren landingsschepen en dergelijke nodig.

Het probleem werd handig opgelost door middel van de Rijnvedetten. Het idee bestond erin de troepen aan boord van de Algerines naar de ontschepingsplaats te voeren, gevolgd door de vedetten. Bij aankomst werden zij verscheept op de vedetten, die de manschappen dan aan wal zetten. Dat had het grote voordeel dat de Algerines geen tijdrovende havenmaneuvers moesten uitvoeren. Terzelfdertijd konden zij zich aan het vijandelijke vuur onttrekken en een geschikte plaats zoeken om vuursteun te

verlenen. Walbombardementen had de ZM ook nooit beoefend ; hiervoor was er tenandere geen geschikte munitie aanwezig. De vierduimers van onze schepen waren voorzien om zeedoelen te beschieten met gestrekte schootsbaan. De steden lagen echter op de hellingen van hoge heuvels zodat alle doelen goed zichtbaar waren. De doelsaanwijzing werd door de aanvallende troepen aan het dekkend schip overgeseind dat goed de inslag van de obussen kon waarnemen en de nodige correcties kon toepassen. Stafkaarten om walbombardementen uit te voeren waren er ook niet, maar met zichtbare doelen en een goede oude telemeter konden alle objectieven efficiënt onder vuur genomen worden, alsof het zeedoelen waren geweest.

Daar onze schepen gedurende deze koortsachtige dagen bijna nooit in visueel contact waren, werden de verbindingen per radio-telefonie verzekerd. Gezien de FP rebellen alle samenspraken konden afluisteren, werd hieraan verholpen door het gebruik van het Nederlands.

Nu de actie over was, nam de UNO de handhaving van de orde over en de ZM maakt zich klaar om huiswaarts te keren. Alles wat verscheepbaar was, werd ingescheept. De N'Zadi was niet vaarklaar maar werd volledig onttakeld en aan haar lot overgelaten.

De lichters en de Rijnvedetten, op sleeptouw van de Valcke of de Demoor, vervoegden Lobito of Pointe Noire om door de CMB naar België vervoerd te worden. Het smaldeel vervoegde het moederland einde Augustus 1960.

Het lag in de bedoeling de Demoor tot September 1960 in Congolese wateren te houden om er een hydrografische opdracht af te werken. Niet tegenstaande de snel ontwikkelde toestand hoopte haar commandant de zending uit te kunnen voeren.

Gedurende deze periode bevoorradde de Demoor het UNO contingent, dat in de basis van Kitona ondergebracht was. Te dien einde maakte zij verschillende reizen tussen Banana en Luanda en kreeg uiteindelijk het bevel België te vervoegen.

FKP G. Depoorter hees zijn vlag op de Valcke en de kranige sleepboot verliet Congo na zeven jaren trouwe dienst. Te Oostende defileerden alle deelnemers aan deze tragische episode voor ZM de Koning en België's koloniaal epos was voorbij.

OPERATIE CAMOENS. SLAGORDE. Smaldeelcommandant: KTZ. L. Petitjean. Chef Staf: FKP. J. Van Dyck. Commandant Pelotons: FKP(D). R. Van Laere.	
DEELNEMENDE SCHEPEN	COMMANDANTEN
Kamina: Demoor: Dufour: Debrouwer: Lecointe: Dender: Ourthe: Semois: Rupel: Valcke: Benga:	KVK. M. Vervynck KVK. D. Geluyckens KVK. C. Depiere LTZ1. W. Poppe LTZ1. Van Begin IMC. R. Devooght IMC. A. Winter IMC. H. Dufait IMC. J. Simons IMC. J. Loeffen IMC. Mackelberghe



Over het getij zijn boeken te schrijven. Eerder verscheen in De Grote Rede al een uitgebreid artikel met als titel: "Het mysterie van het getij" (Van de Walle & Seys, 2002). Wat echter nog niet aan bod kwam, is waar de termen (ge)tij(de), eb(be) en vloed vandaan komen? Waar vinden die woorden hun oorsprong? We lieten het maanlicht schijnen op deze prikkelende vraag.

Ingewikkelder dan het lijkt...

De aantrekkingskracht van de maan – en in mindere mate van de zon – is verantwoordelijk voor het ontstaan van het getij, de regelmatig op en neer gaande bewegingen van het zeeoppervlak. Dat is alom bekend. Isaac Newton toonde al in 1687 aan dat deze zwaartekrachten de "motoren" zijn van dit fysisch verschijnsel op onze planeet. Maar er spelen nog zoveel andere invloeden mee bij de verklaring van een complex fenomeen als de getijden. Zo is de aardbol niet bedekt met een overal even dikke waterlaag: in ondiepe wateren biedt de zeebodem weerstand, waardoor een vervorming van de getijgolf optreedt.

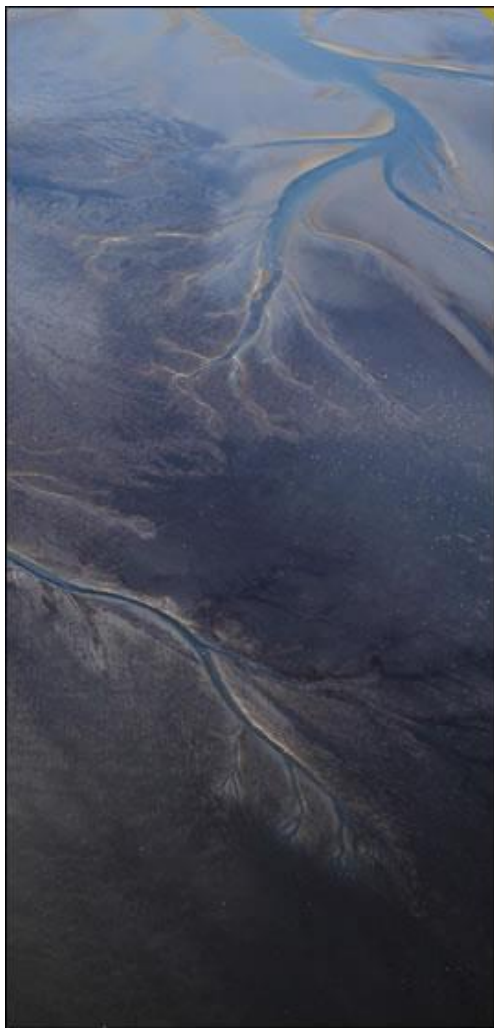
Continenten en verspreid voorkomende eilanden vormen obstakels op de weg die de getijgolf aflegt. En kustlijnen zijn vaak heel grillig. Alleen in de Zuidelijke Oceaan, tussen 55° en 65° ZB, bevindt zich een brede ononderbroken strook open water waar het getij ontstaat en van waaruit de lopende getijgolf zich ongeremd kan voortplanten. Hier ligt dan ook de oorsprong van het getij. Op zijn reis door de Atlantische Oceaan, met een snelheid van 200m per seconde, wordt de getijgolf vervormd en gekneed door de corioliskrachten, de vorm en de eigen slingerperioden van dit oceanbekken. Pas twee etmalen later bereikt deze getijgolf de Noordzee.

Die vertraging, de 'leeftijd van het getij', is er ook de oorzaak van dat springtij telkens twee etmalen na volle en nieuwe maan optreedt. Bij springtij reiken de hoogwaters hoger omdat de zon dan samen met de maan aan het zeeoppervlak trekt. Bij doortij, het omgekeerde, werken ze elkaar net tegen. Langs de Belgische kust onderscheidt men perioden van vloed (vanaf ca. 2 uur voor tot ca. 3 uur na hoogwater, met een NO-gerichte stroming) en van eb of ebbe (vanaf ca. 2 uur voor tot ca. 3 uur na laagwater, bij een ZW-gerichte stroom). In de perioden tussen eb en vloed keert gedurende ongeveer een uur de getijdestroom van richting, de zogenaamde vloed-kentering en ebkentering.

Een etymologisch venster op het getij

De regelmatige afwisseling van hoog- en laagwater heet in het Nederlands getijde, verkort tot getij en verder tot tij. Getijde is gevormd uit het woord tijd (Germaans *tīdi-), met het voorvoegsel ge- en het achtervoegsel -e. Die prefix-suffix-combinatie voegt een col lectiviteitsgedachte toe aan het grondwoord. Het oude achtervoegsel -e ondervond al in het Middelnederlands concurrentie van het thans algemeen gebruikelijke -te, zo werd Mnls. geberge (vergelijk Duits Gebirge) vervangen door gebergte en gebeene door gebeente.

De oudste betekenis van getijde is 'geheel van (voortschrijdende) tijd'. Die betekenis werd in de loop van de taalgeschiedenis steeds specifiek: van 'tijd' naar 'een bepaalde tijd', vervolgens naar 'vaste terugkerende periode' en 'terugkerend tijdstip', tenslotte ook naar een 'steeds terugkerende toestand of gebeurtenis in een zich herhalende cyclus'. Zoals de wisselende jaargetijden, de liturgische getijden – vast terugkerende gebeden op bepaalde tijdstippen van een etmaal – en de getijden van de zee (EWN i.v. getij). In de Oudnederlandse citaten wordt gitīdi nog gebruikt in de algemene zin van 'tijd' of 'tijdsperiode' (ONW i.v. gitīdi). In het Middelnederlands heeft getide daarnaast ook al de gespecialiseerde toepassing 'tijdsspanne (van twaalf uur) tussen eb en vloed of tussen vloed en eb' (MNW i.v. getide), een betekenis die eerder al is geattesteerd aan Oudengels tīd, waaruit huidig Engels tide.



Laagtij rond het Friese eiland Ameland (Nederland)
(Melanie Lemahieu / Shutterstock.com).

Volgens de Grote Van Dale betekent huidig Nederlands eb, ebbe zowel (1) het aflopen van de zee na de vloed als (2) laagwater. Het tegenovergestelde van eb in elk van de twee betekenissen heet vloed, dat dus slaat op (1) het wassen van het water, (2) hoogwater. In de vakterminologie van hydrografen zijn eb en laagwater echter niet synoniem, evenmin als vloed en hoogwater. Onder eb verstaat men er enkel het aflopen van de zee na de vloed en onder vloed het opkomen van het water na de eb. Als het water in de getijdencyclus zijn laagste punt bereikt spreken hydrografen van laagwater of laagtij, het hoogste peil noemen zij hoogwater of hoogtij.

De samen koppelingen met hoog- en laag zijn zonder meer doorzichtig en behoeven weinig verdere verklaring. Een samen koppeling ontstaat wanneer twee of meer afzonderlijke woorden die in het taalgebruik frequent met elkaar verbonden worden, aaneengroeien en zo een nieuw woord gaan vormen. Zo leiden de adjectief-substantiefverbindingen laag water en hoog water tot laagwater en hoogwater. Andere voorbeelden zijn hogeschool, platteland en wittebrood. Het nieuw ontstane woord heeft doorgaans een beperktere toepasbaarheid dan de combinatie van losse woorden die eraan ten grondslag ligt. Elke waterpartij hoog in de bergen kan men volgens de regels van het Nederlands een 'hoog water' noemen, terwijl de samen koppeling hoogwater exclusief betrekking heeft op een fase van het getij.

Het woord ebbe, ook verkort tot eb, is van Germaanse origine. Het wordt etymologisch gereconstrueerd als abjōn, een afleiding van aba, d.i. de voorloper van bijwoord af, met het stamsuffix jōn, dat zwakke vrouwelijke substantieven vormt. De eerste vindplaats van ebbe in het Nederlands dateert volgens het EWN uit de tweede helft van de 14de eeuw. Eerder al treffen we het woord aan in het Oudengels en het Oudfries als ebba en in het Oudsaksisch als

ebbiunga. Het Oudhoogduits kende het niet, pas in de late 16de eeuw nam het Hoogduits ebbe over uit het Middelnederduits (d.i. de opvolger van het Oudsaksisch). Het Oudnoors, waaraan de Scandinavische talen ontsproten, bezat weliswaar een zustervorm efja, maar met een andere betekenis, nl. 'tegenstroom in een rivier'. Daaruit ontstonden Noors evia en in het Zweeds ävja en ava, woorden met betekenissen in de sfeer van modder, drab en moeras. Deens ebbe en Zweeds ebb zijn geen autochtone afleidingen van van abjōn, maar ontleningen uit het Nederduits of het Nederlands (EWN i.v. eb; Kluge-Mitzka i.v. ebbe).

Vloed is al in het Germaans afgeleid van de stam van vloeien. Oorspronkelijk betekent het substantief 'het vloeien, stromen'. Dat is later geconcretiseerd tot 'waterstroom' en vervolgens 'opkomend water'. Het woord komt voor in de oudste stadia van alle Germaanse talen. Maar of het toen in al die talen gebruikt werd met betrekking tot de getijdencyclus, is niet helemaal duidelijk. Dat was wél het geval in het Vroegmiddelnederlands, getuige de in het EWN (i.v. vloed) aangehaalde passage uit het VMNW: eer dat schep te lande quam So hif en storm fel ende gram Die so uerhif die seewsche vloet Dat si dat schep so voert verloet 'voor het schip aan land kwam, stak een woedende storm op, die de vloed zo opjoeg dat deze het schip dadelijk bedolf' (1265-70).

In de moderne Westgermaanse talen is vloed enkel in het Nederlands een veelgebruikte benaming voor opkomend water of hoogtij.

Het Engels gebruikt voor dat laatste high water, naast het minder courante flood tide, in het Duits spreekt men van Hochwasser, en de Friezen zeggen heech tij. Engels flood en Duits Flut hebben de betekenis 'overstroming' aangenomen. Nog even aanstippen dat eb(be) en vloed in de dialecten langs de Vlaamse enkel in de visserstaal voorkomen, en dan nog voornamelijk in uitdrukkingen als de vloed/de ebbe afvissen 'vissen bij opkomend/aflopend tij'. Dialectsprekers die niets met de visserij te maken hebben, spreken van hoog- en laagwater. Wel ruim verspreid aan de middenkust is de samenstelling springvloed 'springtij'. Daarvoor zijn in de visserstaal ook springtij, stroomtij, gierstroom, giertij en sterkstroom in gebruik (Desnerck i.v. ébbe en vloed; WVD Zeevisser, p. 366-47).

De Grote Rede

VEELZIJDIGE MANNEN IN DE HAVEN: DE EQUIPAGEMEESTERS VAN DE ZEEUWSE ADMIRALITEIT IN DE 18DE EEUW

Tom Vlaeminck Historicus

1 –Inleiding

Hoewel we in onze moderne maatschappij met reusachtige olietankers en containerschepen het zeilvaarttijdperk ver achter ons hebben gelaten, blijven schepen die de natuurelementen tot hun maximum benutten tot de verbeelding spreken. Het is vanuit deze fascinatie dat mijn onderzoek naar de equipagemeesters binnen de Zeeuwse Admiraliteit is gestart. Als academicus eindigt mijn interesse in het maritieme immers niet bij het nakijken van een schip aan de horizon, het begint er pas.

Bij de start van mijn onderzoek heb ik ervoor geopteerd het aspect van de uitreding van oorlogsschepen te doorgronden. De hechte band met onze noorderburen en vooral hun rijk maritiem verleden hebben me ertoe aangezet dit te kaderen binnen de Zeeuwse Admiraliteit. Aangezien (onder andere) de Zeeuwse Admiraliteit tijdens de 18de eeuw enkele malen in bijzonder hachelijke situaties verzeild raakte, leek het me interessant net deze periode te bestuderen.

Om u beter vertrouwd te maken met de situatie waarin de Republiek tijdens de 18' eeuw verkeerde, zal eerst en vooral een kader worden aangereikt waarin de organisatie van de Staatse oorlogsvoering ter zee nader wordt toegelicht. Vanuit dit kader zal vertrokken worden om de ontstaansgeschiedenis van het equipagemeesterambt na te gaan. Vervolgens mag u een gedetailleerde omschrijving van de ambtsinhoud van de equipagemeester verwachten. Ook de professionele omgeving van de hier bestudeerde functionaris zal besproken worden. Teneinde een beter zicht te krijgen op de persoon achter

het ambt zal ook de sociale positie van de equipagemeesters besproken worden. Op het einde van dit artikel zal duidelijk worden dat de equipagemeesters essentiële schakels waren in de uitreding van zeeschepen en zelfs meer noten op hun zang hadden.

2 -De Admiraliteiten van de Republiek

Van bij het begin van haar bestaan heeft de Republiek steeds te kampen gehad met een sterke onderlinge verdeeldheid. De zeven gewesten die de Republiek uitmaakten waren immers bijzonder op hun autonomie gesteld. Hoewel de Staten-Generaal (de vergadering van afgevaardigden uit de verschillende gewesten) als hoogste orgaan bestempeld werd, bleven de provincies dan ook grote bevoegdheden behouden. Eén van de markantste voorbeelden hiervan kan in de organisatie van de oorlogsvoering ter zee worden gezien. Hiervoor telde de Republiek maar liefst vijf verschillende Admiraliteiten!

Dat deze in de belangrijkste havensteden van de Republiek gevestigd waren kan niet verbazen. De oudste kan in Rotterdam worden teruggevonden, en stond beter bekend als de Admiraliteit van de Maze. De belangrijkste was gevestigd in Amsterdam, de rijkste haven van de Republiek. In hetzelfde gewest lag ook de Admiraliteit van het Noorderkwartier, afwisselend gevestigd in Hoorn en Enkhuizen. Ook in Friesland werd uiteindelijk een marineorganisatie opgericht. Deze werd bestuurd vanuit Dokkum. Tot slot mocht Zeeland haar Admiraliteit huisvesten in Middelburg.

3. De Zeeuwse Admiraliteit



Zoals eerder is vermeld, werden de activiteiten van de Zeeuwse Admiraliteit vanuit Middelburg gecoördineerd. Daar beraadden de Raden ter Admiraliteit in de abdij over de organisatie van de Zeeuwse oorlogsvloot.

De algemene vergadering van de Zeeuwse Admiraliteit bestond uit tien leden, ook wel de 'Edele Mogende Heeren de Gecommitteerde Raden ter Admiraliteit' genoemd. Van deze tien leden waren er zes afkomstig uit Zeeland. Zij vertegenwoordigden de belangrijkste Zeeuwse steden (te weten Middelburg, Vlissingen, Veere, Goes, Zierikzee en Tholen). De Brie overige leden van de Admiraliteitsraad waren afkomstig uit de andere provincies en dienden een oogje in het zeil te houden. Aan het hoofd van de Zeeuwse

Admiraliteit stond dan het staatshoofd, of bij diens afwezigheid zijn vertegenwoordiger.

Het Admiraliteitscollege was met een veelheid aan taken belast. Zo dienden de Raden ter Admiraliteit onder andere in te staan voor de inning van convooien en licenten, rechtspraak inzake piraterij en allerhande overtredingen binnen de Admiraliteit in het algemeen en het opstellen van instructies voor het grote ambtenarenapparaat.

Hoewel de voltallige Admiraliteitsraad zich over deze taken boog, waren het vooral de Advocaat-fiscaal, de Ontvanger-generaal en de Secretaris die het dagelijkse bestuur van het college uitmaakten. Zij konden de grootste invloed binnen de Admiraliteit uitoefenen.

Het was dan ook uit hun handen dat de ambtenaren in de vier Zeeuwse uitvalsbasissen hun orders ontvingen. In tegenstelling tot de overige marine-instellingen had de Zeeuwse Admiraliteit immers de beschikking over maar liefst vier havenfaciliteiten! Zowel in Vlissingen, Veere, Middelburg als Zierikzee waren functionarissen in dienst van de Admiraliteit actief. Het is in deze vier havens dat we de equipagemeesters aantreffen.

Toch dient hier enige nuancering te worden aangebracht. Door de steeds toenemende verzanding van de Middelburgse en Zierikzeese haven zullen beide aan belang inboeten tijdens de 18' eeuw. Het waren dan Veere, en vooral Vlissingen die het leeuwendeel van de Zeeuwse uitredingen op zich namen. De activiteiten in de twee andere havens kunnen bijna verwaarloosd worden.

2. Het ambt van de equipagemeester

2.1. Ontstaansgeschiedenis

Een exacte datum op de in functiestelling van Zeeuwse equipagemeesters stellen is vrij moeilijk. De woelige oorlogsjaren tussen 1566 en 1573 zorgen ervoor dat de historicus een vrij onduidelijk beeld heeft van deze periode. Wanneer in 1572 een geuzenvloot Brielle veroverd duurt het niet lang vooraleer men werk maakt van de constructie van een soort marine. Vanaf 1573 komen rekeningen van

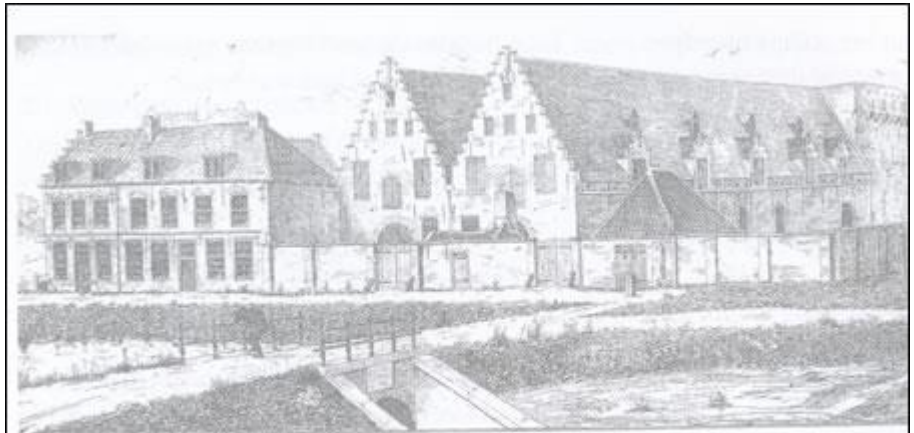


Fig. 2. Het arsenaal van Veere (1829). Deze tekening toont niet alleen het Veerse arsenaal maar ook de huizen van de bootsman (uiterst links) en dat van de equipagemeester.

van 'equipagemeesters', voor zover men hen deze titel kan toebedelen, voor in de rekeningen van de Zeeuwse Admiraliteit. Toch kan deze datum — door gebrek aan enige coördinatie van de overheid — niet als officiële datum aangenomen worden.

In 1577 kan de eerste officiële erkenning van het ambt aangetroffen worden in de archieven. Dan wordt Pieter Reygersbergh, burgemeester van Veere, aangesteld als ammunitiemeester van Zeeland. Het is nog niet de exacte functie die hier besproken zal worden, maar beide functies lagen in het verlengde van elkaar.

Het zal uiteindelijk nog tot 1597 duren vooraleer de Staten-Generaal een gedetailleerde functieomschrijving van — onder andere - het equipagemeesterambt opneemt in de Instructie der Honderd Artikelen. Hierin werd de totale organisatie van de oorlogsvoering ter zee vastgelegd (denk hierbij aan de vastlegging van bevoegdheden, ambtstermijnen, benoemingsmogelijkheden enz...). Deze zal van kracht blijven tot 1795, de val van de Republiek. Later zal in 1674 nog een kleine wijziging worden aangebracht, maar deze was enkel van toepassing voor de Zeeuwse equipagemeesters.

2.2. De concrete inhoud verder uitgediept

Bij de aanvang van dit onderzoek werd de vraag gesteld naar wat het woord 'equiperen' of equipage' juist inhoudt. Een eerste denkpiste ging richting het aanwerven van het nodige boordpersoneel. Enig onderzoek bracht echter gauw aan het licht dat vooral de commissaris ter monsterring met deze taak was belast.

Een raadpleging van Van Beylens Zeilvaartlexicon bracht echter meer soelaas. Hij geeft de volgende omschrijving van het ambt: De equipagemeester is een ambtenaar belast met het toezicht op de uitrusting van schepen in een arsenaal en/of op een scheepswerf. Hij is verantwoordelijk voor de onderdelen en uitrustingsstukken van een schip, het meren en verhalen ervan, en het personeel dat met het praktische aspect van deze taken is belast.

Zoals uit deze omschrijving blijkt is de equipagemeester vooral verantwoordelijk voor het volledige uitreden van een schip. Nader onderzoek van het bronnenmateriaal toont dat het takenpakket van de equipagemeester vooral in Brie grote luiken kan ingedeeld worden. Deze beslaan het bestellen en stockeren van allerlei equipagegoederen, het bouwen, uitrusten en onderhouden van de Staatse oorlogsvloot en het verzorgen van transporten tussen de vier marinehavens.

2.2.1. Het bestellen en stockeren van equipagegoederen

In iedere haven was de equipagemeester verplicht een permanente stock te hebben van de meest courante equipagegoederen. De Staatse oorlogsvloot diende immers te allen tijde te worden uitgereed. Het kan niet verwonderen dat een groot aantal rondhouten, vlaggen, kabels, touwen en immense hoeveelheden zeildoek in voorraad werden gehouden.

Bestellingen om hun voorraad op peil te houden deden equipagemeesters bij particulieren. De Zeeuwse Admiraliteit beschikte niet over een eigen industrieel complex, waardoor het uitreden van oorlogsschepen voor een deel dus aan externen werd uitbesteed. Tijdens het onderzoek werd het bijzonder merkbaar

dat kleine bestellingen vooral binnen de eigen stad gebeurden (niet onbelangrijk om de eigen positie binnen de stad te versterken). Orders waar grote bedragen mee gepaard gingen werden duidelijk vanuit de Admiraliteit geplaatst. Dit kan niet verbazen als men weet dat de Raden ter Admiraliteit hierdoor belangrijke industriële — die meestal tot hun kennissenkring behoorden — een (weder)dienst konden bewijzen. Hoewel er verder dieper op in zal worden gegaan, kan nu reeds worden gesteld dat het voor-wat-hoort-wat-principe in het Zeeland van de 18de eeuw bijzonder belangrijk was.

Om deze enorme hoeveelheden te kunnen stockeren hadden zowel de Vlissingse als de Veerse equipagemeesters de beschikking over een arsenaal. Gigantische hoeveelheden konden hierin opgeslagen worden. Hun collega's in Middelburg en Zierikzee dienden zich echter te behelpen door ruimtes af te huren bij handelscompagnieën.

Aan het arsenaal was een bootsman verbonden die instond voor het onderhoud ervan. Zijn gedane kosten diende hij aan de equipagemeester te rapporteren. In Veere hadden beide functionarissen zelfs de beschikking over een ambtswoning naast het arsenaal.

Verder kreeg de equipagemeester dikwijls de hulp van een assistent-equipagemeester. Opnieuw waren het de Veerse en Vlissingse equipagemeesters die een assistent op hun betaalrol hadden. Logisch, gezien de voornaamste Zeeuwse marineactiviteiten zich in beide havens voordeden.

2.2.2. Het bouwen, uitrusten en onderhoud van de Staatse oorlogsvloot

Zoals reeds eerder werd vermeld had de Republiek tijdens de 18de eeuw veel van haar pluimen verloren. De langdurige oorlogen aan het eind van de 17de eeuw hadden hun tol geëist, waardoor de opstandige gewesten aangewezen waren op sterke bezuinigingen. Dit had zeker doorwerking naar de Admiraliteiten. Hoewel zij in principe in hun eigen onderhoud dienden te voorzien, deden heel wat Admiraliteiten regelmatig beroep op financiële hulp van de Staten-Generaal.



Fig. 3. De Admiraliteitswerf van Vlissingen (1779).

Waar de Admiraliteiten tijdens het laatste kwart van de 17de eeuw heel wat in nieuwbouw investeerden, werden deze activiteiten tijdens de 18de eeuw hevig teruggeschroefd. Tussen 1714 en 1795 liepen slechts 19 linieschepen van de Zeeuwse scheepshellingen. De equipagemeesters werden gelast vooral in het onderhoud van 's lands oorlogsschepen te voorzien. Men ging in bepaalde periodes zelfs zo ver schepen te huren bij particuliere werven — een gebruik dat uit de beginjaren van de Tachtigjarige Oorlog stamde.

De weinige oorlogsschepen die tijdens de 18de eeuw op stapel stonden, dienen vooral in Vlissingen gezocht te worden. Doordat in Veere nieuwbouw feitelijk reeds in 1746

gestopt was, bleef dus enkel Vlissingen als enige thuishaven in Zeeland over.

Met haar drie scheepshellingen en droogdok (vanaf 1705) was deze havenstad perfect uitgerust voor deze taak. Door de eerder aangehaalde financiële malaise van de Zeeuwse Admiraliteit heeft de Vlissingse marine-infrastructuur echter nooit haar volledige capaciteit kunnen bereiken.

Voor de concrete afwikkeling van dit onderdeel van zijn takenpakket, kon de equipagemeester rekenen op de hulp van een groot aantal timmerlieden en ambachtslui. Hiervoor deed de equipagemeester meestal beroep op de timmergilde uit de desbetreffende stad. De timmerlui waren dus niet vast in dienst.

Wel kon de equipagemeester rekenen op de hulp van een hoofdtimmerman. Hij regelde de praktische zaken op de werf en diende aan de equipagemeester de vooruitgang van de werkzaamheden te rapporteren. De equipagemeester had hierin dus vooral een delegerende functie.

Ook het financiële aspect was voor rekening van de equipagemeester. De uitbetaling van de werklieden was hem toevertrouwd, alsook het uitkeren van het zogenaamde smartegeld".

2.2.3. Het transporteren van gestockeerde goederen

Hiervoor werd reeds aangehaald dat equipagemeesters tijdens de 18de eeuw regelmatig aangewezen waren schepen te huren bij particulieren. In dit laatste luik kan hierop verder worden ingegaan. De equipagemeester had immers eveneens schepen nodig voor meer vreedzame doeleinden. Doordat de

Zeeuwse haveninfrastructuur bijzonder gedecentraliseerd was dienden er bijvoorbeeld regelmatig transporten worden voorzien tussen de vier uitvalsbasisen.

Deze transporten verliepen regelmatig via land, maar aangezien deze provincie als Zeeland gekend staat, maakte men liever gebruik van de talrijke waterwegen om de equipagegoederen hun bestemming te laten bereiken. De equipagemeester diende dus een geschikt vaartuig te huren bij een particuliere werf en een bemanning samen te stellen die een veilige overtocht kon garanderen. De lading van deze schepen kon een enorm brede waaier producten beslaan. Van zakjes buskruit tot hele detachementen soldaten, ze werden allemaal regelmatig uitgewisseld.

Naast het transporteren van goederen van stad naar stad, dienden de gestapelde goederen uit het arsenaal aan boord van de uit te reden schepen te geraken. Het aanschaffen van het nodige basismateriaal was dus één ding, het aan boord brengen ervan op een schip, een ander. Ook dit behoorde tot het takenpakket van de equipagemeester.



Fig. 4. Sjouwers in de Vlissingse haven (1823)

Voor het aan boord brengen van de equipage- en ammunitiegoederen huurde de equipagemeester sjouwers in. Gezien de steeds lagere bedrijvigheid in de Zeeuwse havens waren het dan ook vooral dagloners. Ze waren dus niet vast in dienst bij de Admiraliteit. Uit de daglonerrollen van de equipagemeesterrekeningen blijkt wel dat het dikwijls om dezelfde personen gaat. Waarschijnlijk betrof het een bijverdienste. Maar, ook al betekende de arbeid voor de werklieden zelf een bijverdienste, toch nam hun uitbetaling een grote hap uit de equipagerekeningen.

Deze activiteiten moeten voor een enorme bedrijvigheid binnen de haven hebben gezorgd. Om dit alles in goede

banen te leiden, kon de equipagemeester een beroep doen op de deskundigheid van de havenmeester. Net zoals de dagloners stond ook hij op de betaalrol van de equipagemeester. Hij zorgde voor de praktische afwikkeling van alle verkeer in de haven. Zo was hij verantwoordelijk voor het aanmeren van schepen, het sluiten van de haven met kettingen op de vastgelegde uren, gaf de te herstellen schepen een juiste plaats in de haven, enz. maar hij ontving geen (directe) orders van de equipagemeester. Hoewel beiden ongetwijfeld regelmatig samenwerkten, behoorde de havenmeester immers niet tot de administratie van de equipagemeester.

2.3. Voordelen verbonden aan het beroep

Tegenover de grote verantwoordelijkheden die de equipagemeester op zich diende te nemen, stond uiteraard een degelijke verloning. Jaarlijks genoten de Zeeuwse equipagemeesters een (basis-)inkomen van 1.500 gulden. Vergeleken met de 250 gulden waarmee een gewone arbeider een jaar moest rondkomen is dat zeker niet slecht geboerd.

Komen daarbij nog de talrijke emolumenten waarop de equipagemeester recht had. Zo had hij in Veere bijvoorbeeld de beschikking over een ambtswoning (supra). Ook reiskosten werden a rato van 3 gulden per dag ruimschoots vergoed. Het kan dan ook niet verbazen dat de equipagemeesters regelmatig afwezig waren. Vooral reizen naar leveranciers, collega-equipagemeesters en de Admiraliteit in Middelburg werden ondernomen.

De functie stelde de equipagemeester in staat talrijke contacten te onderhouden. Hoewel hij voor de grote opdrachten het advies van de Raden ter Admiraliteit diende te volgen, beschikten de equipagemeesters over een relatief grote vrijheid wat de kleinere orders betrof. Het voor-wat-hoort-wat principe (infra) dient in dit licht zeker aangehaald worden. Het plaatsen van bepaalde bestellingen bij bevriende industrieën kan voor talrijke equipagemeesters een strategische zet zijn geweest in het opklimmen op de sociale ladder. Tijdens de 18de eeuw — en nu nog steeds — sprak het voor zich dat begunstiging van de juiste personen later grote voordelen kan opleveren.

Verder waren de equipagemeesters benoemd voor het leven. Eens men door de Admiraliteit de functie toegewezen kreeg had men dus levenslang zekerheid. Echte ontslagen vielen er niet tijdens de 18de eeuw. Enkel bij grote fraude werd er door de Admiraliteit ingegrepen.

3. De sociale status van de equipagemeester

3.1. Toetsing aan de klasse der regenten

Enkele feiten die hiervoor reeds vermeld zijn, doen vermoeden dat de hier besproken functie bijzonder gewichtig moet zijn geweest binnen de thuisstad. Door zijn bijzonder uitgebreide takenpakket was de equipagemeester immers ideaal geplaatst om zijn gunstelingen regelmatig te bevoordelen. In het licht van de 18de -eeuwse voor-wat-hoort-wat mentaliteit een niet te onderschatten troef. Doordat het equipagemeesterambt op de lijn voortkwam van functies die onder de voornaamste politieke families van de stad - de regenten - werden verdeeld, heeft dit de aanzet gegeven dit vermoeden verder te onderzoeken

Kort gesteld waren de regenten vermogende burgers die de politieke macht binnen de stad stevig in handen hielden. Binnen de stad, en voor sommigen zelfs binnen het gewest, was hun macht onaantastbaar geworden. Het was het eindresultaat van een proces van oligarchische ontwikkeling en consolidatie dat zijn oorsprong had in de late Middeleeuwen. De vorst rekende toen immers op kleine groepen families om zijn macht binnen de steden uit te oefenen. Deze situatie bleef onveranderd tot aan de Opstand. Dan werden de regenten die trouw bleven aan de Spaanse vorst ontzet uit hun ambt en vervangen door andere, staatsgezinde regenten. Geld en voldoende sociale relaties werden de sleutelwoorden om toe te treden tot de regentenelite¹⁶. Het exclusieve karakter dat voor de Opstand zo eigen was aan deze elite, zal nadien nog meer gesloten zijn. In de 18de eeuw was het dan ook niet zomaar vanzelfsprekend om tot de regentenelite van een stad toe te treden. Het sociaal profiel van de regent kan als volgt worden geschetst. Als een heer van stand diende een regent zijn rijkdom te kunnen etaleren. Maar het bezit van een voldoende kapitaal was echter niet de enige voorwaarde om tot de regentenelite te worden gerekend. Nog belangrijker was de familiale achtergrond. Van een aanzienlijke geboorte zijn was een kenmerk van de regent dat allesbehalve te onderschatten was. Het zorgvuldig uitkiezen van een geschikte huwelijkspartner behoorde dan ook tot één van de grootste bezorgdheden van een regent. Voorts hadden regenten enige kennis van de wereld. Ze hadden bijna allemaal school gelopen aan een Latijnse of Franse kostinstelling.

Nadien was een universiteitsopleiding de volgende stap in het leven van de jonge regent. Had men de uitoefening van een openbaar ambt op het oog, dan was het beschikken over een universitair diploma immers onvermijdelijk. Na zijn studies afgemaakt te hebben, werd men - indien men tot de voornaamste regenten van de stad werd gerekend - lid van de vroedschap (infra), waarna een hele waaier aan jobmogelijkheden binnen het Zeeuwse politieke bestel open lag. Alhoewel de betekenis van het regentschap van stad tot stad varieerde, mag een bovenstaand levensverhaal als algemeen model voor de Zeeuwse regenten worden beschouwd.

3.2. De equipagemeester als vermogend man

Een eerste vereiste om als regent door het leven te kunnen gaan hield in dat men over voldoende financiële middelen diende te beschikken. Doordat een aantal Zeeuwse belastingsaanslagen uit de 18de eeuw goed bewaard zijn, is het voor de historicus mogelijk een duidelijk beeld te krijgen van de financiële armslag van —onder andere— deze functionarissen.

Na een grondig onderzoek van belastingskohieren mag gesteld worden dat equipagemeesters met een jaarlijks inkomen van een 1.500 gulden zeker niet tot de bedelstaf veroordeeld waren. Ter vergelijking: een arbeider verdiende 250 gulden per jaar. Een korte rekensom maakt dus duidelijk dat een equipagemeester maar liefst zes maal zoveel verdiende. Verder kan het lantaarngeld, een belasting op de grootte van de woning, een verder inzicht verschaffen in het vermogen van de equipagemeester. Hieruit blijkt dat de hier besproken functionarissen vooral middelgrote herenhuizen bewoonden.

Ook het dienstbodegeld mag hier niet onvermeld blijven. Zoals de naam het zegt werd deze taks geheven op het aantal knechten dat men in dienst had. Alle equipagemeesters hadden minimum één bediende of meid in dienst. Sommige hadden zelfs drie tot vier hulpen in huis.



Fig. 5. Portret van een aantal welgestelde Regenten (18^{de} eeuw).

Tot slot dient het karosgeld hier zeker aan de orde te worden gebracht. Deze luxebelasting was van toepassing op het bezit van koets en/of paard. Opnieuw komt de naam van iedere Zeeuwse equipagemeester in deze lijsten voor.

3.3. De equipagemeester als politicus

Los van het nagaan van de financiële armslag, bestaat één van de handigste manieren om te weten te komen of een persoon tot de leidende groep regenten van een stad behoorde, erin na te gaan of zijn naam - of die van een familielid - in de ledenlijsten van de vroedschap voorkomt. In de stadsarchieven van Veere en Vlissingen is er hieromtrent gelukkig enige informatie over bewaard gebleven. Zo zijn de genealogische afschriften met betrekking tot burgemeester —en schepenlijsten van beide steden nog aanwezig in het Zeeuws Archief. Voor Veere kunnen zelfs de nominatieboeken voor de verkiezing van burgemeesters, schepenen en raden geraadpleegd worden. Samen vormden zij de vroedschap.



Fig. 6. Enkele leden van een vroedschap tijdens de 18^e eeuw.

Het bestaan van de vroedschap kan, net zoals de constructie van de vijf Admiraliteiten, als één van de vele grillen van de Republiek worden beschouwd. Waar de stadhouder aan het hoofd van de zeven gewesten stond, gold op plaatselijk of stedelijk niveau de ongecontesteerde macht der regenten.

Zoals eerder werd vermeld behoorden deze regenten tot de meest vooraanstaande stedelijke families. Tegen het midden van de 17de eeuw hadden zij zich verenigd in vroedschappen, en verdeelden daarin de stedelijke ambten. In deze vroedschappen hadden de leden zitting voor het leven, en werden opgevolgd door coöptatie. Behoorde men tot de

vroedschap, dan kon men in aanmerking komen voor het uitoefenen van een stedelijk ambt. Op die manier had de regentenelite vanuit de vroedschap een exclusieve greep op de politieke macht. Eens men van die macht had geproefd, probeerde men die op verschillende manieren binnen de reeds bestaande groep regentenfamilies te houden.

3.4. De equipagemeester als lid van een breed sociaal netwerk

Als politici waren regenten er steeds op beducht hun macht in eigen handen te houden. Eén manier hiervoor bestond erin de belangrijkste politieke functies onder elkaar te bedisselen, een andere in het onderhouden van een uitgebreide kennissenkring. Kon men rekenen op de steun van enkele machtige of invloedrijke vrienden, dan zal dat de eigen carrière steeds te goed kunnen komen.

Op lokaal vlak golden de regenten tot de stedelijke elite. De vroedschapsleden vormden de bovenlaag van de bevolking, en naast of boven hen was er geen toplaag aanwezig. Toch vervreemdden de regenten niet van de stedelijke bevolking. Zo waren verschillende raden lid van stedelijke gilden. In Veere waren verschillende equipagemeesters bijvoorbeeld lid van de stedelijke St.-Cruisgilde van de viskopers. Wanneer naar het einde van de 18de eeuw toe het logestelsel in zwang raakt in de Republiek, valt het op dat tal van vroedschapleden het logelidmaatschap aanvragen. Het was immers de ideale plaats voor regenten om elkaar in een gezellige en ontspannende sfeer te ontmoeten. Het *Enfant de la Virtue*, de Veerse loge, telde dan ook enkele equipagemeesters onder haar leden.

Maar niet alleen binnen de eigen stad trachtten equipagemeesters relaties uit te bouwen. Het aanknopen van vriendschapsbanden met Middelburgse regenten bleek bijvoorbeeld bijzonder populair te zijn. Niet verwonderlijk, als men weet dat zij het dichtst bij het politieke hart van Zeeland betrokken waren. Wilde men zo een insider strikken, dan was het dikwijls aangeraden lid te worden van één van de Middelburgse verenigingen. Zo blijkt de St.-Jorishandschuttersgilde enkele Veerse en Vlissingse equipagemeesters te hebben geteld.

Ook enkele wetenschappelijke verenigingen telden equipagemeesters onder hun leden. Vooral naar het einde van de 18de eeuw toe bleek het lidmaatschap van het Zeeuws Genootschap der Wetenschappen populair te zijn onder de equipagemeesters. Deelname aan wetenschappelijke denkoefeningen was hen dus niet onbekend.

Om de relaties met de leden van zijn sociaal netwerk te onderhouden, hield menig equipagemeester er een — al dan niet omvangrijke — correspondentie op na. In hun brieven hielden zij elkaar op de hoogte van politieke verwickelingen binnen de eigen stad, of maakten erin hun mening kenbaar omtrent provinciale of zelfs nationale hete hangijzers. Deze correspondentie en het onderhouden van talrijke contacten daardoor, was bijzonder nuttig in een maatschappij waarin zoveel afhankelijk was van het persoonlijke element.

Dat deze sociale relaties een enorme weerslag hadden op de politieke carrière van een equipagemeester, blijkt uit een greep uit het leven van de Veeerse equipagemeester Jean-Louis Verelst. Tijdens zijn leven onderhield hij een correspondentie met Caspar van Citters, één van de belangrijkste regenten van Middelburg. Samen ijverden ze voor de terugkeer van Oranje als stadhouder van de Republiek. Wanneer dit in 1747 ook lukt blijkt deze intensieve correspondentie en netwerking hen tal van voordelen te hebben opgeleverd. Het bood beide een ruimere politieke en financiële armslag.

4. Besluit

Samenvattend kan gesteld worden dat de equipagemeesters in dienst van de Zeeuwse Admiraliteit tijdens de 18de eeuw verantwoordelijk waren voor een waaier bevoegdheden.

Eerst en vooral dienden ze in te staan voor het uitreden van de Staatse oorlogsschepen. Het plaatsen van allerlei bestellingen bij particulieren en vele sociale contacten dient - door het gebrek aan een eigen maritiem industrieel complex binnen Zeeland — hierbij als logische uitloper te worden gezien. Doordat de equipagemeesters talloze goederen in stock dienden te houden konden ze regelmatig aangetroffen worden in het stedelijke arsenaal.

Daarnaast waren de hier besproken functionarissen eveneens verantwoordelijk voor de nieuwbouw van Zeeuwse oorlogsbodems. Hiervoor hadden ze de beschikking over een Admiraliteitswerf en de hulp van de hoofdtimmerman. Maar doordat tijdens de 18de eeuw de financiële middelen van de Admiraliteit drastisch ingeperkt waren, mag aan deze taak geen al te groot gewicht worden toebedeeld. Men schakelde over naar een restauratiepolitiek. Het ging zelfs zo ver dat schepen regelmatig bij particulieren werden gehuurd.

Het transporteren van equipagegoederen tussen de vier Zeeuwse marinebasissen mag eveneens tot de verantwoordelijkheden van de equipagemeesters worden gerekend. Dit gebeurde voornamelijk via de talrijke zeewegen waardoor terug regelmatig (kleinere) zeeschepen afgehuurd dienden te worden.

Voor deze opgesomde verantwoordelijkheden had de equipagemeester vooral een delegerende functie. Op zijn betaalrol waren talrijke timmerlui en sjouwers opgenomen, maar eveneens een assistent-equipagemeester. Deze zorgde - vooral in Veere en Vlissingen - voor een verlichting van het grote takenpakket van de equipagemeesters. De enorme bedragen die in hun rekeningen omgingen doen besluiten dat ze een enorme verantwoordelijkheid hadden.

Toch mag de functie niet overgewaardeerd worden. Het feit dat er vier equipagemeesters waren en niet één overkoepelende verantwoordelijke, wijst erop dat vooral binnen de eigen stad deze functionarissen hoog aangeschreven stonden. Allen beschikten ze over een aanzienlijk vermogen, behoorden ze tot de vroedschap — en dus tot de leidende regentenfamilies — en zijn het vooral hun nakomelingen die tot provinciaal of zelfs nationaal niveau zullen doorstoten. Het ambt mag dus gezien worden als springplank naar een meer ambitieus carrièreniveau.

Tot slot kan gesteld worden dat, door hun enorme pakket verantwoordelijkheden, hun verscheiden afkomst en interesse in wetenschap en sociale contacten, de equipagemeesters binnen de Zeeuwse Admiraliteit tijdens de 18de eeuw zeker als bijzonder veelzijdige mannen mogen getypeerd worden.

Bergingsbedrijf kocht Iraaks politicus om, vermoedt eigenaar SHV

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.

By : Esther Rosenberg & Carola Houtekamer

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 Vereniging 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 voedselabrikant 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 belooft 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 verbeterd 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 Iraakees 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 Iraakees 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 Iraakees 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.

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 Rezek 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.

Bateaux courrier

Il est amusant si pas intéressant de connaître la voie suivie par le courrier qui devait rejoindre ou provenait des premiers européens émigrés en Afrique centrale durant le dernier quart du XIXe siècle.

Un manque évident de documentation ne permet que difficilement de reconstituer le mouvement des bateaux qui reliaient l'Europe à l'Afrique. Certains de ces bateaux transportent des voyageurs et du fret, d'autres uniquement du fret. Quels sont ceux qui transportèrent de la correspondance ? Aucune archive connue ne permet de le déterminer.

Le premier essai de reconstitution du mouvement des bateaux a été mené à bien par Monsieur Gudenkauf.

Historique

Au moment de la constitution du Comité d'études du haut Congo, en 1879, la partie méridionale de la côte occidentale d'Afrique n'est desservie que par deux lignes anglaises, - la British and African Steam Navigation Cy. et l'African Steam Ship Cy. - qui ont leur port d'attache à Liverpool. Ces deux lignes, après s'être fait pendant quelque temps une concurrence ruineuse, s'associent de façon à ne plus former en réalité, qu'une seule ligne. Les départs ont lieu toutes les six semaines de Liverpool, mais les bateaux touchent fort irrégulièrement Banana, à l'embouchure du fleuve ; le voyage dure plus de deux mois, par

suite de la lenteur des navires et aussi à cause de la multiplicité des escales qui s'échelonnent tout le long de la Guinée, de Sierra Léone au Nigeria.

En dehors de quelques vapeurs affrétés spécialement, ce fut, naturellement, à ces compagnies de navigation que s'adressa le Comité d'études du haut Congo pour l'organisation de ses transports.

Les marchandises sont expédiées d'Anvers à Liverpool pour y être transbordées à bord des vapeurs pour le Congo. Les marchandises sont déchargées à Banana, d'où les petits steamers du Comité d'études les transportent à Vivi ou à Matadi. La totalité des marchandises transportées par cette voie durant les années 1880 et 1881 ne dépassa guère 300 à 400 tonnes annuellement. Le voyage de retour s'accomplit dans des conditions plus déplorable encore. Sa durée dépasse parfois soixante jours et les voyageurs attendant le steamer transporteur séjournent souvent six semaines à la côte quand ils quittent le Congo pour rentrer en Belgique.

La quantité de fret augmentant progressivement, l'attention des transporteurs fut attirée vers le Congo. Dès 1883, les bateaux de la ligne portugaise – *l'Empresa nacional* – commencèrent à toucher Banana. Vers la même époque fut créée la *Woermann linie*, qui envoya également ses vapeurs au Congo.

En 1886, le Comité d'études du Congo ou plutôt l'État du Congo, car l'ancienne association venait d'être reconnue comme État indépendant à Berlin, réussit à conclure avec *l'Empresa nacional* un arrangement provisoire en vertu duquel les bateaux de cette ligne devaient toucher à Anvers pour y prendre les marchandises et les voyageurs en destination du Congo. Malheureusement, ces steamers, après leur départ d'Anvers, faisaient escale à Lisbonne durant 15 jours et la durée totale du voyage aller s'élevait ainsi à 45 jours.

Cet arrangement introduisit pour la première fois, du moins théoriquement, la question de la navigabilité du Congo au-delà de Banana. *L'Empresa*, outre ses bateaux mensuels, s'engagea à envoyer, en cas de besoin, trimestriellement, un bateau de 1 200 tonnes à Boma. Quoique l'ensemble des transports dépassât 200 tonnes en moyenne par mois, il n'y eut aucun départ spécial de ce genre, car l'arrangement ne subsista que pendant trois mois. Au moment où il allait être dénoncé à cause de des difficultés de l'escale de Lisbonne, l'État reçut de la *Compagnie gantoise de Navigation* la proposition d'établir une ligne belge de transports vers le Congo, par la mise en service de trois vapeurs de 1 650 tonnes environ : le *Brabo*, qui remonte pour la première fois le fleuve Congo jusqu'à Boma, le *Lys* et le *Vlaanderen*. Cette courageuse entreprise ne fut pas de longue durée, car en 1888, devant la concurrence acharnée que lui font les armements étrangers, la Compagnie gantoise renonce et retire ses navires. En effet les steamers eurent, au départ d'Anvers, un fret suffisamment rémunérateur, ce qui consacra définitivement la réputation de ce port comme port de chargement vers l'Afrique, mais au retour ils ne purent obtenir que des cargaisons insuffisantes.

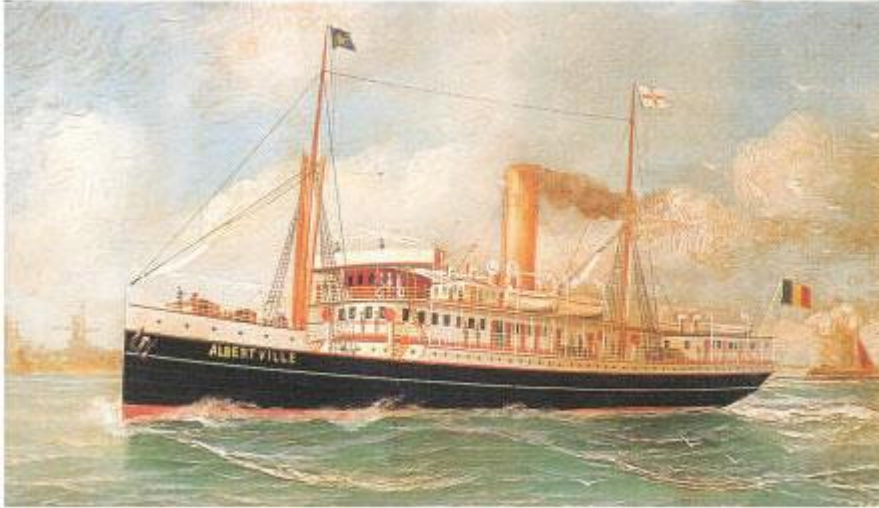
Au commencement de 1888, l'État traita de nouveau avec les anciennes lignes anglaises. Il leur garantit tout son fret depuis Anvers jusqu'au Congo, direct ou via Liverpool avec transbordement dans ce port, les départs doivent avoir lieu d'Anvers chaque fois que les marchandises à charger dépasseraient un tonnage de 500 tonnes, de Liverpool quand cette quantité de fret ne pouvait être garantie. Dès cette époque, les expéditions eurent assez d'importance pour que les départs d'Anvers fussent à peu près réguliers. La durée du voyage fut fixée à 30 jours pour les steamers partant d'Anvers. Jusqu'à ce moment, l'État indépendant du Congo était à peu près l'unique chargeur pour le Congo. A la fin de l'année 1888, la situation se modifie radicalement.

Dès 1887 avait été créé, à Bruxelles, la *Compagnie du Congo pour le commerce et l'industrie*. Cette compagnie, de par la nature même de ses entreprises, ne pouvait avoir à faire que des expéditions restreintes ; mais à la fin de 1888 furent créées successivement la *Compagnie des magasins généraux* et la *Société anonyme belge pour le commerce du haut Congo*, dont l'appoint permit de régulariser définitivement les départs d'Anvers. Enfin, en août 1889, fut constitué la *Compagnie du chemin de fer* ; en décembre, celle des *produits du Congo*. Aussi, dès le commencement de 1890, les départs réguliers et mensuels, par vapeurs anglais, emportèrent d'Anvers des chargements minimum de 1 000 tonnes. Deux autres lignes : les *Chargeurs réunis* et la *Prince Line* se décident à toucher Anvers, tandis que la *Woermann Linie* vient prendre les passagers à Flessingue d'abord, à Ostende ensuite.

La durée du voyage entre Anvers et le Congo est réduite alors à 25 jours.

En 1891, l'État Indépendant du Congo et quelques sociétés commerciales passent des conventions de transport avec un syndicat formé par la *British and African Steam Navigation Cy.* et *l'African Steam Ship Cy.*, toutes deux de Liverpool, et la *Woermann Linie* de Hambourg. Le syndicat s'engage à expédier le 6

de chaque mois un steamer d'Anvers à Matadi et à effectuer le trajet en 25 jours au plus à l'aller, en 30 jours au plus au retour, ce qui constitue une sérieuse amélioration.



Nombreux sont les Belges éclairés qui souhaitent voir nos transports coloniaux s'effectuer sous le pavillon national ; aussi quelques années plus tard, sous la pression de l'intérêt croissant qui se manifeste dans le pays en faveur du Congo, un nouveau et sensible progrès est accompli, par la création presque simultanée, au moyen de capitaux en partie nationaux, de deux sociétés de droit belge. Il s'agit de la *Société Maritime du Congo*, fondée le 20 février 1895, filiale de la Woermann Linie d'une part et de la

Compagnie belge Maritime du Congo, fondée le 24 janvier 1895, filiale de l'African Steam Ship Cy dirigé par Elder Dempster de Liverpool d'autre part. Parmi les fondateurs de la *Compagnie belge Maritime du Congo* se trouve l'armateur et agent maritime anversois John Picard Best représentant notamment

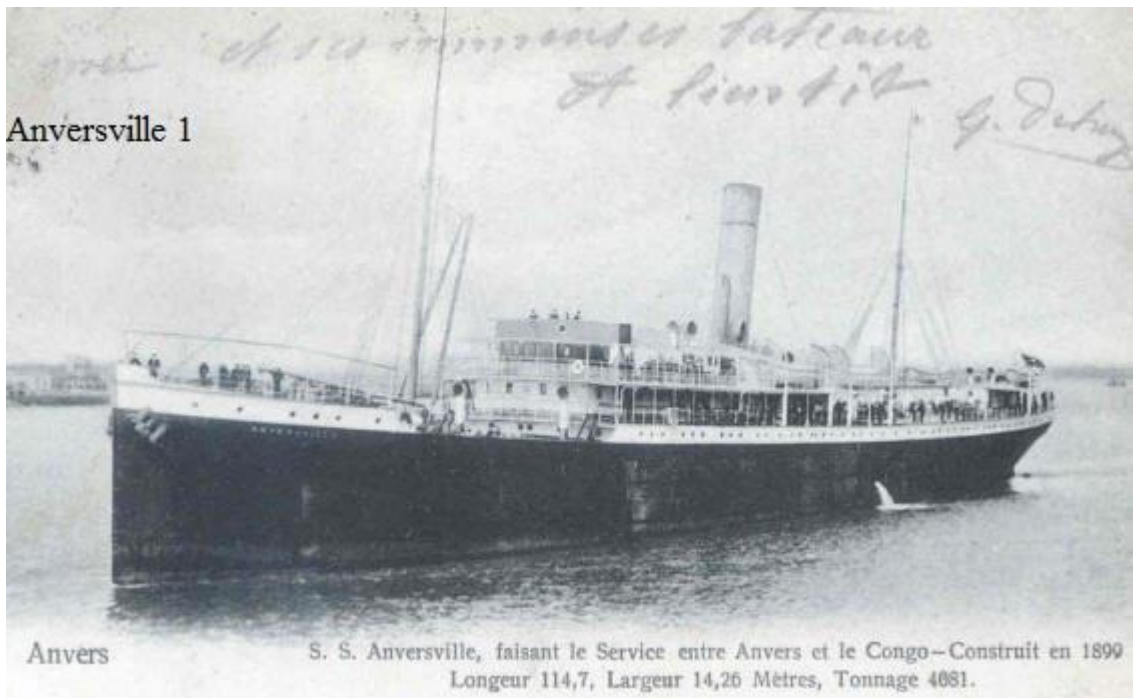
l'African Steam Ship. J. P. Best est nommé gérant et agent de la Compagnie. Les deux sociétés apportent chacune des navires. La *Compagnie belge maritime du Congo* aligne le *Coomassie* assez âgé et le tout nouveau *Léopoldville 1* tandis que la Société Maritime du Congo aligne l'*Eduard Bohlen* qui sera remplacé rapidement par le *Bruxellesville 1*. Un service mensuel sous pavillon belge, est organisé en commun, et le *Léopoldville 1*, vapeur de 3 363 tonnes, l'inaugure le 6 février 1895 en arrivant au Congo vingt jours après avoir quitté



Anvers. L'*Eduard Bohlen* part le 6 mars et le *Coomassie* le 6 avril.

Au cours des années qui suivent, l'augmentation sensible du trafic résultant de la création de nombreuses sociétés commerciales belgo-congolaises et l'amélioration des moyens de déchargement au Congo, permettent aux deux organismes de se développer rapidement. Aussi, dès 1900, des départs furent-ils organisés le 1er et le 16 de chaque mois au moyen de six vapeurs : *Albertville 2* de 3 805 tonnes, *Anversville 1* de 3 897 tonnes, *Léopoldville 2* de 3 963 tonnes, *Stanleyville 1* de 4 051 tonnes, *Bruxellesville* de 3 900 tonnes et *Philippeville* de 4 091 tonnes.

Cette fréquence doit bientôt être abandonnée, faute de trafic suffisant. Par ailleurs, une certaine réaction dans la prospérité coloniale s'étant manifestée, réaction due entre autres causes à la lenteur du développement de l'outillage du port de Matadi et des ports fluviaux, la Société Maritime du Congo se retire le 3 avril 1901. La



Anversville 1

Anvers

S. S. Anversville, faisant le Service entre Anvers et le Congo—Construit en 1899
Longeur 114,7, Largeur 14,26 Mètres, Tonnage 4081.

Compagnie belge maritime du Congo restée seule, continue le service avec trois vapeurs et des départs réguliers toutes les trois semaines. Pour augmenter le confort des passagers et répondre en même temps aux nécessités d'un trafic constamment croissant, ces vapeurs sont promptement remplacés par des navires plus grands et plus modernes. En même temps la durée du voyage est réduite à 19 jours, les escales étant La Pallice, Ténériffe, Dakar, Conakry, Sierra Léone et Boma.

En 1910, après que l'État Indépendant du Congo devint la colonie du Congo belge ; un groupe de capitalistes belges ayant à sa tête le colonel Thys, qui fut près du Roi Léopold II un des artisans les plus actifs et les plus perspicaces de la colonisation congolaise, entreprend, mû par un sentiment élevé de patriotisme, la nationalisation de la ligne qui relie la Colonie à la Mère patrie. Par un accord avec l'armement anglais, la *Compagnie belge maritime du Congo*, qui, jusqu'alors, n'avait été entièrement belge que de nom, passe en totalité sous un contrôle belge. L'Agence maritime Walford est créée à Anvers le 24 juillet 1902, notamment par le colonel Thys. Thys siège au Conseil de l'Agence en compagnie de J. P. Best ce qui explique que la gérance de la Compagnie fut confiée à cette dernière le 1er février 1911.



Albertville 4

Soucieuse de l'amélioration constante de l'important service qu'elle assume la Compagnie décide l'abandon des escales de Ténériffe et de Freetown (Sierra Leone), pour ramener la durée du voyage à 18 jours. En même temps elle commande deux nouveaux vapeurs, l'un, l'*Albertville 4* de 7745 tonnes, lancé en juin 1912 par les chantiers Cockerill à Hoboken, l'autre, l'*Anversville 2* de 7 694 tonnes, livré en août 1912 par les chantiers de MM. Alex. Stephen & Sons Ltd à Glasgow. L'*Albertville 4*, l'*Anversville 2* et l'*Élisabethville 1*, ce dernier de 7 017 tonnes, construit en

1911 par les chantiers Stephen, constituent dès 1912, un groupe homogène de vapeurs rapides à deux hélices. Cette flotte se complète au Congo par le remorqueur Colonel Thys, de 220 tonnes, construit cette même année dans les chantiers de MM. Boele et Pot, à Bolnes (Pays-Bas), par six allèges de haute mer et par quatre chalands de rivière afin d'alléger, aux basses eaux, les paquebots avant qu'ils ne s'engagent dans l'estuaire maritime en aval de Boma. Les départs ont lieu régulièrement d'Anvers, toutes les trois semaines.

En 1914, l'invasion du Pays oblige la Compagnie à transporter son organisation en Angleterre, dans les bureaux de l'Agence Maritime Walford, à Londres et dans ceux de Elder Dempster Cy Ltd., à Hull. A partir

de 1915, la Compagnie aligne ses trois paquebots sur la relation Grande Bretagne - Congo d'abord au départ de Liverpool. Les paquebots prennent ensuite Hull comme point de chargement et de déchargement des marchandises. L'embarquement des passagers ainsi que leur débarquement a lieu à Falmouth.

Pendant toute la durée de la guerre, la Compagnie assure des relations aussi régulières que possibles avec le Congo belge qui, déjà en plein essor, rend aux Alliés les plus précieux services. Ses navires transportent, outre le trafic ordinaire, une bonne partie des 700 officiers et sous-officiers envoyés d'Europe en Afrique pour renforcer la Force publique, pendant les trois années que dure la campagne contre les Allemands dans cette partie du monde, ainsi que des approvisionnements considérables de matériel hospitalier, de médicaments, de vivres pour Européens et Noirs, d'objets d'habillement, de campement, d'équipement, de munitions, d'armes, d'outils, et rapporte à la Grande Bretagne du cuivre, du copal et des oléagineux. Mais la *Compagnie belge maritime du Congo* paye un lourd tribut à la guerre sous-marine : son vapeur *Élisabethville* est torpillé le 6 septembre 1917, au large de Belle-Île (île de Bretagne en face de Quiberon) par un sous-marin ennemi.

Dès la fin des hostilités, en 1918, se posent d'importants problèmes : celui du rétablissement des relations normales de la mère patrie avec sa Colonie ainsi que l'évacuation rapide des stocks énormes de produits coloniaux accumulés en Afrique, dont l'arrivée en Belgique est indispensable au prompt relèvement de notre industrie. Résolument, les dirigeants de la Compagnie prennent les mesures nécessaires. Dès 1919, ils confient sa gérance à l'*Agence maritime internationale*, puissant organisme créé le 3 mars de cette même année qui reprend les activités de l'Agence maritime Walford. L'Agence maritime internationale gère les actifs ainsi que les agences à l'étranger de la Compagnie belge maritime du Congo. En même temps que les relations maritimes entre Anvers et le Congo se développent par l'acquisition successive de trois navires de charge, l'*Uromi* de 941 tonnes rebaptisé *Kinshasa*, le *Mateba* de 5 500 tonnes et le *Matadi* de 3 097 tonnes, navires qui seront transférés à la *Compagnie africaine de navigation* lors de sa fondation le 31 janvier 1920 et également gérée par l'*Agence maritime internationale* ; l'*Albertville 4*, vendu à un armement étranger, est remplacé en 1922 par un magnifique navire, l'*Élisabethville 2* de 8 178 tonnes, construit au chantier naval John Cockerill, à Hoboken. L'année suivante, en 1922, le superbe *Thysville 1* de 8176 tonnes, également construit à Hoboken, vint prendre rang parmi les navires de la Compagnie, dont l'effectif s'est renforcé dans la suite du *Stanleyville 2* de 6612 tonnes, construit en 1920 à Clydebank (Grande-Bretagne), chez J. Brown & Co. Les résultats de ces mesures énergiques ne se font pas attendre : les ports du Congo, tant fluviaux que maritimes furent décongestionnés ; les transports, aussi bien ceux des passagers que ceux des marchandises, reprennent dans les meilleures conditions. Ainsi, en même temps que s'accroît l'importance de la Colonie dans la vie économique de la mère patrie, s'accroît aussi l'importance du rôle joué par la Compagnie belge maritime du Congo. Devenue un des principaux armements nationaux, elle décide d'augmenter encore le nombre de ses unités et passe commande, aux Ateliers et Chantiers de la Loire, à Saint-Nazaire, d'un important et somptueux navire de 10 387 tonnes : l'*Albertville 5*, puis au chantier naval John Cockerill, à Hoboken, l'ordre de mise sur cale d'un navire presque semblable : le

Léopoldville 5.
L'*Albertville 5* entre en service le 28 février 1928 et la mise en ligne du *Léopoldville 5* se fait en octobre 1929. Un nouveau remorqueur, le *Cambier*, est enfin venu s'adjoindre au *Colonel Thys*. Le matériel fluvial au Congo comprend en outre neuf grandes allèges, quatre petites et plusieurs baleinières.



La Compagnie africaine de navigation sera absorbée par la Compagnie belge Maritime du Congo le 11 juillet 1929.

En février 1930, la Compagnie absorbe le Lloyd Royal Belge qui avait été créé le 26 juin 1916 à La Panne dans le but de transporter des vivres, destinées à la Belgique, des États-Unis vers les ports neutres, essentiellement hollandais. A l'issue de la guerre, le Lloyd Royal remplace les armements allemands qui ne desservent plus Anvers. La Compagnie dont la raison d'être est la liaison avec le Congo devient le premier armement national et diversifie ses activités en ouvrant des lignes vers l'Amérique. Son appellation

est modifiée en

Compagnie Maritime Belge (Lloyd Royal).

C'est la crise économique et la

Compagnie ne

commande aucun

paquebot

durant les années

trente si ce n'est, avec

l'aide de



l'État, le luxueux *Baudouinville 1* en 1937. Ce dernier, livré en 1939, ne pourra effectuer que trois voyages avant la seconde guerre mondiale durant laquelle il aura une triste fin. Lors de l'invasion de la Belgique par les Allemands le 10 mai 1940, la Compagnie donne immédiatement l'ordre aux bateaux se trouvant à Anvers de quitter le port et de se rendre dans les ports français faisant plus confiance en la capacité défensive de ces derniers qu'à celle des Anglais. L'*Élisabethville 2*, l'*Albertville 5* et le *Baudouinville 1* quittent Anvers avec comme passagers la direction et le personnel de la Compagnie. Les navires vont à La Pallice puis à Bordeaux. La marine française réquisitionne l'*Albertville 5* et l'envoie au Havre où il est coulé par l'aviation allemande. Le *Baudouinville 1* reste dans le port de Bordeaux. Par après il sera transféré à Nantes où il sera sabordé le 10 août 1944 par les Allemands en déroute. L'*Élisabethville 2* arrive à La Pallice le 14 mai et repart le 6 juin pour la Grande Bretagne. A ce tribut déjà assez élevé il faut ajouter 294 marins qui périrent, le *Léopoldville 5* torpillé le 24 décembre 1944 et savoir que 23 des 31 navires de la flotte seront perdus. Pendant les quatre premiers mois de la guerre la ligne Grande-Bretagne - Congo sera assurée notamment par le *Léopoldville 5* et celle du Congo vers les États-Unis, où plusieurs sociétés commerciales ont établi leur siège commercial, par l'*Élisabethville 2* et le *Thysville*. Le 20 septembre 1940 toute la flotte sera réquisitionnée et les trois paquebots serviront de transport de troupes. Le premier paquebot, le *Thysville* n'accostera à Anvers, à la fin de la guerre, que le 23 septembre 1945

Copacabana



A la libération la Compagnie dispose de sept navires parmi lesquels deux paquebots l'*Élisabethville 2* et le *Thysville*. Les problèmes de 1945 sont identiques à ceux de 1918. La colonie manque de biens d'équipement et d'énormes quantités de marchandises doivent être acheminées vers la Belgique. De nombreux coloniaux désirent rentrer au pays alors que leurs remplaçants attendent leur départ vers la colonie. En 1945, la Compagnie assure seize voyages vers le Congo. Mais cela n'est pas suffisant, c'est pourquoi trois cargos l'*Alex Van Opstal 2*, l'*Armand Grisar* et le *Gouverneur Galopin* ainsi que

deux navires Victory, le *Steenstraete* et le *Tervaete* sont transformés pour transporter des passagers. La ligne du Congo est renforcée également grâce au *Mar del Plata* et au *Copacabana*, navires destinés initialement à la ligne vers l'Amérique. La ligne du Congo est rouverte le 25 octobre 1945. Parallèlement et dès août 1945, la Compagnie commande trois paquebots de 10 350 tonnes chacun chez Cockerill à Hoboken. Il s'agit de l'*Albertville 6* et du *Léopoldville 6* mis en service en 1948 et de l'*Élisabethville 3* mis en service en 1949. Ces nouveaux navires peuvent faire la traversée en deux semaines contre trois avant guerre. En 1948, la Compagnie commande auprès de Cockerill deux nouveaux paquebots mixtes qui peuvent transporter 216 adultes et 24 enfants, le *Baudouinville 2* qui sera mis en service en 1950 et le *Charlesville* qui sera mis en service en 1951. En 1947, la ligne du Congo étant normalisée le *Copacabana* et le *Mar del Plata* sont réintroduits sur la ligne de l'Amérique et en 1949 ce sont les *Steenstraete* et le *Tervaete* qui sont retirés. Les paquebots à vapeur *Thysville 1* et *Élisabethville 2*, rescapés d'avant guerre, sont vendus.

Mar del Plata



En 1952, le *Copacabana* et le *Mar del Plata* sont réintroduits sur la ligne du Congo vu le succès de celle-ci.

En 1953, la Compagnie commande deux nouveaux paquebots, le *Jadotville* de 13 724 tonnes, aux Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire (Penhoët - France) et quelques mois plus tard le *Baudouinville 3* de 13 876 tonnes à Cockerill. Ce sera le dernier avant l'indépendance du Congo survenant en 1960. Ces bateaux mus par des turbines à vapeur qui permettent d'atteindre dix-sept nœuds peuvent transporter 325 passagers. Ils seront respectivement mis en service en 1956 et 1957.



C'est en 1710, durant la guerre de Succession d'Espagne, que la Concorde, frégate corsaire armée par René Montaudouin, effectue son premier voyage au départ de Nantes vers les côtes d'Afrique et les îles françaises d'Amérique. Avec la signature du traité d'Utrecht et le retour de la paix, le corsaire devient négrier et il est armé pour trois expéditions en 1713, 1715 et 1717. Le développement de la traite négrière durant les premières années du XVIII^e siècle accompagne l'extension des cultures sucrières coloniales et le besoin d'une main-d'œuvre acclimatée aux régions tropicales.

Avec le traité d'Utrecht, la France perd son privilège de l'asiento, c'est-à-dire le monopole de la fourniture d'esclaves aux colonies espagnoles. Des lettres patentes du 16 janvier 1716 laissent alors aux négociants français la liberté du commerce de traite, à condition toutefois que les navires soient armés dans les ports de Rouen, Bordeaux, La Rochelle et Nantes. Cette période marque donc le début de la traite négrière nantaise, et la frégate la Concorde, armée dans ce port, fait partie des nombreux navires qui s'adonnent à ce fructueux commerce dit triangulaire. Mais son destin est lié aussi à la piraterie, alors en pleine expansion, qui sévit sur les côtes d'Amérique, et à l'un de ses plus farouches pratiquants : le trop fameux Barbe-Noire!

Edward Teach dit Barbe-Noire

Le pirate Edward Teach a été rendu célèbre depuis près de trois siècles par de nombreux ouvrages dans lesquels il est parfois difficile de distinguer le mythe de la réalité. C'est le cas, par exemple, des pages que lui consacre Charles Johnson dans un livre paru en 1724 sous le titre Histoire générale des pirates anglais. Il est aujourd'hui généralement admis que Charles Johnson est le pseudonyme de Daniel Defoe. Selon cet auteur, Edward Teach naît vers 1680 à Bristol sous le nom d'Edward Drummond. Devenu jeune homme, il se fait engager à bord d'un corsaire anglais durant la guerre de Succession d'Espagne et, en dépit de la témérité et du courage dont il fait preuve au combat, demeure simple matelot.



Le farouche pirate Barbe-Noire au combat, composition du peintre Frank Schoonover (début du XX^e siècle).

La guerre terminée, Edward Teach rejoint les pirates qui ont établi leur repaire sur l'île de New Providence (aujourd'hui Nassau) dans l'archipel des Bahamas. Là, le capitaine pirate Benjamin Hornigold lui confie le commandement d'un sloup à bord duquel BarbeNoire entame une courte carrière, mais qui marquera l'histoire de la piraterie. "Notre héros se donna le surnom de Blackbeard en raison de la grande quantité de poils qui lui couvrait le visage, écrit Charles Johnson. Cette barbe était noire, il la laissait croître jusqu'à une longueur extravagante, en sorte que toute sa poitrine en était couverte, et elle lui montait jusqu'aux yeux. Il était accoutumé d'en faire de petites tresses avec des rubans qu'il tournait autour des oreilles." Henri Bostock, capitaine du sloup Margaret capturé par Barbe-Noire le 5 décembre 1717 au Sud de Porto Rico, décrit le pirate comme étant "un grand homme mince avec une barbe très noire qu'il portait d'une grande longueur".

Il semble que la première mention du nom de Barbe-Noire dans les archives apparaisse lors d'une déclaration faite au Board of Trade, à Londres, par un certain capitaine Mathew Musson à la suite de la perte de son navire. Le 5 juillet 1717, Musson déclare

qu'au mois de mars précédent il a fait naufrage sur Catt Island, aux Bahamas. Les habitants de l'île lui ont appris l'existence de cinq pirates qui ont fait du port de Providence leur lieu de rendez-vous. Il cite les noms d'Hornigold, Jennings, Burgiss, White et Teach. Ces derniers disposeraient d'un sloup armé de six canons et d'environ soixante-dix hommes.

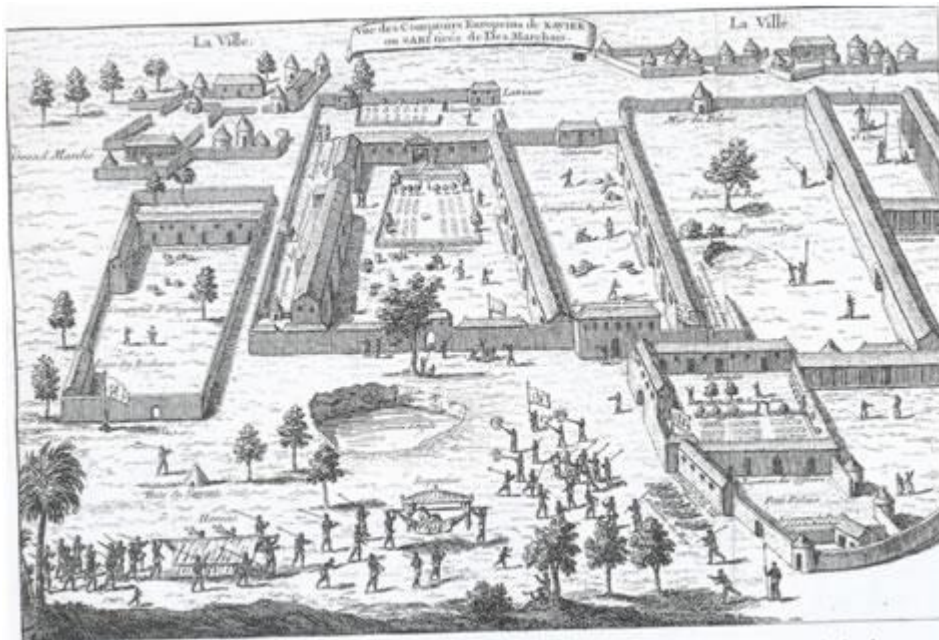
Cependant, le journal Boston News Letter du 24 octobre 1717 signale la présence de Barbe-Noire vers le 12 du même mois au large de l'embouchure de la Delaware. La capture d'un navire en provenance de Liverpool et de Dublin n'a pas échappé à son correspondant de Philadelphie qui, après avoir interrogé l'infortuné capitaine dudit navire, un nommé Codd, écrit: "Il fut capturé il y a environ douze jours par un sloup pirate du nom de Revenge, armé de douze canons, monté par cent cinquante hommes et commandé par un certain Teach, qui avait été second maître dans ce port. Les pirates dirent aux prisonniers qu'ils attendaient un navire de conserve de trente canons et qu'ils monteraient alors vers Philadelphie. A bord du sloup pirate se trouve le major Bennet. Celui-ci n'en est pas le capitaine; se contentant de déambuler en robe de chambre, un livre à la main, il possède à bord une importante bibliothèque et n'est pas encore remis de la blessure qu'il a reçue lors de l'attaque d'un vaisseau de guerre espagnol, durant laquelle trente à quarante de ses hommes furent tués ou blessés. Sous les ordres du capitaine Teach, ils firent route ensuite pour Providence, lieu de rendez-vous des pirates."

C'est vraisemblablement lors de cette croisière que Barbe-Noire rejoint Benjamin Hornigold et son Ranger, le "navire de conserve de trente canons" précédemment évoqué. Quant au major Bennet, il s'agit vraisemblablement du major Stede Bonnet, "gentilhomme pirate" bien connu dont la rencontre avec Barbe-Noire nous est décrite par Charles Johnson: "Teach, ayant fait voile vers l'Amérique espagnole, trouva sur sa route une chaloupe de pirates, montée de dix pièces de canons et commandée par le major Bonnet, ci-devant gentilhomme d'une bonne réputation et qui aurait même du bien dans l'île des Bermudes. Teach joignit cette chaloupe et, s'étant aperçu que Bonnet était peu expérimenté dans la marine, donna sa chaloupe à commander à un certain Richards, qu'il fit capitaine au consentement de l'équipage, et prit le major à bord de son vaisseau, en lui disant qu'il n'était pas propre aux fatigues ni aux soins d'un semblable métier, qu'il ferait mieux de le quitter et de vivre à son aise sur un vaisseau tel que le sien, où il pourrait suivre ses inclinations sans s'assujettir à aucune charge.

Malgré cela, Bonnet restera au côté du pirate pour écumer la mer des Caraïbes, prenant même le commandement du sloup Revenge lorsque Barbe-Noire trouvera l'occasion d'armer une nouvelle prise à sa convenance.

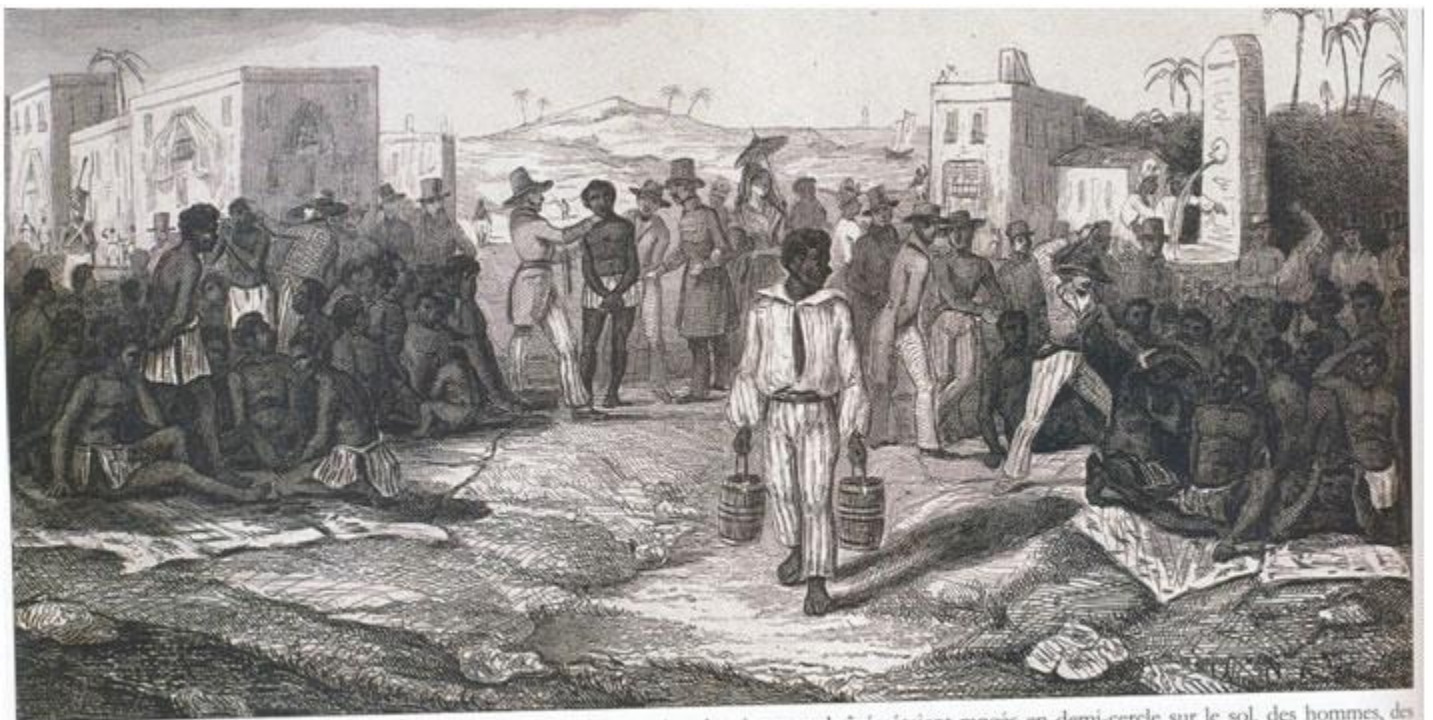
Tels des oiseaux migrateurs, à l'approche de la mauvaise saison les pirates font route vers le Sud, et ne se privent pas de mettre la main sur les navires qu'ils rencontrent.

Le voyage de la Concorde



C'est le 24 mars 1717 que la frégate négrière nantaise *Concorde* appareille de l'estuaire de la Loire à destination des côtes de Guinée. Le navire est armé de seize canons et compte soixante-quinze hommes d'équipage sous les ordres du capitaine Pierre Dosset. Dès le départ, les conditions de navigation se révèlent difficiles et un fort coup de vent contraint le capitaine à chercher un abri sous l'île de Groix. Le mauvais temps persiste, au point que l'équipage doit filer son câble par le bout et abandonner sur le fond une ancre de 1 500 livres. La

Concorde talonne par trois fois, heureusement sans gravité. Le vent mollit enfin et, après avoir mouillé à proximité de l'île d'Hoëdic, sans doute dans l'attente de courants favorables, le navire retourne dans l'estuaire de la Loire et gagne le mouillage de Mindin.



Scène de marché aux esclaves dans un comptoir africain. "Une centaine de nègres enchaînés étaient rangés en demi-cercle sur le sol, des hommes, des femmes, quelques adolescents, tous complètement nus; un remugle de corps mal lavés trainait autour d'eux..." (Jean Lainé, *Les Négriers*).

La *Concorde* embarque une nouvelle ancre, complète son avitaillement et reprend la mer le 12 avril. Après cinquante-six jours de navigation, et la perte d'un matelot tombé à la mer, Dosset reconnaît la côte d'Afrique le 6 juin. Ce n'est qu'un mois plus tard qu'il atteint la côte des Esclaves, en Guinée septentrionale, où il traite cinq cent seize captifs et quatorze onces de poudre d'or. Les rapports de mer établis par les négriers de l'époque fournissent de nombreux détails qui permettent de reconstituer les circonstances de cette escale qui va durer trois mois.

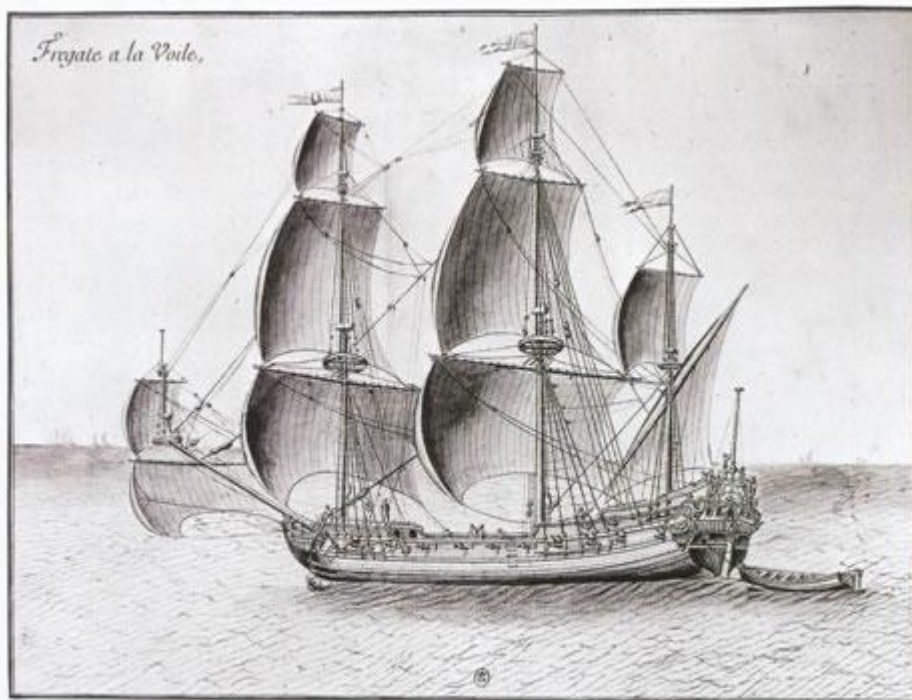
Le comptoir de Juda

La rade de Juda (ou Ouiddah, petit royaume de la Guinée supérieure faisant partie aujourd'hui du Bénin) est dangereuse du fait d'une barre qui interdit l'approche des navires de fort tonnage. C'est par l'intermédiaire des pirogues locales que le capitaine, accompagné d'une partie de ses officiers, débarque pour mener à bien ses opérations de traite avec les Africains marchands d'esclaves. Il effectue au préalable ses démarches administratives au fort français, lequel a salué l'arrivée du bâtiment d'une salve d'artillerie. Le missionnaire Jean-Baptiste Labat (1663-1738) écrit à propos de ce lieu: "Chaque soir, gouverneurs, facteurs et capitaines de vaisseaux se réunissent sur l'une des places plantées d'arbres, se promenant et traitant de leurs affaires". De là, le capitaine se dirige vers Xavier (ou Savi), capitale de Juda située à trois lieues et demie de la mer. Grâce à la présence des comptoirs, construits dans un style européen, cette ville est particulièrement prospère. Le voyageur danois Paul-Edmond Isert écrira en 1785: "Il y avait tous les jours des marchés, dans lesquels on vendait en public toute sorte de marchandises, tant d'Europe que d'Afrique".

Le capitaine négrier se rend dans le sérail, c'est-à-dire le palais royal. Il doit, pour ce faire, franchir l'enceinte de terre battue, gardée par des sentinelles, que domine une tour où veille une batterie de canons. Arrivé dans la cour des coutumes, il paie les droits relatifs à la traite, puis pénètre à l'intérieur du palais proprement dit édifié en terre grasse et rouge. Le roi se tient au fond de la salle d'audience, assis sur son trône, un vaste fauteuil dressé sur une estrade couverte d'un tapis de Turquie. Il a les reins ceints d'une longue jupe de soie blanche, qui forme traîne, et porte des bracelets et des colliers de perles d'or et de corail. Le souverain reçoit le capitaine, le fait asseoir, boit avec lui des liqueurs, puis honore sa sortie d'une salve de canons. Il aime tout particulièrement les Français, a priori bons clients, et appelle les armateurs nantais, tels que Montaudouin et Laurencin, ses "cousins et bons amis". Le roi déborde de bonnes intentions, à tel point que lorsque ses prisons viennent à manquer de captifs, il vend volontiers ses propres femmes!

Le négrier vers son destin

La Concorde appareille le 9 octobre 1717 à destination de la Martinique. Le voyage est rude, le scorbut et les fièvres déciment matelots et esclaves. Alors que la traversée touche à sa fin, quinze marins sont déjà morts, trente-six autres sont malades et incapables de participer à la manoeuvre. Quant aux captifs, soixante et un ont péri en cours de route. Ce taux de mortalité n'est malheureusement pas exceptionnel lors des expéditions négrières de l'époque.



Frégate des premières années du XVIII^e siècle. Ce type de navire, gréé à trois mâts et dit "de bonne marche", avait la préférence des armateurs les plus fortunés qui se livraient au commerce triangulaire.

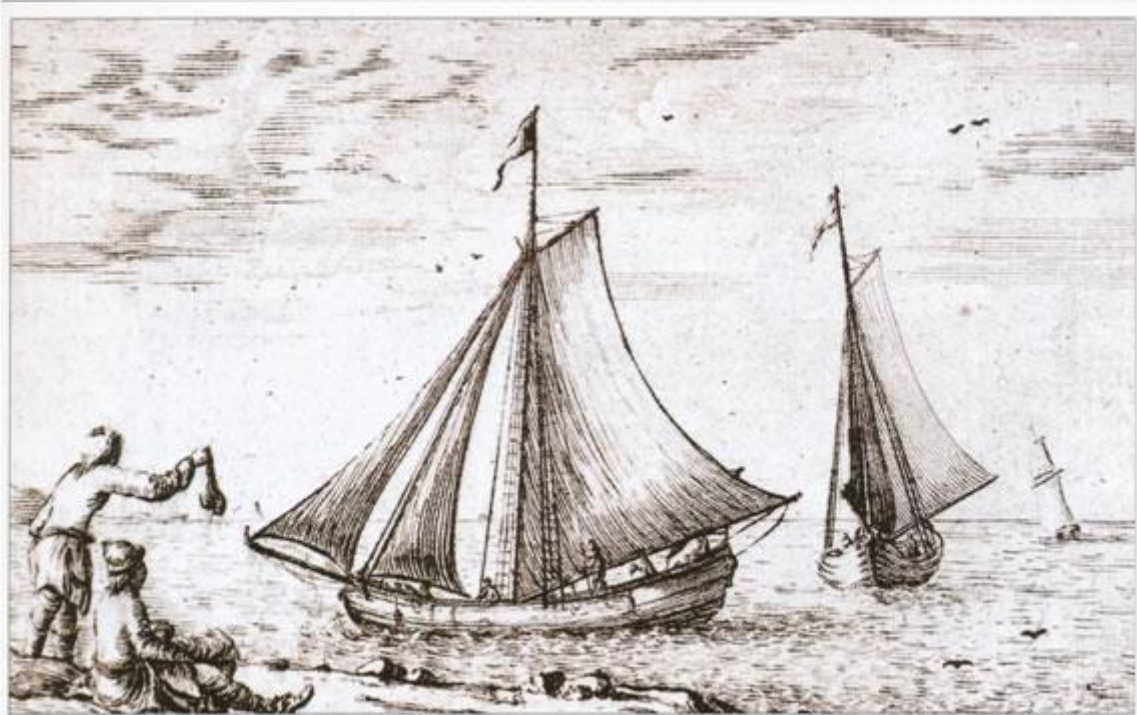
Le 28 novembre, alors que la Concorde se trouve à une centaine de milles au Sud de la Martinique, l'apparition de deux navires arborant le pavillon noir laisse peu d'espoir d'échapper à la capture. Car les pirates sont si redoutés des équipages que ceux-ci refusent souvent de se défendre par crainte de sanglantes représailles. Les mauvaises rencontres à l'approche des îles antillaises sont monnaie courante durant cette période clé de l'histoire de la Caraïbe. Elles s'inscrivent dans un même contexte où se mêlent la flibuste, la piraterie et la traite négrière.

Après avoir servi les gouvernements français, anglais et hollandais dans leur politique

coloniale en Amérique, et combattu l'hégémonie économique de l'Espagne, la flibuste tend à disparaître dès le début du XVIII^e siècle. En 1713, la paix d'Utrecht met fin définitivement à cette activité officielle. Ses principaux acteurs deviennent planteurs, résidents, ou vont grossir les rangs des équipages qui s'adonnent à la piraterie océane. Nombre de ces derniers quittent leurs bases de la Jamaïque pour les

Bahamas, et plus particulièrement l'île de Nouvelle Providence qui leur sert de repaire. C'est l'âge d'or de la piraterie anglaise, qui s'achève en 1718 avec l'amnistie générale accordée par le roi George I. Ensuite cette activité illicite se déplacera vers Madagascar et les autres îles de l'océan Indien.

La Concorde est donc une proie facile pour les pirates et la capture s'effectue sans effusion de sang. Le navire est conduit à l'île de Bequia, dans l'archipel des Grenadines, où il fait l'objet d'un pillage en règle. Plus tard, le capitaine Dosset indiquera dans son rapport avoir été capturé par "deux bateaux forbans anglais, l'un de douze et l'autre de huit canons, armés de deux cent cinquante hommes commandés par Edouard Titche (sic)". Quelques jours après la capture de la Concorde, les pirates arraisonnent près de l'île Saint-Vincent un petit navire marchand. Sans doute de peu d'intérêt, ce dernier est laissé à son équipage, non sans que les forbans se soient emparés "d'un cochon, de quelques volailles et de plusieurs régimes de figes et de bananes".



Gravure de Guérault du Pas, publiée en 1710, représentant un "Brigantin des Isles de l'Amérique servant pour le commerce et quelque fois armez en course". Ces sloups, dits "bermudiens", rapides, assez évolutifs et calant peu d'eau, étaient très prisés par les pirates qui fréquentaient les eaux antillaises.

En compensation, ils auraient offert à leurs victimes "vingt-cinq nègres provenant de la Concorde". Un nombre en contradiction avec un autre document, du 21 décembre 1717, qui fait état de cent six captifs généreusement abandonnés par l'un des deux chefs pirates, contrairement d'ailleurs à l'avis de son compère. "Il ordonna [au navire marchand] d'appareiller promptement parce que [...] son associé, ne voulant point consentir à la restitution du bateau ni à la donation des nègres, était dans la résolution de le retenir absolument." On peut supposer que cette curieuse transaction s'effectua à l'initiative d'Hornigold, qui devait solliciter le pardon du roi George Ier quelques semaines plus tard, tandis que Barbe-Noire s'opposait à une telle générosité.

C'est vraisemblablement aussi grâce à Hornigold que Dosset se voit mettre à disposition le plus petit des deux bateaux pirates. Un sloop bermudien qu'il rebaptise ironiquement Mauvaise Rencontre — car nombre de bâtiments de commerce sont alors appelés Heureuse Rencontre. En deux voyages, le capitaine nantais conduit à la Martinique le reste des captifs et des membres d'équipage de la Concorde. En effet, les pirates conservent quatre-vingt-cinq esclaves et dix marins enrôlés de force, tandis que quatre autres rejoignent volontairement les rangs des forbans.

Sous le pavillon noir

Barbe-Noire décide d'armer le négrier nantais — rebaptisé Queen Anne's Revenge — pour mener à bien ses coupables activités. Aux seize canons déjà présents il fait ajouter vingt-quatre pièces d'artillerie supplémentaires. Le bâtiment n'étant percé que de seize sabords, la plupart de ces nouvelles pièces sont sans doute de petit calibre, servies par un seul homme et fixées sur la partie supérieure du bastingage.



Le pavillon du pirate Barbe-Noire.

Constatant l'importance du trafic commercial local, les pirates croisent dans les parages de l'île Saint-Vincent. Le 4 décembre, ils prennent un vaisseau anglais — vraisemblablement le *Great Allen* — mouillé dans l'anse de Layou. Un capitaine de Saint-Pierre de la Martinique rapportera à ce propos que le pirate "obligea le capitaine, qui avait envoyé son équipage à terre avec tout son argent, d'aller [...] à son bord. Là, à force de coups et en le menaçant de le faire pendre, il le contraignit d'envoyer chercher son trésor, qui consistait en six mille livres sterling, et ensuite de le lui remettre s'il voulait se garantir de la mort. Il y a apparence que ce capitaine anglais avait tiré cette somme considérable de la traite qu'il avait faite à Saint-Vincent, sans doute avec les Français qui y vont naviguer sous

prétexte d'aller à la pêche."

Un peu plus tard, à l'aide du canot du bord armé de dix hommes, les pirates prennent un petit bâtiment mouillé non loin de E, dans l'anse de Mayougany, pour y faire provision de bois à brûler. Les douze membres de l'équipage sont contraints d'abandonner leur navire et se réfugient à terre. Cependant, un bref combat s'engage et deux forbans sont tués, avant que les marins ne disparaissent dans les bois. Voilà de quoi mettre Barbe-Noire de mauvaise humeur! Aussi décide-t-il de brûler les deux prises. "Ensuite, poursuit le capitaine de Saint-Pierre, ayant enlevé à terre cinq autres hommes de l'équipage du capitaine anglais et une jeune fille anglaise [...] qu'un habitant français de Saint-Vincent leur livra pour deux nègres, ces forbans, après avoir gardé six jours dans leur bord les neuf hommes et la fille, les renvoyèrent à terre et leur donnèrent cinq nègres de la cargaison de Dosset, puis mirent à la voile."

L'incendie des deux bâtiments semble confirmé par deux autres capitaines dont les navires ont été pris en chasse les 6 et 7 décembre. Dans leur déposition, ils signalent avoir vu devant Saint-Vincent "un bateau et un navire tout en feu" et avoir remarqué "à l'éperon du navire brûlant des figures qui faisaient croire que c'était le Dauphin, appartenant au sieur Simon, marchand de Saint-Pierre qui l'attendait d'un jour à l'autre".

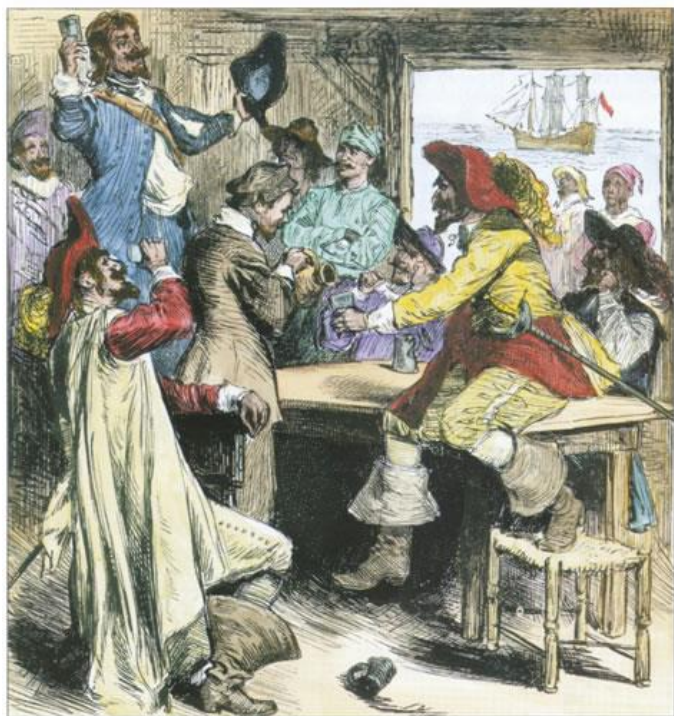
Les méfaits de Barbe-Noire ne s'arrêtent pas là; au cours de la même croisière, d'autres bâtiments sont



Carte dressée à la fin du XVIII^e siècle par le cosmographe P. Coronelli, représentant les Antilles, appelées à l'époque Archipel du Mexique puis, plus tard, Indes Occidentales. Cette région constituait un véritable terrain de chasse pour les flibustiers et les pirates et leur offrait de nombreux repaires, comme l'île de la Jamaïque, celle de New Providence aux Bahamas ou encore l'île de la Tortue sur la côte occidentale de Saint-Domingue, aujourd'hui république d'Haïti. De là, ils s'attaquaient aux navires de commerce venus d'Europe, mais aussi aux caboteurs qui desservaient les îles et les reliaient au continent.

attaqués

dans les parages de l'île. Alertées, les autorités britanniques tentent de mettre fin à ces exactions. Si l'on en croit la lettre qu'il adresse à l'amirauté deux mois après les faits, Francis Hume, commandant du HMS Scarborough, a appris en décembre 1717 la présence dans les eaux antillaises d'un navire pirate



Au port de Charleston (Caroline), les saccages à terre, les relâches ou les retrouvailles avec d'autres forbans étaient pour les pirates l'occasion de grandes fêtes, prétextes à des excès de toutes sortes.

de trente-six canons et deux cent cinquante hommes, accompagné d'un sloup de dix canons. Sachant qu'ils avaient fait route au Nord, il a appareillé le 18 décembre pour rejoindre le Seaford, stationné à Antigua. Les deux bâtiments ont ensuite gagné les îles de Nevis et St Christopher pour y embarquer un officier et vingt soldats. Là, Hume a été informé que les pirates étaient partis depuis trois semaines. Après avoir capturé un navire français chargé de sucre, ils auraient fait route vers l'Ouest, passé le canal de la Mona (entre Porto Rico et Haïti) puis croisé sur la côte Nord d'Hispaniola (Haïti).

Il semble donc que Barbe-Noire et ses équipages se dirigent vers les possessions espagnoles entre la fin de l'année 1717 et le début de 1718. Cela explique sans doute pourquoi ils ne sont pas signalés dans les archives anglaises durant cette période. Nos pirates réapparaissent à la fin du mois de mars à l'Ouest des Caraïbes, dans la baie du Honduras, où ils font plusieurs prises, dont le sloup de 80 tonneaux Adventure et le gros navire marchand

Protestant Cesar. Le premier, sous les ordres du capitaine David Herriot, battait pavillon jamaïcain et transportait du bois de campêche; Barbe-Noire décide de l'intégrer dans sa flottille. Quant au second, qui avait repoussé une première attaque, il est incendié afin que son capitaine, qui faisait route vers la Nouvelle-Angleterre, ne puisse se vanter d'avoir mis un pirate en difficulté. Il ne fait sans doute pas bon résister à l'impétueux Barbe-Noire, dont la réputation d'homme violent et impitoyable ne laisse pas d'impressionner les marins les plus courageux.

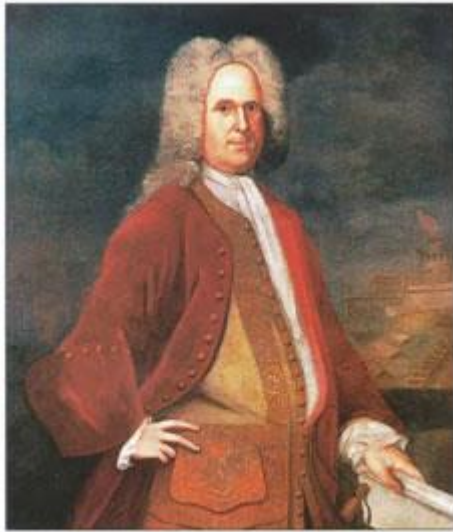
Charles Johnson le décrit d'ailleurs comme un personnage fort antipathique. "Les jours de combat, écrit-il, il portait ordinairement une sorte d'écharpe qu'il passait sur ses épaules avec trois paires de pistolets dans des fourreaux en forme de bandoulière. Il attachait sous son chapeau deux mèches allumées qui lui pendaient de chaque côté du visage. Cet équipement, joint à ses yeux dont le regard était naturellement farouche et cruel; le rendait si affreux qu'on ne saurait imaginer une furie des enfers plus terrible que ne l'était sa figure." Toutefois, les talents de romancier de l'auteur — rappelons qu'il s'agit probablement de Daniel Defoe — méritent que l'on accorde un crédit relatif à la véracité de cette description.

Quittant les côtes du Honduras, Barbe-Noire fait voile vers les îles Caïman (à l'Ouest de la Jamaïque), où il s'empare d'un petit navire de pêche à la tortue, sans doute dans le but de s'approvisionner en vivres frais. De là, la flottille contourne l'extrémité occidentale de Cuba en direction des Bahamas et, sur sa route, capture un petit sloup espagnol.

Sur les côtes américaines

Vers la mi-mai 1718, la flottille de Barbe-Noire croise le long des côtes de Caroline du Sud et se présente devant Charleston. Après avoir pillé un bateau-pilote et plusieurs navires mouillés sur rade — qui auraient rapporté un butin de 1 000 à 1 500 livres en pièces d'or et d'argent —, le pirate fait le blocus du port. Il retient en otages un membre du conseil du gouverneur Robert Johnson et son fils, puis exige une rançon. Cette dernière consiste en un coffre de médicaments d'une valeur de 300 à 400 livres. Il semble qu'une partie de l'équipage du Queen Anne's Revenge ait contracté la syphilis, d'où cette demande peu banale de la part d'un pirate plutôt avide d'espèces sonnantes et trébuchantes.

Moins d'une semaine après avoir quitté les lieux, la flottille est en Caroline du Nord, au large de la baie de Topsail (aujourd'hui baie de Beaufort). Il y a là le Queen Anne's Revenge, le sloup Revenge commandé par Stede Bonnet, un second sloup sous les ordres du pilote Israel Hands, ainsi qu'un petit bâtiment sur lest qui avait été capturé au large de La Havane. Le lendemain de son arrivée, Barbe-Noire décide, avec quelques-uns de ses plus proches compagnons, de se séparer d'une



Alexander Spotswood, gouverneur de Virginie, mit fin aux activités de Barbe-Noire en affrétant contre lui deux sloups armés en guerre.

partie de ses équipages afin d'éviter de partager avec eux le butin saisi au cours de la croisière. Prétextant un carénage, il échoue son navire sur un banc de sable, demande assistance à Hands dont le sloup s'échoue à son tour, puis il s'embarque dans une chaloupe avec une quarantaine d'hommes. Il se débarrasse de dix-sept d'entre eux sur une île déserte. Ces derniers seraient probablement morts de faim et de soif si Stede Bonnet n'était venu à leur secours deux jours plus tard.

Une lettre adressée aux lords de l'amirauté, le 12 juillet 1718, par le capitaine Ellis Brand, du HMS Lyme, nous fournit une indication quant à la localisation de l'échouement du *Queen Anne's Revenge*. "Vers le 10 juin, un grand navire pirate de quarante canons, accompagné de trois sloups, vint sur les côtes de Caroline du Nord et tenta de pénétrer dans le mouillage de la baie de Topsail. Le navire ainsi qu'un des sloups s'échouèrent sur la barre à l'entrée de cette baie."

Si la renommée de Barbe-Noire est en partie liée à l'odyssée du *Queen Anne's Revenge*, sa carrière ne s'arrête pourtant pas là. Le gouverneur de Caroline du Nord, Charles Eden, lui accorde son pardon, non sans avoir, paraît-il, perçu une part du butin. Edward Teach se retire alors dans la petite ville de Bath, sur la rivière Pamlico, où il se marie avec la fille d'un planteur. Cette jeune personne âgée de seize ans est, dit-on, sa quatorzième épouse!

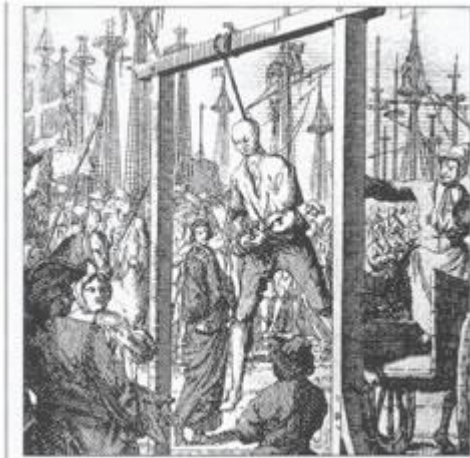
La passion amoureuse est toutefois de courte durée. Possédé par le démon de la piraterie, Barbe-Noire reprend la mer en juin 1718 bord du sloup *Adventure*. Après un raid aux Bermudes, il ramène un navire français chargé de sucre, qu'il déclare avoir découvert abandonné en mer par son équipage. Puis, il se réfugie dans l'île d'Ocracoke (au Sud-Ouest du cap Hatteras) où, en septembre, un autre pirate du nom de Charles Vane le rejoint avec quatre-vingt-dix hommes. Retrouvailles célébrées par une immense orgie dont les échos parviennent jusqu'aux oreilles du gouverneur de Virginie, Alexander Spotswood. Celui-ci s'est juré de mettre un terme aux agissements des pirates. Il dispose de deux vaisseaux de la Marine britannique, les HMS *Pearl* et *Lyme*, mouillés sur la rivière James. Le tirant d'eau de ces navires étant trop important pour pénétrer en baie d'Ocracoke, le gouverneur affrète deux sloups dont l'un est commandé par le lieutenant Maynard, du HMS *Pearl*, et l'autre par l'enseigne Baker du HMS *Lyme*.



A gauche: les sermons prêchés à l'occasion des exécutions des forbans capturés confirment la fin de la piraterie dans la mer des Antilles. A droite: le retour triomphal du lieutenant Maynard, qui a fait accrocher la tête de Barbe-Noire au beaupré de son sloup, tel un sinistre trophée.

Le 21 novembre, Maynard attaque Barbe-Noire dans son repaire d'Ocracoke, à proximité d'un mouillage naturel situé à la pointe Sud de l'île et appelé depuis la baie de Teach. Au cours de l'affrontement, Baker

est tué avec plusieurs de ses hommes après avoir essuyé une bordée de l'Adventure. Puis Barbe-Noire vient à l'abordage du sloup de Maynard. Après un féroce combat, digne des films mythiques du genre, les deux protagonistes se retrouvent face à face et s'affrontent au pistolet. Touché mortellement, puis sabré par l'un des hommes de Maynard, le pirate s'écroule. Ayant perdu leur chef, les autres forbans se rendent. Sur ordre du lieutenant, la tête tranchée de Barbe-Noire est exposée, amarrée à l'extrémité du beaupré du sloup. Ainsi s'achève la vie tumultueuse du fameux pirate.



La pendaison de Stede Bonnet à Charleston quelques semaines avant la mort de Barbe-Noire.

Sur les quinze hommes faits prisonniers, seuls deux boucaniers échapperont à la pendaison: Samuel Odell, qui avait été enrôlé de force, et Israel Hands qui, suite au report de son exécution, bénéficiera de l'amnistie royale. Ce dernier retournera en Angleterre, où il finira sa vie comme mendiant à Londres. Il deviendra l'un des principaux personnages du roman de Robert Louis Stevenson, L'Ile au trésor, passant du même coup à la postérité, tout comme son redoutable chef Barbe-Noire. Quant à Stede Bonnet, arrêté à l'automne 1718, il sera pendu quelques semaines plus tard dans le port de Charleston. Ces exécutions mettent un terme à la piraterie sur les côtes d'Amérique du Nord.

La marine hollandaise sous l'Ancien Régime et les officiers, ses héros

par Roberto Barazzutti

Communication dans le cadre de la délégation Ile-de-France de la SFHM.

Dans une communication présentée en 2003 dans le séminaire de Patrick Villiers à l'université du Littoral, les modalités de la création et de la délimitation de l'espace et des frontières des Provinces-Unies avaient été soulignées. Pour ce pays, petit par la taille, l'environnement maritime constitue un aspect géographique, social et environnemental capital. Cette relation avec la mer atteint une ferveur nulle part vue ailleurs et qui n'a pas disparu comme l'ont attesté le succès des manifestations commémorant les 400 ans de la naissance de Michiel Adriaen de Ruyter.

Cette relation particulière avec la mer se retrouve dès l'origine dans l'importance des liens qui se sont établis entre le pays et sa marine dès le XVIIe siècle et le véritable culte qui s'est créé envers ses officiers, et a conduit à la construction du héros maritime.

LES MISSIONS ET L'EVOLUTION DE LA FLOTTE OU COMMENT LA GUERRE SUR MER A DONNE NAISSANCE A UNE PUISSANCE MARITIME

Plusieurs périodes sont à distinguer entre 1568 et 1713, chacune correspondant à une définition précise et importante des missions de la marine de guerre hollandaise.

Du début de la révolte en 1568 à l'instauration de la paix en 1609, la mission première de la marine hollandaise est de conquérir puis protéger un territoire qui n'est pas encore défini. La marine constitue en effet une composante essentielle dans le soulèvement des Provinces-Unies. Ce sont les « Gueux des Mers » (Sea Beggars ou Geuzen), ces troupes hétéroclites, composées de marins et de nobles hollandais, mais aussi de Français, d'Anglais et d'Allemands, qui interceptent les navires ennemis et neutres venant des côtes espagnoles où baltes, dans la Manche et la mer du Nord. Toutefois, leur expulsion des ports anglais en 1572 par la reine Elisabeth marque un tournant pour la révolte. Les Gueux des Mers se voient contraints de trouver une nouvelle base et ils jettent leur dévolu sur le petit port de Den Briel au confluent de l'Escaut et de la Meuse. Sa capture donne le signal du soulèvement et quelque temps après,

le port de Flessingue, mieux adapté, ouvre ses portes aux Gueux. Fin 1573, ceux-ci contrôlent les estuaires de l'Escaut, de la Meuse et du Rhin et, entre 1574 et 1578, Philippe II perd les deux derniers ports loyalistes : Middelbourg et Amsterdam. L'Espagne pour un temps ne dispose plus de ports dans cette région. Guillaume d'Orange profite de cette situation pour réorganiser les Gueux des Mers qui formeront le noyau de la marine militaire.

La reconquête menée par le duc de Parme à la fin des années 1570 et au début des années 1580 a une double incidence sur la guerre sur mer. La capture en 1583 de Dunkerque et de Nieuport, puis en 1585 de la ville d'Anvers, change la donne. L'Espagne dispose de nouveaux de ports (Ostende sera repris aux Hollandais en 1603) qui lui permettent d'établir une présence maritime importante. Elle installe une flotte royale à Dunkerque (Armada des Flandres) et favorise l'activité corsaire de cette ville et des environs, qui atteindra un niveau jamais connu. Dès lors, Dunkerque constitue une menace sérieuse pour l'économie hollandaise en plein essor, non seulement pour la pêche (entre 1585 et 1607, pas moins de 258 navires de pêche zélandais sont ramenés à Dunkerque) et le commerce, mais aussi pour l'industrie.

Face à la menace maritime hispano-flamande, les Néerlandais sont conduits à modifier leur stratégie. En dehors du phénomène des Gueux entre 1572 et 1585, la majorité des missions de la marine hollandaise concernait le soutien des troupes terrestres (en 1574 soutien aux défenseurs de la ville de Leiden et en 1576 lors de l'attaque de Zierickzee) et la destruction des flottes espagnoles en 1573 dans le Zuyderzee. Ces missions étaient menées dans un espace limité aux côtes et aux fleuves. Après les années 1585-1588, ce type de mission, sans disparaître totalement, n'est plus primordial et ce sont les missions de protection des pêcheries qui deviennent essentielles. La seconde réponse à la menace dunkerquoise sera l'accroissement de la surveillance des côtes flamandes des bouches de l'Escaut à Dunkerque. Entre 1587 et 1594, plusieurs escadres requérant de grands moyens tentent de bloquer ou d'attaquer Dunkerque sans grand succès. Fin 1587, 57 navires surveillent les côtes flamandes et 26 l'estuaire de l'Escaut ; en 1588 ce sont au total plus de 215 navires dont les deux tiers sont devant Anvers. Par ailleurs, entre 1599 et 1604, les galères de Spinola basées à Sluis constituent une menace sérieuse car elles peuvent servir pour débarquer des troupes sur n'importe quelle île de Zélande 59. L'inefficacité de ce blocus conduit alors au développement d'escadres indépendantes qui vont tenter d'intercepter les corsaires sur les principales lignes ou zones commerciales. Enfin, les Etats-Généraux promeuvent la course notamment zélandaise dans une optique de « contre-course ». Toutes ces opérations restaient toutefois confinées à la mer du Nord et la Manche. Mais la lutte va prendre de l'ampleur avec l'idée de porter le feu chez l'ennemi. L'essentiel des forces servant à protéger le pays, les Hollandais n'envoient que quelques navires se joindre aux flottes anglaises pour participer en 1596 et 1597 aux raids sur Cadix et les Açores. En 1599, de nouveau, les Açores sont pillées ainsi que les côtes africaines mais en cette occasion la totalité de la flotte, soit 27 navires avec 8 000 hommes, est hollandaise. En 1605 et en 1606, d'autres escadres seront envoyées sur les côtes espagnoles et en 1607 se déroulera la célèbre bataille au large de Gibraltar, porte de la Méditerranée, qui se termine par une victoire hollandaise. Cependant, la lassitude et la fatigue des protagonistes les amènent à signer la paix en 1609.

Après 1609, les missions de la marine militaire sont orientées vers la protection des lignes commerciales et la conquête d'un empire colonial. La période 1609-1621 constitue, selon Jonathan Irvine Israël, un cycle économique particulier dans lequel les Hollandais tirent les bénéfices de la paix pour renforcer leurs positions dans les eaux européennes, notamment en Méditerranée. Devenant des acteurs majeurs, ils deviennent aussi des cibles pour la piraterie. De nombreuses patrouilles sont menées jusqu'en Espagne tout au long de la décennie 1610, ainsi que l'escorte des flottes baleinières (1612-1615) menacées par les vellétés anglaises et scandinaves. La lutte contre les Barbaresques amène également la Marine hollandaise à participer en 1614 à la prise de La Marmora au Maroc, et aussi en 1617 au bombardement d'Alger, suivi de la destruction dans le détroit de Gibraltar de plusieurs navires en liaison avec les Espagnols. La reprise de la guerre avec l'Espagne en 1621 va interrompre cette collaboration. La menace dunkerquoise ressurgit. Rien qu'entre 1629 et 1637 plus de 1 880 navires sont capturés par les corsaires dunkerquois ou les navires de l'Armada de Flandres, sans compter des centaines de navires coulés ou brûlés. Un exemple parmi tant d'autres : en octobre 1625 au large de l'Écosse entre 140 et 185 navires harenguiers seront détruits !

Les forces navales hollandaises vont se concentrer sur cette menace. Cela explique qu'en dehors des opérations coloniales, les Hollandais n'armeront que quelques flottes en 1625-1627 pour attaquer les côtes espagnoles, à Cadix notamment. Ceci n'empêche pas l'existence de grandes batailles navales comme celle, dite des Downs/Dunes en 1639, qui est une lourde défaite espagnole, quasi identique à

celle de 1588. Mais les Provinces-Unies pratiquent aussi la politique de la canonnière. Suite à la décision prise par le roi de Danemark d'augmenter les taxes lors des passages du Sund en 1644 et 1645, les marines hollandaises interviennent en permettant aux flottes marchandes de franchir ces détroits sans payer de droits, et aussi en entamant un blocus de ces passages. La période de 1600 à 1650 est appelée par certains « The first global war at sea » 60. Les compagnies commerciales servent de relais de la puissance navale et politique des Provinces-Unies. Elles représentent des acteurs essentiels dans la constitution de l'empire colonial hollandais qui survivra jusqu'en 1975. L'institution de deux compagnies commerciales, la VOC (Compagnie des Indes Orientales hollandaises) en 1602 et la WIC (Compagnie Indes Occidentales hollandaises) en 1621, conjugue des intérêts privés et publics. Ainsi dès 1603, la VOC qui a en charge l'espace Indien envoie des flottes qui ont pour objectif, non seulement de commercer, mais aussi de contrôler l'ensemble du commerce dans cet espace par la capture des comptoirs portugais et la perturbation du commerce portugais. Les événements suivants illustrent cette politique agressive : en 1605 capture des Moluques, des îles Ternate, Amboine et Tidore ; blocus du détroit de Malacca en 1606-1608 et de Manille en 1620-1622 ; en 1624, capture de Formose qui restera hollandaise jusqu'en 1662, de Malacca en 1641 et de Ceylan en 1637- 1659 ; raids contre les comptoirs africains portugais en 1625 sans compter par ailleurs les opérations visant à éloigner et à interdire l'implantation de comptoirs anglais en français dans les années 1619- 1623.

La WIC agit quant à elle, dans l'espace atlantique. Dès ses origines, l'un des piliers constitutifs de cette compagnie est la guerre de course, considérée comme le prolongement du commerce. La première flotte armée en 1623 aura pour but d'attaquer les comptoirs portugais au Brésil et en Afrique. D'autres actions suivront, plus fructueuses, notamment celles menées par Pieter Adriaensz Ita ou Piet Hein qui capture des galions chargés d'or et d'argent dans la baie de Matanzas sur l'île de Cuba en 1628. Cette expédition renfloue les caisses de la WIC et va permettre la reprise de son expansion vers le Brésil et l'Afrique. Le Brésil deviendra hollandais de 1630 à 1654, tandis que les comptoirs africains d'Elmina et de Loanda seront pris en 1637 et en 1641. Ils fourniront la main d'œuvre nécessaire pour les plantations des colonies antillaises hollandaises et européennes.

La période de 1652 à 1713 voit la marine de guerre engagée dans des actions plus violentes et fréquentes qu'auparavant. C'est la défense de la patrie contre d'autres nations maritimes (l'Angleterre en 1652-1654, 1665-1667 et 1672-1674 ; la France en 1672-1678, 1688-1697 et 1701- 1713) et également le souci d'assurer la protection des intérêts nationaux et commerciaux. Cette période verra se dérouler de nombreux combats au large des Pays-Bas dans la mer du Nord et la Manche, ainsi que dans d'autres théâtres d'opérations secondaires comme la Méditerranée, la mer des Antilles ou le golfe de Guinée. En temps de paix, c'est la lutte contre les Barbaresques et l'intervention dans la Baltique qui prédominent. Cette période de plus de soixante années de conflits intenses n'est pas sans incidence dans la création, l'engouement et le développement du « Héros Marin ». Mais pas de n'importe quel héros maritime, c'est celle de l'officier maritime.

ORGANISATION ET STRUCTURE DE LA MARINE HOLLANDAISE

La République néerlandaise est une confédération de sept provinces souveraines qui partagent des finances communes, une armée, une marine et une politique étrangère. Elles délèguent leurs pouvoirs aux États-Généraux de La Haye. Après quelques dissensions initiales provoquée par une tentative de centralisation plus grande, la décision est prise le 13 août 1597 de créer cinq amirautés séparées, une décision provisoire qui restera en vigueur jusqu'en... 1795 ! Ces cinq amirautés sont établies dans les provinces de Zeeland (Middelbourg), de Hollande (amirauté de la Meuse la première et plus ancienne à Rotterdam et celle d'Amsterdam), West-Friesland het Norderkwartier (Hoorn) et Frise (Dokkum). Pour éviter toute jalousie entre les villes de Hoorn et d'Enkhuizen, les États-Généraux décident en 1593 de fixer le siège de l'amirauté dans ces deux villes avec une alternance trimestrielle. Cette organisation navale déconcentrée qui résulte des rivalités entre les provinces et entre les principales villes de Hollande, n'est pas sans incidence sur la coordination de la flotte.

Chaque amirauté est composée de neuf à douze conseillers nommés par les États-Généraux sur proposition des États provinciaux. Une des particularités réside dans le fait que ces conseillers peuvent provenir de villes de la même province ou extérieures. Par exemple, pour l'amirauté de West-Friesland en het Noorderkwartier, les onze conseillers proviennent des villes de Hoorn, Enkhuizen, Amsterdam,

Alkmaar, Monnickendam, Medemblick et des provinces de Zeeland, Frise, Utrecht, Gelderland et Overijssel.

Les amirautés ne sont pas égales entre elles. Celle de Hollande est la plus riche, celle de la Frise la plus pauvre. Chaque amirauté dépendait pour ses revenus des taxes et assises indirectes prélevées dans sa province ainsi que dans l'espace fluvio-terrestre qui en dépendait (taxes et revenus sur les flux commerciaux ; les navires et les charrettes). Les ressources sont en corrélation avec la croissance économique de la province. L'administration se trouve de ce fait sous le contrôle de quelques centaines de régents et de nobles. Ces derniers vont d'ailleurs pendant longtemps offrir le service de leurs navires et ce n'est qu'après 1654 que la marine hollandaise va devenir permanente, disposant de ses propres bateaux. Les liens entre Mars et Mercure vont se relâcher davantage encore du fait du mouvement d'aristocratisation des classes dirigeantes. La « nouvelle marine », celle de 1654-1713, va faire une part plus belle aux administrateurs ; elle va devenir une affaire de professionnels. Il en est ainsi pour les officiers.

HEROÏSATION ET CULTE DES OFFICIERS : LA CONSTRUCTION DES « ZEEHELDEN » AU XVII^e SIECLE

La population hollandaise participe activement aux évènements maritimes. C'est une manifestation d'un patriotisme, d'un nationalisme naissant. Elle suit ces évènements grâce à la presse (notamment le Mercure hollandais), mais aussi du fait de la proximité de ses côtes de certaines batailles : par exemple en 1673 Schooneveldt. Les Hollandais participent au retour des expéditions, que celles-ci soient victorieuses ou non. Le 8 septembre 1628, Piet Hein capture les galions espagnols dans la baie de Matanzas à Cuba. Il ne sera de retour aux Pays-Bas qu'en janvier 1629, mais la nouvelle était déjà parvenue le 15 novembre 1628. Dès le 17 novembre 1628, un journal publiait un récit élogieux de cette action. Lors du retour, Piet Hein et son vice amiral Hendrik Cornelisz Lonck sont fêtés dignement par les Etats-Généraux. Ils sont invités à des banquets donnés en leur honneur par des municipalités et de nombreux pamphlets sont publiés. En août 1665, après son périple qui l'a emmené de la Méditerranée vers l'Afrique et les Antilles, de Ruyter revient victorieux à Delfzijl. C'est un retour triomphant par le butin qu'il rapporte, d'autant que les pertes ont été faibles. Cette victoire redonne du baume au cœur et couvre la défaite de Lowestoft. Plusieurs milliers de Hollandais se dirigent vers le port pour saluer ce personnage et le féliciter pour son action. Par contre, la même population pouvait réagir parfois violemment à la suite d'une mauvaise nouvelle. Les habitants de Den Briel accusèrent Johan Evertzen d'être la cause de la défaite de Lowestoft. Elle faillit le lyncher lorsqu'il débarqua. N'oublions pas que le grand pensionnaire Johan de Witt fut assassiné puis massacré avec son frère lors du début de la troisième guerre anglo-hollandaise face aux défaites subies sur terre et sur mer⁶¹.

La population s'identifie aux héros qui sont populaires par leur action et leur origine. Ils sont le symbole de la réussite sociale. Très peu ont des origines nobles excepté Wassenaer van Obdam, van Gent et Kortenaer. D'origine plutôt modeste ou bourgeoise, ils atteignent par leur mérite, leur volonté et leur état service les plus hauts grades. Mais qu'est ce qu'un héros ?

Comme dans l'œuvre d'Homère, il n'y a pas de héros sans bataille et de bataille sur mer surtout⁶² ! Des officiers comme Jan Meppel, mort en 1669, ou Adriaen Banckert, mort en 1680, n'atteindront pas ce statut de héros malgré leurs états de service. Cornélis Tromp est une exception. Il est le fils de Martin Tromp qui était surnommé « Bestevaert », le Cher Père, et il s'est fait une sacrée réputation. L'action en mer doit être importante, il faut que ce soit une bataille, mais parfois aussi une escarmouche peut faire l'affaire, du moment que l'essentiel est de se distinguer et de défendre le drapeau de sa patrie. Ainsi à la bataille de Livourne de 1653, Jan Van Galen est tué dans l'action mais son comportement lui permet de faire partie des héros.

La nation, via les Etats-Généraux, reconnaît et récompense ces actions sous diverses formes : chaîne en or, médaille, choppe ou lampe en argent pur ; des sabres d'honneur, des rentes pour les veuves ou des emplois, comme pour le fils de Tjerk Hiddes de Vries qui naît le lendemain du décès de son père et reçoit un traitement de capitaine de vaisseau soit 360 florins annuels. Il mourra à 23 ans dans un combat contre ... Jean Bart. Après la victoire de Schooneveldt, les Etats de Hollande donnent des lettres de rente de 6 000 florins à De Ruyter et pour les autres officiers de 1 000 à 4 000 florins.

Ces récompenses ne sont qu'un aspect de cette héroïsation du monde maritime. La construction du héros est politique. Toute une propagande, une politique de communication, sont mises en place par l'image, l'oral et le texte afin de toucher le plus possible la population. Rappelons que les Pays-Bas sont un haut

centre culturel et artistique : de grands peintres, des penseurs et des scientifiques tels Spinoza, Grotius, Huygens, Vondel, Rubens, Rembrandt... C'est un grand marché de l'art, de la presse aussi. On y publiera de nombreux journaux protestants et pamphlets contre Louis XIV. De nombreuses gravures, poèmes, libelles, feuilles volantes, portraits sont affichés et distribués. Il existe des séries de peintures commandées par les États-Généraux ou certaines provinces représentant les officiers généraux ayant participé à telle ou telle bataille qui s'ajoutent aux tableaux de Van de Velde et autres peintres sur les victoires hollandaises.

Cette popularité de certains officiers est instrumentalisée. Michiel de Ruyter est appelé « Rechterhand van de staaten », la « main droite de l'État ». Johan de Witt tire partie de cette renommée qui permet à De Ruyter de devenir commandant en chef. C'est le seul officier qui, provenant d'une province rivale (Zeeland), atteint les plus hauts grades dans une autre amirauté, celle de Hollande. De Witt stimule cette popularité en faisant paraître certaines correspondances. Il existe alors un culte de Cornélis Tromp et de De Ruyter. Cela se matérialise par des gravures, des impressions de portraits, des médailles en argent faits par des artistes connus comme Willem van der Velde le Jeune ou Jan Lievens le Jeune, un poème par le prince des poètes, Joost van den Vondel. Après le raid de Chatham, dans chaque amirauté, on accroche le portrait de De Ruyter réalisé par Ferdinand Bol. Quand à Tromp, son image est diffusée dans les boutiques à tabac et son nom est utilisé par des auberges, signe aussi de sa popularité.

La population hollandaise baigne alors dans la culture gréco-latine. Elle s'en imprègne et donne à ses héros un surnom provenant de la mythologie gréco-latine : Aert van Nes est l'Ajax Hollandais ; De Ruyter est appelé l'Achille. Cette identification à la culture grecque est renforcée par l'idéologie qui se dégage. Ces héros sont des héros civiques : ils sont au service de l'État, même s'il existe des rivalités provinciales et personnelles; mais ils se sacrifient pour l'intérêt général. Cette jeune nation hollandaise qui n'a pas de passé⁶³, se cherche et se crée des personnages qui symbolisent les valeurs de la République. Pour garder en mémoire cela, pour fédérer cette candeur populaire, pour se souvenir, rien de mieux qu'une tombe, un objet éternel qui n'est pas sans transmettre un message.

QUELQUES HEROS MARINS

Le premier qui a eu la qualité de héros maritime, c'est Jacob van Heemskerck, mort à la bataille de Gibraltar en 1607. Selon les témoignages, il encourage jusqu'au bout ses hommes. Cet engagement total arrive aux oreilles de la population. Il s'en suit un développement de pamphlets, de poèmes, de portraits. Un tombeau est érigé le 5 juin 1607 à Amsterdam aux frais des États-Généraux, c'est le premier cas, seul Guillaume d'Orange avant lui avait bénéficié de ce traitement. Sur le tombeau, figure une épitaphe et une représentation de la bataille. Plusieurs peintures sont réalisées à postériori de la bataille. Celle de Vroom coûte 6 000 florins d'époque (plus de 72 000 livres tournois). Sur le tombeau d'Heemskerck, figurent son casque, son épée, ses armes et la balle même qui l'a tué, comme une relique.

Le second héros, nous l'avons déjà rencontré : c'est Piet Hein. Son succès à Matanzas est reconnu par les États-Généraux, même si l'action a été menée pour le compte de la WIC. Une compétition entre les États Généraux et la WIC se crée pour la possession des symboles et des signes de cette victoire, comme les drapeaux ennemis par exemple. Piet Hein décède en 1629 dans une campagne contre les Dunkerquois. Sa tombe se trouve à Delft. Ses armes, ses armures et signes de commandement dont déposés. La procession sera suivie par 585 proches et près d'un millier de gens en tout. Le tombeau ne sera réalisé qu'en 1638 suite à un conflit entre les États-Généraux, l'amirauté et la bourgeoisie de Delft. Il sera financé en définitive par VOC. Le tombeau est en marbre, réalisé par Pieter de Keyser, d'une célèbre famille de sculpteurs, qui a réalisé aussi celui des Nassau et d'Erasme⁶⁴.

Le troisième héros et non des moindres, c'est Maerten Tromp. En 1639, il est victorieux dans deux confrontations majeures. Le 18 février avec une flotte de 10 navires, il met en déroute 22 navires dunkerquois leurs causant la perte de 1 800 hommes. Il reçoit des États-Généraux et des États provinciaux de Hollande des chaînes en or. Louis XIII, roi de France, le récompense aussi car il empêchait ainsi les Espagnols de recevoir des renforts : il est fait chevalier de l'ordre de Saint Michel. Quand au cardinal de Richelieu, il lui envoie une troisième chaîne en or. La seconde confrontation est la plus célèbre. Elle a lieu le 21 octobre aux Dunes où les Espagnols perdent près de 7 000 hommes. Cette bataille a une signification particulière. Elle met fin à l'hégémonie espagnole dans les eaux du nord de l'Europe ainsi qu'aux plans d'invasion des Pays-Bas. C'est une victoire importante de la marine hollandaise qui depuis 1627 n'avait pas réalisé de grande expédition victorieuse et apparaît alors comme la force militaire maritime en Europe.

Cette victoire des Dunes est suivie de récompenses financières, de la frappe de médailles commémorant cette rencontre et de festivités : banquets, feux de joie et d'artifice. Louis XIII anoblit Maerten Tromp. Des dizaines d'images et de peintures sont imprimées. Celle de Salomon Sauvery montre un combat entre le navire amiral de Tromp et d'un bateau espagnol, événement qui n'a jamais eu lieu ! Les amirautés s'arrachent les représentations de cette bataille comme les gravures faites par Balthazard Florisz van Berckenrode. Tromp meurt le 10 août 1653 dans un combat contre les Anglais. Son corps sera transporté avec soin à La Haye. Lors de son enterrement le 5 septembre, il est emmené avec ses armes et ses attributs de héros marin (son drapeau, ses gants en fer, son heaume, ses éperons de chevaliers et son épée). Il est porté par ses pairs, suivi par les membres des États-Généraux, les différentes structures étatiques et sociales, les magistrats, les officiers administratifs et militaires, des bourgeois et le reste de la population. Il est amené de la Haye à Delft, salué quatre fois par des tirs. Une femme écossaise se dit contente de sa disparition : la population saccage sa maison. Il existe plusieurs portraits réalisés par différents artistes destinés aux amirautés ou à des particuliers. Un buste de marbre est réalisé par Rombout Verhulst : Tromp est représenté sur son tombeau avec des tritons, des figures marines. Les États-Généraux promettent 10 000 florins (120 000 livres tournois) à la famille pour exécuter le tombeau. Celui-ci est terminé en 1658, la veuve ne sera payée qu'en 1661 mais elle percevait toutefois des rentes mensuelles de la part des amirautés d'Amsterdam et de Rotterdam (60 et 20 florins).

Jan Van Galen est l'un des rares officiers de marine qui, n'étant que commandeur et donc ne faisant pas partie des officiers généraux, figure dans cette galerie de héros⁶⁵. Sa mort en 1653 à Livourne a lieu dans des conditions « héroïques ». Il lutte contre des forces supérieures et réalise un geste « héroïque » : une canonnade le blesse pour la seconde fois, ses proches l'emmènent dans l'entrepont où le médecin se prépare à lui amputer la jambe. Il boit un verre de vin et s'écrie que les « meurtriers anglais » doivent payer pour leur canonnade. Il se lève alors et se fait mener sur le pont où il continue le combat. Il mourra des suites de ses blessures une semaine plus tard. En reconnaissance de sa vaillance et de son courage, les États-Généraux autorisent la publication de sa vie et l'édification d'une tombe en marbre terminée en 1656 par Rombout et Keyser.

Witte de With est un personnage particulier. Il est populaire malgré son sale caractère. Sa mort en novembre 1658, est suivie de la parution de nombreux poèmes et d'une vie écrite peu de temps après par ses proches⁶⁶. Il aura droit à une sépulture qui ne sera terminée qu'en 1669 et dont le coût s'élèvera à 4 000 florins dont 3 000 florins payés par les États-Généraux et 1 000 par l'amirauté de Rotterdam. Le monument respecte un schéma qui est en train de s'établir. Il y a un gisant avec des armes, une description des batailles, des inscriptions latines et des images de Neptune et de Mars.

Avec la seconde guerre anglo-hollandaise, les premiers à être héroïsés sont deux nobles. Le premier est Jacob van Wassenaer Obdam, le vaincu de la bataille de Lowestoft. Cette rencontre est une cuisante défaite hollandaise provoquant un scandale politique et une immense émotion parmi la population. Une enquête est menée pour connaître les coupables de cette défaite. Cornelis Tromp dirige la commission et blanchit Johan Evertzen mais la raison d'État en décide autrement : il est démis de ses fonctions. Les causes de cette défaite proviennent des instructions données à Van Wassenaer Obdam, ainsi que des manœuvres que celui-ci avait transmises aux capitaines qui n'étaient plus habitués à combattre dans de gros affrontements. Van Wassenaer Obdam n'est d'ailleurs pas le seul officier général d'origine noble à décéder dans cette bataille. Il y a aussi Egbert Meeuwisz Kortenaer. Tous les deux bénéficieront d'un cénotaphe. Pour celui de Van Waasnaer d'Obdam, les États-Généraux donnent une somme de 12 000 florins. L'artiste choisi avec l'accord de la famille est le jeune Eggers. L'œuvre, terminée en 1667, comporte une nouveauté, la présence d'un baldaquin (le seul précédent est celui de Guillaume d'Orange dit le Taciturne). Des figures allégoriques représentant la Bravoure, la Prudence, la Vigilance et la Fidélité entourent le corps. Le cénotaphe de Kortenaer n'a coûté que 5 000 florins aux États-Généraux. Il est réalisé par Rombout qui le termine en 1669. Il est classique avec le héros dont la tête repose sur un canon et les pieds sur un casque avec à côté ses armes.

Les États-Généraux n'ont pas, seuls, l'initiative de ce culte des officiers marins ; ils n'en avaient pas le monopole : c'est aussi un espace occupé par les États provinciaux. Il ne faut pas oublier l'existence d'une certaine rivalité, voire confrontation, entre la Province de Hollande et celle de Zeeland. D'où la décision prise par les États de Zeeland d'ériger une tombe pour les frères Cornelis et Johan Evertzen décédés à la suite des combats de juin et août 1666. C'est une première pour la province qui dispose de ses propres héros marins, mais aussi une première dans la conception du tombeau : le cénotaphe accueille les deux

frères côte à côte. La commande n'a lieu qu'en 1680 seulement auprès de Rombout et Verhulst. Le tombeau sera terminé en 1685 et payé par la famille.

LE PLUS GRAND DES HEROS : MICHIEL ADRIAEN DE RUYTER

De Ruyter meurt le 29 avril 1676 dans un combat contre la flotte française. Son corps arrive au large des côtes hollandaises le 30 janvier 1677. La nouvelle de son décès provoque un choc dans le pays, la population prend rapidement conscience que c'est la fin d'une période avec la mort de « l'Achille Hollandais ». L'État de Hollande décide le 9 juillet 1676 de la réalisation d'un tombeau d'honneur et propose 10 000 florins. Le 4 février 1677 débute une procession qui sera saluée sur son passage, par tous les forts et les navires. L'arrivée à Amsterdam a lieu le 16 février. L'inhumation a lieu le 18 mars: les éperons, les gants, les armes, les armures, les casques, les signes de commandement sont apportés. Le corps est porté par ses pairs et suivi par les représentants de l'État, la famille, les proches, les ambassadeurs, les consuls du Danemark et de l'Espagne ; les collèges des bourgeois, la foule... plusieurs centaines de gens. Le coût de l'enterrement s'élève à 14 626 florins, somme qui aurait dû être réglée par les Etats Généraux mais qui le sera en réalité par la famille et l'amirauté. Le tombeau est réalisé par Rombout et Keyser. Il est commencé en 1677 et ne sera achevé qu'en 1681, durée qui peut s'expliquer par le différend survenu entre Rombout et la famille qui se verra contrainte de payer à l'artiste la somme de 5 122 florins. Le cénotaphe comporte des inscriptions latines, une description des services de De Ruyter et de la bataille, un gisant, les armes du défunt et tous les symboles de son commandement. De son côté, la famille mène une action afin que la population, la nation se souviennent de cet homme et ce qu'elle lui doit. D'où la parution peu de temps après d'une immense biographie commencée par Gerard Brandt à partir de documents que lui laissera consulter Engels de Ruyter.

La famille est ainsi un élément tout aussi capital dans l'héroïsation du défunt. On vient de le voir dans le cas de De Ruyter. Il n'est pas le seul. La sœur de Stellingwerf écrit aux États-Généraux pour se plaindre de ce que l'on ne reconnaît pas l'action de son défunt frère. Les États-Généraux donnent raison à sa plainte et demandent à l'amirauté de Frise de s'exécuter, ce qui sera fait par la réalisation d'un grand portrait.

La question que l'historien se pose est de savoir pourquoi tous n'ont pas eu droit aux mêmes égards. Après le facteur « bataille », l'importance de l'amirauté dans laquelle l'officier sert constitue un autre facteur. Ainsi chaque officier général des amirautés d'Amsterdam et de Rotterdam est connu, mémorisé. Dans les autres amirautés, il faut, la plupart du temps, avoir été lieutenant général. Le succès de l'officier rejaillit sur l'amirauté. L'existence d'une compétition entre celles-ci et de rivalités entre les villes et les églises n'est pas absente non plus : Obdam est enterré à Utrecht et van der Zaan à Dordrecht, soit hors de l'amirauté, ce qui constitue une exception. La compétition pour recevoir les tombeaux des héros entre la Oude Kerk à Amsterdam et la Sint-Laurenskerk de Rotterdam est forte. Et toutes les amirautés ne sont pas assez riches pour pouvoir financer des dépenses élevées. En Frise, il n'existe pas de tombe de héros car l'argent fait défaut. Enfin, tous ces personnages n'ont pas la même envergure nationale ou régionale. De Ruyter et Tromp seront les seuls à atteindre même une renommée quasi internationale. Celle-ci ne diminue d'ailleurs pas par la suite, preuve en est, les nombreux ouvrages consacrés à ces personnages. Selon les décomptes effectués dans les catalogues des images et peintures de Muller et Van Someren des années 1880, pas moins de quarante officiers de marine ont été représentés rien que pour le XVIIIe siècle. De Ruyter est en tête avec 45 images dépassant de peu Maerten Tromp avec 44. Beaucoup de celles-ci sont visibles dans les musées de Rotterdam et d'Amsterdam. En guise de conclusion, la construction de l'État nation hollandais autour de l'élément marin est à mettre en parallèle à celle de la France et de l'héroïsation de l'armée de terre, de la relation entre la population et cette institution, notamment depuis la Révolution. Rien de comparable ne semble exister en ce qui concerne la marine. Certes, la France a rendu hommage à certains de ses officiers mais bien plus tard, au XVIIIe ou au XIXe voir au début du XXe siècle, notamment comme lors des hommages nationaux rendus à la dépouille de Jean Bart.

Bibliographie

complémentaire

Ronald Prud'homme van Reine, Rechterhand van Nederland. Biografie van Michiel Adriaenszoon de Ruyter,	éditions Arbeidpers,	4e édition,	2002,	406 p.
Ronald Prud'homme van Reine, Schittering en schandaal. Biografie van Maerten en Cornelis Tromp,	éditions Arbeidpers,	2001,	490	p.

Ronald Prud'homme van Reine, Zeehelden, éditions Arbeidpers, 2005, 160 p.
Doeke Roos, Twee Eeuwen varen en vechten 1550–1750. Het Admiralengeslacht Evertsen, Vlissingen, 2003, 495 p.
J. R. Bruijn, Varend Verleden. De Nederlandse Oorlogsvloot in de 17de en 18de eeuw, Editions Balans, 1998, 304 p.
Anne Doedens, Witte de With 1599-1658 Werelwijde strijd op zee in de Gouden Eeuw, éditions Verloren, 2008, 125 p.

Notes

59 Rappelons que les seuls débarquements sur Walcheren auront lieu en 1809 par les Anglais, et en 1944 par les Alliés. Le premier sera un échec pour les Anglais, mais pas le second.

60 Titre d'un chapitre de Jan Glete de son livre, Warfare at Sea 1500-1650. Maritime Conflicts and the Transformation of Europe, Routledge, 2002, 231 p.

61 Une description dramatique en a été faite par Alexandre Dumas, dans son roman La Tulipe noire de 1850.

62 La première bataille maritime des Hollandais a eu lieu en 1214 devant Damiette et la dernière en 1942 dans la mer de Java sous le commandement de Karel Doorman.

63 Il y a certes le mythe ancien des Bataves, vaillants peuples et de la lutte contre l'eau pour l'acquisition et le maintien des terres.

64 Pour une description du tombeau, voir Ronald Prud'homme van Reine, Admiral Zilvervloot. Biografie van Piet Hein, éditions Arbeidpers, 2003, le chapitre 6.
