

Un bâtiment belge dans l'effervescence de mai et juin 1940

A maintes reprises l'occasion nous a été offerte d'évoquer dans Neptunus les aventures vécues en mai et juin 1940 par notre modeste "Corps de Marine". Commandé par le major d'artillerie devenu capitaine de corvette Decarpenterie, il fut mis à rude épreuve au cours de la tourmente subie par les marines alliées. La pagaille régnait sur la Manche aux grandes heures de l'évacuation des forces amies sur lesquelles se refermait l'étau allemand. La coupure Sedan-Abbeville, réussie par les blindés du général Guderian, isolait les divisions belges et britanniques du gros des forces françaises, alors que la 1^{ère} armée du général Blanchard était également prise dans la nasse. Ce général avait supplié le corps expéditionnaire du général Lord Gort de surseoir au retrait de ses troupes alors que la bataille était en cours. Le général Pownall, chef d'état-major de Gort, se sachant soutenu par le Grand Quartier Général de Londres et le général Ironside, refusa toute aide. Pour sauver ce qui pouvait l'être, le rembarquement de Dunkerque fut organisé de main de maître alors que le désordre caractérisait beaucoup d'unités en retraite. Sur mer, la Marine de l'amiral Darlan témoigna d'une efficacité exemplaire tandis que l'Amiral Abrial organisait le camp retranché du port Dunkerquois. Il y a lieu de noter qu'aux heures où apparurent les prémices de la défaite alliée, l'amiral Darlan remit à l'amiral Le Luc, chef des forces maritimes françaises, une note confidentielle disant "qu'au cas où les événements militaires conduisent à un armistice comprenant la reddition de la flotte, il n'a pas l'intention d'exécuter cet ordre".

Un fâcheux différend



Un fâcheux différend caractérisa la vaste opération d'évacuation anglofrançaise, l'amiral anglais Ramsey ayant ordonné la priorité à l'embarquement des troupes britanniques, alors que la Marine de Darlan contribuait au prix de grands sacrifices à la protection des bâtiments faisant la navette entre Dunkerque et les ports anglais.

Il fallut l'intervention personnelle de Winston Churchill pour changer les choses. Après la mise en sécurité d'environ 220.000 Anglais il y eut début juin le sauvetage de 118.000 Français et Polonais qui échappèrent à l'étreinte fatale.

Les petits Belges eurent leur modeste part dans le drame titanique qui ébranlait les alliés. Le corps de marine avait rallié Dartmouth dès le 26 mai. Le 30, il reçut l'ordre d'appareiller vers Douvres et de participer à l'opération d'évacuation qui reçut le nom de "Dynamo". Une mission périlleuse attendait nos fragiles bâtiments, car la Luftwaffe du reichsmaréchal Goering et la Kriegsmarine de l'amiral Raeder mettaient tout en oeuvre pour entraver la navette France-Angleterre.

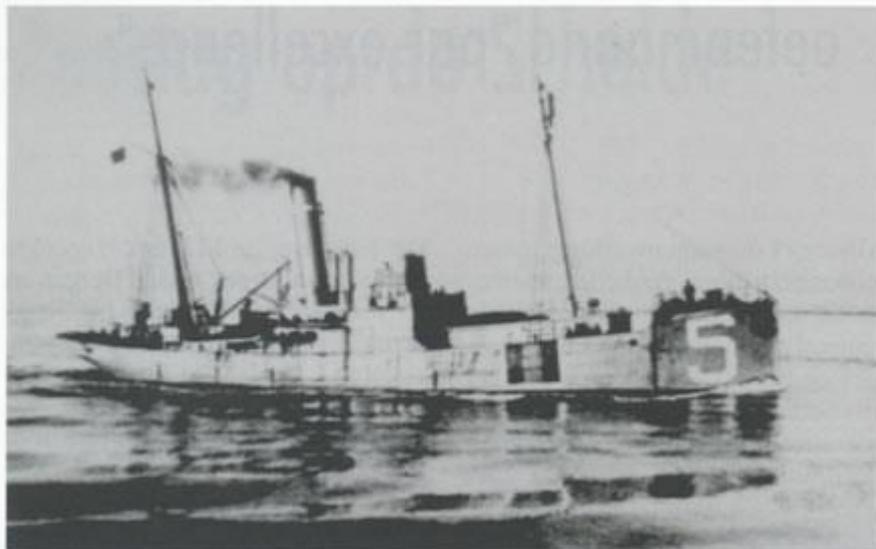
Le 1^{er} juin un convoi commandé par le Lt. Jean D'Hauwer du patrouilleur A5 et comprenant des chalutiers de Zeebrugge et de Heyst se mit en route pour la phase

ultime des rembarquements menés à bien après l'intervention de Churchill. Accostés à la jetée est, l'A 5 et le Z 25 embarquèrent 234 rescapés: 90 officiers et soldats français, alors qu'un bombardement intense sévissait. Le second maître J. Hermie fut grièvement blessé ainsi que des militaires accueillis à bord.

Le cap fut alors mis sur Ramsgate (où le sous-officier belge subit l'amputation du bras droit).

Une navigation difficile

La navigation était difficile dans l'encombrement des navires, la multiplication des épaves et l'étroitesse de la passe navigable.



Le AS prit en remorque le patrouilleur français P55 qui se trouvait désespéré.

Dans la suite le patrouilleur belge prit encore en remorque des remorqueurs incapables de poursuivre leur route.

Le 11 juin le port de Dieppe est conquis par l'ennemi et le 12 Paris est abandonné alors que la menace d'encerclement des troupes de la ligne Maginot se précise. Le 13 le gouvernement français se réfugie à Bordeaux. La flottille belge est alors dirigée vers l'estuaire de la Gironde et le port pétrolier du Verdon en aval de l'importante ville de Bordeaux, car le 14 Le Havre et Caen sont tombés. La foudroyante avance allemande oblige bientôt les

Français à quitter Bordeaux pour Vichy. Depuis longtemps les Allemands sont entrés à Dunkerque tandis que les blindés du général Rommel franchissent la Somme. Dès le 6 juin le président Reynaud évoque la possibilité de créer un réduit breton qui servira de tête de pont le jour où les Britanniques arriveront en force pour reconquérir le terrain perdu. Alors que l'Oise a été franchie le 9 juin par l'invasisseur un surcroît de malheur frappe la France: l'Italie déclare la guerre le 10 juin à une France exsangue.

La demande d'armistice Le 16 juin la Wehrmacht a franchi la Loire. Le maréchal Pétain qui a succédé à Paul Reynaud, fait demander les conditions d'un cessez-le-feu à l'intervention de l'Ambassadeur d'Espagne. En attendant, le 17, toutes les villes de plus de 20.000 habitants sont déclarées villes ouvertes. Cette mesure politique provoque l'effondrement de la résistance. Tous les ports de l'Atlantique deviennent inhospitaliers à nos navires. Le 25 juin le corps de marine a abandonné St. Jean de Luz pour être interné à Bilbao.

Il fallut attendre le 20 novembre 1945 pour que le vice-amiral Lemonnier, chef d'état-major de la Marine cite à l'ordre du jour de la division le Lt. Jean D'Hauwer, commandant d'un groupe de patrouilleurs belges pour avoir apporté "une aide précieuse à la Marine française lors des événements de juin 1940 assurant en particulier le remorquage du P55 jusqu'à Verdon". Cette citation comporte l'attribution de la croix de guerre avec étoile d'argent. Le 18 juin à hauteur de Belle Ile, face à Quiberon, l'AS a pris en remorque le patrouilleur français P55 qui se trouvait désespéré. Tâche délicate, le P55 étant beaucoup plus grand que l'AS et la mer mauvaise, des bittes d'amarrage de tribord furent arrachées tandis que le violent tangage entravait la navigation soumise aux attaques aériennes de l'ennemi. Quant au sous-officier J. Hermie, invalide de guerre amputé du bras droit, par arrêté du Régent et sur proposition du major de Decarpentrie, il se vit attribuer la croix de guerre belge avec palme et la croix de chevalier de l'ordre de Léopold.

Illustrations:

collection

IC.

Vanbostal

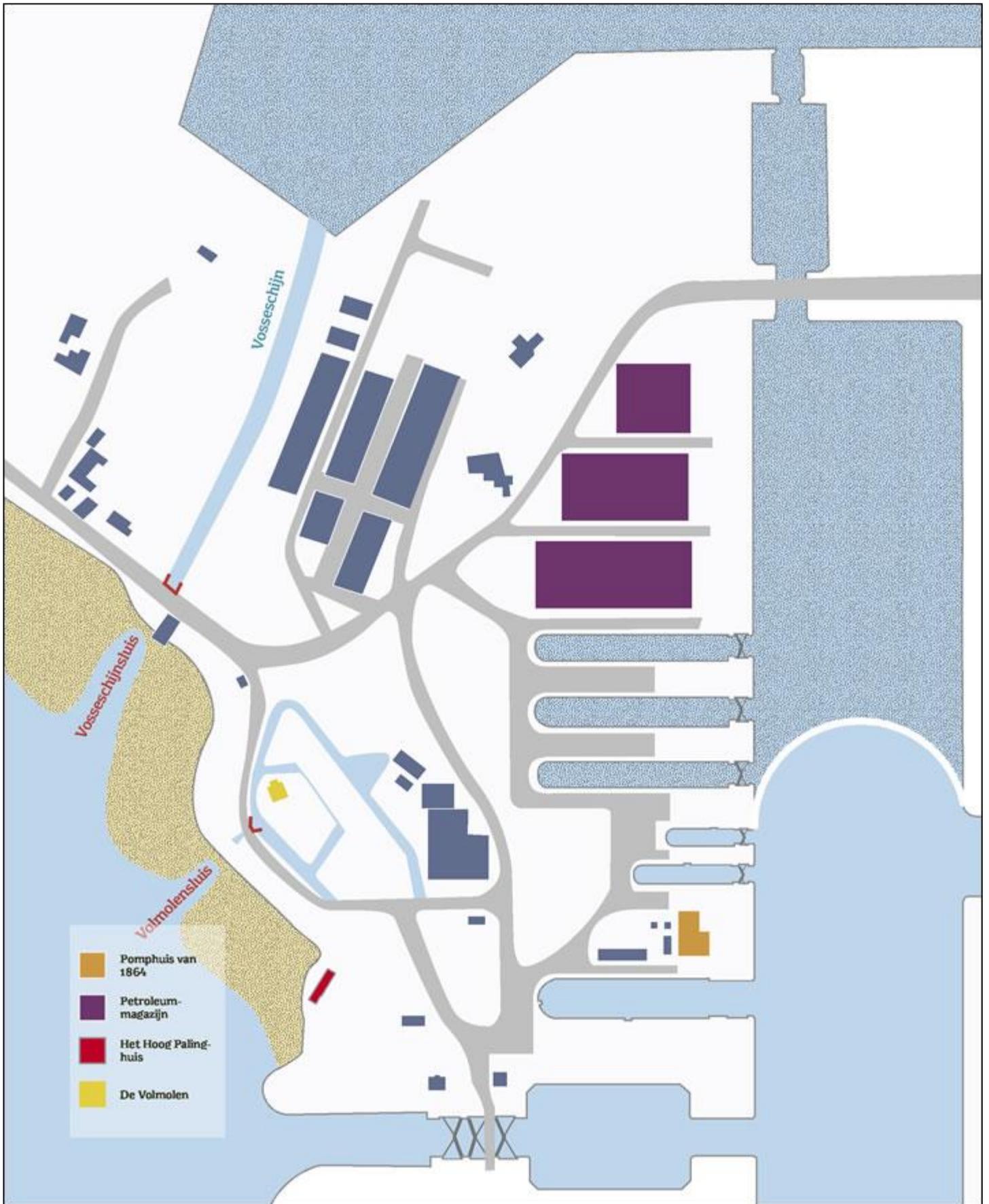
Texte:

P

Eygenraam

NEPTUNUS JULI - JUILLET 2000

DE EERSTE DOKKEN DROOGDOKKENEILAND 1856-1889



KATTENDIJKDOK EN DE EERSTE DROOGDOKKEN



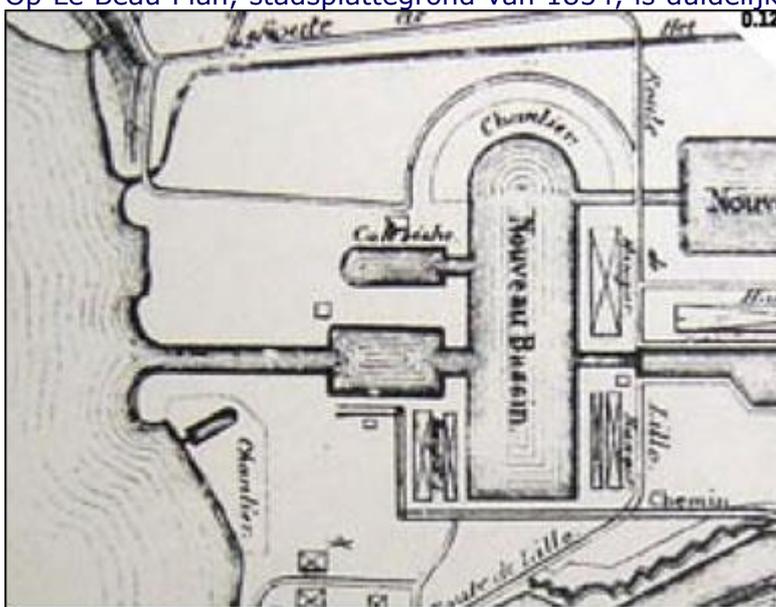
0.11// Detail van «Le Beau Plan» met de versterkingen (in groen en blauw) van het Noordkasteel langs de Schelde. Aan de rand van dit beeld ziet men een deel van de werken voor de aanleg van het Kattendijkdok.

Enkele decennia na hun aanleg binnen de stadsmuren bleken de Napoleonische dokken al

ontoereikend. Aan het Bonapartedok (1811) en Willemdok (1813) was dan besloten een nieuw dok toe te voegen, met een aparte verbinding aan de Schelde. De eerste steen van het Kattendijkdok werd dus in 1856 gelegd. Het eerste dok was korter dan het vandaag is, en was oorspronkelijk voorzien van één droogdok: droogdok 1 of, als het nog lang later werd genoemd, het Grote Droogdok. Dit dok werd tussen 1861 en 1863 gegraven. Het eerste pomphuis volgde in 1864, en twee verdere droogdokken (nummers 2 en 3) in 1865. In dezelfde periode werd het Noordkasteel opgericht

verder ten noorden langs de Schelde.

Op Le Beau Plan, stadsplattegrond van 1854, is duidelijk



0.12// De eerste fase van de aanleg van het Kattendijkdok, met slechts één droogdok. Het Schijn werd omgelegd langs de Ferdinandusdijk.

te zien hoe de versterkingen van dit fort zich langs de Schelde en dwars door ons gebied uitstrekten. Voor de aanleg van het dok moest het riviertje Schijn een eerste keer

afgevoerd worden in een kunstmatige loop ten noorden, langs de Ferdinandusdijk, en na de verlenging van 1881 liet men de stroom in de grachten langs de versterkingen van het Noordkasteel uitmonden.

DE VERLENGING VAN KATTENDIJKDOK DE NIEUWE DROOG DOKKEN

0.13



0.13// Het Kattendijkdok na zijn verlenging, met zes droogdokken. Ten noorden ervan staat een stuk van de nieuwe omwalling afgebeeld.

Tot het jaar 1875 eindigde het Kattendijkdok in een halfrond. Vanaf dit jaar gingen er onderhandelingen van start om de terreinen ten noorden te onteigenen en het dok te verlengen, met de aanleg van drie nieuwe droogdokken (nummer 4, 5 en 6). De werkzaamheden begonnen al in 1878 maar werden pas in 1881 voltooid: het water van Kattendijkdok brak door de dam die de werf droog moest houden. Vijf arbeiders kwamen om. De graafwerken begonnen opnieuw met vernieuwde voorzorg en koning Leopold II zelf kwam de havenuitbreiding inhuldigen op 16 september. Als interessant detail kan nog worden vermeld dat de grond die uitgegraven werd voor de nieuwe droogdokken onmiddellijk een bestemming vond op de nabijgelegen werf voor de Afrika- en Lefebvredokken, waar het grondpeil verhoogd moest worden om een voldoende kaapeil te halen.

HET LEVEN ROND KATTENDIJKDOK

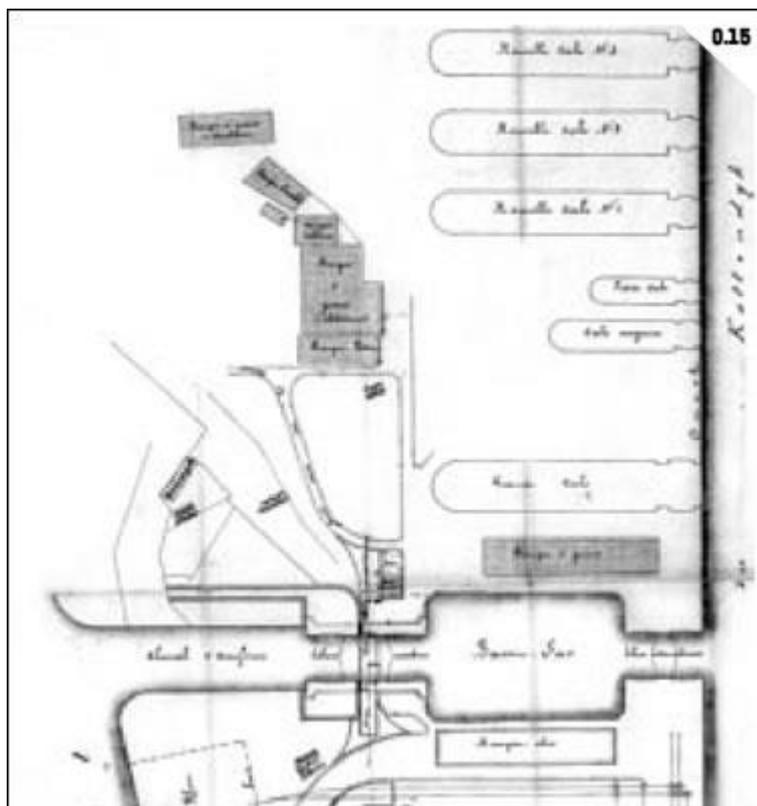


0.14// Zeilschip Nellie in het Kleine Droogdok (nummer 3). Hugo Piéron, 1875.

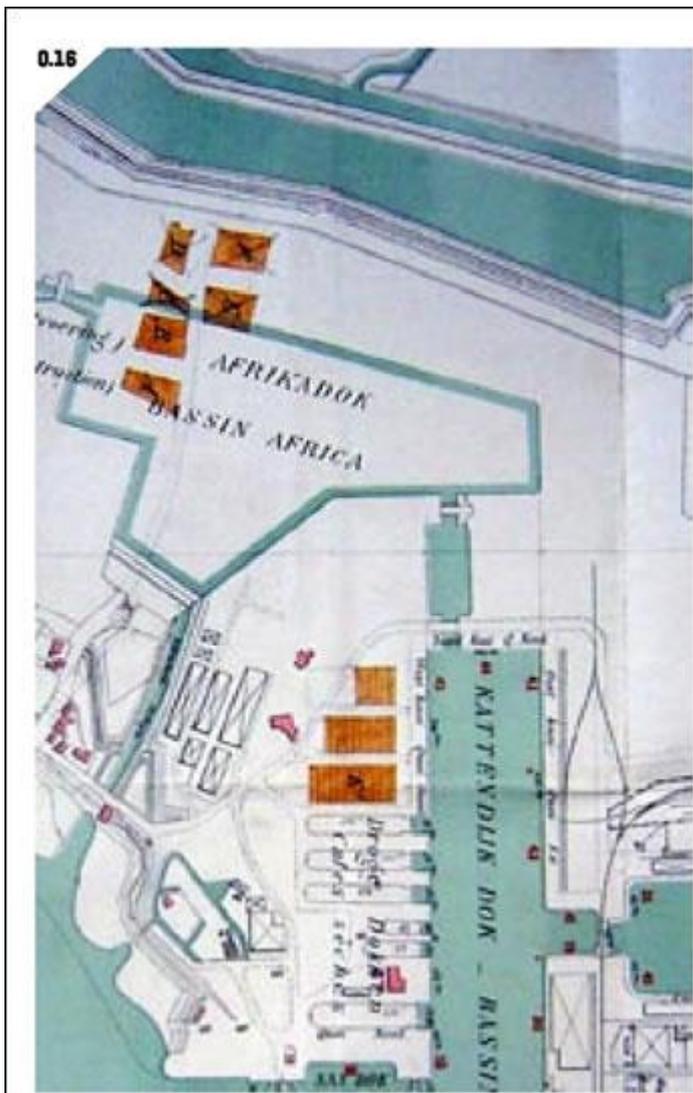
Het leven rond de eerste gedaante van Kattendijkdok veranderde ten eerste niet grondig in vergelijking met de situatie van de negentiende eeuw.

De Volmolen rees nog steeds ter hoogte van het derde droogdok op, en de inventarisatie voor de onteigeningen in 1875 vertellen ons dat er nog tal van akkers, weiden, en stallen in het gebied ten noorden van het Kattendijkdok in gebruik waren. Naast deze gebruikers van het gebied waren er toch nieuwkomers. Enkele bedrijven hadden in de tijd tussen de aanleg van het dok in 1860 en zijn verlenging vijftien jaar later terreinen aangeschaft om opslagplaatsen of werkhuizen op te richten. Cockerill bezat bijvoorbeeld een terrein met een werf ten noorden van het dok, maar ook particulieren waren eigenaar van terreinen met graanmagazijnen, houtloodsen, en zelfs twee bierhuisjes voor de arbeiders. Tussen de droogdokken en de Schelde vond men ook sporen van vroeg-industriële activiteit zoals een smidse, diverse loodsen en nog een ander bierhuis.

HET PETROLEUM- MAGAZIJN



0.15// Op deze plattegrond ziet men de hangars en werkhuizen die ten noorden van de Kattendijkshuis en ten westen van de droogdokken gevestigd waren. Het palinghuis staat hier weer vermeld.



0.16// Plattegrond uit het stadsarchief met de oude ligging van de petroleumhangars en hun nieuwe plaats naast de droogdokken (in het bruin).

Na de verlenging van het Kattendijkdok en de aanleg van de drie nieuwe droogdokken werd het petroleummagazijn van de stad, dat tot dan toe juist buiten de versterkingen van het Noordkasteel was gevestigd, verplaatst naar de "westkaai" (het stuk kaai waar in 1928 de droogdokken 8 tot 10 werden aangelegd). De magazijnen waren eigendom van de stad en werden door haar ook beheerd. Het verhuren van de percelen aan bedrijven om hun petroleumvoorraad op te slaan liep enkel niet zo goed als voorzien en de huurprijzen moesten steeds worden verlaagd om kopers te vinden. Terwijl de opslagplaatsen vaak leeg stonden had hun verhuizing naast de droogdokken toch een belangrijk gevolg voor het gebied, met name de verlenging van de spoorweg van de Rijnkaai tot aan het petroleummagazijn. Deze nieuwe as had een structurerend effect op de verdeling van de gebouwen in de omgeving. Vanaf dit moment zou de ruimte tussen de droogdokken en de Schelde in drie zones worden verdeeld. Een eerste rij loodsen die haaks aan de spoorweg stonden lag ten westen, een andere zone van gebouwen lag tussen de spoorweg en de huidige Droogdokkenweg (en werd op bepaalde momenten in twee verdeeld door de omheining van de droge dokken), en een derde rij hangars ten noorden kwam pas later, haaks aan de latere Royerssluis.

DE BEWONERS VAN DE DROOGDOKKEN EN DE ONTPLOFFING VAN CORVILAIN

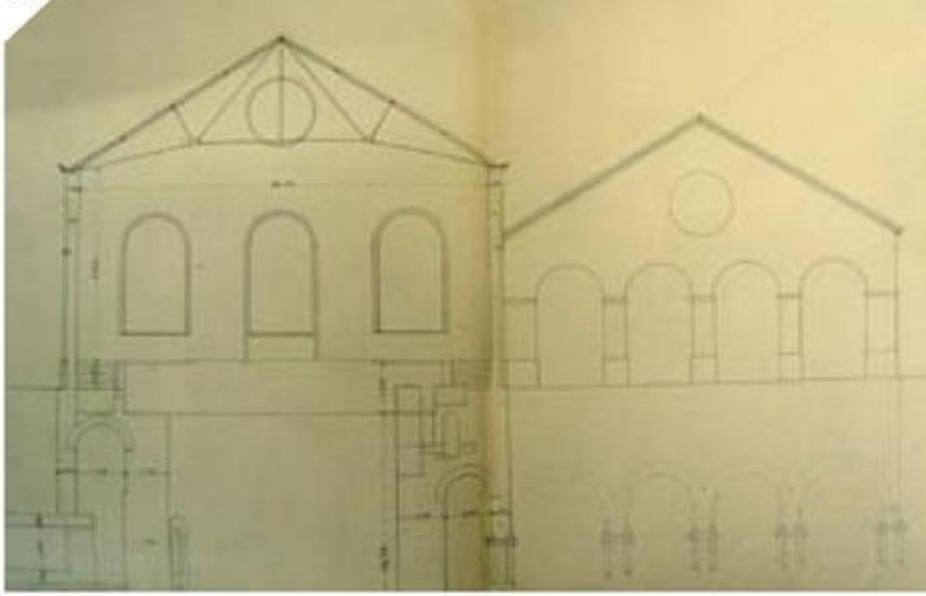


0.17// Dit huis werd gedeeltelijk vernietigd door de ontploffing van het werkhuis Corvilain. Het lag ten tijde van deze foto (1889) «achter de Kattendijk», dus misschien in de omgeving van de droogdokken.

Rond de droge dokken woonden er ook enkele mensen. Ten noorden van de Kattendijksluis bevond zich een woning voor de sluismeester. Foto's van huizen "achter Kattendijk" na de ontploffing van de werkplaats Corvilain in het nu verdwenen polderdorp Oosterweel (juist ten westen van Noordkasteel) geven een indruk van de soort bewoners van het

gebied.

0.18



0.18 // Dit plan zonder legenda uit het stadsarchief toont vermoedelijk het pomphuis voor de droogdokken dat in 1889 vernietigd werd.

De ontploffing van deze fabriek waar kogels

gedemonteerd werden om buskruit te recupereren had een grote impact op de site van de droogdokken. Een schip in het grote droogdok schoot in brand, het pomphuis van 1864 werd vernietigd en de petroleummagazijnen brandden uit. Deze laatste gebouwen zouden nooit worden herbouwd en de petroleumopslagplaatsen van het zuidelijke deel van de Antwerpse haven namen de

activiteiten over. Het pomphuis werd in 1895 herbouwd en bleef voor jaren daarna een teken van de moderniteit en welvaart van de haven.

0.16



0.16 // Plattegrond uit het stadsarchief met de oude ligging van de petroleumhangars en hun nieuwe plaats naast de droogdokken (in het bruin).

Na de verlenging van het Kattendijkdok en de aanleg van de drie nieuwe droogdokken werd het petroleummagazijn van de stad, dat tot dan toe

juist buiten de versterkingen van het Noordkasteel was gevestigd, verplaatst naar de "westkaai" (het stuk kaai waar in 1928 de droogdokken 8 tot 10 werden aangelegd). De magazijnen waren eigendom van de stad en werden door haar ook beheerd. Het verhuren van de percelen aan bedrijven om hun petroleumvoorraad op te slaan liep enkel niet zo goed als voorzien en de huurprijzen moesten steeds worden verlaagd om kopers te vinden. Terwijl de opslagplaatsen vaak leeg stonden had hun verhuizing naast de droogdokken toch een belangrijk gevolg voor het gebied, met name de verlenging van de spoorweg van de Rijnkaai tot aan het petroleummagazijn. Deze nieuwe as had een structurerend effect op de verdeling van de gebouwen in de omgeving. Vanaf dit moment zou de ruimte tussen de droogdokken en de Schelde in drie zones worden verdeeld. Een eerste rij loodsen die haaks aan de spoorweg stonden lag ten westen, een andere zone van gebouwen lag tussen de spoorweg en de huidige Droogdokkenweg (en werd op bepaalde momenten in twee verdeeld door de omheining van de droge dokken), en een derde rij hangars ten noorden kwam pas later, haaks aan de latere Royerssluis.

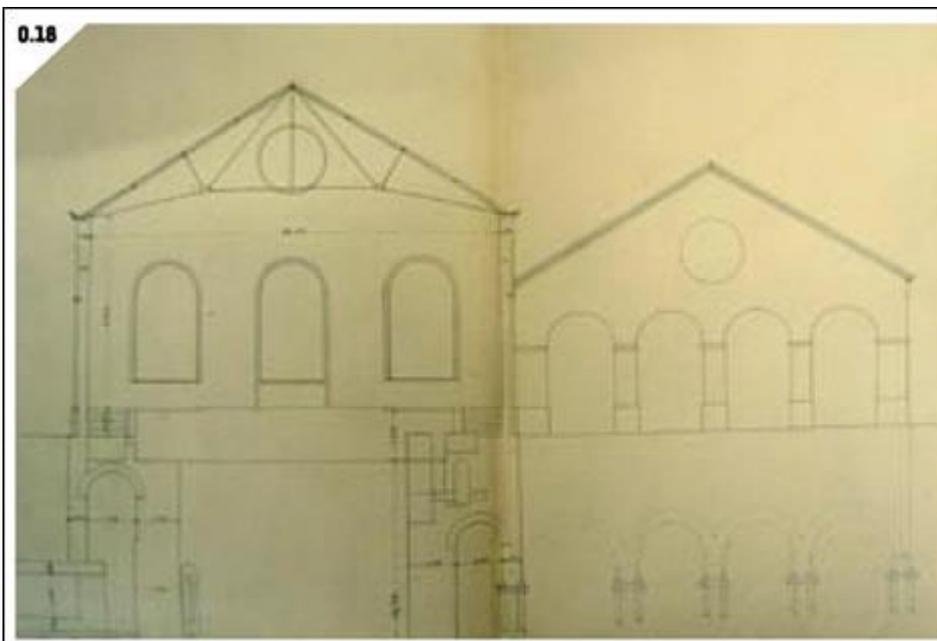
DE BEWONERS VAN DE DROOGDOKKEN EN DE ONTPLOFFING VAN CORVILAIN



0.17 // Dit huis werd gedeeltelijk vernietigd door de ontploffing van het werkhuis Corvilain. Het lag ten tijde van deze foto (1889) «achter de Kattendijk», dus misschien in de omgeving van de droogdokken.

gebied.

Rond de droge dokken woonden er ook enkele mensen. Ten noorden van de Kattendijksluis bevond zich een woning voor de sluismeester. Foto's van huizen "achter Kattendijk" na de ontploffing van de werkplaats Corvilain in het nu verdwenen polderdorp Oosterweel (juist ten westen van Noordkasteel) geven een indruk van de soort bewoners van het

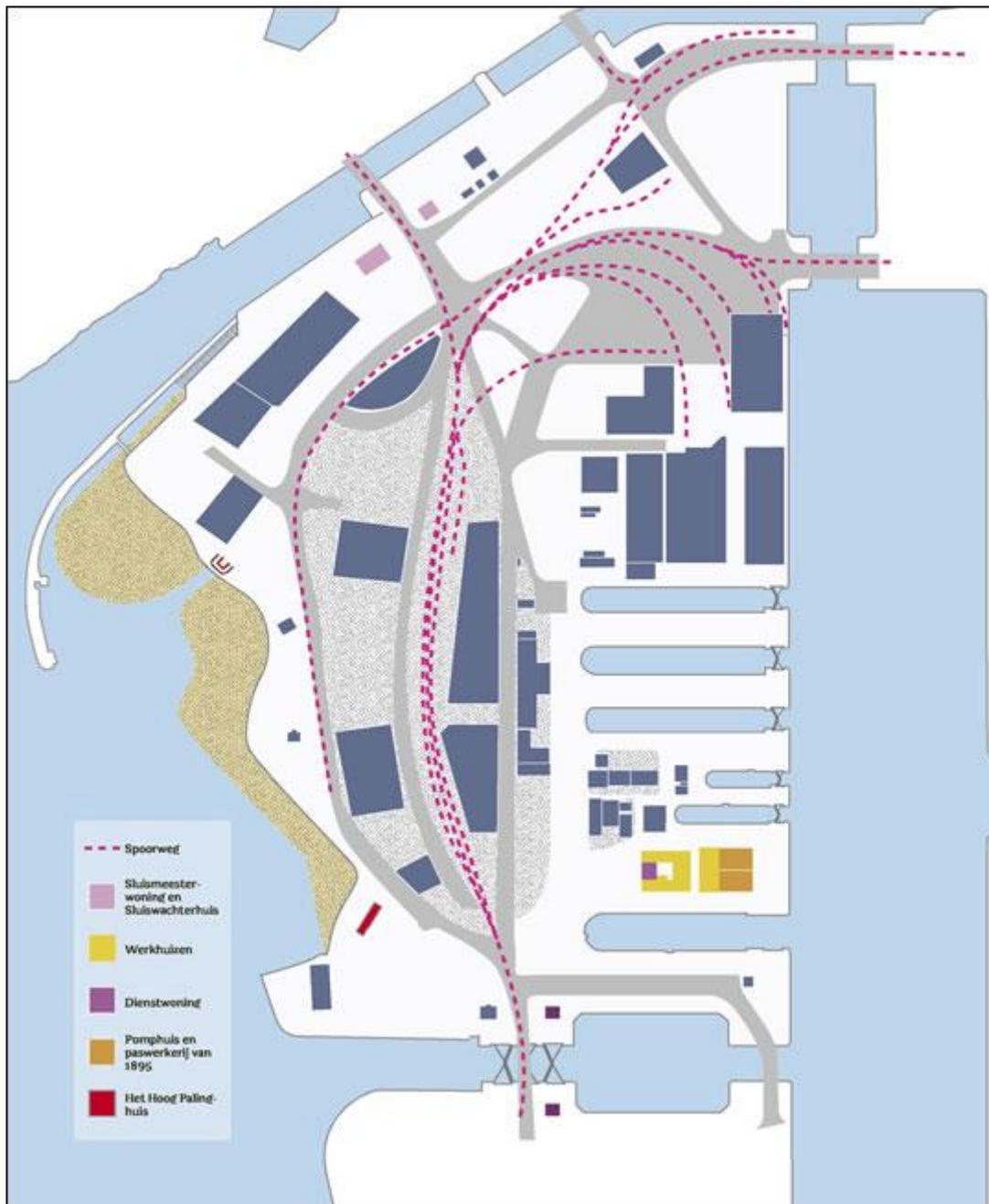


0.18 // Dit plan zonder legenda uit het stadsarchief toont vermoedelijk het pomphuis voor de droogdokken dat in 1889 vernietigd werd.

activiteiten over. Het pomphuis werd in 1895 herbouwd en bleef voor jaren daarna een teken van de moderniteit en welvaart van de haven.

De ontploffing van deze fabriek waar kogels gedemonteerd werden om buskruit te recupereren had een grote impact op de site van de droogdokken. Een schip in het grote droogdok schoot in brand, het pomphuis van 1864 werd vernietigd en de petroleummagazijnen brandden uit. Deze laatste gebouwen zouden nooit worden herbouwd en de petroleumopslagplaatsen van het zuidelijke deel van de Antwerpse haven namen de

(5 184) Van 1890 tot 1930 ontwikkeling van een druk gebied



In de periode tussen de ontploffing van de werkplaats Corvilain en de aanleg van de drie laatste droogdokken van het gebied werden een reeks belangrijke gebouwen opgericht die vandaag nog bestaan. Deze stilistisch en technisch moderne bouwwerken zijn een teken van de geleidelijke verstedelijking van het gebied. De laatste getuigen van rurale activiteit langs de Schelde verdwijnen en door de verdere uitbreiding van de haven naar het Noorden wordt de site definitief afgesloten van de buitenwijken van de stad. Vanaf deze periode kan men ook spreken van een droogdokeneiland : vanaf de aanleg van Royerssluis tussen 1904 en 1907 is het gebied van alle kanten omringd door water.

HET NIEUW POMPHUIS

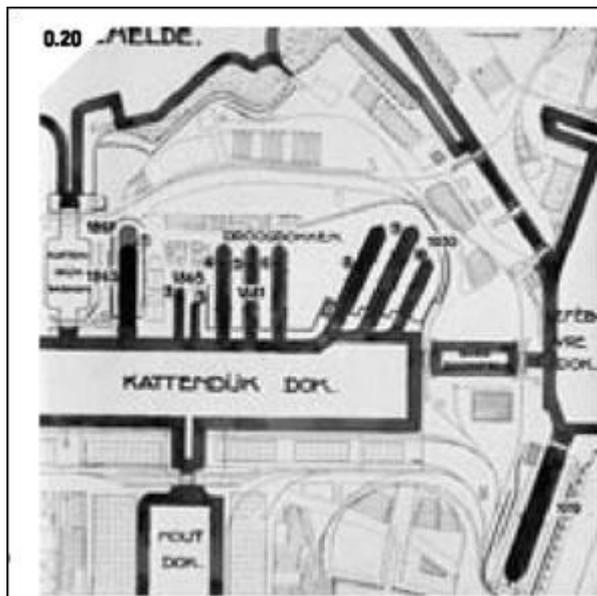
Na de ontploffing van de fabriek Corvilain in het dorp van Oosterweel werd het pomphuis van 1864 vernietigd. Het gebouw dat in 1895

0.19// Detail van de glas-en-ijzer gevel van het pomphuis op een foto van 1959.

ontworpen werd om het te vervangen, en dat gedeeltelijk nog bestaat, was een technische voorloper voor zijn tijd. De muren bestaan uit een ijzeren skelet opgevuld met baksteenpanelen en het bovenste deel van de zijgevels onder het zadeldak is met glas en ijzer in fraaie motieven versierd. De andere gevels zijn met baksteenmotieven in geel en rood verlevendigd. Het oorspronkelijke gebouw stond vrij en had twee onderdelen, slechts een ervan is vandaag nog bewaard. Het gaat wellicht om een van de vroegste gebouwen die de techniek van een ijzeren skelet met baksteenpanelen gebruikte. Deze bouwwijze werd kort daarna voor het waterpershuis van 1905 op de vandaag verdwenen kaai nr. 57 aan het Amerika-dok nagevolgd, en weer een jaar later voor het bedrijfsgebouw van de Stedelijke Kraandienst op kaai nr. 114.



Infrastructuurle werken royerssluis, verlenging van droogdok 1 en bouw vandroogdok 7



0.20// Deze plattegrond van 1928 toont de verschillende perioden van infrastructuurle bouwactiviteit rond de droogdokken met telkens de datum van afronding van de werken.

De moeilijke werkzaamheden om de Royerssluis naast de uitmonding van de Vossenschijn aan te leggen waren al in 1893 begonnen. De Lefebvre- en Afrikadokken (vandaag onder de

noemer Amerikadok samengebracht) moesten zo hun eigen verbinding krijgen met de Schelde in plaats van de schepen door het Kattendijkdok en Suezdok te laten varen. De arbeiders raakten ondanks alle voorzichtigheid een onverwachte ondergrondse bron tijdens de werkzaamheden, en het werk werd voor tien jaar gestaakt. Vanaf 1902 werd er weer aan de sluis gewerkt en de eerste boot kon in 1908 door de voltooide Royerssluis. De graafwerken voor het droogdok nummer 7, vandaag gesloopt voor de verbreding van het Albertkanaal, liepen in 1911 ook onder water. Deze steeds terugkerende

problemen zou hebben geleid tot de beslissing om de Scheldekaaien niet verder dan Kattendijksluis recht te trekken.

Met de constante toename van het scheepsverkeer in de haven werd de nood aan drogedokken groter. Het Grote Droogdok (nummer 1) werd in 1896 verlengd met dertig meter om de lengte van 155m te bereiken. Met deze lengte werd het dok langer dan Kattendijkdok breed was: de bedoeling was in feite dat er twee boten tegelijk in het droogdok hersteld konden worden. Vanaf 1910 werd er ook een nieuw droogdok (nummer 7) gegraven ten noorden van het Suezdok, om aan de gigantische schepen van de Red Star Line te kunnen werken. Zoals hierboven vermeld liepen de werkzaamheden niet zonder problemen, waaronder ook een staking van de werken tijdens de eerste wereldoorlog. In 1919 werd het uiteindelijk voltooid.

0.21// Werkzaamheden voor de verlenging van het droogdok nummer 1, 1896. In het achtergrond staat het pomphuis van 1895 met zijn schoorsteen.



0.21// Werkzaamheden voor de verlenging van het droogdok nummer 1, 1896. In het achtergrond staat het pomphuis van 1895 met zijn schoorsteen.



De sluismeester-woning : het kasteeltje het sluismeesterhuis het loods-wezen

Vlak na de voltooiing van de Royerssluis werd een huis opgericht

0.22// De huidige sluismeesterwoning.

om een woning aan de Sluismeester te bieden. Het gebouw heeft zijn noemer "het Kasteeltje" wel verdiend: uitgevoerd in neo-Vlaamse Renaissance stijl, met portaal om de hoek, drie puntgevels en een rechthoekige toren, het huis heeft zelfs een eigen tuin afgesloten met een baksteen muur en een stenen poortje. Vlak tegenover werd in 1910 het sluiswachterhuis gebouwd, een jaar later dan zijn tegenhangers van de Kattendijksluis. Zoals deze laatste huisjes was dit gebouw als een afzonderlijk stuk architectuur ontworpen, maar met een ongewoonlijk modernere stijl. Terwijl zijn zuidelijke tegenhangers redelijk traditioneel waren in de vormgeving van de details (deur, vensteromlijsting...) vertoont dit huis een menging van art nouveau en chalet-stijl. De overkragende houten groene daklijst op houten consoles doet aan een herberg in de Alpen denken, maar de gele baksteen, de stenen details van de vensteromlijstingen, de ronde vensters en de stenen steunmuurtjes van het afdak ontleen hun vloeiende vormen aan de toen recente stijl van art nouveau. Een kleiner gebouw voor het loodswezen werd vlakbij toegevoegd in dezelfde stijl.

0.22



0.23



0.23

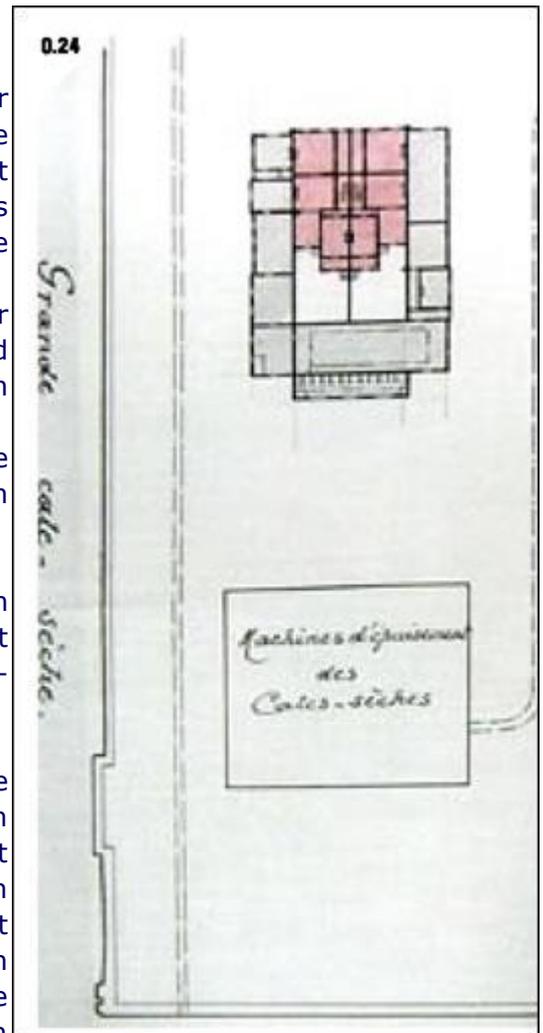
0.23// Het sluiswachterhuis.



0.23 Havenkapiteinhuis en werkplaats

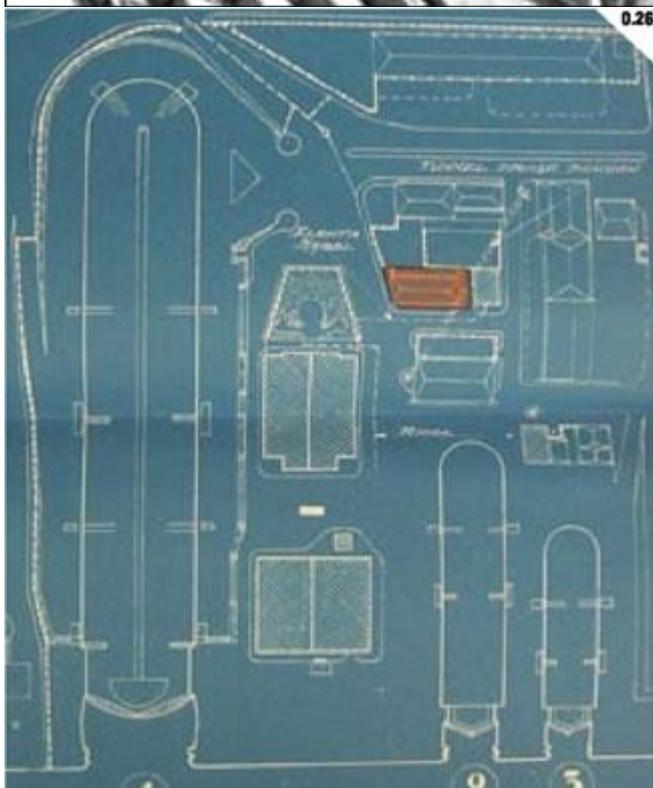
Tijdens dezelfde periode, maar op de andere kant van het gebied, was een andere woning ontworpen. Er was hoge nood aan een werkplaats voor de arbeiders van de droogdokken en de plannen voor het ontworpen U-vormige gebouw werden met de

plannen voor een huis voor de kapitein van de haven gecombineerd. Het geheel werd een eindje ten westen achter het pomphuis gebouwd in 1909. Op hetzelfde moment werd ook een tweedelig laag machinegebouw tegen de westkant van dit monument opgericht. In een paar jaren was het terrein tussen het eerste en tweede droogdok in een drukke en moderne industriële buurt omgevormd. Als een bezoeker de houten omheining van de droogdokken binnenkwam, kwam hij de strakke gevel van het huis van de kapitein tegen, compleet met elegante voortuin. Rond en achter dit gebouw lag de werkplaats voor de arbeiders, met twee burelen, opslagplaatsen en zelfs een smidse. Dit gebouw was in dezelfde strikte maar elegant stijl als het huis uitgevoerd en zijn platte dak was zelfs bekroond met een balustrade, wat laat vermoeden dat het ook als terras diende voor de woning ernaast. Het machinegebouw tegen het pomphuis was ook met zorg ontworpen, maar we beschikken over weinig details over zijn uiterlijk.



Werkplaatsen en loodsen

Omdat de droogdokken drukker werden gebruikt begonnen scheepherstellingsbedrijven vaste werkhuisen en burelen op te richten. La Franco-Belge de Réparations Navales, later Antwerp Dry Docks genoemd, vestigde zich achter droogdok nummer 2 met een paar werkplaatsen waar het Algemeen Werkhuis Noord nu staat. Kleinere bedrijven van particulieren kwamen ook op, zoals Gustave Henri Vermeiren die in de vroege jaren dertig een werkhuis voor houtbewerking met een smidse verder ten noorden liet bouwen. Grotere complexen doken ook op.



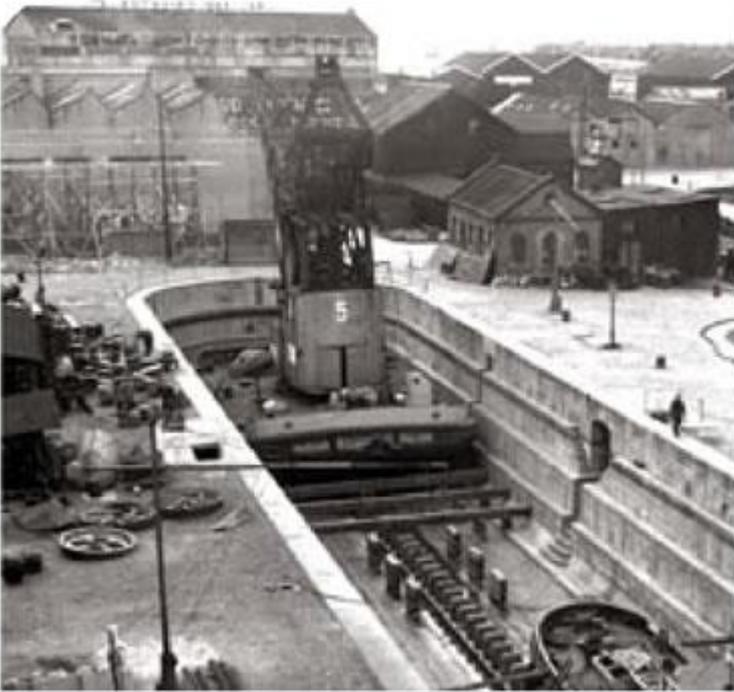
0.25// Luchtfoto van de jaren 60 met het pomphuis, het lange werkhuis, en op de voorgrond de dienstwoning met het tweede werkhuis.

0.26// Plattegrond uit het archief van de haven met de bebouwing rond de eerste drie droogdokken. Waar het Algemeen Werkhuis Noord nu staat, was er een verzameling van kleine hangars en werkhuizen.

Bedrijf Béliard, Crighton & co was al in 1927 in bezit van een "werkhuis voor timmerlieden" en bleef tot in de jaren zestig zijn terrein steeds dichter bouwen met loodsen, burelen en andere diverse afdaken. Andere complexen zouden na de tweede wereldoorlog nog volgen.

DE KOMST VAN ELEKTRICITEIT

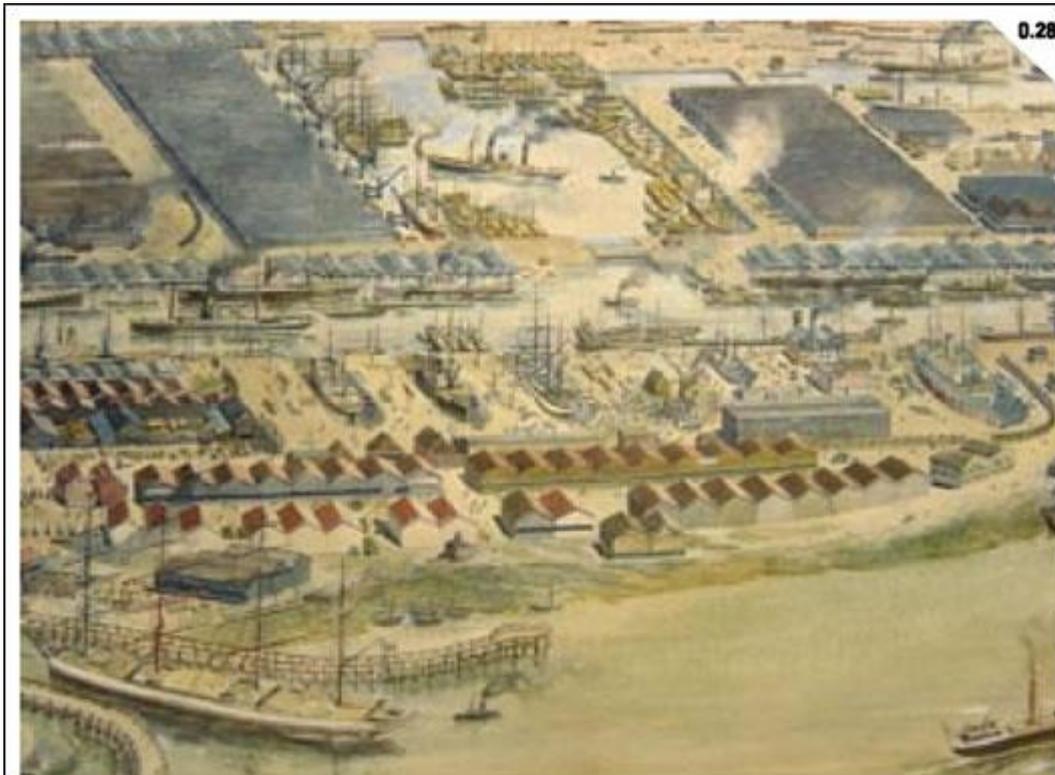
0.27



0.27// Op dit foto van 1959 is het AWN (links op de foto) al in constructie. Rechts op de foto zijn een paar oude gebouwen te zien die ondertussen plaats hebben gemaakt voor het tweede gebouw van het AWN.

Een laatste stap naar voren werd gedurende deze periode gemaakt: in 1900 had de haven voor de eerste keer elektrische verlichting langs de dokken aangelegd, in 1904 werd elektrische stroom aan de Kattendijksluis geleverd en in 1907 werd een transformatorpost achter droogdok 2 opgericht. De oude pompen in het pomphuis van 1895 werden in 1923 vervangen door elektrische centrifugale pompen. De droogdokken hadden hun definitieve intrede gemaakt in de moderniteit.

0.28// In 1913 liet de Haven van Antwerpen een grote panorama opstellen van de stad. Deze zeer gedetailleerde kaart is een getuige van de gebouwen en de bedrijvigheid in het gebied van de droogdokken vlak voor de eerste Wereldoorlog.



0.28

(5 185) François Carpentier, Oostende kaper (I)

door W. DEBROCK Voorzitter Marine Academie

I. DE GEGEVENS

In 1688 vallen de legers van Lodewijk XIV ons land binnen. De strijd ontbrandt volop tussen Frankrijk en de vorsten aaneengesloten in de Liga van Augsburg. Machtige zeevloeden worden toegerust. Hierdoor, zegt Jacobus BOWENS « wierd de Zee ten minsten zoo onveilig als te vooren ».

Het duurt echter tot 24 april 1689, vooraleer de Gouverneur-generaal van de Spaanse Nederlanden bevel geeft commissies ter zee af te leveren aan kapers die de vijand willen bevechten en vooral schaden. Op 28 april 1689 wordt in de zetel van de Admiraliteit te Oostende het bevel van de Gouverneur-generaal gepubliceerd en per plakbrieven bekend gemaakt te Nieuwpoort en te Brugge. Er wordt tevens gemeld dat hoe talrijker de reders zullen zijn, des te gunstiger de voorwaarden zullen worden .

De jacht op de Franse schepen zal dus geopend worden.

De eerste commissie of patente ter kaapvaart wordt verleend op 7 mei 1689 aan Jan GETELINCK, die reeds op 8 mei 1689 een prijs opzendt, nl. een fluit « Den Fygeboom » .

Uit de periode 1689-1697 hebben ons een reeks boordjournalen bereikt, die een trouw relaas geven, in een soms door de schrijver gebruikte stuntelige taal, van de evenementen die gedurende de reis voorgevallen zijn. Uit deze reeks hebben we de ons nagelaten boordjournalen van een gewone kapitein, varende met een eerder klein scheepje, uitgekozen teneinde een inzicht te krijgen in de wijze waarop zelfs een snauw van kleine tonnenmaat probeerde een buit binnen te halen.

Het gaat hem om de kapitein François CARPENTIER, geboren te Ouden-burg, ongeveer 34 jaar oud in 1689, zoon van Pieter Carpentier.

We bezitten van zijn tochten vier boordjournalen uit 1689, 1692 en 1693, af en toe wat fonetisch geschreven, vnl. dan de aardrijkskundige namen.

Een vijfde boordjournaal, van het schip van kapitein Sybersen, de St.-Thomas, vermeldt na een kwetsuur van Sybersen Carpentier als kapitein.

De eerste reis vangt aan op 21 mei 1689, met het schip (een « diepo » ofte dieppois, een kleine bark genaamd naar Dieppe) de Sinte Barbara, van 16 vat (± 32 ton) met 1 stuk kanon en 1 steenstuk (basse) bewapend. De reders zijn vertegenwoordigd door de boekhouder (depositaris) Jacobus MERCIER, de opperreder Charles BALTIJN en de waarborggever Pedro MERCIER, drie bekende Oostendse figuren uit de redersmiddens ter kaapvaart. CARPENTIER kreeg zijn patente op 20 mei 1689 en is dus een der eersten om uit te varen. Hij krijgt opnieuw patente op 18 juni 1689 voor dezelfde « diepo », met dezelfde reders. Hiervan bezitten we geen boordjournaal. Met hetzelfde schip en dezelfde reders vaart hij uit op 20 augustus 1689 en laat daarvan een boordjournaal na.

Op 19 december 1689 krijgt François CARPENTIER opnieuw een commissie voor het fregat « St.-Anthone de Padua », van 40 vat en 6 stukken kanon ; zijn reders zijn opperreder James HAMILTON, borg Thomas HAMILTON en depositaris Cornelis BOUBEREEL ; geen boord-journaal.

Op 20 mei 1690 krijgt hij opnieuw patente voor de Ste. Barbara, gewapend met 1 stuk kanon en 1 steenstuk , met als opperreder opnieuw Charles BALTIJN : geen boordjournaal.

Waarschijnlijk heeft hij weinig succes gehad in de vaart, want we vinden François CARPENTIER terug als luitenant op de St.-Thomas, 16 last, 6 stukken en 2 bassen, van kapitein Roeland SYBERS.

De St.-Thomas is reeds aan zijn 6de « voyage » begonnen op 11 juli 1690, wanneer op 27 juli 1690 de kapitein gekwetst wordt en, na Oostende te hebben vervoegd, het schip onder bevel van François CARPENTIER opnieuw op 1 augustus 1690 uitloopt uit Oostende, « om ons cost uyt te cruysen waer op dat de reders aen ons volck wederom nieuw alf geit hebben gegeven ». Het boordjournaal van deze reis is bewaard gebleven. De reders van de St.-Thomas waren Jacobus BOURNE als opperreder, Thomas HAMILTON als depositaris en Jacobus STALPAERT als borg.

Op 8 september 1690 krijgt CARPENTIER opnieuw patente voor de St.-Thomas, met dezelfde reders maar in omgekeerde volgorde : Jacobus STALPAERT als opperreder, Jacobus BOURNE als borg en Thomas HAMILTON als depositaris . Er is geen boordjournaal overgebleven. We horen opnieuw van CARPENTIER, wanneer hem op 13 mei 1692 patente wordt verleend voor steeds dezelfde snauw St-Thomas, met als opperreder James HAMILTON, borg Jacob STALPAERT en depositaris Cornelis BOUBEREEL. In het register der patenten staat naast de naam St-Thomas ook vermeld « Dominus providebit », wat er op zou wijzen dat we met een omgedoopt schip zouden te maken hebben. We bezitten het boordjournaal. Hij moet zeker intussen nog gevaren hebben, wellicht met dezelfde

patente, vermits we van hem prijzen vermeld vinden, in december 1691. Nieuwe patente wordt hem verleend op 22 juni 1693, voor de snauw « St.-Salvador Thomas ende Catharina », met 4 stukken bewapend en met vermelding van de depositaris Adreanus DE PAPE en borg Thomas HAMILTON. Het boordjournaal is bewaard gebleven. François CARPENTIER moet intussen wel wat geld en standing gekregen hebben, want op een verzoekschrift van januari 1691 van de Oostendse reders te kaapvaart aan de Hoge Raad van de Admiraliteit, ondertekent o.a. ook hij deze akte klaarblijkelijk in zijn hoedanigheid van reder. In een verzoekschrift van 8 februari 1691 melden de reders dat het « armazon » (naam voor de kapersvloot) vroeger een « terreur a la France » was en bestond uit 50 schepen, terwijl nu met moeite 9 of 10 schepen varen en de reders niet willen uitrusten, ingevolge ongerechtvaardigde financiële eisen vanwege de Admiraliteit in verband met het storten van hoge waarborgsommen en met de benoeming van Paul BAUWENS, als depositaris van de betwiste prijzen. De taak van P. BAU-WENS werd omschreven als een soort beheerder van de onder sekwester gestelde betwiste prijzen en van hun opbrengst bij verkoping. Een proces-verbaal van september-oktober 1692, ondertekend door Thomas HAMILTON, borg en voornaamste reder van de reeds vermelde snauw St.-Thomas, onder bevel van François CARPENTIER, bevat het relaas van de verkoop van dit schip aan de Engelsman Robert Ffoot, van London op voorwaarde dat het niet mag gebruikt worden tegen Spanje, Dit verklaart waarschijnlijk waarom CARPENTIER als kapitein verdwijnt tot de zomer van 1693 .

In de kaapvaart staat hij na die datum niet meer vermeld.

Wel vinden we in de kerk van Lombardsijde, opgedragen aan O.L.V. van Lombardsijde een ex-voto, onder vorm van een afgerond zilveren hart, in memorie van « Captein Fransos Carpentier en sin huisvrouw Sussanne Carpentier sin twee sons Pieter Carpentier Fransos Carpentier ». De ex-voto is versierd met een erin gegraveerd oorlogsschip en is gedateerd « anno domino 1696 ». Klaarblijkelijk is dit een bewijs van dank vanwege de ganse familie of is onze kapitein in dat jaar ter ziele gegaan? Wellicht is de Pieter Carpentier, zoon van Carel, die geciteerd wordt in 1714, leeftijd 37 jaar, koopman van beroep, een later familielid.

De families HAMILTON, BOUBEREEL en BACHUSIUS zijn bekende rederfamilies te Oostende, die ook uitredden ter kaapvaart. De reders HAMILTON, Jacobus STALPAERT en Charles BALTYN komen herhaaldelijk voor op de lijsten van de Compagnie der busschieters, opgericht te Oostende in 1676.

II. DE REIZEN.

Waar kan men, vnl. met een schip van kleine tonnenmaat en niet bijster goed gewapend, het best de vijandelijke bevoorradings- en handelsschepen zoeken ? Zonder twijfel in het Kanaal en langs de Franse kust.

Bij het raadplegen van de geciteerde boordjournalen zien we dan ook François CARPENTIER in zijn diverse reizen, het ganse Kanaal doorkruisen.

1- De reis die op 21 mei 1689 aanvangt gaat in volgende zigzags : WNW naar Dover en voorbij Folkestone, varen naar de Franse wal tot aan de Somme, doorgevaren naar Abel de Gras (Le Havre) en vandaar overgestoken naar Beversee (Beachy Head ten W. van Eastbourne), varen langs de Engelse wal tot in de Singels (ondiepte vóór Winchelsea, tussen Hastings en Dungeness), vandaar naar de Duins (Downs), terug naar Dover en vandaar naar huis. Het is dus een heen en terug tussen Frankrijk en de Engelse kust, van 21 mei tot 5 juni.

2 - De reis die op 20 augustus 1689 begint, zal reeds veel verder gaan en ook langer duren. Op 21 augustus is men reeds voorbij Boulogne (Bollonne) en gaat men ten anker aan de bocht van de Somme. Dezelfde dag wordt gezeild voorbij Dieppe tot aan Le Havre. Ze drijven de 23e door windstilte tussen Le Havre en Fécamp en zeilen dan terug naar de Engelse kust om onmiddellijk in de nacht naar Grandcamp toe te varen. Opnieuw is er een dubbel gaan en keren naar de Engelse kust en de Franse wal om op 28 augustus voorbij het eiland Wight te jagen op koopvaardijsschepen. Vandaar gaat het door het Ras van Aurigny, tot aan de Sept Iles (de seven eylanden) en vandaar tot voor Saint-Malo (Semaello), waar men ten anker gaat. Op 30 augustus gaat het naar Sarck, onder Jersey (Jaerge), naar kaap Fréhel. Tussen Sarck en de Franse kust wordt verder heen en weer gevaren, waarbij jacht gemaakt wordt op een « barcke » tot voor Waldamme (bij Grevelingen). Terug naar Sarck moet CARPENTIER er blijven liggen wegens « hart weer » op 5 en 6 september. Vervolgens wordt op 7 september recht naar de Franse wal

gezeild tot Caen en vandaar naar de Engelse kust. Nog een toertje, op 9 september, tussen Le Hâvre en Grandcamp (Gran Kaen) en de Singels om op 10 september via Duinkerke, Oostende te bereiken. Deze tweede reis duurt reeds twintig dagen en gaat zijn terrein ook reeds verder zoeken, tot aan de Anglo-Normandische eilanden.

3 - Op 21 juli 1690 begint het « Joernael van schip gemaect de St.Tomas waer op dat command. capteyn Roelant SYBERSEN zijn 6 voyagie gedaen en begonnen op den elfsten July 1690 als volcht... » Waarschijnlijk heeft de vlijtige schrijver zich van 10 dagen vergist, want de evenementen beginnen slechts op 21 juli, met het vertrek uit Oostende.

Zoals reeds gezegd is op dit schip François CARPENTIER luitenant. Op 22 juli vaart men reeds in het Nauw van Kales (tussen de ' Hoofden') en via de Franse wal naar Dover en terug naar de Franse wal. Ze jagen op 25 juli voor Dieppe waar ze blijven drijven. Op 26 juli wordt de kapitein in een gevecht de linker arm afgeschoten en moet men met hem naar Oostende. Op 1 augustus vaart de St.-Thomas weer uit maar ditmaal onder kapitein François CARPENTIER, die het commando van SYBERSEN heeft overgenomen.

Op 2 augustus zijn ze voor Kales; ze varen door de « Hoofden » naar de Engelse wal en van vóór Dover terug via Duinkerke naar Kales. Op 5 augustus kruist men weer naar de Engelse wal vóór Dover en vandaar naar Duinkerke. Na gejaagd te zijn geworden door twee fregatten, komt CARPENTIER op 7 augustus voor anker voor de Broers, maar moet die weer verlaten om tot North Foreland gejaagd te worden door twee fregatten; 's nachts vaart hij naar Kales en vandaar op 9 augustus komt hij voor anker voor Duinkerke.

Het gaat dan weer tussen Kales, de Hoofden, Dover en de Franse wal om, na een avontuurlijke opstand der bemanning, te Oostende binnen te varen op 19 augustus.

De tocht duurde dus 29 dagen en veegde wel het Kanaal uit, maar ging niet verder dan Dieppe.

4 - « Heden wesende den 16 meye 1692 is in see ghelooopen met sijn volck François Carpentier voerende het snauschip ghenamt Ste. Thomas omtrent twee uren naer middagh, met eenen N.W.wint met stilte... »

Zo stak CARPENTIER wederom in zee om op 17 mei reeds naar de Hoofden te stevenen. Hij komt voor Dover, ankert in de Singels en vaart dan, op 18 mei, naar de Franse wal.. Op 19 mei ligt hij voor Etaples (Stabel) en vaart verder naar de hoek van Etretat (Strusaer).

Op 21 mei zien ze Wight en moeten ze daar een paar dagen ankeren wegens storm. De vaart gaat dan tussen de kaap de la Hague (Capdaghe), Barfleur en Alderney, ook Aurigny genaamd (Aurnau), Wight en Portland om te kruisen op 30 mei tussen Etretat (Strusaer) en Beversie (Beachy Head).

Saint-Valéry (Sinvalleri)-sur-Somme zien ze op 2 juni, maar ze moeten drijven van kalmte om op 3 juni langs de Franse wal tot Dieppe te geraken.

Van 6 tot 7 juni laveren ze van achter de Singels, waar ze geankerd hebben, tot bij Folkestone (Volstum !) « om d'hebbe te stutten » en dan gaat het naar de Hoofden.

Ze maken op 8 juni jacht op een Franse kaper die op 't strand zit rond de Broers, komen op de rede van Oostende en gaan dan hun anker smijten voor Vlissingen, tussen de Zeeuwse banken, wegens de storm. Na voor Oostende, op 14 juni, buiten de bank van Oostende geankerd te hebben om volk op te halen, varen ze op 16 juni tot Kales, de zee in, naar kaap Gris Nez (Swerte Nest) op 18 juni. Er wordt dan verder gekruist tussen de Engelse wal, Kales, Gris Nez, Le Tréport en opnieuw de Engelse wal, dit alles tussen 18 en 22 juni.

Ze komen tot vóór Boulogne (Boliénien) om via Kales en Grevelingen op 26 juni, te 14 u. binnen Oostende te komen. Deze reis heeft de normale duur van zes weken geduurd, maar had als uiterste punt, slechts kaap de la Hague.

Bevreemdend is de tocht tot Vlissingen; maar wellicht speelde de storm hier een rol en wilde Carpentier een veilige opper kunnen maken, na de jacht aan de Broers.

5 - Het vijfde bewaarde boordjournaal vermeldt van François CARPENTIER dat hij op 1 juli 1693 is uitgelopen uit Oostende met de Ste.

Thomas en Catharina (volgens het register der patenten: St.-Salvador, Thomas ende Catharina), « ghemonteert met vier stucken geschoot ».

Hij moet terug binnen in de haven wegens averij aan de grote mast.

Dan maar opnieuw vertrokken naar Duinkerke om, wegens slecht weer, via Nieuwpoort terug naar Oostende te komen. Op 6 juli varen ze definitief uit via Duinkerke tot Kales, vandaar op 10 juli naar Dover en de Singels. Op 14 juli gaat het naar de Franse wal; ze worden gejaagd door Duinkerkers en vluchten naar South Foreland. Ze kruisen — soms vluchtend — tussen 16 juli en 21 juli tussen Nieuwpoort en Dover tot aan Kaap Gris Nez. Op 22 juli zien ze Boulogne en op 23 juli varen ze tussen Le Tréport (Tryport) en Dieppe. Op 25 juli worden ze zo fel gejaagd door Franse fregatten, dat ze naar de Engelse wal zeilen. Samen met drie andere Vlamingen zeilen ze op 27 juli naar de Franse wal en de Hoofden, waar ze blijven drijven. Via Kales en Duinkerke varen ze tussen 29 juli en 4 augustus naar Oostende, waar ze binnen roeien.

* *

Wanneer men deze reis- en kruisroutes op de kaart zet, ziet men duidelijk dat de jachttaktiek erin bestaat langs de Franse wal te varen en eveneens, hetzij vluchtend voor een vijand, hetzij om te patrouilleren van de Franse kust naar de Engelse kust en omgekeerd, te kruisen.

CARPENTIER gaat nooit, met zijn kleine tonnenmaat-schepen, voorbij « les Sept Iles », de zeven eilanden.

A suivre 31 /01/2021

(5 186) A SURVEY OF MARITIME RELATIONS BETWEEN BELGIUM AND THE UNITED STATES OF AMERICA (1830-1939)(I)

BY R. BAETENS

Until now there have been no specific publications drawing attention to this complex theme. In this contribution I would like to underline a few general points and so awaken interest in making a deeper analysis of the subject.

The conditions

1. THE GENERAL EVOLUTION OF BOTH NATIONAL MERCHANT FLEETS

When Belgium became independent in 1830 the North Netherlands shipowners left Antwerp, taking with them most of the shipping including the largest liners. In 1829 the fleet numbered 182 ships with a total tonnage of 26,962 Moorsom tons. In 1840 the tonnage was still 22.4% lower than that in 1829. On the eve of the revolution the fleet in Antwerp was equivalent to 17,063 Moorsom tons and by 1835 the tonnage had dropped to 7,088. The business world of Antwerp was not interested in expanding its own fleet. They feared competition and thought that insufficient return freight would not make it worth their while to take such a risk. The government then took it upon itself to take the necessary steps and set about things in two ways.

First of all they granted a modest sum of money to the ship-building industry (decree of 7th January 1837). On 21 st July 1844 there followed an act of differential rights. This meant that ships sailing under the Belgian flag were charged a lower import duty. This was badly received in Antwerp shipping circles, since they feared it would be detrimental to port traffic. Those in favour of absolutely free trade obtained the repeal of the act on 19th of June 1856. The effect must have been fairly favourable all the same, as the national fleet increased its tonnage by 56% between 1840 and 1855 ; after the act was repealed,

however, the tonnage dropped once more. In 1870 it was still lower, although the average tonnage rose steadily. In this connection it is remarkable to note that tonnage nearly doubled between 1870 and 1875 owing to the sudden increase in steam shipping (see Appendix I). Meanwhile, Belgian ships paid 10% less on import duty (the act of 1822).

The second course of action lay in subsidising a shipping line. With the act of 29th June 1840 the government provided a yearly subsidy to a maximum of 400,000 BF for a fourteen year period. Since the private sector did not avail itself of this golden opportunity, the government assumed control by buying "The British Queen", a packet-boat of 2,250 tons, to start a line to New York. Because of heavy losses this came to an end after only three voyages (see further). From that time onwards only sailing vessels were subsidised. Private initiative in the fifties also failed despite the assistance of the "Société Générale". In relation to the Belgian merchant fleet we would like to mention that the 1844 act was to establish an Ostend-Dover line. This was held jointly and run by a British commercial undertaking till the year 1863. More important still was the conclusion of a contract in 1873 with the "International Navigation Company" of Philadelphia, which with American capital brought the "Red Star Line" into being, though under the Belgian flag. Finally, the founding of the Congo Free State provided an incentive to open up a regular line which gave a lead to the creation of the "Compagnie Belge Maritime du Congo", which in its turn led to the formation of the greatest Belgian shipping company, the C.M.B. in 1930. In short it may be concluded that no strong fleet was built up for two reasons: on the one hand, the lack of experience and interest of Belgian financiers in maritime affairs and, on the other, too few convincing and co-ordinated policies on the part of the Belgian government. The propagation of the maritime ideas in Belgium had to wait till 1899 with the founding of the "Ligue Maritime Belge" followed by the Higher Maritime Council ("Hogere Zeevaartraad") in 1911, an advisory body meant to inform the government.

On the eve of the First World War, we owned a 0.53% share of the international tonnage, a rather poor record in comparison with our commercial volume. For example, the merchant fleet of the Netherlands comprised 427 ships in 1913 with a capacity of 1.2 million BRT (2.7% of the international fleet), whereas Belgium did not have more than 260,000 BRT. By the beginning of the First World War, the majority of Belgian shipowners were too new and inexperienced to hold their own. At the end of the war, the national fleet had dropped to a mere 4.5% of its pre-war record. With the outbreak of hostilities, the Belgian shipowners went into exile in Great Britain. According to the convention of 11th June 1915 between the Belgian shipowners association it was agreed that 20% of the available tonnage should be put at the disposal of the state. Compensation was to be settled according to British standards, the so-called "Blue Book Rates". These tariffs being based on pre-war costs, during the war years the shipowners made heavy financial losses. This heavily undermined their competition potential with neutral countries such as the Netherlands. When peace returned, it was found that countries abroad had been able to enlarge their fleets considerably with newer and larger vessels. According to the shipowners association, the insurance paid out for shipping losses was too low to replace pre-war tonnage. Moreover, contrary to regulations abroad, the bonus for special war damage insurance was not paid out to shipowners, but ended up in the coffers of the Belgian treasury. After the war, when Belgian shipowners were forced to enlarge their fleet, they were faced with steep-rising prices in the shipbuilding industry, a state of affairs that continued till 1920. The optimum of some of the shipowners bore this out. The demand for raw materials and the feverish climate of economic recovery provided extra impetus to the maritime traffic of 1919-1920. But later excessive demand for tonnage on the world market brought about a collapse in freight prices. As early as September 1922, the Belgian Ambassador in Yugoslavia had written to minister Jaspar that the international merchant fleet was already in a critical situation. In time, owing to the financial strain, the shipowners found themselves in the impossible position of running their ships as a paying concern. Prosperity returned in 1927 and from then on new orders came in. However, these ships were launched when the first signs of the depression began to be felt (see sudden growth of the fleet in 1930, Appendix I).

Table 1. – Index to world shipping evolution in comparison to Belgian tonnage (BRT)

Year	International tonnage	Belgian tonnage	Belgian share in thousands
1900	100	100	5.3%
1912	153	156	5.4%
1920	185	236	6.5%
1925	215	331	8.0%
1930	234	341	7.4%
1935	219	236	5.7%
1939	215	244	5.6%

An index comparison between the evolution of the world tonnage and that of the Belgian fleet (in BRT) demonstrates that the latter underwent a proportionally higher expansion between 1920 and 1924 than the international fleet (Table 1). After 1925 the national fleet began to dwindle and by 1929 reached an even lower level than in 1920.

Developments in the thirties can be concisely summed up as follows. The Belgian merchant fleet, which had reached 362,701 net tons by 1930, decreased steadily till 1938 but had a short-lived recovery in 1939. This unfavourable turn of events was precipitated by protectionism, which a small country such as Belgium, mainly relying on foreign trade, found difficult to withstand.

Another aspect was the dismantling of the ships. On 1st January 1932, the total net tonnage of our fleet consisted of 358,612 tons. The average dismantled tonnage of 1931-32 was 97,000 tons or 43% (see Appendix IV), liquidation of the dismantled ships being the main reason for the decrease in unused tonnage. In the course of 1934, 22% of the fleet remained laid up. Another case in point concerns the modernisation of the fleet. From 1929 onwards Belgium launched motorships with a notably higher average tonnage than steamships. The proportion in the total tonnage rose considerably, especially from 1937 onwards till the eve of the Second World War, when it reached 53% (Appendix I).

Let us now examine the evolution of the American merchant fleet (Table 2). After the consolidation of independence of the USA (1789-1829), legislation was brought in and tariffs set on some fifty commodities as a protectionist policy and also to protect their own fleet. The result can be deduced from the changing proportion of foreign shipping arriving in American ports. This amount

Table 2. – Average BRT merchant fleet of the USA ¹⁹.

Years	Tonnage	Years	Tonnage
1800-1809	1,100,000	1860-1869	4,845,000
1810-1819	1,287,000	1870-1879	4,422,000
1820-1829	1,421,000	1880-1889	4,180,000
1830-1839	1,696,000	1890-1899	4,773,000
1840-1849	2,514,000	1900-1909	6,369,000
1850-1859	4,487,000		

dropped from 46% in 1789 to 8% between 1806 and 1808. From 1830 to 1863 onwards, it varied between 30 and 39%. Thereafter it rose again by leaps and bound to around 80% in 1883, and the situation remained stable till the First World War (around 78%). The decline after 1830 and still more so after 1870 is somewhat obscured by the growth of the total gross tonnage.

This protectionist attitude was gradually dropped after 1830, following the signing of trade agreements. The "Tariff Act" of 30th July 1846 ended ail tariff discrimination, though tariff reciprocity remained, however. If, according to international statistics, the American fleet had a good record, this was entirely due to their inland waterways and great rivers as well as coastal waters. The fleet, including the fishing fleet, amounted to 23,333 ships and 5,165,000 BRT. Only in the year 1855 and the period 1860 to 1861 was this amount higher. Their share of the international transport trade stood at no more than 15.8%. The cause for this stagnation is better illustrated by the fact that in 1800 the gross registered tonnage for international trade for the original thirteen states came to 670,000 tons and in 1900 amounted to only 483,000 tons. Furthermore, it was not till 1898 that the tonnage of steam shipping would equal that of sailing ships. Because of the regularity of the service and low freight charges on the Atlantic route, sailing ships were able to keep up with competition. Accordingly, the decline of the American fleet was not immediately noticeable on this service. The growth in total tonnage was due to an increase in the coastal service and traffic on the Great Lakes (1/3). In 1908 only seven transatlantic liners sailed under the American flag. It is interesting to note that, owing to the colonisation of the Far West, Alaska and the Hawaiian Islands between 1893 and 1903, the tonnage doubled proportionally on the Pacific run. According to a report from the Belgian Embassy, there were many reasons for the poor representation of the American fleet on the Atlantic route. Besides the already mentioned abolition of protectionism, there was the Civil War. Within this period, 239 ships were impounded and 734,652 gross tonnage sold to other countries. Finally, the changeover from wood to iron and steel put the American shipping industry in great difficulties. As a protected industry it lacked the incentive of competition. For this reason the cost price of materials and salaries were higher in the USA than anywhere else. Sailing under a

foreign flag was a paying proposition. The inland expansion consumed most of the resources. The volume on inland traffic was twenty times that derived from foreign traffic.

At the end of the last century the government tried to solve the problem. There were two opposite points of view. The Democrats wanted to abolish the laws preventing ships built abroad from registering under the national flag. The Republicans on the other hand wanted to develop their own shipping industry by means of subsidies. The latter option was chosen. Nevertheless at the outbreak of the First World War there was a considerable shortage of shipping tonnage. With the war effort, the American fleet was greatly increased, so that by 1921 it equalled four times that of 1914. As a result the USA became the first maritime nation of the world. The decrease in American tonnage as a result of the slump in freight tariffs was unavoidable and very noticeable in North-American traffic. Freight tariffs for general traffic in 1933 was some 35% lower than in the middle of the twenties when the freight crisis was at its worst.

The recession of 1929 led to further shrinkage. By the middle of 1932, 3.211.000 gross tonnage of the American fleet was put in mothballs. This meant 14% of the total extent. The United Kingdom had only dismantled 18% (3.470.000 ton). Germany (33%) and France (28%) were the two countries that markedly preceded the USA.

2. Commercial agreements, the subsidising of shipping lines, shipping companies

In 1832 diplomatic relations were entered into with the USA and already the following year a plan for a treaty was being considered in Washington. Brussels dared not go against the unyielding attitude of Great Britain, who wanted to protect her maritime interests with the argument that Belgium was neutral in status.

The discriminatory taxes to which all foreign ships in Belgian ports were subjected provoked repercussions, as in the case of the Belgian ship "Antonins" (1835).

The demand of the American government claiming compensation for the destruction caused by the bombardment of 1830 was not met (4,819,165 BF). This and other difficulties including the venture with the "British Queen" did not induce confidence. The outcome was that when America decided to run a mail boat service to Europe, Antwerp missed its chance and Bremen got priority.

The first treaty was signed in 1845 and included the mutually agreed abolition of the discriminatory tax (art. 2, 3) and the most-favoured nation clause for imports and exports between the ports of both countries (art. 8, 9). On 17th July 1858 a new bilateral agreement was signed whereby a reciprocal arrangement was ratified. Till then Belgian ships coming from outside Belgium were subjected to differential duties. In 1875 a new agreement was signed in which the most-favoured nation clause was corroborated (art. 12) and it remained valid till after the First World War. With reference to the new tariff regulations in the USA (the Mac-Kinley protectionist system), a 20% reduction was offered to states that were prepared to make similar concessions. In 1899 the Antwerp Chamber of Commerce requested the Belgian government, apparently in vain, to show some flexibility in their customs policy with regard to American cattle and meat imports. The depression in 1929 brought about a return to protectionism. Later, the commercial agreement of 27th February 1935 aimed at establishing a new procedure, and Belgium was the first European country in which this experiment was put into effect. The most-favoured nation clause was retained. A decrease on 47 tariffs was allowed to Belgium, which provided for a margin that fluctuated between 16% and 50% and, according to the new tariff, increased our export products to the USA by 8%. The same was true of the Belgium Luxemburg Economic Union, which also made allowances to car manufacturers, for instance. The devaluation of the Belgian franc made no difference to this agreement.

The setting up of a shipping line to the USA in the first instance lay within the domain of the government. In May 1840 a bill was brought before parliament enabling the government to finance a regular service. The Belgian Ambassador to the USA was in favour of this idea. The decree of 29th June 1840 voted a yearly subsidy of 400,000 BF for a period of 14 years. Owing to the absence of private enterprises, the government took it upon itself to buy two vessels, the "President" and the "British Queen", belonging to the British and American "Steam Navigation Company". The first ship went to the bottom of the sea before delivery, yet despite this the "British Queen" was purchased for £143,5000 stx. Later, a control commission was to sharply criticize the contract and quite rightly too. An agreement was reached with the shipping line Catteaux-Wattel of Antwerp, but the scope for development that the government had

in view was far greater than that allowed for by legislation. The ship made three voyages in 1842 (leaving Antwerp on 4th May, 7th July and 7th September). In that period the ship carried a total of 219 passengers on the round trip and transported cargo to the value of 32,225 BF, an average of 36 passengers and freight worth 5,370 BF. It was especially the return cargo that remained insufficient. The three voyages produced a loss of 338,508 BF. This total rose higher still owing to additional costs and losses. Various factors for this misadventure were singled out : the state, having no experience or insight, was quite unsuited to run a ship ; the government had demanded an undertaking that only Belgian coal be used, which required five sailing ships to be laid on to transport it ; the "British Queen" with accommodation for 280 passengers accepted only cabin passengers, whereas the greatest demand was for cheap transport for emigrants.

Subsidised sailing ships remained in existence. The Royal Decree of 13th April 1843 stipulated eight sailings a year. Encouraged by the example of other countries, the Belgian State on 29th May 1853 signed a contract between the shipowners Willem Nottebohm, Eduard Weber and Spilliaert-Caymax with a view to establish a profitable shipping line with a regular service to New York. The shipowners promised to lay out a capital of 5 million BF. The state bound itself to a subsidy of 1,200 BF per return journey and guaranteed a 4% return on the capital. Owing to insufficient capital, far too small a subsidy and bad management of return cargo, the "Société Belge de Navigation à Vapeur Transatlantique" experienced such losses that she had to go into liquidation in 1854. Then the "Liverpool, New York and Philadelphia Steamship Company" took over and continued to ply between the USA and Europe with departes on Wednesdays from Liverpool. Embarkation from Antwerp took place three days earlier. The "Service de Navigation Régulière à Vapeur entre Anvers et New York" also had regular departures on Wednesdays, with a similar service for Antwerp, except that the voyage began from Southampton. The ships were owned by the "Hamburg-American Steamship Company" and the "German Lloyd Steamship Company". Owing to lack of sufficient funds from the private sector, the Belgian government was forced to call upon the assistance of foreign shipping firms to build up a regular packet service overseas. So it came about that the state subsidised the "Lamport and Holt" shipping line to ply between Antwerp, Brasil and La Plata, half these ships sailing under the Belgian flag. In the year 1886 the "Norddeutsche Lloyd" received a yearly subsidy of 80,000 BF to sail to Australia and the East Indies, etc.

To be followed next week

(5 187) A SURVEY OF MARITIME RELATIONS BETWEEN BELGIUM AND THE UNITED STATES OF AMERICA (1830-1939)(II)

As the first bill (voted on 9th September 1870), guaranteeing a minimum postal service of 300,000 BF to sail to the USA, did not raise the slightest interest, the government increased the subsidy to 500,000 BF on 27th July 1871. In that year Philadelphia sought closer contacts with the continent of Europe. This led to a treaty (24th February 1872) between the state and the "International Navigation Company" that provided for two departures in summer (May till September) and one every three weeks during the Winter. For this three steamers flying the Belgian flag had to be engaged with the co-operation of the Antwerp shipbroker's firm Von der Becke & Marsily. The "S.A. Navigation Belge-Américaine" was founded on 5th September 1872 with a capital of 5,000,000 BF. Only the two aforementioned Belgians were shareholders, each with 50,000 BF of stock. The new company was the "Red Star Line". The Americans chose the Belgian flag, as this offered the most favourable advantages when competing with the British. In addition, on 1st July 1873 a line to New York was established, and the company obtained a temporary arrangement for alternate voyages between New York and Philadelphia. Owing to the international recession, the shipping company was unable to make this a paying proposition, and for that reason a new convention was signed on 14th July 1877. Departures for New York were to be continued a 31 st December 1878 at fortnightly intervals, followed by twelve-day intervals from 30th June 1879 and ten-day intervals with a sailing to Philadelphia every twenty-four days. On 1st April 1880 it was agreed that

there were to be departures to New York on Saturdays and to Philadelphia on the fast Saturday of the month, all on the basis of a maximum subsidy of 500,000 BF.

Table 3. – Survey of the voyages of the "Red Star Line" (out and home)

Year	No. of voyages	Average takings per voyage	% passengers
1874	46	—	—
1875	56	—	—
1876	56	59,307 BF	16.2
1877	49	57,698 BF	21.4
1878	50	62,147 BF	16.6
1879	79	63,387 BF	18.6
1880	99	77,805 BF	27.6
1881	125	76,592 BF	37.0
1882	117	76,627 BF	35.6
1883	126	82,026 BF	36.1
1884	128	81,619 BF	33.2
1885	128	78,479 BF	34.2

Because of the alternate sailing to New York and Philadelphia, which sometimes coincided, records had to be carefully kept. After certain changes to the convention of 14th March 1882 a new contract was drawn up on 10th March 1887, cancelling the voyage to Philadelphia and bringing down the subsidy to a maximum of 380,000 BF. The maximum duration of the voyage was shortened by 26 hours to 274 hours in Summer and by 20 hours to 304 hours in Winter. In 1892 a plan was drawn up, guaranteeing a weekly service to New York. No other ports of call were allowed except by special permission or in case of emergency. Half the fleet was to sail under the Belgian flag. A new service "à

grande vitesse" was granted by the American government to the "Red Star Line" on condition that the town of Antwerp put at their disposal a suitably sized dry-dock for repairs, an ice breaker to keep the Scheldt open in Winter and a direct railway line connecting with Berlin, Cologne, Basel and Paris, etc. The latter happened to be already in existence. The company was entitled to the entire profits from the mail conveyed by the ships. In a nutshell, it can be said that despite the unfavourable conjuncture, the voyages became more regular and more frequent, thanks to the subsidies. Not only was the duration of the voyage shortened, but the fleet grew in numbers and even more in tonnage (Table 3).

The "Red Star Line" succeeded in 1887 in averaging 264 hours 5 minutes on 50 voyages Antwerp/New York and 268 hours 24 minutes on the return, which was considerably faster than the speed imposed by the state (an average of 289 hours). On this run eight steamers were in operation in 1882 with a net tonnage of 17,781 tons. Besides these, two others were under construction (around 6,700 tonnage). By 1st January 1914 the shipping line owned five ships with a net tonnage of 42,324 or nearly 18% of the total Belgian fleet.

On the outward voyage the "Red Star Line" cargo consisted of sheets of glass, wire from the Rhineland, steel girders and other ironware, primarily from Germany and Lorraine, wines from the Rhine and the Mosel districts, and coal as ballast when there was insufficient cargo. An innovation was the export of chicory, which required refrigeration (-4° C). It was principally in the transport of emigrants that the "Red Star Line" gained renown. Her packet boats had been specially designed with the transport of passengers and cargo in mind (Tables 4 and 5).

Table 4. – The evolution of passenger transport by the "Red Star Line" ³³.

Year	Outward journey		Return journey		Total	% outward
	Cabin	Steerage	Cabin	Steerage		
1873					2,900	
1874					5,744	
1875					7,050	
1876					5,696	
1877					5,834	
1878					4,955	
1879					10,527	
1880	942	16,028	591	1,171	18,732 ³⁴	90
1881	1,502	25,083	877	2,248	29,710	89
1882	1,858	23,015	1,192	3,298	29,353	84
1883	1,911	23,303	1,361	6,061	32,636	77
1884	2,070	21,546	1,696	7,366	32,678	72
1885	2,463	20,362	2,134	9,000	33,959	67
1886	2,620	18,298	2,384	5,583	28,885	72

On the return voyages the "Red Star Line" brought back the usual cargoes of cotton, tobacco, timber and especially cereals. Between 1883 and 1886, 46% of the total grain imports from the USA were transported by the ships of the "Red Star Line". Practically no information can be found concerning

Table 5. – Passenger transport out and home "Red Star Line".

Year	1st class	2nd and 3rd class	Total
1906	6,679	99,165	105,844
1907	6,506	115,807	122,313
1908	5,375	65,217	70,592
1909	6,379	83,192	89,571
1910	8,476	89,787	98,363
1911			±121,000

profits. One account from the shipping company drawing attention to their request for subsidies concerns a journey by the "Westland" in 1884.

From the credit balance of 9,116 BF BF the sum of 7,949 BF had to be paid out on dry-dock and upkeep charges. Another account shows that the total number of journeys for 1879-84 produced a credit of 1,290,334 BF. However, given the depreciation of the ships and the company's general expenses (unknown), they must have been overdrawn. An entry on 31st December 1884 shows that the company's capital amounted to 13,615,000 BF in shares. At that time the steamers had depreciated in value by 3,254,440 BF. The assets were valued at 19,659,288 BF. In addition to the debit and credit columns there remained reserves of 396,597 BF. The account disclosed that to date no dividend had ever been paid out It was imperative for the state to subsidise the fleet if it was to be maintained.

expenses on departure from Antwerp :	63,882 BF
expenses on arrival in New York :	12,472 BF
expenses on departure from New York :	57,076 BF
expenses on arrival in Antwerp :	47,277 BF
received in Antwerp : cargo :	45,777 BF
received in Antwerp : passengers :	61,317 BF
received in New York : cargo :	52,776 BF
received in New York : passengers :	29,953 BF

In 1902 the "International Company of New Jersey" changed its name to the "International Mercantile Company". Before the First World War there existed a weekly service to New York, departing on Saturdays from Antwerp and calling at Dover on the way. Alternately they sailed once or twice a month to Philadelphia (18 times yearly) and ran a fortnightly freight service to Boston. Starting in 1920 the ships of the "Red Star Line" sailing from Antwerp called at Southampton and the following year they also included Cherbourg. The recession and the decreasing numbers of emigrants caused the size of the fleet to shrink, and by 1935 the remaining ships were sold off to A. Bernstein of Hamburg, who retained the crews and continued on the already established route.

Other shipping companies established in Antwerp appealed in vain to governmental departments. The first to make an appeal was the "White Cross Line", founded in 1865 by the Swiss Daniël Steinmann. About 1872 he opened a shipping line to New York with three steamers. Theodore Engels and Company also started a line in 1875. When Steinmann found himself in financial difficulties, he proposed working with Engels, probably in the year 1883, sine Engels in his correspondence requesting help from Brussels also mentions Steinmann's shipping lines with his own. Between September 1882 and August 1883 Engels succeeded in completing 26 sailings to the U.S.A. with four ships. Three thousand seven hundred and twenty passengers (out and back) were transported and 119,954 tons of freight were carried. Steinmann completed 19 voyages with four ships, 2,095 passengers and a cargo of only 74,060 tons. From 1884 to 1886 three steamers of Engels and Company were in service, sailing to Boston, New York and Halifax. In 1885, 18 voyages were made. By 1888 Steinmann still owned one ship and Engels sold two of his three steamers. Renewed claims for subsidies were refused on the grounds of irregular sailings. Six years later both companies had ceased to exist.

In October 1885 the "Furness Line" opened a fine to Boston with three steamships. Fruitlessly did their agents Kennedy and Hunter seek to obtain exemption of payment on certain dues.

We would like also to mention the "Phoenix Line", which sailed under a foreign flag and was owned by the ship-owning Wilson family from Hull. From 1896 on they ran a line between Antwerp and New York with hired steamers.

The oil companies were the first to launch ships for the transport of crude oil, for which they founded subsidiary companies. One example is "American Petroleum SA", founded in 1891, which owned three ships. Shortly after this a fourth was acquired bringing the total tonnage to 8,000 tons. Just before the First World War another two ships were added (together making 9,500 tons). By 1913 the company owned 10 ships and 21 lighters, though alter the war only the "Ampeco" remained. In 1925 the 12,360-ton "Motocarline" was launched and in 1937 the "Esso Belgium" (15,000 tons) came into service. Just before the second world war the company was renamed "Standard American Petroleum Company" (Belgian Ltd company) and owned two ships. Another case was the "Belgian Gulf Oil Ltd Company", an amalgamation of three companies which started in 1933. The oldest was the "SA pour l'Importation d 'Huiles de Graissage" (1891), which owned four ships (12,050 tons). During the First World War a final but important step was taken by the government which was to influence Belgian-United States maritime relations. A "Commission for Relief in Belgium" was set up to provision the population during the difficult war years. In January 1916 they requested and obtained from the Belgian State that all suitable steamers flying the Belgian flag should be put at their disposal to sail

between the USA and Rotterdam. Only 24 ships were found to be suitable, whereas twice as many were needed. Therefore the government entered into negotiation with the shipowners. The Brys and Gylsen Group suggested issuing two bond issues: one for 25 million and one for 75 million BF, the interest and capital of the latter being underwritten by the State. The potential ban was to be guaranteed by the value of the fleet of 39 ships that were yet to be built together with the profits made during the war years. Thus the "Lloyd Royal Belge" came into being on 26th June 1916. The Brys and Gylsen Group had three Belgian and two British companies under their control: the "Gylsen Shipping Company Ltd", the "Antwerpsche Zeevaart Maatschappij Ltd" and the "SA de Commerce et de Navigation" on the one hand, and the "Brys and Gylsen Ltd" and the "Anglican Steamship Company" on the other. Their national character was to be respected. At least three quarters of the ships had to be put on regular runs. Two government commissioners were appointed and the shipping companies could rely on the support of the government.

The fleet consisted of 35 vessels. Eighty per cent of the total assets, valued at a minimum of 100 million BF, were transferred to the "Lloyd Royal". This company preferred a quick expansion to building up reserves or paying out dividends. After the war the "Lloyd Royal Belge" started a line to New York, Philadelphia, Baltimore, New Orleans and Galveston. Not without cause did the shipowners expose themselves to criticism by the shipowners' union, which accused them of unfair competition, seeing they had the advantage of government backing. The ships were in a bad state of repair, and the service left much to be desired. Finally the government became the shareholder. The debts were paid by selling off the ships. The dead-weight tonnage of 330,527 tons on 52 ships in 1923 dropped to 136,775 tons on 18 vessels in June 1927. In 1930 the "Lloyd Royal Belge" still operated a service to New York every ten days. The same year a merger with the "Compagnie Belge Maritime du Congo" became inevitable, the new firm becoming the "Compagnie Maritime Belge (Lloyd Royal)". We shall end this chapter with a survey of shipping lines at home and abroad which covered a regular route between Antwerp and the USA (Table 6).

Table 6 (a). – Situation 1929.

Company	Ports of destination	No. of ships	Net ton	No. of voyages
Lloyd Royal Belge	New York	10	142,704	33
Red Star Line	New York, Halifax	9	490,730	41
American Diamond Lines (N.Y.)	New York, Philadelphia, Boston, Baltimore, Portland (Maine)	13	168,701	38
Arnold Bernstein (Hamburg)	New York	8	126,047	36
Hamburg-America Line (Hamburg)	San Francisco, Seattle, Vancouver	7	92,359	18
Norddeutscher Lloyd (Bremen)	San Francisco, Vancouver	12	78,974	15
Ellerman's Phoenix Line (Hull)	New York, Boston	10	65,399	17
Cie Générale Transatlantique (Paris)	N. American Westcoast	7	42,744	9
North Pacific Coast Line or Holland-America Line (Rotterdam)	San Francisco, Vancouver	8	100,652	17
Ostasiatische Kompagnie A.S. (Copenhagen)	San Francisco, Seattle, Portland	6	56,244	10

Table 6 (b). – Situation 1939.

Company	Ports of destination	No. of ships	Net ton	No. of voyages
Compagnie Maritime Belge	New York	6	145,217	37
Holland-American Line (+ Red Star Line) (Rotterdam)	New York	19	464,043	57
Black Diamond Lines (N.Y.)	New York, Philadelphia, Boston, Baltimore, Newport, Portland (Maine)	12	283,596	72
Hamburg-America Line (Hamburg)	San Francisco, Seattle, Portland, Vancouver	12	216,343	39
Westfal-Larsen & Cy A.S.	Westcoast	8	117,296	27
Isbrantsen-Möller Line (N.Y.)	New York	15	58,391	29
Cie. Générale Transatlantique (Paris)	Westcoast	10	109,349	20
Fred Olsen Line (Oslo)	Westcoast	2	8,666	2

To be followed next week

(5 188) A SURVEY OF MARITIME RELATIONS BETWEEN BELGIUM AND THE UNITED STATES OF AMERICA (1830-1939)(III)

The achievements

In the light of the present report we can give only an idea of the general trend. These results are to be found in the Appendixes.

In relation to harbour traffic and the growth in the average tonnage of ail shipping docking in the port of Antwerp it is interesting to note the following points.

Table 7. – Average tonnage (Moorsom ton) of ships arrived in Antwerp.

Year	Tonnage	Year	Tonnage	Year	Tonnage	Year	Tonnage
1850	147	1875	463	1900	1,276	1925	2,026
1855	149	1880	586	1905	1,606	1930	2,133
1860	191	1885	890	1910	1,869	1935	1,981
1865	238	1890	1,025	1915	2,005	1939	2,036
1870	300	1895	1,152	1920	1,411		

Twenty years were needed between 1850 and 1870 to double the tonnage, whereas alter that it only took 10 years to do the same, owing mainly to the introduction of steamships. Once again it took twenty years from 1880

to 1900 to double the tonnage, followed by a gradual rise towards 1913. A comparison of the 1913 level with that in 1939 shows a period of stagnation, except for a small rise above this level during the second half of the twenties (Table 7).

In relation to the general incoming harbour traffic, the contribution of the USA-route was considerable : in 1820 18.6%, 1840 15.63%, 1880 19.9%, 1890 16% and 1900 12.3%. Owing to the Civil War a low of 5 to 7% was reached in the years 1860 to 1865, while the last quarter of the 19th century especially was the best, with a Peak of 20% in 1880. Immediately after the war the figure was 18%, but this went down again to an average of 10% (Appendix VI). In comparing the figures available, it is striking to see that between 1850 and 1939 the average tonnage of ships on the transatlantic route was 40% higher than the general tonnage of all incoming shipping put together. This can only be explained by the introduction of giant steamers on the transatlantic line. The second conclusion is drawn from the steadily increasing number of ports in the Pacific Ocean open to in- and outgoing vessels between the States, more especially so alter 1923.

Let us now review the proportion of the total arrived tonnage in Antwerp for the principal nationalities (Appendix V). The German flag was the most frequently observed in the port of Antwerp between 1830 and 1865. Originally, the Stars and Stripes were also well represented but by 1860 ships under the American flag had drastically diminished in number. With the exception of the early post-war years, the percentage of American shipping continued to fall to less than 5%. It was the British who succeeded in getting the lion's share for themselves in 1865 (up to about 60%).

Alter 1918 their predominance was to slowly diminish in proportion to the steady growth of the German fleet already preparing for the Second World War — an occurrence similarly noted before 1914. The Belgian flag was then well above 10% between 1830 and 1835, and the same position was reached once more between 1880 and 1900. In the twenties it remained steady between 6 and 7% but alter that fell back to 5%.

The Belgian flag held its own better on the transatlantic route: very low (to a maximum of 6.5%) till 1860 — a period in which the USA held the major part of the traffic —, rapidly rising to 49% between

1875 and 1895. The setback came on the eve of the First World War, when it fell to 17.5%. This level was attained once more in 1924, only to diminish gradually again to 10% after 1930 (Appendix VI).

We shall now analyse the figures for cargo and passenger transport. First of all, in the aforementioned period, we notice that our balance of trade with the USA always fell short, an imbalance that went back to the days of Willem I, when bricks were transported as ballast. However, between 1924 and 1929 this product became an important export item, reaching a peak of 130,000 tons in 1927. Unfortunately the weight was of no comparison to the value. In 1914 18% of ships sailed under ballast to the USA, even 68% by 1919, a figure which then crashed to 6% in 1929: by 1939 it had returned to 18%.

In our foreign trade the USA came fourth after Great Britain, France and Germany. This was the case in the years preceding the First World War, as also in the period 1929 to 1939. In 1895 imports from the USA amounted to 7.9% and in 1913 to 8.3% of total imports in Antwerp, whereas our export figures were 3.4% and 2.9% respectively. The Belgian Luxembourg Economic Union imported an average of 9.1% from the USA and exported 6% on average, but sometimes lows were recorded. The slump in freight transport charges in the twenties hit the transatlantic route badly, and the depression was also particularly responsible for its damaging effect on commercial relations with the USA. In this manner total Belgian Luxembourg Economic Union exports dropped from the 100 index to 81 in 1929, whilst its exports to the USA dropped to 53.5%.

The most important products imported from the USA between 1860 and 1939 were: cotton, cereals, oil (after 1870), cars (especially after 1920), timber and, to a lesser extent, coffee (till 1900), tobacco, fruit, meat and linseed (cattle feeder) (Appendix VII). We would like to mention in passing the import of animal fats (in 1880 — 23,354 tons; in 1890 — 25,040 tons) and iron ore (the record year being 1900 with 20,692 tons). Honey was also regularly imported till the First World War (as much as 1,252 tons in 1910).

J. Heffer considered sugar and sheet glass the most important exports from Belgium to the USA before 1900. In fact, not only was the supply more varied, but there was no less in value or weight of other products. In this manner Belgium exported relatively large quantities of iron and steel, zinc, cement, rags, hides and also glass for mirrors (up to 15,568 tons in 1928), mineral water and chicory (fresh and roasted) (Appendix VIII). On the other hand the export of cement and sheet glass to the USA diminished in importance; in 1900 it was still 30% and 16%, by 1910 only 3.8% and 7.9% respectively. In 1880 32% of glass exports still went to the USA. The export of mineral water and chicory did not get established till the end of last century. In 1890 there is a mention of 498 tons of chicory and 1,411 tons of roasted chicory; in the same year mineral water exports to the States were valued at 2,472,587 BF, which equalled about 68% of total mineral water exports for that year. The fact that cement and glass were such successful exports naturally had to do with the expansion of these fields in industry.

The production of glass in Belgium was already a long-established tradition. It had risen from 1.28 million m² in 1841 to 15.86 million m² in 1875, reaching 33.44 million in 1899 and, after a slight decrease, climbing to a peak of 61.66 million m² by 1929. In 1933 production fell to a third. Till about 1890 the USA remained our best customer and not long after was displaced by Great Britain. When the war ended demand from the USA continued to decrease. The reason for this was protectionism. When the USA signed a commercial agreement with Czechoslovakia in 1937 the import duty on glass was lowered. The clause of most favoured nation allowed Belgium also to take advantage of this and glass exports to the USA recovered.

1843-1852 : 9,178	1863-1872 : 3,127	1883-1892 : 30,834	1903-1912 : 69,792
1853-1862 : 8,411	1873-1882 : 12,727	1893-1902 : 27,747	

Emigrants were, in a way, our most important export. Especially the years between 1880 and 1913 marked the best period for passenger

transport services (Table 8).

After the war stricter immigration laws in the U.S.A. put a stop to this source of income, though migration to Canada grew in importance. So, in 1929 there were only 11,430 migrants in Antwerp of which 8,324 travelled to Canada.

* * * *

From the facts already mentioned we may conclude that maritime relations between Belgium and the U.S.A. were marked by significant fluctuations and a continual trade imbalance. The sway the American flag originally held on this route had to make way for other countries. It still took many years before

Belgium was able to realise her endeavours in running a regular service. This finally came about thanks to considerable financial assistance from America and the Belgian government. The route was kept going on basic products such as cotton, cereals and oil. Only a few manufactured goods from Belgium enjoyed temporary success. Together with the migrants, they formed the main part of the return cargo. This exchange of cargoes underwent too many exacerbating factors to ensure the continued commercial success of the line.

Appendix I. – Belgian merchant fleet, 1840-1939.

Year	Steamships			Sailing ships			Motorships			Sealighters			Total		
	NS	NT	AT	NSA	NT	AT	NM	NT	AT	NSE	NT	AT	TS	TT	AT
1840	5	596	119	151	19,193	127							156	20,895	134
1846	5	1,678	336	136	20,477	151							141	22,155	157
1850	5	1,735	347	149	26,179	176							154	27,914	181
1855	7	1,151	164	151	31,375	208							158	32,626	206
1860	4	1,334	334	131	30,507	233							135	31,841	236
1865	8	3,489	436	99	26,457	267							107	29,946	280
1870	12	7,501	625	67	20,532	302							79	28,033	355
1875	24	26,025	1,084	33	12,778	387							57	38,803	680
1880	39	50,973	1,307	25	9,979	399							64	60,952	952
1885	51	74,667	1,464	13	5,925	456							64	80,592	1,259
1890	42	65,951	1,570	9	4,271	475							51	70,222	1,377
1895	50	78,271	1,565	5	917	183							55	79,188	1,440
1900	67	105,786	1,579	6	2,751	459							73	108,537	1,487
1901	69	112,518	1,631	4	741	185							73	113,259	1,551
1902	66	109,336	1,657	6	1,121	187							72	110,457	1,534
1903	68	105,305	1,549	5	877	175							73	106,182	1,455
1904	67	101,709	1,518	4	1,051	263							71	102,760	1,447
1905	65	99,893	1,537	4	2,844	711							69	102,737	1,489
1906	67	96,889	1,446	4	2,844	711							71	99,733	1,405
1907	73	111,590	1,529	2	925	463							75	112,515	1,500
1908	74	119,223	1,611	3	964	321							77	120,187	1,561
1909	84	149,287	1,777	4	3,038	760							88	152,325	1,717
1910	97	184,261	1,900	4	3,183	796							101	187,444	1,843
1911	99	187,730	1,896	5	3,402	680							104	191,132	1,838
1912	93	160,515	1,726	8	5,905	738							101	166,420	1,648

1913	97	174,021	1,794	8	7,616	952							105	181,637	1,730
1914	112	222,924	1,990	12	13,212	1,101							124	236,136	1,904
1920	125	240,452	1,924	4	2,419	605	12	5,130	175				141	248,001	1,922
1921	194	378,810	1,953	2	2,187	1,094	7	2,039	291				203	383,036	1,887
1922	192	377,939	1,968	5	3,371	674	4	840	210				201	382,150	1,901
1923	180	367,976	2,044	6	2,801	467	4	840	210				190	371,617	1,956
1924	178	378,582	2,127	3	2,573	858	2	495	248				183	381,650	2,085
1925	156	342,294	2,194	1	2,078		4	6,946	1,737				161	351,318	2,182
1926	150	328,132	2,188	1	2,078		5	11,928	2,386				156	342,138	2,193
1927	145	320,447	2,210	1	2,078		6	12,201	2,034	6	2,898		158	337,624	2,137
1928	142	301,595	2,124	1	2,078		6	12,031	2,005	6	2,898		155	318,602	2,055
1929	142	291,184	2,095	1	2,078		8	21,699	2,712	6	3,261		154	318,222	2,066
1930	143	316,133	2,211	1	2,078		10	32,887	3,288	10	5,337		164	356,435	2,173
1931	131	308,999	2,359	1	2,078		10	36,719	3,671	10	5,352		152	353,148	2,323
1932	130	307,684	2,367	1	2,078		10	36,719	3,671	9	4,678		150	351,059	2,340
1933	111	257,102	2,316				10	36,719	3,671	9	4,678		130	298,499	2,296
1934	96	220,080	2,293				10	37,056	3,703	6	3,123		112	260,259	2,324
1935	90	210,337	2,337				11	38,960	3,541	5	2,763		106	252,060	2,378
1036	85	198,804	2,339				11	38,960	3,541	5	2,763		101	240,527	2,381
1937	83	194,128	2,339				11	40,198	3,654	1	498		95	234,824	2,472
1938	76	182,620	2,403				16	53,851	3,366	1	498		93	236,979	2,548
1939	67	163,883	2,446				28	87,810	3,136	1	498		96	252,191	2,627

Situation per 1st January.

Abbreviations : NS = number steam ships ; NSA = number sailing ships ; NM = number motorships ; NSE= number sealighters ; TS = total number of ships ; NT = number of tons (net) ; TT = total number of tons ; AT = average ton.

Sources : ARA, Bestuur van het Zeewezen, 2892. Statistieken der Belgische Koopvaardijvloot (1839-1943).

The figures for the period 1840-1900 see : K. VERAGHTERT, *De havenbeweging te Antwerpen tijdens de 19de eeuw*, IV. Bijlagen, bijlage XC.

Packetboats are not included. In 1914 there were 12 with a total net tonnage of 8,076, in 1930 6 with a total net tonnage of 4,550.

Appendix II. — Index evolution of the Belgian merchant fleet (1840-1939).

Year	Index	Year	Index
1840	11.8	1895	127.6
1846	13.9	1900	131.8
1850	16.0	1905	132
1855	18.3	1910	163.3
1860	20.9	1914	168.7
1865	24.8	1920	170.3
1870	31.4	1925	193.4
1875	60.3	1930	188.2
1880	84.3	1935	204.8
1885	111.6	1939	232.8
1890	122		

We choose as basic index the most objective criterion viz. the arithmetical mean of the average yearly tonnage. There are no figures available for 1845.

Appendix III. — Incoming ships and tonnage in Antwerp, 1840-1939 (1,000 Moorsom tons).

Year	Ships	Tons	Average tons
1840	1,172	154	131
1845	1,941	247	127
1850	1,426	205	143
1855	2,003	318	158
1860	2,568	467	181
1865	3,010	664	220
1870	4,125	1,167	282
1875	4,267	1,838	430
1880	4,482	2,623	585
1885	4,420	3,422	774
1890	4,728	4,506	953
1895	4,653	5,364	1,152
1900	5,244	6,692	1,276
1905	6,034	9,851	1,606
1910	6,770	12,654	1,869
1913	7,056	14,147	2,005
1920	7,698	10,859	1,411
1925	9,971	20,202	2,026
1930	11,002	23,465	2,133
1935	11,125	22,035	1,981
1939	9,524	19,390	2,036

Sources : K. VERAGHTERT, *op. cit.*, I, pp. 19-20 : the figures of the Chamber of Commerce are useful for the conjunctural trend.
For the years 1895-1939 see *Annuaire de la Chambre de Commerce d'Anvers*, 1935, p. 151 ; 1938-1939 : pp. 219-220. Till 1887 the reports of the Chamber of Commerce mentioned the steamships on inland waterways ; this modifies the incoming tonnage figures by 4 to 6%.

Appendix IV. — Dismantled ships and their tonnage (Moorsom) in Belgian harbours on 1st January.

Year	No. of ships			Tonnage (Moorsom)		
	Foreign	Belgian	Total	Foreign	Belgian	Total
1930	5	6	11	24,121	14,311	38,432
1931	26	27	53	103,752	62,254	166,006
1932	44	54	98	163,104	132,555	295,659
1933	31	53	86	147,859	126,676	274,535
1934	21	38	59	102,649	94,037	196,686
1935	10	26	36	45,227	60,524	105,751
1936	3	9	12	8,628	20,303	28,931

Source : ARA, Bestuur van Zeezezen, no. 3430, Statistiek der ontakelde schepen (verschillende Belgische havens), 1929-1936.

Appendix V. – Share of the most important nationalities
in the incoming tonnage at Antwerp, 1820-1939.

Year	U.S.A.	Belgium	U.K.	Germany
1820	23.6	30.9	21.3	9.8
1825	17.1	55.8	11.4	7.2
1829	19.4	34.9	23.3	8.5
1835	15.0	15.3	14.9	32.7
1840	18.9	11.4	14.8	27.9
1845	15.2	12.5	8.2	27.8
1850	12.5	21.9	16.5	20.5
1855	14.3	12.8	19.1	21.1
1860	20.0	4.0	17.8	19.7
1865	3.0	6.8	22.5	24.2
1870	1.7	3.9	58.3	7.8
1875	3.6	8.3	56.2	7.0
1880	2.1	10.1	59.9	6.4
1885	0.6	10.1	61.3	8.3
1890	1.6	12.0	60.8	12.8
1895	0.4	10.2	53.1	23.8
1900	0.0	7.8	48.2	23.2
1905	2.6	5.6	50.4	24.3
1910	0.2	8.7	46.0	28.7
1913	1.7	6.5	43.6	32.6
1920	15.2	10.0	43.6	1.6
1921	8.2	5.9	48.9	3.4
1922	6.4	6.0	45.2	7.8
1923	4.3	7.0	42.3	10.8
1924	4.2	7.1	39.0	13.8
1925	3.6	6.3	37.4	15.4
1926	3.3	6.2	40.7	15.8
1927	3.1	6.3	37.4	18.6
1928	3.2	6.3	35.4	21.0
1929	2.9	5.9	34.1	22.8
1930	3.0	6.0	32.0	23.2
1931	3.2	5.5	31.9	23.3
1932	3.6	4.2	32.0	22.0
1933	3.3	4.2	29.2	29.8
1934	3.1	4.8	26.5	25.0
1935	2.7	4.5	24.5	26.5
1936	3.0	4.4	23.3	26.2
1937	3.1	4.6	24.1	26.7
1938	3.1	4.8	23.7	25.3
1939	3.2	6.0	21.8	22.2

Source : Haven van Antwerpen, *Statistiek der zee- en binnenscheepvaart*, from 1913 on (ed. Port Service).

The figures for the period 1820-1895 : K. VERAGHTEERT, *De havenbeweging te Antwerpen tijdens de negentiende eeuw*, IV. Bijlagen, bijlage XCI.

For the years 1900, 1905, 1910 : SAA, MA, 36238, 36243, 36248. We had to calculate the totals for 1900 and 1905. In 1905 some ships of the "Red Star Line" were registrated under the American flag. This was not the case for 1900 and 1910.

Appendix VII. – Imports from U.S.A. (in tons).

Year	Cereals	Fruit (fres+dry)	Coffee	Tobacco	Cotton	Petroleum	Cars	Linseed cake	Meat	Wood
1860	1,521		1,304	3,369	6,414					
1870	15,523		882	988	512	48,131				
1880	515,555	133	1,333	5,689	5,260	101,032			32,282	74 ton
1890	316,289		558	7,166	13,070	107,868		10,095	21,391	
(1895)										
1900	616,975	1,999	949	8,306	29,315	109,662		65,264	12,494	103 ton + 48,987 m ³
1910	220,677	5,565		5,118	18,181	125,677	94	132,634	4,507	2,212 ton + 58,991 m ³
1937	148,787	11,142		1,075	10,847	41,716	41,841			121,028 ton
										51,228 ton

Source: Rapport. Mouvement commercial, industriel et maritime de la place d'Anvers, 1880-1910 ;
AMBZ, 2719^v; Haven van Antwerpen, Statistiek der zee- en binnenscheepvaart (for 1937).

Appendix VIII. – Exports to USA (in tons).

Year	Steel+iron	Zinc	Lead	Cement	Window-panes	Rags	Hide ¹	Animal fats	Raw sugar
1880	43,487 ¹	2,278	116	–	26,682	7,727	1	–	122
1890	5,633	383	15,920	–	38,255	2,533	1,709	1,969	5,346
1895	12,456	81	12,456	137,552	20,028	9,154	4,032	1,748	11,358
1900	4,742	130	55	95,487	13,988	11,106	4,285	1,605	49,750
1910	62,791	1,267	15,920	20,495	13,116	34,328	7,822	8,281	3,001
1937	128,314	11,737	–	150,951	12,061	69,830 ²	–	–	–

Notes: ¹ Also scrap iron.

² Classed with unnamed textiles.

³ Raw or dressed.

Sources: Rapport. Mouvement commercial, industriel et maritime de la place d'Anvers, 1880-1910 ;
AMBZ, 2719^v, printed lists 1895, 1896 with higher figures compared with "Rapport...";
Haven van Antwerpen, Statistiek der zee- en binnenscheepvaart (for 1937).

(5 189) François Carpentier, Oostende kaper (II)

door W. DEBROCK Voorzitter Marine Academie

III. HET RESULTAAT.

Brachten de tochten van François CARPENTIER veel op? Ogenschiijnlijk lijken de resultaten niet zo briljant, volgens de registers der prijzen van de Admiraliteit en volgens de boordjournalen. De lijst van zijn prijzen is vlug opgesteld. Ze volgt hier.

<i>Nr. van het prijzenregister</i>	<i>Datum van aankomst te Oostende</i>	<i>Naam en lading van de prijzen</i>	<i>Opbrengst in gulden</i>
4/89	?	1 pynas « de Christina » van 125 Last, met wijn, brandewijn en tabak. Rantsoenen : 94 + 160 + 200 gulden	4033-0
24/90	?	1 Hollandse hoeker die nog in Dortmund ligt. Hernomen op de vijand (12.4.1690)	—
40/90	4/6/90	1 schip « de Jonghe Tobias » met pek en teer	teruggegeven
56/90	18/8/90	1 craeyer « Den Pelicaen » met pek, teer en ijzer 1 snau met deylen (20) en staal	4340-0-0
60/90	3/10/90	1 schip St.-Pieter met deylen, droge vis en pijpeduigen 1 buyse « de Marguerite » alleen ballast	1856-6
70/90	19/11/90	1 pinasse met wijn « den Swarten Brill »	16328-10-0

109/91	—	1 Franse bark « La Marie » met brandewijn - Opgevoerd te San Tona in Biscayen (22) op 14/6/91 en verkocht « bij order van dit Siege » (21)	4346-8
13/91	—	Hernomen op de vijand : 1 Engelse pincke-backeljau en moluwe : verkocht te Santona (22)	
123/91	4/12/91	1 fluit « De Hope » met koperen platen	100988-4-0
	4/12/91	1 schip met staal, blik en deylen	
145/92	1/6/92	1 fregat met 6 stukken	2255-10-3
151/92	11/6/92	1 fluyte « Salomons Wysheyt » met zout, van 300 vat.	14851

De rantsoenen vermeld onder nr. 4/89 van het prijzenregister werden genomen op vissers gejaagd door François CARPENTIER in compagnie van Kapitein Carel PIETERS , op 24 mei 1689, 25 mei 1689 en 26 mei 1689.

Op drie jaar tijd lijkt de oogst dus niet zo groot te zijn. Daar zijn wel redenen voor.

In de eerste plaats varen nog weinig Franse schepen door het Kanaal. Een Koninklijk Frans manifest had immers verbod gegeven aan alle Franse schepen nog het Kanaal te bevaren, en inderdaad bij de opgebrachte prijzen zijn er heel wat schepen die varen onder neutrale vlag, maar met een lading bestemd voor de vijand. Dientengevolge ontstaan heel wat incidenten; vnl. met de Denen en de Zweden zijn er moeilijkheden.

Onder druk van de Zweedse en de Deense regeringen zwicht de Staatsraad te Brussel al te vaak voor buitenlandse dreigingen. De algemeenheid der reders beweert zelfs niet meer verder te zullen « armeren », indien de toestand niet betert.

De betwistingen over deze prijzen duren veel te lang. De liquidatie van de opbrengst der prijzen wordt trouwens zowel door de reders als door de Overheid steeds vertraagd en uitgesteld. Op 30 januari 1697 vinden we nog een brief van Cornelis BOUBEREEL, depositaris van François Carpentier in 1692 die, vijf jaar nadien dus, dan nog maar opgave geeft van de te verdelen som tussen reders en bemanning van een prijs van 1692.

Bij de dood van de bekende reder Boudewijn BORM moeten nog de belangen van eventjes 2800 matrozen worden gevrijwaard. Een deel van deze laatsten had trouwens reeds verkozen de zijde van Spanje te verlaten om in Franse dienst te komen en hun deel wordt dan ook opgeëist door de Admiraliteit van Oostende.

Vervolgens lijdt de gewone kaapvaart onder de concurrentie der konvooschepen, die door de Staten van Vlaanderen zijn uitgerust om de Vlaamse koopvaardischepen te begeleiden naar Cadix, Lissabon, Alicante, Sevilla, Biskayen enz., en naar de diverse havens van de Engelse kust. Deze konvooschepen, « zwaere Lands- of Geleyd-schepen », beoefenden als belangrijke bijverdienste eveneens de kaapvaart, soms samen « in compagnie » met echte kapers en ze snoepten aldus heel wat af van de kapiteins slechts varende met patente of commissie ter kaapvaart. De namen van de bevelvoerende kapiteins der konvooschepen zijn trouwens zeer beroemde namen uit de Oostendse maritieme geschiedenis: o.a. Filips van Maestricht, Paul Bestenbustel, Michel Mansfelt, Ambrosius Rodriguez, Guillaume De Rudder, Jan Lauwereyns.

De kleinere tonnenmaat der meeste kapersschepen is waarschijnlijk te wijten aan het bestaan der zware en sterk bewapende fregatten van de konvooidienst.

IV. TAKTIEK.

De taktiek van CARPENTIER, zoals van zijn collega's, is blijkbaar zoveel mogelijk het vechten te vermijden. De grote passie is eruit. Het vechten totterdood uit de tijd van de strijd tussen Spanje en Holland — de Hollandse « rebellen » — is gedaan. François CARPENTIER wordt trouwens soms meer gejaagd door de Fransen dan hij zelf jaagt. Wanneer hij gejaagd wordt, vlucht hij, vaak naar de Engelse wal, tot aan Beachy Head of tot in de Singels en de Downs. Soms moet hij daarbij, zoals op 26 mei 1689, de riemen gebruiken om weg te roeien van drie à vier Fransen die jacht op hem maken. Enkele dagen voordien was hij afgezakt tot aan de Somme en had er samen met kapitein Carel PIETERS, met wie hij « compagnie » had gemaakt, enkele vissers gerantsoeneerd. In een andere reis, die begon op 20 augustus 1689, probeert hij opnieuw op vissers jacht te maken, voorbij Dieppe, maar de « kontrarye wyndt » doet hem zijn prooi verlaten. Bij Saint-Brieuc neemt hij op 1 september een « barcke » met kolen, die hij laat gaan tegen een losgeld van 1500 gulden. Een visser wordt gerantsoeneerd voor enige « etelycke » waren.

Op 8 september wordt hij zelf gejaagd door twee Oostendse kapers, Joannes SAERELS en Roel SYBERSEN. Tot dan toe is geen schot gevallen... Af en toe wordt een verdacht schip « gepreyd » of schiet men een schot om het te doen strijken. Men zet de jolie uit en gaat aan boord om zeebrieven en congnossementen na te zien.

Een ernstig gevecht grijpt eindelijk plaats, wanneer de St.-Thomas, waarop kapitein Roelant SYBERSEN commandeert met François CARPENTIER als luitenant, de strijd aangaat op 26 juli 1690, met een Franse snauw, die zich uitstekend verdedigt met zijn 8 stukken en 4 bassen. Ze vechten gedurende ongeveer vier glazen tegen hem, maar dan word, de linkerarm van SYBERSEN afgeschoten en moeten ze bovendien de Franse snauw verlaten uit vrees dat zij de wal zouden geraakt hebben.

François CARPENTIER steekt dan, als kapitein in de plaats van SYBERSEN, opnieuw in zee met dezelfde St.-Thomas op 1 augustus 1690. Op 3 augustus neemt hij in gezelschap van kapitein Francis DE SMIDT een schip dat naar Nantes vaarde en dat ze doen strijken tussen South en North Foreland. Het wordt door de kapiteins DE SMIDT en BESTEN-BUSTEL naar Oostende geleid.

Alles gaat verder goed, onder vermelding van de namen van de Vlaamse kapiteins, die ze onder het patrouilleren ontmoeten, tot wanneer ze op 17 augustus een Zweed ontmoeten die ze visiteren en aan zijn boord een brief ontdekken die aangaf dat hij naar Frankrijk vaarde. Ze brengen hem op naar Oostende en, aldaar op de rede gekomen, verzoekt François CARPENTIER een van zijn reders aan boord

te komen om te weten of dergelijke sche pen mochten opgebracht worden. De reders Jacobus HAMILTON en Francis PELLE komen aan boord en zeggen dat ze een sein zouden geven ingeval de buit mocht binnengevaren worden. Achteraf gebeurde dit. Maar de bemanning had de stal geroken : toen het « volck » dat ziet, weigeren de mannen verder te « cruysen » en eisen ze om ook te mogen de haven binnen varen. De bootsman ging met deze boodschap naar de kapitein die dit niet toestond, « soe sijn sij met alle man naeromlaech toe gelopen en rijepen alle gelijk niet meer te willen cruysen ». CARPENTIER werd dan ook genoodzaakt op de rede te blijven liggen.

's Anderendaags vraagt de kapitein of de mannen nog acht dagen willen kruisen, waarop een algemene weigering volgt. Een jolie wordt aan land gestuurd om de reeds genoemde meneer HAMILTON te verzoeken aan boord te komen om orde op de zaken te stellen. HAMILTON, aan boord gekomen, stelt de vraag wie wil verder varen en allen weigeren opnieuw, waarop hij een bevelschrift van de Admiraliteit voor de dag haalt en doet voorlezen door de schrijver, « soo hebben sij alle gelijk geroepen: wij vaeghen ons gadt daeraen ». In woede ontstoken (« in cahier geschoten ») verlaat HAMILTON het schip en roept dat ze dan maar moeten binnenkomen « aengemerckt dat die schellemen niet willen cruysen... »

Nochtans probeert CARPENTIER zijn volk nog te vermurwen en geeft hij bevel het anker te lichten. Twee mannen weigeren te gehoorzamen, waarop de kapitein met een « studt » van de boot een der mannen een slag geeft. De twee muiters boksen hem omver zodat hij achterover op een van de stukken valt. De kapitein vraagt dan nogmaals « met schoen woorden comman kinders laet ons niet meer als acht daegen gaen cruysen wij sullen dan naer binnen loopen »... De « kinders » zeggen vlakaf neen en beweren op de rede te willen blijven liggen om « onse cost op te heeten... ». Dan heeft CARPENTIER maar het anker gelicht en is op 19 augustus 1690 van armoe de haven binnengevaren. Dit pittig, maar wat brutaal incident, simpel beschreven door de schrijver van het schip, kreeg echter nog een staartje onder de vorm van een onderzoek, waarvan we het proces-verbaal bezitten.

Een belangrijk punt in de verhoren van de dertien getuigen gaat om het feit of er geroepen is « dat de heeren met hunne ordonnantie hun gaet vaegen », ofwel dat zij « hun gat vaeghden met d'ordonnantie van de heeren van tsiege », of nog dat zij riepen « cloppende op sijn achterste dat is voor u »...

Men kon dus niet enkel moeilijkheden krijgen met de vijand, ook met eigen volk liep niet steeds alles van een leien dakje.

Een serieus gevecht greep plaats gedurende de reis van mei 1692, toen François CARPENTIER op 16 mei uit Oostende vertrok met de St.-Thomas, « omtrent twee uren naer middagh ». Het krioelt van Vlamingen tussen Dover en de Franse wal. Hij ontmoet bijna alle konvooiers en alle kapers uit Oostende, gedurende zijn tocht. Hij jaagt, zonder gejaagd te worden. Op 28 mei echter komt er spektakel; CARPENTIER samen met Passchier DE RUDDER, van Nieuwpoort, die vaart met een snauw met 8 stukken, « den Hertoghe van Beyerens », maken jacht op een zeil gedurende ongeveer een uur. Bij het naderen van de vijand zien ze dat het een oorlogsschip is van Le Havre, met 6 stukken en 4 bassen, « ende naer wel 4 uren geslaghen hebbende onder het los branden van omtrent 50 schooten canon ende ontelbaer mosschetterije sijn hem savons omtrent 9 uren aen boort ghecome en hebben hem gheimporteert, ende hebben met den prijs gheel den nacht met corte seijlen gheseylt ». Op 29 mei werd de prijs naar Oostende gezonden. Van deze prijs, een fregat, vinden we waarschijnlijk een spoor in de uittreksels van de registers der prijzen van de Admiraliteit op nr. 145/92.

De taktiek van de te lossen schoten om een schip te doen naderbij komen, werd gebruikt op 5 juni: « nemen een fluyte naer ons afghecommen » na twee « scheuten canon »...

Typisch is ook het nemen van een visser van Dieppe, die ze laten gaan nadat hij hun wat vis en een klein « rafressement van landt voor rantsoen ghebrocht heeft ». Of het « rafressement » wijn of cider was, weten we niet...

Daarmee is ook de kous af voor deze reis.

Het laatste « joornael van Cap" François Carpentier voerenden den snauw schip ghenamemt Ste. Tomaes et Catharina ghemonteert met vier stucken gheschoot », vangt aan op 1 juli 1693.

Ook op deze reis krioelt het van Oostendenaars in het Kanaal, w.o. de konvooiers. Slechts een paar evenementen zijn de moeite waard aangestipt te worden.

Op 23 juli, tussen Le Tréport (Trijport) en Dieppe veroveren ze een « diepo », die ze laten gaan voor tien patacons, een tonneke brandewijn van 16 17 stopen en een schaap ! Maar 's anderendaags, rond

Dieppe, vecht CARPENTIER met een snauw die « met ons schoot ende moschetterie » maar ze raken bij hem niet aan boord.

Op 4 augustus roeien ze de Oostendse haven binnen.

V. BESLUIT.

De tochten van François CARPENTIER zijn exemplarisch voor deze van zijn talrijke collega's, die eveneens met een snauw de zee instaken. Tussen 1689 en 1697, vonden we 130 patenten of commissies ter kaapvaart voor snauws, 53 voor sloepen en 12 voor « diepo's ». Slechts voor 31 fregatten werd toelating verleend. De kleine tonnenmaat is dus de regel.

Kapiteins zoals François CARPENTIER hadden het niet gemakkelijk: weinig waardevolle vijanden en grote concurrentie, ook vanwege de zwaar gewapende Vlaamse konvooiers.

Bovendien was de kaapvaart een vorm van gewapende roof met legale papieren geworden. De kapers waren niet langer zoals in de beroemde en beruchte tijden van voorheen, een hulpvloot voor de krijgsvloot en een verdedigingsvloot voor onze havensteden.

De boordjournalen van de oorlog tegen Frankrijk, waarvan dit van François CARPENTIER een typisch voorbeeld is, tonen ons dat duidelijk

EIND

(5 190) L'organisation des pèlerinages à Jérusalem par les Vénitiens à la fin du XVe siècle, 1480-1500 (I)

Bernard FASBENDER

Membre associé de l'Académie Royale de Marine de Belgique

Pourquoi avoir choisi ce sujet d'apparence étroite et marginale ?

Perspective trompeuse, car il porte en lui toute la fin de l'éblouissant Moyen-Âge qui jette ses derniers feux avant de s'effacer derrière la sombre Renaissance.

Les pèlerins de Jérusalem sont les ultimes épigones pacifiques des croisés et de l'idée de croisade qui fut le grand élan du Moyen-Âge alors que la chrétienté occidentale s'achemine vers le traumatisme cataclysmique que fut le protestantisme.

La Méditerranée, matrice des dieux et de nos civilisations, perd son rôle central. La découverte de l'Amérique date de 1492, mais déjà les courants commerciaux avaient commencé leur migration vers l'Europe du Nord, ravissant progressivement à Venise la place prépondérante qu'elle avait su conquérir par la force, l'habileté et la ruse. Pire encore, après la prise de Byzance en 1452, les Turcs pénètrent en Europe par voie de terre et voie de mer — pas encore par voie politique — et menacent directement l'organisation des routes maritimes commerciales de la Sérénissime qu'ils ont défait en 1480 au terme d'une guerre de vingt ans qui continuera de couver pour se rallumer dès le début du seizième siècle. Il est trop tôt pour s'exclamer « Venise se meurt, Venise n'est plus », mais le déclin de ce qui fut la ville lumière du Moyen-Âge s'amorce, inexorable.

Enfin, des mutations techniques sont en pleine émergence : naves et surtout galées pèlerines qui ont sillonné la Méditerranée pendant tout le siècle vont céder bientôt la place à d'autres bâtiments. C'est en 1520 que ces galées ou galères pèlerines disparaîtront définitivement après vingt ans d'une longue agonie.

Nous vous convions donc par le biais de ces pèlerinages vénitiens au coucher de soleil d'une époque irradiante de foi, profondément unie dans sa diversité et dont tous les jours l'Occident enténébré devrait porter le deuil douloureux.

Honneur aux croyants : nous commencerons par essayer de voir qui était ces pèlerins et pourquoi ils ont choisi Venise. Comment la Sérénissime en organisait l'accueil, leur conférait contractuellement une immunité internationale et pourvoyait, moyennant finances sinon « combinazione » à leur matérielle. Nous irons ensuite sur le port avec eux visiter une galée pèlerine dont nous suivrons l'armement et la préparation de la route.

Puis, nous embarquerons avec les pèlerins jusqu'à Jaffa, pour les y attendre, puisque le voyage terrestre sur les Saints lieux n'est pas notre sujet. Nous reviendrons à Venise et le soleil se couchera sur la lagune.

Qui sont-ils ces hommes qui vont mettre leurs pas dans ceux du Seigneur ? Ce sont des gens de foi, on l'aura deviné. Mais au-delà du truisme, ils se distinguent des autres voyageurs qui circulent à l'époque, toujours pour affaires : le commerce, les missions politiques, les travaux saisonniers. Ce sont en réalité les seuls touristes du Moyen-Âge.

Mais quels touristes, car notre pèlerin vit une exaltation religieuses profonde, son but avéré étant de se préparer au jour suprême de la rencontre avec Dieu en s'imprégnant des lieux où le Christ répandit sa parole et subit sa passion. Certains même partent avec le désir profond de mourir en Terre Sainte et il n'est pas rare que les fatigues du voyage et l'émotion transcendante opérant, leur vœux soit exaucé.

Spirituellement comme matériellement c'est l'épissure d'une vie.

Santo Brasca, frère d'Erasme, nous en convainc qui dit avec humour que pour accomplir le pèlerinage il faut avoir deux bourses pleines :

L'une de patience, L'autre garnie de 200 ducats vénitiens. Au cas où on le comprendrait mal il se donne la peine de préciser : 100 pour le voyage par personne, 50 pour les maladies et autres imprévus et 50 pour les rançons à payer sur certains lieux de passage.

Ce n'est pas là tourisme de détente.

Encore ne compte-t-il pas les frais engagés pour aller à Venise et s'en retourner chez soi, si Dieu le veut. C'est plus d'un an de salaire total d'un Maître maçon, nous dirions aujourd'hui un architecte. Les sacrifices matériels sont donc importants, comme il se doit pour un très long voyage en terres incertaines, de porte-à-porte rarement moins de 6 à 8 mois.

Naturellement les pèlerins de cette fin du quinzième siècle sont dans l'ensemble des gens en apparence aisés, nobles ou bourgeois, qui ont pris toutes dispositions pour régler les multiples questions posées par leur absence à leur entourage familial et social. Ce sont donc plutôt des personnes mures mais vigoureuses assez au physique comme au moral pour pouvoir affronter cette épreuve sans souffrances excessives. Ce sont de même des gens renseignés soit par des lectures — ils puisent aux mêmes sources que nous, - soit par des pèlerins ayant déjà fait le voyage soit aussi par des émissaires de Venise rencontrés par exemple lors des grandes foires européennes périodiques.

Ce sont aussi des hommes car les femmes, hormis les princesses et dérogations particulières rarissimes, ne sont pas admises à bord.

Toutefois, tous les pèlerins n'étaient pas dans l'aisance, notamment les religieux. Cependant ces derniers pouvaient voyager à prix très réduit, 10 ducats, ou encore mieux gratis in amore, les frais de leur passage étant pris en compte par le patron de la galée.

Enfin au-dessus des motifs purement religieux se greffaient chez certains des spéculations plus concrètes ; en particulier, les plus jeunes des nobles étaient in petto profondément satisfait d'être adoubés, en raison de leur noblesse, chevaliers du Saint Sépulcre ; un tel titre pour démarrer dans la vie n'était pas chose négligeable.

D'autres encore, peu nombreux et discrets, étaient pèlerins de profession et accomplissaient le voyage pour un tiers qui en retirerait tout le bénéfice spirituel.

Il difficile de se prononcer avec exactitude sur le poids respectif des provenances géographiques de ces pèlerins. Cependant, l'origine de ceux qui ont fait relation de leur voyage entre 1480 et 1500 offre une approximation.

Parmi	ces	plumitifs	on	dénombre	:
11					Allemands,
6					Français,
5					Italiens,

2 Suisses

Leurs récits sont de valeur et de tonalité très variés.

Certains sont purement anecdotiques, d'autres très réalistes comme celui de Peter Fasbender de Coblenze, pointilleusement attentif aux prix. D'autres enfin se présentent comme un véritable guide du voyageur et se veulent ainsi, tel celui de l'Allemand Breydenbach édité en 1489 et qui peut expliquer partiellement la forte participation germanique à ces pèlerinages dès 1490 et ensuite.

Le qualificatif de fort est d'ailleurs tout à fait relatif.

N'imaginons pas des flots de voyageurs de la foi convergeant torrentiellement vers Venise. La République n'armant qu'une ou deux galées par an pour le pèlerinage, c'est compte tenu des quelques pèlerins qui peuvent prendre passage sur des naves ou des galées marchandes, environ 300 postulants au voyages en Terre Sainte qui prennent au printemps la route de la lagune, et souvent beaucoup moins.

Ayant mis leur temporel à jour, les pèlerins s'acheminent. Peu font la route isolément, le regroupement est la règle : souvent une douzaine à une quinzaine de personnes, groupe équilibré, puissant assez, maniable encore. Et puis le rapprochement donne du cœur et fortifie les résolutions, car on se précipite vers l'inconnu.

Consulté, le comte de Wurtemberg Erhard, « un ancien de la ligne », vaticine : « il y a trois choses humaines que l'on peut ni conseiller, ni déconseiller : se marier, faire la guerre, et aller au Saint-Sépulcre, car elles peuvent bien commencer mais facilement mal finir ». Rien n'a changé depuis.

On part quasiment en famille : en 1483, le groupe du frère Félix comprend douze membres, 4 maîtres seigneurs allemands et une suite de 2 serviteurs, un maître d'hôtel, un cuisinier, un barbier, un galiot habile sachant le Sarazin, un intendant et le frère Félix lui-même.

En comptant ce dernier, il y a cinq pèlerins, le reste suit, pèlerins sans doute mais nullement résignés, probablement vêtus du long manteau à capuchon de couleur grise, du chapeau gris ou noir, l'un et l'autre marqués de la croix d'étoffe rouge ; mais rien n'interdisait aux gens d'importance de mener plus grand train.

A pied, à dos de mulet, à cheval, ils cheminent empruntant parfois les voies fluviales, franchissant les montagnes. Les français par le Grand Saint Bernard et les allemands par le Brenner. La route est longue qui conduit à Venise : parti de Vernon le 4 avril 1480, le prêtre Pierre Barbatre arrive place Saint Marc le 3 mai.

Mais pourquoi Venise ?

Mentionnons sans nous y attarder sa position géographique réputée favorable, une position n'est rien si elle n'est exploitée, la réponse est donc ailleurs.

Venise, en deux siècles, a conquis la maîtrise de la mer de haute lutte sur ses rivales Gènes, Pise, Amalfi. Elle s'impose et rassure par ses capacités maritimes, commerciale, diplomatique, militaire. Aucune puissance, aucune ville portuaire ne peut, en ce quinzième siècle finissant, offrir de telles garanties de sérieux et de sécurité au marchand comme au pèlerin.

Venise a su organiser des lignes commerciales en Méditerranée et vers la mer du Nord, régulièrement parcouru par ses naves, et ses convois marchands de galères. Ces lignes, au moins en Méditerranée s'appuient sur des ports et des bases appartenant à la Sérénissime ou des comptoirs en terres étrangères. Elles sont protégées par des navires de guerre, stationnaires ou escadres mobiles qui patrouillent, escortent et chassent les pirates et les corsaires.

Les navires vénitiens sont les meilleurs et l'arsenal jouit d'une réputation sans égale. Les patrons et les maîtres d'équipage ou « comites » sont des hommes de mer d'expérience, secondés par une maîtrise solide.

De surcroît les galées pèlerines naviguent sous la protection du pavillon blanc à croix de Jérusalem qui leur confère un statut international et les garanties d'un coup de main turc, même si la guerre est ouverte.

Immunité, on s'en doute chèrement acquise, que le doge s'attache à maintenir en dépit de tous les chantages.

Avec le Turc les négociations comme les hostilités sont permanentes.

Surtout le voyage des pèlerins lui-même est soigneusement organisé, les obligations du patron de galée sont précisées par des contrats, enregistrés dans des bureaux de la république, qui tient ferme la main à leur conformité aux lois et règlements et à leur exécution. Le patron a aussi obligation d'accompagner les pèlerins en Terre Sainte et de veiller au bon déroulement matériel du pèlerinage comme à la sûreté personnelle de ses protégés, ce qui n'est pas une entreprise de tout repos.

Enfin, bien que le coût du voyage soit élevé, c'est sensiblement le plus « tiré » du marché. En résumé, rapport qualité sécurité prix, on ne saurait être mieux placé. On conçoit aussi que si Venise a un incontestable savoir-faire, elle ne manque pas non plus de faire savoir.

Pendant que les pèlerins convergent vers la lagune, Venise de son côté se prépare à les accueillir. Comme chaque année une ou deux galées pèlerines ont été louées par voie d'adjudication à un patron, un patricien de Venise de plus de trente ans, reconnu apte à commander un bâtiment. Il lui revient de l'armer selon un cahier des charges très précis dont le suivi était étroitement surveillé par les cattaveri, sorte d'inspecteurs commerciaux et maritimes réunis en corporation soumise à l'autorité de la république. De 1480 à 1497, le grand patron fut Agostino Contarini auquel succéda Alvise Zorzi. Pietro Lando était leur rival habituel et plutôt malveillant.

A terre la Sérénissime mettait en place une organisation d'accueil qui répondait au plus juste aux soucis des pèlerins : changer de monnaie, trouver un embarquement, acheter des vivres et des équipements pour la traversée maritime et occuper leurs loisirs forcés en attendant l'appareillage. Il s'agissait aussi d'empêcher les pèlerins de trouver un passage sur des navires étrangers que les logeurs auraient pu discrètement leur signaler.

Ceux-ci étaient souvent des étrangers installés à Venise et bénéficiaient de la clientèle de leurs compatriotes.

Bernard de Breydenbach de Mayence et 8 seigneurs allemands accompagnés de leurs serviteurs s'installent à l'hôtel pension de Peter Ugelheymer originaire de Francfort. En revanche « l'hostellerie de l'homme sauvage » était très fréquentée par les sujets du royaume des lys ; l'hôtelier, maître Jehan de Liège, était aussi chantre à l'église Saint-Marc, position privilégiée pour contrôler ou recouper les rumeurs, si ce n'est pour les propager.

On devine que ces logeurs, par la force des choses, contournaient quelque peu l'organisation d'accueil prévue par la Sérénissime agissant pour son compte à la fois comme une compagnie de transport maritime et une agence de voyages. Mais Venise ayant des yeux et des oreilles partout, ces contournements étaient surveillés, et tolérés dans la mesure où, contenus, ils apportaient de la souplesse au système et contribuaient à sa viabilité. Ceci est d'ailleurs une constante de la très performante administration vénitienne — rigueur des procédures, des règlements et de la loi ; souplesse et opportunité dans leur application sans remise en cause des principes généraux. Factotum de cette organisation, 8 guides ou tholomarii, nommés par les consuls des marchands et contrôlés par les cattaveri, prêtaient serment et s'engageaient à rester probes, ce qui montre par là même dans quel esprit s'opéraient les transactions commerciales à Venise. Leur service tournait en 4 groupes de deux prenant la semaine à tour de rôle, un guide posté sur le quai Saint-Marc ou à la Piazza, l'autre au marché du Rialto. Ils ne quittaient leur poste que pour aider et accompagner les pèlerins en toutes choses ou presque : les conduire en ville, leur trouver éventuellement un logement, les aider dans les opérations de change ou à faire leurs achats au meilleur marché, et les assister de leurs conseils désintéressés jusqu'au jour de leur départ. Ils pouvaient d'ailleurs contribuer à grouper les isolés et ainsi leur faciliter le séjour à Venise.

Leur principal rôle était de les présenter aux patrons des galées qui avaient obligation de passer par leur intermédiaire. Leur paiement d'une part était laissé au gré du pèlerin, alors que d'autre part le patron devait leur remettre une prime fixée à deux tiers de ducats par passager.

Les contrats d'embarquement étaient ensuite rédigés par des courtiers officiels, les misselae, signés des parties puis remis à l'office des cattaveri pour vérification et enregistrement si conformité aux règlements en vigueur. Il va de soi que les tholomarii étaient difficiles à contrôler, puisqu'ils devaient être fréquemment ailleurs qu'à leur poste, et que leur côté les patrons préféraient se passer d'intermédiaires pour recruter les passagers puisque somme toute le problème était simple avec une au maximum deux galées pèlerines au départ. En revanche, leur rôle transactionnel reprenait toute son utilité quand la galée était pleine et que le Sénat autorisait quelques galées marchandes à embarquer les pèlerins en peine de place.

Le recrutement direct était plus simple. En 1483 par exemple, deux galées, celles de Piero Lando et d'Agostino Contarini, assuraient le service de pèlerinage. Les pèlerins en étaient informés place Saint-Marc où deux bannières blanches frappées de la croix de Jérusalem étaient fichées devant les deux grands mâts placés en avant du portail de la basilique. Au pied de chacune on opérait à la criée, les marins de la Landa et de la Contarina faisaient le boniment en investissant leur bâtiment de louanges hyperboliques et en éreintant soigneusement le triste baquet du voisin. Personne ne pouvant s'y retrouver, le mieux était d'aller visiter les navires où l'on se tenait prêt à accueillir les voyageurs. On imagine la circonspection et la méfiance étonnées des pèlerins posant pour la première fois les pieds sur un bateau et qui se souviennent que des « chroniqueurs de la ligne » comme Barberino leur conseillent de s'assurer d'abord — on se demande comment — que le bateau est solide et rapide et ensuite qu'il y a à bord des poules, des chapons, du bon vin, un moulin à bras (pour le pain), un barbier chirurgien, un chapelain et — très important — vérifier que le patron ne louche pas !

Mais la fièvre pèlerine, la réputation méritée de Venise qui faisait vérifier la solidité des navires en partance par trois experts et l'entregent d'un patron sans strabisme conduisait rapidement à la signature d'un contrat, presque un contrat type tant les contrôles exercés par les services du doge avant et pendant même la traversée étaient rigoureux. Venise était en effet très soucieuse des prestations offertes aux pèlerins sur lesquels elle misait pour affermir sa réputation et faciliter sa pénétration commerciale par la suite. Ceci d'autant plus que certains étaient de très hauts personnages qui préféraient, soit par humilité chrétienne, soit par méfiance des turcs voyager incognito.

Les termes du contrat conforme aux dispositions du Consolato del mar énumère les obligations du patron envers les passagers, les devoirs de ces derniers et prévoit des dispositions en cas de décès. Sans prétendre à l'exhaustivité retenons que le patron est tenu à ses dépens :

- d'assurer la défense de la galée et des voyageurs contre les ennemis de terre et de mer et de les protéger aussi contre les injures et les injustices,
- de fournir 2 fois par jour à boire et à manger correctement,
- d'assigner un lieu pour nourrir la pouaille et permettre au pèlerin cuisine commune,
- faire escale aux lieux accoutumés et ne pas y demeurer plus de deux ou trois jours,
- faire tous les paiements en lieu et place des voyageurs (frais, tribus et taxes en Terre Sainte),
- de donner des conseils pour les achats personnels des pèlerins, de mettre en lieu sûr les objets de valeur,
- d'affecter aux pèlerins une barque pour les conduire à terre et les ramener s'ils veulent se ravitailler au port en eau, vin ou vivres frais,
- en cas de décès, de conserver les biens du défunt et exécuter ses dernières volontés,
- de fournir un guide parlant toutes les langues, mais seulement durant la traversée, pas en Terre Sainte,
- Le pèlerin est tenu de coucher à la place qui lui est assignée et de se plier à la discipline de bord,
- Il doit prévenir le patron s'il veut modifier son séjour ou embarquer sur une autre galée ou nave afin qu'on ne l'attende pas.

Le coût du passage est en principe de 40 ducats, payables par moitié à Venise et ensuite à Jaffa. Mais on peut discuter, faire baisser le prix jusqu'à trente ducats si la place choisie ou désignée est inconfortable ou au contraire négocier un « billet collectif de luxe » comme le fait Peter Fasbender pour lui et ses 17 compagnons : 50 ducats en cabine avec repas fins à la table du patron. Quitte à pèleriner autant le faire confortablement.

Le contrat signé, le pèlerin reçoit un emplacement, de un mètre quatre-vingt sur soixante centimètres, repéré par des épontilles marqué à son nom à la craie. Il y disposera son couchage pendant la nuit et placera ses bagages en regard, au centre de la cale.

Rassurés nos voyageurs vont regarder de plus près leur galère et poser cent questions à son sujet.

La galée pèlerine était un navire de bonne maniabilité, bas sur l'eau à propulsion mixte voile et avirons, ces derniers n'étant utilisés que pour les manœuvres de port, modifier la position du navire et l'orienter dans le vent car après une heure de nage, les galiots étaient exténués.

Elle faisait forte impression avec son beau château arrière, ses 53 mètres de long et ses 11 mètres trente de large, apostis compris, tolets et rames au repos, et vingt et un mètres rames déployées. La largeur du pont était de huit mètres soixante-dix. La hauteur sur cale atteignait deux mètres dix, celle-ci n'étant pas plate. Le tout pour un déplacement en charge de 800 tonnes.

Elle comportait trois mâts ; un petit, à l'avant, supportait une voile carrée de dimensions réduites, la trinquette. Au centre un grand mât, maestro, surmonté d'une gabie, sorte de hune clayonnée, portait une grande voile latine fixée à une vergue ou antenne composée de trois pièces. Un petit mât à l'arrière, mezzana, était aussi gréé d'une voile latine.

Sur le pont, à bâbord et à tribord, s'alignait en oblique le long du bordé une rangée de 30 bancs, pour trois rameurs chacun. Dans la rangée de tribord, vers l'arrière, trois ou quatre bancs étaient enlevés au profit d'un parc des petits animaux vivants et du grand feu de la cuisine. C'était une embase de brique surmontée d'un âtre en terre, le tout abrité par des panneaux coupe-vent disposés sur trois côtés. Chaque rameur ou galiot, face à l'arrière de la galée, manœuvrait un aviron de 8,7 ou 6 mètres suivant son poste.

Voilà pour la propulsion. Bien entendu, on faisait miroiter aux pèlerins fébriles un temps de voyage court, environ 26 jours, soit la traversée record de la Contarina en 1483 et, on leur dissimulait que la durée moyenne fût sensiblement le double. Le patron et son comité n'ignoraient pas, eux, que selon le vent les parcours journaliers oscillaient entre 35 et 250 milles, soit un facteur 7, avec parfois des vitesses soutenues supérieures à 10 milles, ce qui est considérable.

A SUIVRE

(5 191) L'organisation des pèlerinages à Jérusalem par les Vénitiens à la fin du XVe siècle, 1480-1500(II)

Sur le pont, le large espace entre les bancs était occupé par des caissons fixes ou mobiles d'environ un mètre vingt de haut qui, en contiguïté, formaient un étage surajouté, la coursie, sur laquelle on pouvait circuler en surface à découvert. Autour du grand mât une place plus étendue était dégagée, sorte de forum où se tenaient de nombreuses réunions. Quatre écoutilles s'ouvraient sur la cale.

Sur les apostis courrait le long de chaque bord une plateforme d'environ un mètre vingt de large, l'arbalétrière sur laquelle étaient fixés une trentaine de pierriers pour écarter les mauvaises rencontres, pirates ou corsaires turcs feignant de ne pas reconnaître le pavillon à croix de Jérusalem.

Assis sur des bancs de nage vers l'arrière du bâtiment, les pèlerins contemplaient le château à deux étages. Celui du dessous dont le plancher affleurait à hauteur de la coursie se présentait comme une vaste chambre de sept mètres de côté. C'était « une salle polyvalente ». De jour on y dressait l'autel pour la messe et les tables pour les repas. De nuit les mêmes gens de qualité y couchaient. Des épontilles balisaient une segmentation de ce logis renforcée éventuellement par des toiles.

L'étage supérieur, non clos par le bordé, couvert d'un fort vélum aux armes du patron, était voué au commandement de la galère. Le patron et les officiers du bord s'y tenaient ainsi que le pilote. Ils disposaient d'une boussole, la Stella maris, en plus de celle établie au pied du maestro, et d'une table sur laquelle était fixée la carte, très précise, striée des rums de vent à 32 points. Carte que complétait le routier ou portolano donnant notamment des informations pratiques sur les mouillages à l'abri des vents, les ressources en eau à la côte, les points de repère à l'entrée des ports.

Parmi les autres instruments de navigation figuraient, un astrolabe, un sablier, une sonde et une corde à nœuds pour mesurer la vitesse.

Les pèlerins remarquèrent tout à l'arrière, au-dessus de la mer, une logette à claire voie : habitacle du timonier qui y manoeuvrait le gouvernail soit par une barre soit plus généralement par des tire-veilles. Il n'agissait que sur commandement du pilote qui, en chantant, lui donnait ses ordres qu'il répétait de même de jour comme de nuit ; ainsi s'assurait-on qu'illes avait compris et qu'il ne dormait pas.

De part et d'autre du château étaient suspendues à des bossoirs, à bâbord une chaloupe, à tribord une barque plus légère ou copano. Sous le château se logeait une cale particulière fermée et cloisonnée en une chambre « trésor du patron » et une autre « chambre forte des passagers » dont l'écrivain du bord détenait les clés, ce qui correspondait bien à l'une des clauses contractuelles précitée.

Les pèlerins poursuivaient la visite en repassant par la cale pour se diriger vers l'avant et en ressortir. Avec ses 35 mètres de long, d'un seul tenant la cale passagers paraît bien grande et un peu oppressante malgré le jour filtré par les écoutes.

Elle s'avèrera bien étroite et plus étouffante encore quand tous auront embarqué, encombrés de leur couchage et de leurs coffres, et surtout la nuit quand ils seront étendus côte à côte la tête appuyée à la muraille, n'ayant pour se mouvoir qu'un étroit couloir limité par l'alignement des épontilles et leur bagage.

Au passage on leur montre qu'ils peuvent sous leur emplacement soulever des lattes du plancher et bloquer sur le sable du lest de fond de cale bouteilles, œufs et vivres demandant de la fraîcheur.

En bout de cale vers l'avant et à part, une chambre de proue sert à la fois de logement à l'équipage, hormis les galiots qui se débrouillent comme ils peuvent sur leurs bancs, et de fosse aux liens où sont stockés voiles, cordages, câbles et poulies.

Au-dessus, le pont avant est dégagé ; sur sa plate-forme sont rangées les six ancres, dont la plus légère ne pèse pas moins de 1200 livres, couplées sur des câbles de 206 mètres de long qui, fait-on remarquer, valent environ 150 ducats pièce, le coût du transport de trois passagers.

Enfin avec des airs sournoisement jubilatoires on promène les pèlerins sur l'étrave étroite honorer les poulaines, deux places seulement, sans en détailler toutes les subtilités et les difficultés de l'accès en mer.

Pour couper court et essayer de reprendre un peu d'ascendant les terriens firent valoir que la carène et la couverture étaient en chêne, les canots en orme et en peuplier, les planchers et la rambarde en pin, le timon en noyer et les rames en chêne vert. Les marins apprécèrent et on allait bientôt se séparer, se donnant rendez-vous dans une quinzaine de jours pour l'appareillage dont la galée signalera l'immense en arborant un pavillon spécial. On soupçonne Venise de faire traîner les choses, dans des limites décentes, pour le bien du négoce.

Restaient aux pèlerins, désormais avertis, à s'équiper et à visiter la ville ; au patron à mettre la dernière main à son armement.

Avertis, les pèlerins l'étaient aussi par la distribution d'un guide de route très officiel, les mettant en garde contre les prix abusifs et leur donnant les tarifs des denrées et services :

- Tarifs sur les approvisionnements en eau et en vivres aux diverses escales,
- Montant des taxes, offrandes, vivres à prévoir en Terre Sainte,
- Matériel à et nourriture à emporter pour compléter l'ordinaire.

Il n'y manque ni poules, ni leur cage. Le plus urgent était de se pourvoir en couchage, matelas et couvertures ou couettes, de volume tel qu'ils puissent être roulés et fixés aux parois de la cale au réveil.

Il leur faut aussi se constituer une garde-robe pour le voyage en mer et pour le pèlerinage proprement dit : long et chaud manteau d'étoffe grossière, chemises de rechange pour éviter les poux, serviettes, mouchoirs, sandales.

Côté nourriture : outre les gallinacés déjà mentionnés, jambons, langue de bœuf salée, fromages durs, figues, biscuit, sirop...

Sans oublier le sanitaire : récipients hygiéniques dont un bassin pour se laver les pieds et d'utilisations marginales diverses facilement imaginables, médications contre les maux intestinaux, pilules contre la peste et autres poudres de perlimpinin.

Et pour y serrer le tout, sauf les poules, un solide coffre. L'ensemble pour une vingtaine de ducats au bas mot, la moitié du coût du voyage.

Quant aux visites l'essentiel était consacré à celle des reliques dont Venise détenait une prodigieuse quantité et à celle de l'arsenal. Celui-ci comprenait un chantier de construction pour cinq galées par an, un chantier de réparation, les navires devant durer 10 campagnes, ainsi que divers ateliers dont une voilerie de main d'œuvre féminine. La visite de ce complexe naval unique en Europe parachevait la mise en confiance des pèlerins même si on leur avait conseillé auparavant de rédiger leur testament avant de partir.

Pendant ce temps, pour le patron, les jours sont comptés : il lui faut compléter l'équipage de son bâtiment dont il répondrait devant les autorités maritimes, acheter des vivres, affréter des marchandises et

préparer sa route en fonction de la date du départ et des renseignements sur la situation météorologique, politique et navale — la piraterie en Méditerranée orientale.

Pourvu qu'il suive les règles permanentes du *Consolato del mar*, de l'*Arte veneziana di navigare*, véritables législations du travail prévoyant les droits et les devoirs de chacun, et celles de circonstance imposées par le Sénat, le recrutement de l'équipage ne posait guère de problèmes au patron s'agissant de l'état-major, de la maistrance et des matelots d'élite.

On se connaissait et les équipes se reformaient en se renouvelant petit à petit. Il n'en allait pas de même pour les galiots et les matelots sans spécialité.

En dessous du patron juré, responsable du bâtiment et du bon déroulement du voyage, qui avait prêté serment d'agir conformément à l'honneur de Saint-Marc, le comité ou second patron commandait la manœuvre. Homme de mer énergique, il était assisté d'un sous-comité lui-même flanqué d'un second. L'écrivain du bord, est l'adjoint administratif du patron. Il a un rôle très important et prête lui aussi serment. Il doit consigner par écrit toute la vie du navire et il est sanctionné si la tenue de son cartulaire est entachée de fautes. Descendre ou monter à bord est impossible sans son consentement.

Il tient le rôle de l'équipage et des passagers ; le registre des dépenses et des recettes, l'état des marchandises et leurs mouvements. Il est responsable de la caisse qui est surveillée ainsi que les « valeurs » du patron et des passagers par un gardien très sûr.

On comprend que le patron ne ménageait pas sa peine pour s'attacher un écrivain compétent et avec lesquels l'entente et la confiance puissent régner sans faille.

Un officier, sorte de commissaire, était chargé des approvisionnements de la galée.

S'ajoutaient quatre à huit jeunes nobles, ou gentilshommes de poupe, spécialement désignés par sa Seigneurie pour apprendre le métier, entendons ceux de la mer et du commerce réunis, et qui étaient au service du patron. Celui-ci disposait en outre de quatre à huit trompettes et fifres pour la signalisation, la manœuvre et éventuellement l'agrément musical.

La « maistrance » et les spécialistes étaient assez nombreux :

- en tête, le maître pilote ou nocher, ses aides et huit compagnons timoniers. Sa responsabilité est totale sanctionnée sur ses biens propres ; il est astreint à payer les dégâts qu'il aurait pu occasionner au bord,
- un maître d'armes assisté de 2 bombardiers et sous bombardiers,
- un maître charpentier, un maître forgeron et leurs aides,
- un commis aux vivres, lié à l'officier d'approvisionnement, flanqué de quatre cuisiniers et de plusieurs chefs de table,
- un barbier chirurgien et son élève,
- un chapelain.

L'équipage est divisé en quatre classes :

- en tête viennent une douzaine de marins d'élite ou compagnons du mât c'est-à-dire des gabiers et des manières de quartier maître chefs d'équipe ; il importait pour la manœuvre du navire qu'ils fussent expérimentés,
- suivent une trentaine de matelots sans spécialité et peu payés.

Les uns et les autres ont droit à embarquer un matelas et une malle pour leurs effets et leurs marchandises qu'ils achètent pour revendre aux pèlerins et à terre aux escales en y établissant des sortes de foire à tout, c'est le droit de pacotille. Ils s'entassent à l'avant du navire et rangent leurs balluchons tant bien que mal pourvu qu'ils n'encombrent pas le pont.

- Les galiots sont les plus mal lotis : tireurs de rame, ils sont environs 170 sur une galère dite à trente bancs. Malheureux, pauvres, petits délinquants, souvent originaires de Dalmatie ou d'Albanie, gueux ils sont, gueux ils resteront. Ils dorment, mangent et vivent sur leur banc tout le temps de la traversée, ce qui parfois pouvait être plus agréable que dans la cale. Ils peuvent aussi faire pacotille. Leur recrutement posait un vrai problème car pour la bonne marche du bâtiment il fallait au moins un galiot expérimenté par banc pour diriger les deux autres. On peut penser que moyennant certains avantages, des postes étaient retenus d'une année sur l'autre.
- Venaient ensuite, assimilables aux matelots par la paye, une trentaine de combattants, les « arbalétriers » pour la sécurité de la galère et des pèlerins, mais dont certains jouaient aussi très probablement le rôle d'informateur auprès du patron, fonction importante car la propagation et l'émission de nouvelles et de bruits faux ou inopportuns étaient surveillées et réprimées d'où puissent-ils provenir.

Experte en matière commerciale, diplomatique et maritime, Venise l'était aussi en celles de police et d'espionnage.

- Membres de l'équipage hors catégorie, imposés par les règlements maritimes, venaient enfin le ou les chats, gardiens des vivres contre les rats. Chats qu'il n'était pas facile de se procurer car à la fin du quinzième siècle en Europe, l'animal était rare.

L'équipage était levé en fonction d'un ordre du Sénat ponere banchum. Les patrons et leurs comites installaient sur leurs bancs avec leurs bannières à leurs armes et procédaient à la criée.

Le Sénat ne tolérait que les engagements à paye mensuelle et prenait sous sa haute protection juridique les équipages qui n'étaient pas levés directement par ses soins, comme ceux des galées pèlerines. Le patron devait verser trois mois de solde avant le départ en mission et était astreint à fournir la preuve d'une couverture financière assurant l'entretien de l'équipage pendant la durée prévisible de la campagne. Etre patron n'était pas une occupation facile !

La question du chargement en fret vivres et marchandises le démontre.

Dans les vivres était inclus le bois de chauffe pour la cuisine. On embarquait les aliments de longue conservation, farine, pois chiches, miel, fèves, haricots, porc salé, poisson salé ou séché, oignons, raisins secs, biscuit ; sans oublier eau, vin et huile.

Des vivres frais étaient embarqués à chaque escale, en principe en quantité suffisante pour faire la soudure avec l'escale suivante si les vents n'étaient pas trop capricieux ou contraires.

Par crainte de la concussion, le commissaire de bord ne devait acheter de vivres ni au patron, ni aux inspecteurs maritimes, ni aux membres de leur famille. La nourriture lui étant affermée à 38 sous par bouche et par jour, il lui fallait lisser les dépenses au plus juste. La vérité est que cela était court et que les ressources individuelles étaient les bienvenues ; ressources que les marins s'offraient à compléter de même que la cambuse du bord ou columbarium où l'on vendait de tout, ravaudait les chaussures et nettoyait le linge sale aux escales.

Si la galée pèlerine dont la vocation était exclusivement le transport des pèlerins chargeait aussi des marchandises c'est à la fois par accommodement et par dérogation. Toujours la souplesse dans l'application des principes.

Soyons clairs, l'affrètement d'une galée pèlerine n'était pas en soi une bonne affaire et il fallait bien que le patron en tirât quelques avantages pour continuer le métier. Certes Agostino Contarini était un homme tout dévoué à la République et ayant acquis le sens de l'État dès le berceau puisque sa famille avait fourni 7 doges et de très nombreux et valeureux commandants de flottes et capitaines de galères marchandes ou pèlerines. Mais, il n'était pas le seul patron potentiel et tout de même il fallait bien faire vivre l'entreprise, ce qui ne ressort pas d'une étude rapide du compte d'exploitation d'une campagne.

Côté ressource, les pèlerins rapportent environ 5000 ducats, parfois légèrement plus. Côté dépenses il faut

- additionner :
- Le coût de l'enchère, de 600 800 ducats, parfois plus,
 - Le coût de fonctionnement du navire, 4500 ducats pour la nourriture, les soldes, les dépenses extraordinaires,
 - Les 500 ducats pour les dépenses d'entretien propres au bâtiment.

Voici le budget bouclé alors qu'il faut prévoir encore une assurance, la quote part de boni (où est-il ?) revenant à l'arsenal pour l'entretien lourd, les 200 livres de cire blanche façonnées en luminaire pour la cathédrale Saint-Marc...

La Sérénissime accorde donc le droit de pacotille à l'équipage et à l'état-major et tolère l'embarquement de marchandises au détriment du confort spatial des passagers, à condition toutefois que celles-ci soient uniquement stockées sur le pont dans les compartiments prévus à cet effet et qu'elles n'entrent pas dans la liste des échanges relevant du monopole exclusif des galées marchandes. C'est ainsi que les pèlerines chargeaient fréquemment du sel et du sucre et qu'en 1494 la grande trirème d'Agostino Contarini se remplira de 3000 pièces de drap réparties en 250 ballots et de beaucoup d'autres objets.

En somme, soucieuse de conserver le ruban bleu des pèlerinages, la République ferme les yeux tout en ouvrant l'œil et bien qu'elle réprime les abus tolère les débordements. Notons aussi au passage que le Sénat autorise certaines galées marchandes à embarquer des pèlerins n'ayant pu trouver de place sur la galée pèlerine : les exclusivités ont des limites poreuses.

Reste au patron à préparer la route.

En ce début de printemps 1494 Agostino Contarini comme à l'accoutumée se penche sur la carte, consulte les portulans et avec nostalgie fouille sa mémoire. C'est un de ses derniers voyages et il sent aussi qu'avec la perte de Négrepont, arrachée à Venise par les Turcs en 1479, le vent de fronde religieuse qui souffle sur l'Europe, les progrès techniques des naves, une époque de l'histoire de Venise, qui était son histoire a lui, s'achève.

La République tenait l'Istrie, la Dalmatie, les îles lonniennes, portes de la Grèce, les îles de la mer Egée dont Rhodes, la Crète et bien d'autres possessions coloniales. Elle avait aussi négocié des facilités dans les grands ports orientaux où elle disposait de concessions.

La Méditerranée orientale était, il y a encore peu, son lac. Elle y avait créé des bases fortifiées bien approvisionnées qui servaient de relais sur les lignes que parcouraient des convois de galées marchandes et les lourdes naves. Lignes de Syrie, d'Alexandrie et d'Egypte, des côtes d'Afrique, de Roumanie - mer Noire vers l'Orient et d'autres encore vers l'Occident et les pays et les mers du Nord.

Rien n'était négligé pour la sécurité du commerce. Une force mobile de deux galères de guerre et deux barges recherchait les pirates en Adriatique, sur les côtes Dalmates en particulier. Une autre division basée à Corfou y faisait la police de la mer. En cas de conflit elle pouvait escorter les galées marchandes jusqu'à Modon et même Candie d'où rayonnait la grande escadre constamment mobilisée du capitaine de la mer ; d'autres bâtiments de guerre stationnaient dans les archipels. Comme c'était fort et rassurant en dépit de l'audace des pirates et de l'impatience des Turcs.

Pour sa part il n'avait pas à suivre de route imposée, ni patrouillée, ni à être escorté, puisqu'il marcherait seul protégé par le pavillon à croix de Jérusalem. Il n'empêche que la rencontre inopinée d'une galère subtile était toujours bienvenue et ne contribuait pas peu à persuader les pèlerins de la toute-puissance maritime de Venise.

Son expérience lui commandait de suivre la route traditionnelle, celle qui se confond presque, sauf l'atterrage final, avec la route marchande de Syrie ; celle qu'il connaît si bien et sur laquelle d'ailleurs il pourra tirer les meilleurs profits de ses marchandises.

Il en déroule les étapes, autant de souvenirs colorés et de mesures à prévoir. La première sera courte qui mènera à Pola pour faire le complément en eau et en bois et prendre le pilote qui routera la galée jusqu'à Modon le long des côtes dalmates, encore qui lui comme son comite en connaît les dédales, les moindres criques et les plus petits récifs. C'est une étape d'accoutumance où l'équipage comme les pèlerins prennent leurs marques respectives et où les galiots s'amarinent. Et puis ce sera Zara, Raguse, Corfou, clé de l'Adriatique, place magnifique où il sait trouver toutes les ressources d'un grand port : vivres, matériel, services et l'administration dont les redoutables consuls de la mer qui viennent s'enquérir de la solidité du bâtiment et qui recevraient les plaintes éventuelles des pèlerins lesquelles font toujours l'objet d'une instruction.

Ensuite on touchera Modon port fortifié sur la côte Occidentale de la Morée où le pilote sera déposé, puis Coron sur la côte Occidentale du golfe de Messénie. C'est là que la navigation côtière cessera ; plus de feux brillant dans la nuit, plus de villages accrochés aux montagnes aperçus dans le lointain, plus de sanctuaires ou d'ermitages isolés. Avec le vide absolu de la mer, l'angoisse étreindra les pèlerins, terriens sans repères, car de Modon à Candie la traversée est de 300 milles.

Candie, base de la flotte de haute mer vénitienne, était, comme Corfou, fortifiée. Candie était aussi une escale très affectionnée par ce gredin de Pietro Lando dont le père, patriarche de rite grec, occupait le siège archiépiscopal. Il la prolongeait donc sans vergogne. On remarquera au passage que les traditions dans la marine ont la vie dure car il est de jurisprudence constante que « les fils d'archevêque » obtiennent souvent de beaux commandements.

Cette prolongation en totale contravention avec les clauses du contrat aurait dû normalement faire l'objet de protestations indignées et justifiées de la part des pèlerins. Il n'en était pas ainsi car après une longue traversée en mer, les pèlerins avaient besoin de se refaire. Grande ville commerçante et touristique, Candie s'y offrait malgré sa saleté repoussante. Ils pouvaient aller visiter des cavernes réputées pour être les vestiges du fameux labyrinthe du minotaure ; ils pouvaient acheter des bibelots ; la chère y était bonne, l'eau rare, le vin fameux et abondant ; comment ne pas sourire au souvenir des retours flageolants de certains pèlerins dont la trajectoire incertaine s'achevait entre le bateau et le quai pour la plus grande joie de l'équipage et des pèlerins sobres.

Rhodes, à 300 milles de Candies, encore une autre grande traversée, était une étape importante et très attendue. On y visiterait notamment les établissements des chevaliers, qui, comme les pèlerins, étaient de nationalités différentes et faisaient le meilleur accueil à leurs compatriotes.

Ensuite, entre Rhodes et Chypre, restera à affronter le golfe de Satalie de mauvaise réputation en raison du régime fantasque de ses vents tour à tour brutaux ou calmes à l'excès. S'il y a bon vent autorisant à tirer toujours le même bord tout ira bien. Sinon tout s'embrouillera et nos discussions techniques sur l'estime que nos terriens prendront bien sur pour une manifestation d'incompétence aigriront comme toujours nos rapports avec eux.

Nous mouillerons à Lanarca ; encore une escale dont ce coquin de Pietro Lando raffole car sa femme y réside ! Puis nous approcherons de la Palestine pour jeter l'ancre à Jaffa ; l'homme de veille qui sait la récompense que lui vaudra l'annonce de la bonne nouvelle sera particulièrement attentif.

La Contarina mettra normalement une cinquantaine de jours dont la moitié environ sera consacrée à la navigation. Le retour sera beaucoup plus lent en raison des vents contraires dominants.

Agostino Contarini est prêt à partir.

Il le fera quand, juste après la Pentecôte, le Sénat en aura donné l'autorisation. Hissant alors le pavillon de départ, il franchira la passe du lido entre les deux châteaux, à la rame ou en remorque si les conditions s'y prêtent, et mouillera à quelques encablures. Les pèlerins rejoindront en barque la galère brillamment pavoisée, aux armes de Jérusalem, du pape, de Saint-Marc et du patron. On attendra un vent favorable pour mettre à la voile et la galée s'ébranlera au son des trompettes et des vivats.

Quand tours, clochers, dômes et campaniles s'effaceront, les pavillons seront rentrés, sauf à la proue celui de Jérusalem, symbole de neutralité, les trompettes rangées et les habits de cérémonie serrés dans les coffres. La fête est terminée et les choses sérieuses commencent avec un fort roulis à cette allure lente et avec lui les premiers maux de mer et les premières illusions qui tombent et le moral aussi, qu'on remontera d'un coup de malvoisie.

Pour les pèlerins, il va falloir vivre passifs et inquiets jour après jour et heure après heure. Attendre, toujours attendre. En mer attendre l'escale et à l'escale attendre l'appareillage avec en toile de fond trois sujet de préoccupations majeures :

- le vent qui forçait ou mollit, se lève, porte ou contrarie et qui conditionne la vitesse et le confort du voyage,

- les repas,

- enfin, les « incommodités », pour n'en dire pas plus, qui étaient un véritable tourment. Heureusement les heures qui ne filent pas sont ponctuées d'évènements qui segmentent la monotonie et la rendent plus supportable en donnant un rythme au temps.

La journée commençait au lever du soleil.

A SUIVRE

(5 192) L'organisation des pèlerinages à Jérusalem par les Vénitiens à la fin du XVe siècle, 1480-1500 (III)

Après avoir plié et rangé leur couchage contre le bordé, les pèlerins participaient avec l'équipage à la prière du matin. Grand coup de sifflet ! Silence ! De la plateforme du château un serviteur du patron présentait une Vierge à l'enfant. À genoux on entonnait l'Ave Maria suivi d'autres prières, les trompettes sonnaient allègrement puis chacun vaquait. Pour les pèlerins commençait la course aux poulaines... il ne faisait pas bon être attardé dans les files... glissons !

A huit heures le chapelain disait la messe, soit dans la grande chambre du château, soit au forum au pied du grand mât.

Venaient ensuite les repas de mi-journée et du soir qui mettaient les cuisiniers et les commis de table à rude épreuve. C'était la foire d'empoigne, tout le monde voulant être placé, et bien placé, dans la grande chambre du château de préférence à l'espale qui s'étendait devant elle.

Les repas étaient simples : par exemple verre de vin de malvoisie en apéritif, salade de laitue à l'huile, plat de viande de mouton, espèce de pudding de farine, fromage de Crête, vin à discrétion mais coupé. Le pain de boulanger était distribué pendant les cinq jours suivant une escale et remplacé par du biscuit ensuite. Aujourd'hui, les diététiciens noteraient une carence de vitamines A, C et D, cause de la faible résistance aux infections et aux épidémies qui frappaient voyageurs et équipage.

Quelques pèlerins, organisés en société, abandonnaient leurs rations aux galiots et faisaient popote à part, se restaurant au forum, emplacement à tout faire ; leurs cuisiniers particuliers préparaient leurs repas à la cuisine de la galée, décidément bien encombrée. L'équipage mangeait comme il pouvait, quant aux galiots ils concoctaient leur fricot sur leur banc, au petit bonheur.

Malgré ce tohu-bohu frénétique les incendies étaient rares. Miracle diront les mystiques, car les pèlerins sont dans la main de Dieu. Plus pragmatique, nous pensons que désordre est plus apparent que réel car ces voyageurs de Dieu sont confiés à des marins d'élite, attentifs au service, attachés au bâtiment que leur confie la République et solidaires en cela de leur patron. Cette fierté d'hommes de mer et de citoyens de Saint-Marc faisait d'ailleurs tout le ressort moral des Vénitiens et la force profonde de la République.

Revenons les pieds sur mer et aux repas nautiques. Une fois que le tout venant s'était rassasié, ou presque, arrivait le tour du patron, de son état-major, des patriciens et des hôtes privilégiés, comme Peter Fasbender, de se restaurer. Le second service était celui des gens d'importance.

Au coucher du soleil, même cérémonie qu'au lever, Salve Régina à l'appui. Puis le camérier du patron du haut de la plateforme donnait un long coup de sifflet et souhaitait bonne nuit à la compagnie de la part de son maître. Les pèlerins descendaient à leurs couchettes, bercés par les litanies plaintives psalmodiées par l'écrivain du haut du château et reprises par l'équipage.

Sur l'ordinaire des jours brochaient quelques évènements non récurrents :

- réjouissances à l'occasion de la fête de certains saints,
- concert de trompettes et de chants de l'équipage pendant les périodes de navigation - - côtière lors d'un passage devant un sanctuaire renommé,
- la rencontre d'une galée marchande amie ou d'une galère subtile, navire de guerre ainsi nommé en raison de la finesse de ses formes, était une utilité mais aussi un agrément et un peu une fête : on s'identifiait, se saluait, se renseignait et on s'échangeait des nouvelles politiques et personnelles.

Trop fréquemment cependant, on se réunissait pour un office funèbre suivi d'une immersion accompagnée du cantique Libera me ; morts par accident, maladie, sans compter la nuit les disparitions à la suite de chutes non décelées à temps, le plus souvent pour aller satisfaire un besoin physiologique.

Mais entre les activités programmées ou inopinées et surtout la nuit il fallait durer.

Peu, très peu, observaient ou prenaient des notes. Saluons les ou maudissons les au passage car vous leur devez l'essentiel de cette conversation.

On dormait, on causait, on regardait les côtes et on admirait à loisir les dauphins très nombreux et parfois des rorquals, l'imagination aidant presque aussi grands que le bateau, des cachalots isolés ou en troupeau, et des espadons.

On faisait de la musique, certains s'adonnaient aux exercices physiques tandis que d'autres tâtaient de la chopine en procédant à de savantes comparaisons œnologiques des différentes caves des galiots. Beaucoup jouaient et jouaient de l'argent, aux cartes — jeu nouveau — et surtout aux dés, avec fureur. On se serait comporté exactement comme dans une croisière de nos jours si d'aucuns n'avaient éprouvés l'ardente nécessité de procéder à des épouillages mutuels.

Quant aux nuits, elles étaient tout simplement terrifiantes. Dans la cale enténébrée, l'espace manquait, la promiscuité était horrible, aggravée du cortège des odeurs méphitiques des hommes et de la sentine, accompagnée du grouillement innommable de la vermine, des rats, des puces, des punaises, des poux, mouches, moustiques..., engluée des déversements des déjections mal contrôlées des malades, des maladroits, des négligents ou des malappris. On arrêtera là cette énumération nauséuse et on vous laissera imaginer les conséquences fâcheuses d'un brusque virement de bord.

Heureusement les escales sont assez nombreuses et donc fréquentes, indispensables détentes qui desserrent l'étau de la promiscuité. Elles sont de deux natures, les escales programmées, seules autorisées, et les escales de circonstance. Les premières sont prévues pour assurer le rafraîchissement en eau, vivres frais et bois ainsi que pour commencer, source de conflit latente avec les pèlerins qui n'oublie pas les stipulations du contrat sur la durée limitée des dites escales. On en profite aussi pour

rafraîchir le bâtiment. Le patron y rend compte des incidents de route au gouvernement de la place ou au capitaine de la mer et se plie à leurs contrôles.

L'urgence justifie les escales de circonstance. Il s'agit de trouver un refuge naturel contre des pirates signalés, de s'abriter du mauvais temps, ou de gagner un port pour y procéder à des réparations importantes à la suite d'un coup de chien.

Aux escales, le patron est tenu d'armer la barque pour laisser les pèlerins aller à terre. Ceux-ci assurent à leurs frais leur nourriture en ville soit en papotant soit en allant, à défaut d'auberge, au *postibulum*, maison d'accueil généralement tenue par un allemand.

Pour signaler l'appareillage, les trompettes parcouraient la ville. Néanmoins on recommandait aux pèlerins de coucher à bord le soir. En effet si on signalait une brise favorable, aussitôt on mettait à la voile, la règle étant que lorsqu'on tenait un bon vent, on le captait jusqu'à épuisement.

Quelle était la tonalité des rapports humains à l'intérieur de la galée ?

Les récits laissent entendre que si tout n'était pas rose, la galée n'était tout de même pas la barque de Dante. D'ailleurs le patron y veillait. Il savait se renseigner et agir vite en conséquence pour éviter que des problèmes bénins ne dégénèrent, car on avait la tête très près du bonnet en ce temps, et aussi pour empêcher que sous l'effet de l'isolement, du dépaysement et de l'oisiveté ne s'installe chez les pèlerins une manière de fièvre obsidionale.

Entre les pèlerins surgissait quotidiennement des motifs de friction suscités par les conditions de vie communautaires que nous avons exposées il y a peu. Ils pouvaient être exacerbés par des querelles de nationalités, difficiles à aplanir faute de la pratique courante d'une langue internationale, en l'occurrence le latin, sinon par les clercs. Le patron se réservait le droit de modifier les places attribuées pour éradiquer les foyers de trouble, comme il se réservait le droit d'expulser, à l'escale bien entendu, les trublions irréductibles.

Agrégat informe au début, individualiste mais non individualisé, cette masse de pèlerins allait toutefois être pétrie rudement par les leçons de la mer relayées avec vigueur par celles de l'équipage pour devenir un groupe personnalisé vivant une certaine osmose avec le bâtiment.

Pour les marins l'inactivité maladroite et encombrante de ces pèlerins illuminés et totalement ignorants des nécessités de leur service était chose rude à encaisser au départ, même les plus recuits d'entre eux ne pouvaient s'y résoudre. Et ils leur faisaient payer au prix fort leur ignorance, à ces pèlerins, les bousculant et les morigénant sans ménagement. Pédagogie forte, mais bizutage plus que brimade, et si cela commençait plutôt mal, un *modus vivendi* s'établissait rapidement car les voyageurs avaient tôt fait de se rendre compte de la difficultés des manoeuvres, de la compétence des matelots et des dangers qu'ils ne cessaient d'affronter entre les treuils qui flanchaient, les espars qui s'affalaient, les cordages qui chauffaient, les vergues qui s'effondraient jusqu'à les blesser gravement et même les tuer. Rapidement acquis par les pèlerins, leurs sentiments d'admiration, de compassion et de dépendance envers ces marins courageux, les conduisaient à sortir de leur état de promeneur passif quand il y avait danger ou urgence : combattre les pirates, ou au moins participer au branle-bas de combat si ceux-ci faisaient demi-tour, écoper en cas de gros temps ou aider l'équipage à alléger la cargaison.

Le drame passé, comme celui fréquent de repêcher un homme tombé à la mer, c'étaient la solidarité et la gratitude qui prévalaient dans le partage des joies et des peines.

Néanmoins, on n'embarquait pas pour Cythère. En effet les pèlerins ont la sensation affirmée que le patron comme les marins et les galiots étaient d'une rapacité effroyable et commerçaient sur leur dos. Ceci revient comme un leitmotiv dans les récits qui nous sont parvenus. De même, on l'a entrevu, les pèlerins étaient suprêmement agacés par les délibérations techniques entre le patron et ses officiers quand surgissait des difficultés de navigation et qu'il s'agissait de prendre une décision qui leur paraissait prodigieusement longue à venir compte tenu de leur impatience à vouloir toucher la Terre Sainte. Lesquelles délibérations et leur résultat étaient strictement consignées par l'écrivain.

On est moins renseigné sur le voyage retour, cependant loin d'être une formalité puisque plus long. Ceci d'autant plus qu'à l'exaltation mystique de l'aller succède un profond abattement physique —il y a beaucoup de malades-, et moral car nos pèlerins sont littéralement ulcérés par ce qu'ils ont vu et subi en Terre Sainte. Il serait exagéré de dire que la galée retour est un navire hôpital, mais les problèmes de santé y sont une préoccupation constante pour le patron.

Pendant ce temps qu'en était-il advenu des pèlerins qui n'avaient pas pu prendre place sur la galée du pèlerinage ? Après avoir trouvé un passage sur les galères marchandes du convoi de Syrie, tous ces pèlerins étaient regroupés à Chypres sur la galée de Beyrouth dont une partie des marchandises était déchargée. Elle était alors déroutée sur Jaffa pour les déposer et se mettait en attente à Acre d'où elle revenait douze jours après pour reprendre les pèlerins et rejoindre le convoi de Beyrouth.

A Jaffa, première déception, on ne débarquait pas tout de suite pour des raisons techniques et surtout administratives.

Jaffa était l'escale la plus laide et la plus sommaire de tout le périple : méchante rade foraine sans abri autre qu'une barre de roches, le rocher d'Andromède, derrière lequel mouillaient les galées. Quelques maisons éparses tenaient lieu d'une ville qui dès l'annonce de l'arrivée d'une galée pèlerine se remplissait d'une population nomade interlope.

On ne pouvait débarquer sans l'autorisation du représentant local du sultan d'Egypte qui accordait un sauf conduit.

Les pèlerins devaient être accompagnés en permanence du patron de la galée et d'un drogman officiel, à la fois guide de caravane, chef d'escorte, percepteur de toutes taxes et conseiller pour les innombrables opérations de rassemblement des montures, ânes et chameaux, pour les pèlerins et leur matériel.

Le patron envoyait donc immédiatement à l'émir de Rama, à 20 kilomètres à l'intérieur des terres, l'écrivain du bord muni de lettres préparées à l'avance sollicitant l'autorisation de débarquer. Si nécessaire, l'écrivain allait à Jérusalem renouveler cette requête auprès du gouverneur et avertir le Père, gardien du mont Sion.

Le gouverneur de Jérusalem détachait alors l'un des deux drogmans officiels qui se présentait escorté de mamelouks pour reconnaître l'importance du convoi.

Naturellement il était reçu à bord en grand apparat : trompettes, tapis, grand pavois, tenues de cérémonie, cadeaux, rien n'était négligé.

Mais tout ceci était un théâtre, indispensable certes, avant la négociation où tout n'était que question d'argent. Bien qu'on se connaisse et en dépit de l'expérience des précédents, l'accord ne se faisait pas toujours rapidement et pouvait traîner quinze jours comme en 1494 car les Sarrasins, négociateurs de haut rang ou douaniers subalternes, étaient d'humeur changeante et le plus souvent pointilleux, soupçonneux, sourcilieux et vétilleux.

Le jour venu, un repas de fête était servi, puis les pèlerins débarquaient par l'escalier de la coupée, salués au passage par une haie d'officiers subalternes et de maîtres, sébile en main... patience et bourse garnie étaient les viatiques du pèlerin. Alors commençait un périple horrible de 13 à 14 jours qu'il n'est pas dans notre propos de conter. Les pèlerins exténués, souvent malades, à bout d'enthousiasme, revenaient outrés des avanies et des mauvais procédés dont ils avaient été constamment l'objet et de l'ignominie avérée des populations musulmanes plus particulièrement entre Jérusalem et Jaffa sur le chemin du retour.

Revenus à Jaffa ils avaient hâte d'embarquer, mais, toujours au moment de régler les comptes du voyage, les sarrasins exerçaient des chantages prenant en otage les pèlerins. Dans l'exaspération il n'était pas rare qu'il y ait mort d'homme malgré la vigilance du patron à qui ces conflits portaient un grand préjudice.

Celui-ci avait encore à régler le sort des malades demeurés à l'hôpital de Sion et à préparer leurs modalités de prise en charge pour un hypothétique retour. À prévoir la route vers Venise et à établir le contrat de voyage des irréductibles qui restaient pour le pèlerinage en Sinai, neuf à dix pour cent du lot en général.

Beaucoup plus difficile, le voyage de Jaffa à Alexandrie durait deux mois. Tout allait bien, si l'on peut dire, jusqu'au Caire où les pèlerins gardaient le même drogman que précédemment. Les choses se gâtaient au Caire où au lieu de les aider, le drogman cairote ne négligeait rien pour empêcher ou au moins retarder leur arrivée à Alexandrie dans la concession vénitienne.

Mais là ne s'achevaient pas leurs peines car il leur fallait trouver un passage sur des galées marchandes dont les patrons, en position de force, ne demandaient pas moins de cinquante ducats et souvent beaucoup plus pour assurer le service.

Calée marchande ou galée pèlerine le retour était long car il fallait négocier avec les vents contraires, longs voyages particulièrement difficiles en Dalmatie et il fallait composer en automne avec des conditions météorologiques moins favorables.

Enfin on arrivait.

Nos voyageurs avaient eu le loisir de reprendre plus ou moins leur aplomb et temps de ravalier, sans oublier ni pardonner, leurs rancœurs et leurs indignations. Traditionnellement ils débarquaient à Parenzo où avec les marins ils se rendaient en procession au sanctuaire de Saint-Nicolas faire action de grâce et prononcer des vœux. Toute proche, Venise était en liesse, les cloches sonnaient à la volée leur retour. Ils étaient redevenus pèlerins, pour la vie.

Bibliographie

ADORNO Anselme, Itinéraire d'Anselme Adorno en Terre Sainte, Jean HEERS, Éditions du C.N.R.S., Paris, 1978

BREYDENBACH Bernard de, Le saint voyage et le pèlerinage de la Cité Sainte de Jérusalem, Bertrand de BREYDENBACH (français ancien), Paris, 1949 CASOLA Canon Pietro, Canon Pietro CASOLA's pilgrimage to Jerusalem in the year 1494, M. Margaret NEWETT, Publications of the university of Manchester Historical series n°V, London, Manchester, 1907

FASBENDER Peter, Deutsche Pilgerreisen nach dem Heiligenlande, R. ROHRICHT et H. MEISNER, VIII, Berlin, 1880

GUMPPENBERG Georg von, Deutsche Pilgerreisen nach dem Heiligenlande, R. ROHRICHT et H. MEISNER, VIII, Berlin, 1880 SANTO BRASCA, Viaggio in Terra Santa fatto e descritto, in collezione 100 viaggi, Vol.4, Milano, 1966

DANSETTE B., Les pèlerins en Terre Sainte aux XIV-XVème siècle, Sous la direction de J. Heers, Paris, 1977

RICHARD J., Croisés, missionnaires et voyageurs (Les gens de mer vus par les croisés et par les pèlerins), Variorum Reprints, London, 1983

RICHARD J., Récits de voyages et pèlerinages, Typologie sources du Moyen-âge occidental, Lyon, 1981

RICHARD J., Le transport outre-mer des croisés et des pèlerins (XII-XVème siècle), in "aspect of Migration", Colonia-Vienna, 1989

DENOIX L., Caractéristiques des navires de l'époque des grandes découvertes, in "actes du 5ème colloque international d'histoire maritime", Paris, 1966 GARRISSON F., A propos des pèlerins et de leur condition juridique, in "Étude d'histoire et de Droit canonique", T. II, Paris, 1965

VILLAIN GANDOSSO Ch., Les gens de mer d'après les miniatures des manuscrits à peinture, in "Navigation et gens de mer en méditerranée de la préhistoire à nos jours", par le Centre National de la Recherche Scientifique des Sciences Humaines sur l'Aire Méditerranéenne, cahier 3, Paris, 1980

WADE LABARAGE C.G., Medieval travellers, London, 1982

(5 193) De Bourgondische expedities naar Rhodos, Constantinopel en Ceuta 1441-1465 (I)

door Roger DEGRYSE

Voordracht gegeven op 5 november 1965

1. DE EERSTE TOCHT NAAR RHODOS (1441-1442)

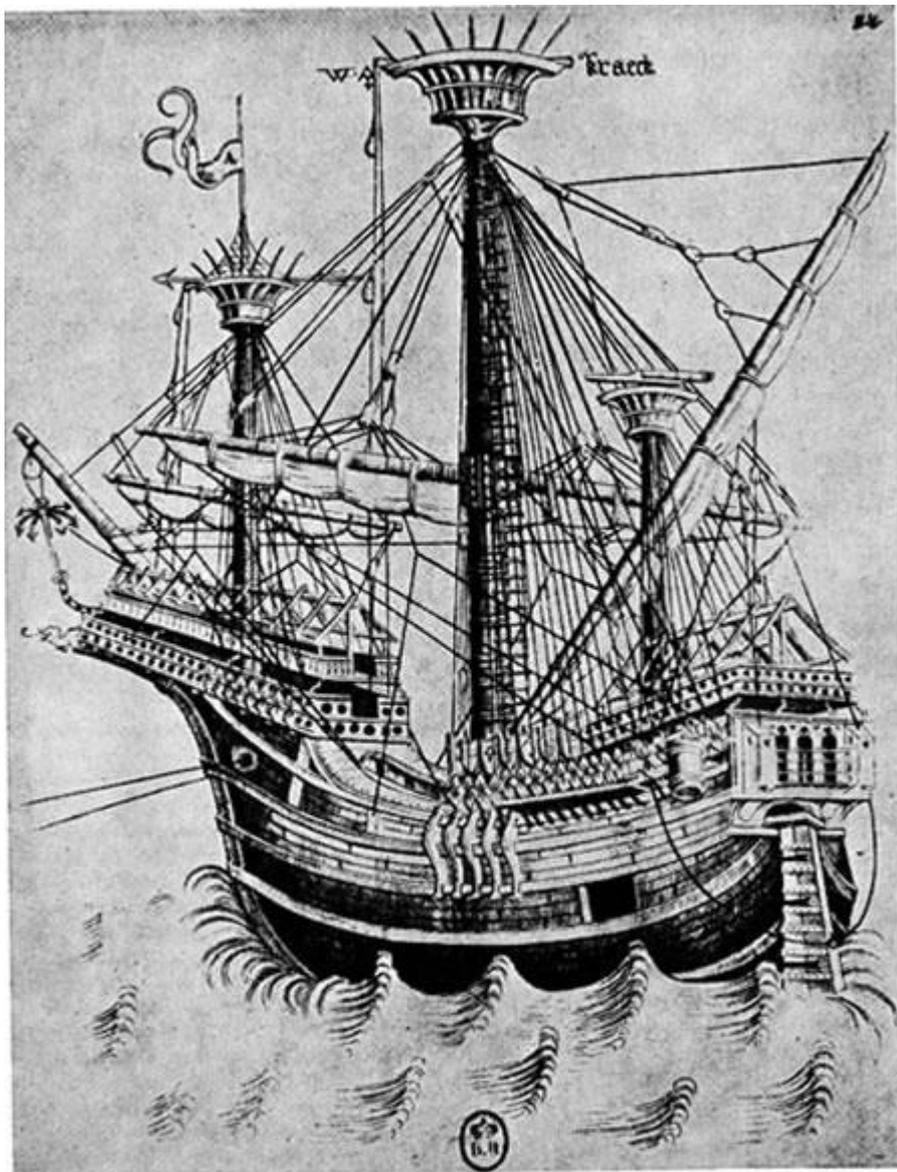
De drie eerste Bourgondische hertogen koesterden een kruistochtideaal, dat ze werkelijk in daden hebben weten om, te zetten, alhoewel met zeer weinig tastbare resultaten. Zo nam Jan zonder Vrees, zoon van hertog Filips de Stoute, in 1396 deel aan de Hongaarse veldtocht tegen de Ottomanen, die tot aan de Donau waren doorgedrongen, maar hij werd er verslagen en samen met een schaar Vlaamse ridders gevangen genomen. Deze nederlaag, die in de geschiedenis onder de benaming slag bij Nicopolis bekend staat, moet bij de Bourgondische vorsten een wrange nasmaak nagelaten hebben, vermits ze er steeds bleven aan denken een waarachtige kruistocht tegen de Turken en andere muzelmannen in het bekken van de Middellandse Zee op touw te zetten. De stichting van de Orde van het Gulden Vlies in 1430 is daarvan een treffend bewijs.

Het onmiddellijk uitgangspunt van de kruistochambities van Filips de Goede, de derde hertog van Bourgondië in Vlaanderen, is wellicht te zoeken in diens huwelijk met Isabella, infante van Portugal en zuster van Edward I, de koning van dat land (1433-1438). Deze vorst had in 1436 aan zijn broeders Ferdinand en Hendrik, de laatste bijgenaamd de Zeevaarder, toestemming en steun verleend, voor een kruistocht tegen de Marokkaanse havenstad Tanger. Alhoewel de Portugezen reeds, in 1415 er in geslaagd waren het belangrijke steunpunt Ceuta op de Moren te veroveren, liep ditmaal de onderneming falikant af. De infant Ferdinand moest door zijn broer Hendrik als gijzelaar in de handen van de Marokkanen achtergelaten worden. Dezen beloofden hem vrij te laten in ruil voor de ontruiming en teruggave van Ceuta, wat de Portugezen weigerden te doen. De ongelukkige prins zou in 1443 te Fez als martelaar in Moorse gevangenschap omkomen.

Ongetwijfeld heeft de hertogin van Bourgondië het hare tot de bevrijding van haar broeder willen bijdragen en haar gemaal weten te overtuigen haar daarin te helpen. Dit zou althans de reden zijn geweest — zo we een Antwerps kroniekschrijver mogen geloven waarom Filips de Goede in 1439, onmiddellijk na de dood van Edward I van Portugal, in de streek van Antwerpen, aan het Kalbekeveer, tot het bouwen van een "grant nave" of groot schip van het « nà »-type deed overgaan. Het waren Portugese scheepsbouwers en timmerlui, die het vaartuig maakten en te water lieten. Te oordelen naar hetgeen de tijdgenoten ons daarover weten mede te delen, moet het inderdaad een voor die tijd zeer groot schip geweest zijn, een soort kraak, vermits men er toen nog nooit een van dergelijke grootte op de Schelde gezien had. De « grant nave » werd nog in 1440 naar Sluis overgebracht, waar ze verder opgetuigd en ook bewapend werd. De hertogin hield zich persoonlijk met deze uitrusting bezig, vermits zij de grote mast en de twee andere master van het vaartuig te Sluis liet aankopen en vervolgens in het vaartuig liet opstellen.

Naast het « grootschip », hadden Filips de Goede en zijn echtgenote in 1439 door andere Portugese scheepsbouwers eveneens een karveel doen bouwen, ditmaal in de nabijheid van Brussel waar het — waarschijnlijk op de Senne of het kanaal naar Antwerpen — te water gelaten werd. De bouw van dergelijk vaartuig was op dat ogenblik een belangrijk initiatief, aangezien het karveel tot een nieuw scheepstype behoorde, wat dan ook pleit voor de nautische belangstelling van de hertog of beter van de hertogin. Tevens blijkt hieruit, dat dit type van schip van Portugese oorsprong was. Ten slotte bewapende Filips de Goede te Sluis nog een « balengier » of oorlogsröeiboort, die hij van Hendrik van Borsel, heer van Veere en machthebber op het eiland Walcheren, gekocht had. Aldus beschikte de Bourgondische vorst over een drietal schepen, waaronder twee van grote omvang en geschikt voor verre reizen, evenals voor de strijd op zee. Deze kleine vlootmacht werd, na te zijn bemand, van de nodige leeftocht, waaronder vlees en vis, voorzien. Van een kruistocht tegen Tanger, zou het evenwel een expeditie worden tot hulpverlening aan de Johannieten of Hospitaalridders op het eiland Rhodos, dat door de Muzelmannen uit Egypte bedreigd werd.

Het Bourgondische smaldeel vertrok op 10 mei 1441 uit Sluis in de richting van het zuiden en de Middellandse Zee. Het stond onder het bevel van ridder Geoffroy de Thoisy, die tevens kapitein van de « grant nave » was. Deze Bourgondische edelman, neef van Jean de Thoisy, bisschop van Doornik en kanselier van Bourgondië was reeds vroeger, in gezelschap van Bertrandon de La Brocquière, een bijzonder Bezant van Filips de Goede, in het Heilig Land en de Levant op reis geweest. Ditmaal richtte hij zijn vaart naar Ceuta, waar hij op 6 juli aankwam, drie tonnen wijn kocht en het vaatwerk, benevens de tafellakens uit zijn schepen liet reinigen. Op 21 oktober treffen we het groot schip aan te "Way lez Saonne", wat er dus op wijst, dat het samen met de twee andere vaartuigen de Rhône en de Saône tot in de Bourgondische gewesten opgevaren was. Nog voor het einde van het jaar moet Geoffroy de Thoisy opnieuw naar de Middellandse Zee afgezakt zijn om, de steven naar het eiland Rhodos te wenden. In december 1441 vinden we althans het groot schip aldaar met een nieuwe bemanning. Dat het er geweest is, blijkt ook uit een paar kwijschriften betreffende de boekhouding van de expeditie, die naast een militair, ook een commercieel duel had. Daaruit vernemen we, dat Jehan Bayart, een koopman, die de tocht meemaakte, op Rhodos en elders, voor rekening van de hertog, 110 stuks Werviks laken verkocht had, waarvan de opbrengst moest dienen om de uitgaven van de expeditie te helpen bekostigen.



« Grand nef » of kraak.
Burijsgraving van Meester W.A. (15^e eeuw)

Geoffroy de Thoisy moet met zijn drie schepen ongeveer een half jaar, waarschijnlijk van december 1441 tot begin juli 1442, op Rhodos gebleven zijn. Op 6 juli 1442 althans bevond hij zich op terugtocht, want toen stierf een van de bemanningsleden op zee. De flottielje begaf zich nu naar Villefranche nabij Nice in Provence, waar haar bevelhebber een nieuwe opdracht wachtte. Tijdens deze terugkeer of kort nadien werden waarschijnlijk tijdens een schermutseling op zee zes Moren gevangen genomen.

Uit de lijsten van de betaalde bezoldigingen blijkt dat de bemanning van de drie schepen van zeer verscheiden herkomst was. Naast Portugezen waren er aan board ook Basken, Napolitanen, Grieken uit Rhodos, Bourgondiers, Korsikanen en ook Vlamingen of althans Nederlanders. Het grootste gedeelte ander hen was evenwel niet mede gekomen uit Sluis, maar op Rhodos aangemonsterd geworden. Tellen we op de rollen van de uitbetaalde bezoldigingen het aantal bemanningsleden op, die tot aan de terugkeer naar Villefranche gediend hadden of daar zelfs nog aangemonsterd geworden waren, dan komen we voor de grote "nave" tot een aantal van zowat

150 koppen, waaronder, naast de schipper en de ridders, ook een chirurgijn, een aalmoezenier, een bakker, een kok, twee kanonnières, zes schildknappen, vier hoornblazers, timmerlui, kalfateraars, scheepsjongens en zowat 70 matrozen.

2. DE TWEDE TOCHT NAAR RHODOS (1444)

Vanaf juli of augustus 1442 bevond Geoffroy de Thoisy zich met zijn drie schepen in de Provençaalse haven Villefranche nabij Nice. Van oktober 1442 tot pasen 1443 liet hij er de nodige herstellingswerken aan de grote "nave" het karveel en de « balengier » uitvoeren, de rompen kalfateren, zeilen vernieuwen en de wapenrustingen terug in orde brengen. Dan schijnt hij de opdracht te hebben ontvangen er toe te zien op het bouwen, optuigen en, bewapenen van drie galeien en een galjoet met het oog op een nieuwe kruistocht, die Filips de Goede, in samenwerking met de paus en de republiek Venetië, tot bescherming van Constantinopel, gepland had. Samen met de grote « nave », het karveel en de balengier », zouden deze galeien worden gevoegd bij vier andere, die door de Venetianen ter beschikking van de hertog gesteld geworden waren. De zorg over de uitrusting van dit Venetiaanse smaldeel droeg de hertog op aan Walerand de Wavrin, die hij in april 1444, waarschijnlijk ander de vorm van een associatie, tot kapitein-generaal van de ganse Bourgondische vloot in de Middellandse Zee aanstelde. Deze vloot zou samen met andere Venetiaanse en pauselijke galeien ter verdediging van Constantinopel in de zeeëngeten aldaar samengetrokken worden.

In het kader van gans dit strijdplan werd Geoffroy de Thoisy in, de loop van het jaar 1443 als kapitein van de grote « nave » en bevelhebber van de drie uit Sluis vertrokken schepen door Martin Affonsse d'Oliveyra vervangen. Hij zelf werd tot bevelhebber van de drie galeien en het galjoot, die te Villefranche gebouwd werden, aangesteld. Daarheen werden in februari of maart 1444, vanuit de Bourgondische gewesten, de nodige galeiboeven tot aanvulling van de bemanning heen gestuurd. Over de schillende uitgaven in verband met de voeding, bezoldiging en verzorging van de bemanningen van de grote « nave », het karveel en de « balengier » bleven er een hele reeks rekeningen bewaard. Daarin vinden we ook allerlei onkosten opgesomd voor het onderhoud van deze drie schepen, die tot september 1444 te Villefranche bleven liggen.

Wavrin vertrok op 6 juli 1444 met zijn vier galeien vanuit Venetië. Aangezien deze vaartuigen en hun kapiteins Venetiaans waren, had hij met de instructies van de republiek Venetië rekening te houden. Een van deze instructies verbood uitdrukkelijk aan de kapiteins van de galeien, die tegen de Turken zouden worden ingezet, tegen de sultan van Egypte op te treden. Deze beraamde nochtans op dat ogenblik een nieuwe aanval op Rhodos. Gelukkig kon Geoffroy de Thoisy, bij ontstentenis van Wavrin, de bedreigde Hospitaalridders nog op het nippertje ter hulp snellen. Wanneer hij eigenlijk met zijn smaldeel van drie galeien en een galjoot uit Villefranche moet vertrokken zijn, weten we niet. Zeker is het, dat hij juist op tijd kwam om samen met de galeien van de koning van Aragon de Egyptische aanval op Rhodos af te slaan. De ridders van Sint Jan, die er zich opgesloten hadden, konden, dank zij de donderbussen van Geoffroy de Thoisy, gedurende het beleg, dat van 12 augustus tot 18 september duurde, standhouden. Na dit glansrijke wapenfeit begaf de Bourgondische kapitein zich met zijn smaldeel naar Gallipoli, aan de zeeëngten, om er de pauselijke, Venetiaanse en andere galeien, waaronder ook die van Wavrin, te gaan vervoegen. Over al deze gebeurtenissen worden we door de kroniek van Jean de Wavrin, een familielid van Walerand, ingelicht.

Weldra tekende zich de long verwachte Turkse aanval af. Omstreeks het midden van oktober 1444 trokken de Ottomanes inderdaad met een grote strijdmacht over de zeeëngten, zonder dat de kristen kruisvaarders iets anders konden doen dan in de nabijheid van Constantinopel te blijven, ten einde gebeurlijk die stad te helpen verdedigen. Tot overmaat van ramp werden op 10 november de Hongaren, die de Donau overgestoken waren, door de Turken bij Varna verslagen. De Bourgondische grote « nave », benevens het karveel en de balengier, die aan de tocht naar Rhodos niet blijken deelgenomen te hebben, waren ondertussen in de loop van september, geladen met allerlei koopwaar, Villefranche naar Constantinopel vertrokken. Ze deden Messina aan, waar ze hun lading aanvulden, maar dienden er van 19 november 1444 tot midden februari 1445 op een gunstige wind te wachten, vooraleer hun reis te kunnen voortzetten. Zo is het dan ook mogelijk, dat ze pas einde maart van laatstgenoemd jaar Geoffroy de Thoisy, wiens galeien te Constantinopel lagen, konden vervoegen.

Wordt vervolgd

(5 194) De Bourgondische expedities naar Rhodos, Constantinopel en Ceuta 1441-1465 (II)

door Roger DEGRYSE

3. DE TOCHT IN DE ZWARTE ZEE EN DE TERUGKEER (1445-1449)

Geoffroy de Thoisy was in het begin van januari 1445 aangekomen te Constantinopel, waar hij de andere galeien, waaronder de vier Venetiaanse van Walerand de Wavrin, de kapitein-generaal van de Bourgondische vloot, vond. Hij was er nog op 30 maart, vermits hij op die dag zijn wedde en de soldij van de manschappen van zijn galeien in ontvangst nam en daarvan een kwijtschrift ondertekende. Weldra werd een nieuw krijgsplan opgesteld. Geoffroy de Thoisy en Regnault de Confide zouden met de grote « nave », het karveel, de « balengier », de drie galeien en het galjoot een expeditie ondernemen in de Zwarte Zee, waar ze met de keizer van Trebizonde reeds contact opgenomen hadden. In april begon de tocht, die, na het bezoek aan Trebizonde, leidde tot Mingrelie aan de voet van de Kaukasus. Dit was het oude Colchis, het land waar in de oudheid Jasa en de argonauten het gulden vlies waren gaan zoeken.

Minder gelukkig dan de legendarische Griekse held, werd Geoffroy er door een inlands hoofd gevangen genomen en eerst na tussenkomst van de keizer van Trebizonde of van een Genuees koopman terug in vrijheid gesteld. Hij zette evenwel zijn tocht in de Zwarte Zee voort en viel er zowel Turkse als Genuese schepen aan, waarbij hij buit maakte. Ten slotte kwam hij aan te Kaffa, een Genuese kolonie in de Krim. Aldaar ontnam men hem als represaille, een vaartuig, dat hij op de Turken buitgemaakt had. Daarop zou hij in de loop van juli naar Constantinopel teruggekeerd zijn om zich in september naar Genua te begeven, ten einde aldaar zijn geschil betreffende het in beslag genomen vaartuig te regelen.

Van zijn kant was Walerand de Wavrin met een achttal galeien de Donau opgevaren, wat in augustus gebeurde. Nabij Nicopolis trof hij de Hongaarse troepen aan. Gezamenlijk, zou men pogen zich van de versterkte toren van die plaats meester te maken, wat mislukte. Wavrin en zijn Venetiaanse vloot dienden dan ook onverrichterzake terug te keren naar Constantinopel, waar zij op 2 november aankwamen. Kort daarop, omstreeks 15 januari 1446, volgde de terugkeer te Venetië zelf.

De republiek sloot in februari vrede met de Turken en er bleef Wavrin niets anders over dan definitief af te reizen en het Bourgondische hof te gaan vervoegen.

In tegenstelling tot Wavrin, blijkt Geoffroy de Thoisy naar de rest van de Bourgondische vloot in de Levant, namelijk de grote "nave" het karveel, de "balengier" en de vier galeien, teruggekeerd te zijn. Aldaar moet hij zich nog op 22 december 1446 bevonden hebben. Dan eerst of kort nadien kan hij naar de Nederlanden afgereisd zijn. Voor deze terugkeer bestonden nu gegronde redenen. Niet alleen was het karveel op een bepaald ogenblik in de Middellandse Zee door de Katalanen gekaapt en beroofd geworden, maar de grote « nave » zelf lag te Constantinopel aan de ketting als pand voor de leningen, die Wavrin eertijds aldaar aangegaan had. Deze laatste, als kapitein-generaal van de Bourgondische vloot, was inderdaad zoveel als de geassocieerde van de hertog in diens onderneming in de Levant geweest. Weges zijn recht op de tiende penning, geheven op alle gekaapte goederen, had hij leningen aangegaan en ook eigen geld in de expeditie geïnvesteerd. De opbrengst van de kaperijen blijken onvoldoende te zijn geweest, om alle leningen te kunnen betalen, zodat de ganse onderneming met een deficit dreigde te eindigen. Zelfs de bijzondere afgezant van de hertog, de Italiaan Olivier Maruffle, slaagde er niet in deze hypotheek af te lossen. De grote « nave » bleef aan de ketting liggen te Constantinopel en zou niet meer vrijgegeven worden. Op 25 augustus 1449 verliet de rekenplichtige Fastre Hollet voorgoed dit vaartuig om naar de Nederlanden terug te keren en zijn rekeningen in te dienen.

De grote "nave" en het karveel blijken dus nog voor het einde van 1446 uitgeschakeld te zijn geweest. Dit was niet zo voor de drie Bourgondische galeien en het galjoot, Geoffroy de Thoisy, die, teruggekeerd in de Nederlanden, in april 1447, wegens het verlies van zijn goederen in het gekaapte karveel, van Filips de Goede een vergoeding van 500 "saluts de 48 gros" ontvangen had, was als bevelhebber van dit smaldeel door zijn neef Jacquot de Thoisy vervangen geworden. Deze zakte nu met de overgebleven vaartuigen langs de kusten van Syrië, Egypte en Noord-Afrika naar Marseille af en maakte zich daarbij schuldig aan zeeroverij, niet alleen ten nadele van de Moren, maar ook ten koste van de Genuezen en andere christen kooplui. In mei en december 1447 stuurde de republiek Genua bij de hertog daarover dan ook klachten in. In augustus 1448 dreigde ze zelfs met represailles en met gevangenneming van Jacquot de Thoisy. Weerwraak werd inderdaad genomen, maar dan door Venetianen, die hetzelfde jaar nog of het -volgende we weten het niet juist — de Bourgondische galeien kaapten en beroofden. Deze vaartuigen blijken evenwel toch naar de Nederlanden teruggekeerd te zijn, vermits men er naderhand ernstig over nadacht ze te laten herstellen en te bewapenen om ze voor een nieuwe kruistocht in te zetten. In 1454 schonk de hertog een van zijn galeien, samen met een bedrag van 1.000 « schilden », aan Willem, bastaard van Brabant, ridder van de orde van Sint-Jan van Jerusalem, er mede op kruistocht te gaan.

4. DE TOCHT VAN ANTOON VAN BOURGONDIE (1464-1465)

Enmaal dat de Honderdjarige Oorlog in 1453 ten einde was, dacht Filips de Goede opnieuw aan een kruistocht tegen de Turken, die dat jaar Constantinopel ingenomen hadden. Zijn raadgevers kwamen met allerlei projecten voor de dag. Waaraan de hertog eerst aandacht wijdde, was aan het bijeenbrengen van de nodige galeien. Te Duinkerke, Nieuwpoort, Sluis en Antwerpen bezat hij sinds 1449 galeihuizen, waar reeds vaartuigen ondergebracht waren. In dat jaar werd ook Bertrandon de La Brocquière, die reeds in 1432 op prospectiereis in de Levant uitgestuurd geworden was, tot kapitein van de stad Nieuwpoort en van het kasteel aldaar aangesteld. Hij zou deze functie tot 1459 blijven uitoefenen.

In 1454, tijdens het fameus feest van de fazant, werd door een hele schaar Bourgondische ridders, waaronder ook Simon de Lalaing, die als de toekomstige bevelhebber van de expeditie doorging, een plechtige eed in verband met de geplande kruistocht afgelegd. Samen met Geoffroy de Thoisy, de kapitein van de Bourgondische galeien, hield hij zich de volgende jaren met de voorbereiding van de tocht bezig en dit hield zeer veel in. De projecten, die aan de hertog voorgelegd werden, voorzagen in alles wat betrof de uitrusting, de bemanning, de bewapening en de bevoorrading van de schepen, die ingezet zouden worden. Zelfs met de tiende penning van de admiraal werd rekening gehouden. Uiteindelijk werd Antoon van Bourgondië, de Grote Bastaard, zoon van Filips de Goede en ridder van de Orde van het Gulden Vlies, aangeduid als bevelhebber van de voorhoede en Geoffroy de Thoisy als hoofd van twee te Pisa door Florentijnen te bouwen galeien. Voor de afvaart van de voorhoede werden reeds heel wat karvelen samengebracht te Sluis, waar ze onder het toezicht van Simon de Lalaing kwamen te staan. Ook Jan van Luxemburg, bastaard van Saint-Pol, die, evenals. Simon de Lalaing, Bourgondisch admiraal was, behoorde tot de leidende officieren.

Oorspronkelijk was gepland, dat Antoon van Bourgondië, vergezeld van beide admiraals, met twee galeien en verschillende andere schepen einde april of mei 1464 uit Sluis zou afvaren. De voorhoede vertrok inderdaad op 21 mei, maar zonder Jan van Luxemburg en met Simon de Lalaing als luitenant-generaal naast de Bastaard van Bourgondië. Ze bestond volgens sommige bronnen uit 12 galeien, volgens andere, wat meer waarschijnlijk was, uit vier galeien en tien karvelen, met een totale bemanning van zowat 2.000 koppen, waaronder, naast galeiboeven, 330 Gentenaars, een contingent uit Axel en ook een reeks edellieden, die hun sporen wilden verdienen. Het smaldeel, in plaats van direct te zeilen naar Marseille, de verzamelplaats, waar de Franse vloot reeds op de Bourgondiërs lag te wachten, ging eerst, op verzoek van de Portugezen, nog even hulp bieden aan Ceuta, dat door de Moren belegerd werd. Deze hulp zou dan ook het enige positieve resultaat van de tocht zijn. Nadien begaf de flottielje zich naar Marseille, waar zij na een hevige storm einde augustus aankwam. Verder zou Antoon van Bourgondië niet geraken. Niet alleen waren de 100.000 gouden « schilden », die de « heymelicke tresor » of de private schatkist van zijn vader hem voorgeschoten had, op, maar bovendien brak er te Marseille een pestepidemie uit, die veel slachtoffers onder de bemanning en de kruisvaarders maakte en ook de twee zoons van Simon de Lalaing, die hun vader vergezelden, wegmaiden. Tot overmaat van ramp stierf op dat ogenblik paus Pius II, die kruistocht onder zijn hoede genomen had, zodat sommige deelnemers aan de expeditie, waaronder de lieden van Milaan en Venetië, hun galeien terugtrokken.

De Grote Bastaard bleef tot begin 1465 te Marseille op nieuwe instructies wachten, gezien zowel de nieuwe paus, Paulus II, als de hertog, hun plannen niet wilden opgeven. Ten slotte dwong de vijandige houding van Lodewijk XI, de Franse koning, Filips de Goede niet alleen thuis te blijven, maar bovendien zijn bastaardzoon terug te roepen, zodat de expeditie zelf opgegeven moest worden. Antoon van Bourgondië einde februari te Brussel terug. Na de mislukking van de onderneming ging de hertog dan ook tot de liquidatie van zijn schepen over. De Medici's, de bekende bankiers en kooplui uit Firenze, namen de exploitatie van de twee te Pisa gebouwde hertogelijke galeien op zich en gebruikten ze voor de koopvaardij tussen die haven en Brugge onder Bourgondisch paviljoen. Ook de karvelen blijken geliquideerd te zijn geworden, evenals de galeihuizen langs de Vlaamse kust. Enkele jaren later, in 1467, stierf Filips de Goede.

BIJLAGE

22

oktober

1

1440

Certificaat, waardoor Bartholomeus de Vooght, raadsheer van Filips de Goede, bevestigt, dat Godschalk de Muelnaere en Pieter van Penage, de oude, burgers van Sluis, die respectievelijk de grote mast en de twee andere masten van de grote « nave » van de hertog geleverd hadden, voor hem verklaard hebben daarvoor door de hertogelijke commissaris, langs de ontvanger-generaal van Vlaanderen en Artezië betaald te zijn geworden.

Brussel, Alg. Rijksarchief. Fonds « Acquits de Lille », nr 961 bis (karton 955-964). Omslag « Expéditions navales ». Origineel met fragment van een zegel in rode was.

Je Berthelmi le Voogt conseiller de monseigneur le duc de Bourgoingne de Brabant de Flandres etc. Certifie en tesmoingnant par ces presentes a tous ceulx qu'il appartendra que au jour duy pardevant moy sont venuz et comparus en leurs propres personnes Pierre de Penage 1 aisne et Godscalc de Muelnaere bourgeois demourans en la ville de Lescluse lesquelz et chacun d'eulx ont confesse avoir eu et

receu de Guilleme Tenin commis a tenir le compte des ouvraiges et autres choses necessaires pour la grant nave que maudit seigneur a nagaires fait faire en son pays de Brabant par les mains de Gautier Poulain receveur general de Flandres et d Artois les sommes qui sensievent. Cest assavoir ledit Pierre quarante sept livres de groz monnaie de Flandres pour lachat de deux mastz a lui achetez par ma dame la duchesse de Bourgoingne et ledit Godscalc cinquante deux livres groz dite monnaie pour 1 achat d une grant mast a lui achetez par madite dame pour icelles mastz employer a ladite nave presentement admenez en son port a Lescluse. Lesqueles deux sommes montans ensemble a la somme de quatre oings dix noef livres de groz dite monnaie les dessusnommez Pierre et Godscalc se sont tenus et tiendront pour biens contens et paieez et en ont quitte et quitteront mondit seigneur le duc lesdits Guilleme Tenin et Gautier Poulain son receveur general de Flandres avec tous autres a qui quicttance en peut ou doit appartenir. Tesmoing mes scel et swing manuel le 22me jour d octobre lan mil quatercens et quarante.

(get.) B. de Vooght

BIJLAGE 2

maart 1441 (n .s .)

Mandement van hertog Filips de Goede met het bevel aan de secretaris en audiencier van zijn kanselarij aan Geoffroy de Thoisy en Jehan Lodyc de nodige commissiebrieven, betreffende hun aanstelling, respectievelijk tot kapitein van de grote « nave » en rekenplichtige van dit schip en andere vaartuigen op expeditie naar Rhodos, uit te reiken.

Brussel, Algemeen Rijksarchief, Rekenkamer van Rijsel, Charters van de Audiencie (Inventaris H. Nelis) , zegels van de Audiencie, nr 134. Origineel op perkament.

Maistre Thomas Bonnesseau notre secretaire et audienchier de notre chancellerie bailliez et delivrez a notre ame feal escuier et panetier et par nous commis capitaine de notre grant nave et armee que envoyons presentement en Rodes Joffroy de Thoisy noz lettres patentes en double queuste par lesquelles lui commettons l office de capitaine dessusdit ensamble bailliez semblablement a Jehan Lodiic par nous commis notre receveur des deniers qui lui sont delivre de par nous pour la conduite de la despense d icelle armee noz autres lettres patentes par lesquelles lui commettons notre dite office de receveur aussy en double queue montant ensamble le droit de noz lettres des dessus nommez cinq livres deux solz de 40 gros que leur avons de notre grace especial donne et quitte. Sy voulons que d iceulx ne prenez aucun droit de notredit scel vous en demontez deschargeiez partout ou il appartendra. Escript en notre ville de 1 Escluse le 25e jour de mars 1400 et quarante.

(get.) Philippe

(5 195)A survey of maritime relations between Belgium and the united states of America (1830-1939) (I)

BY R. BAETENS

Until now there have been no specific publications drawing attention to this complex theme. In this contribution I would like to underline a few general points and so awaken interest in making a deeper analysis of the subject.

The conditions

1. THE GENERAL EVOLUTION OF BOTH NATIONAL MERCHANT FLEETS

When Belgium became independent in 1830 the North Netherlands shipowners left Antwerp, taking with them most of the shipping including the largest liners. In 1829 the fleet numbered 182 ships with a total tonnage of 26,962 Moorsom tons. In 1840 the tonnage was still 22.4% lower than that in 1829. On the eve of the revolution the fleet in Antwerp was equivalent to 17,063 Moorsom tons and by 1835 the tonnage had dropped to 7,088. The business world of Antwerp was not interested in expanding its own fleet. They feared competition and thought that insufficient return freight would not make it worth their while to take such a risk. The government then took it upon itself to take the necessary steps and set about things in two ways.

First of all they granted a modest sum of money to the ship-building industry (decree of 7th January 1837). On 21st July 1844 there followed an act of differential rights. This meant that ships sailing under the Belgian flag were charged a lower import duty. This was badly received in Antwerp shipping circles, since they feared it would be detrimental to port traffic. Those in favour of absolutely free trade obtained the repeal of the act on 19th of June 1856. The effect must have been fairly favourable all the same, as the national fleet increased its tonnage by 56% between 1840 and 1855; after the act was repealed, however, the tonnage dropped once more. In 1870 it was still lower, although the average tonnage rose steadily. In this connection it is remarkable to note that tonnage nearly doubled between 1870 and 1875 owing to the sudden increase in steam shipping (see Appendix I). Meanwhile, Belgian ships paid 10% less on import duty (the act of 1822).

The second course of action lay in subsidising a shipping line. With the act of 29th June 1840 the government provided a yearly subsidy to a maximum of 400,000 BF for a fourteen year period. Since the private sector did not avail itself of this golden opportunity, the government assumed control by buying "The British Queen", a packet-boat of 2,250 tons, to start a line to New York. Because of heavy losses this came to an end after only three voyages (see further). From that time onwards only sailing vessels were subsidised. Private initiative in the fifties also failed despite the assistance of the "Société Générale". In relation to the Belgian merchant fleet we would like to mention that the 1844 act was to establish an Ostend-Dover line. This was held jointly and run by a British commercial undertaking till the year 1863. More important still was the conclusion of a contract in 1873 with the "International Navigation Company" of Philadelphia, which with American capital brought the "Red Star Line" into being, though under the Belgian flag. Finally, the founding of the Congo Free State provided an incentive to open up a regular line which gave a lead to the creation of the "Compagnie Belge Maritime du Congo", which in its turn led to the formation of the greatest Belgian shipping company, the C.M.B. in 1930. In short it may be concluded that no strong fleet was built up for two reasons: on the one hand, the lack of experience and interest of Belgian financiers in maritime affairs and, on the other, too few convincing and co-ordinated policies on the part of the Belgian government. The propagation of the maritime ideas in Belgium had to wait till 1899 with the founding of the "Ligue Maritime Belge" followed by the Higher Maritime Council ("Hogere Zeevaartraad") in 1911, an advisory body meant to inform the government.

On the eve of the First World War, we owned a 0.53% share of the international tonnage, a rather poor record in comparison with our commercial volume. For example, the merchant fleet of the Netherlands comprised 427 ships in 1913 with a capacity of 1.2 million BRT (2.7% of the international fleet), whereas Belgium did not have more than 260,000 BRT. By the beginning of the First World War, the majority of Belgian shipowners were too new and inexperienced to hold their own. At the end of the war, the national fleet had dropped to a mere 4.5% of its pre-war record. With the outbreak of hostilities, the Belgian shipowners went into exile in Great Britain. According to the convention of 11th June 1915 between the Belgian shipowners association it was agreed that 20% of the available tonnage should be put at the disposal of the state. Compensation was to be settled according to British standards, the so-called "Blue Book Rates". These tariffs being based on pre-war costs, during the war years the shipowners made heavy financial losses. This heavily undermined their competition potential with neutral countries such as the Netherlands. When peace returned, it was found that countries abroad had been able to enlarge their fleets considerably with newer and larger vessels. According to the shipowners association, the insurance paid out for shipping losses was too low to replace pre-war tonnage. Moreover, contrary to regulations abroad, the bonus for special war damage insurance was not paid out to shipowners, but ended up in the coffers of the Belgian treasury. After the war, when Belgian shipowners were forced to enlarge their fleet, they were faced with steep-rising prices in the shipbuilding industry, a state of affairs that continued till 1920. The optimum of some of the shipowners bore this out. The demand for raw materials and the feverish climate of economic recovery provided extra impetus to the maritime traffic of 1919-1920. But later excessive demand for tonnage on the world market brought about a collapse in

freight prices. As early as September 1922, the Belgian Ambassador in Yugoslavia had written to minister Jaspar that the international merchant fleet was already in a critical situation.

In time, owing to the financial strain, the shipowners found themselves in the impossible position of running their ships as a paying concern. Prosperity returned in 1927 and from then on new orders came in. However, these ships were launched when the first signs of the depression began to be felt (see sudden growth of the fleet in 1930, Appendix I).

Table 1. – Index to world shipping evolution in comparison to Belgian tonnage (BRT)

Year	International tonnage	Belgian tonnage	Belgian share in thousands
1900	100	100	5.3%
1912	153	156	5.4%
1920	185	236	6.5%
1925	215	331	8.0%
1930	234	341	7.4%
1935	219	236	5.7%
1939	215	244	5.6%

An index comparison between the evolution of the world tonnage and that of the Belgian fleet (in BRT) demonstrates that the latter underwent a proportionally higher expansion between 1920 and 1924 than the international fleet (Table 1). After 1925 the national fleet began to dwindle and by 1929 reached an even lower level than in 1920.

Developments in the thirties can be concisely summed up as follows. The Belgian merchant fleet, which had reached 362,701 net tons by 1930, decreased steadily till 1938 but had a short-lived recovery in 1939. This unfavourable turn of events was precipitated by protectionism, which a small country such as Belgium, mainly relying on foreign trade, found difficult to withstand.

Another aspect was the dismantling of the ships. On 1st January 1932, the total net tonnage of our fleet consisted of 358,612 tons. The average dismantled tonnage of 1931-32 was 97,000 tons or 43% (see Appendix IV), liquidation of the dismantled ships being the main reason for the decrease in unused tonnage. In the course of 1934, 22% of the fleet remained laid up. Another case in point concerns the modernisation of the fleet. From 1929 onwards Belgium launched motorships with a notably higher average tonnage than steamships. The proportion in the total tonnage rose considerably, especially from 1937 onwards till the eve of the Second World War, when it reached 53% (Appendix I).

Let us now examine the evolution of the American merchant fleet (Table 2). After the consolidation of independence of the USA (1789-1829), legislation was brought in and tariffs set on some fifty commodities as a protectionist policy and also to protect their own fleet. The result can be deduced from the changing proportion of foreign shipping arriving in American ports. This amount dropped from 46% in 1789 to 8% between 1806 and 1808. From 1830 to 1863 onwards, it varied between 30 and 39%. Thereafter it rose again by leaps and bound to around 80% in 1883, and the situation remained stable till the First World War (around 78%). The decline after 1830 and still more so after 1870 is somewhat obscured by the growth of the total gross tonnage.

Table 2. – Average BRT merchant fleet of the USA ¹⁹.

Years	Tonnage	Years	Tonnage
1800-1809	1,100,000	1860-1869	4,845,000
1810-1819	1,287,000	1870-1879	4,422,000
1820-1829	1,421,000	1880-1889	4,180,000
1830-1839	1,696,000	1890-1899	4,773,000
1840-1849	2,514,000	1900-1909	6,369,000
1850-1859	4,487,000		

This protectionist attitude was gradually dropped after 1830, following the signing of trade agreements. The "Tariff Act" of 30th July 1846 ended ail tariff discrimination, though tariff reciprocity remained, however. If, according to international statistics, the American fleet had a good record, this was entirely due to their inland waterways and great rivers as well as coastal

waters. The fleet, including the fishing fleet, amounted to 23,333 ships and 5,165,000 BRT. Only in the year 1855 and the period 1860 to 1861 was this amount higher. Their share of the international transport trade stood at no more than 15.8%. The cause for this stagnation is better illustrated by the fact that in 1800 the gross registered tonnage for international trade for the original thirteen states came to 670,000 tons and in 1900 amounted to only 483,000 tons. Furthermore, it was not till 1898 that the tonnage of steam shipping would equal that of sailing ships. Because of the regularity of the service and low freight charges on the Atlantic route, sailing ships were able to keep up with competition. Accordingly, the decline of the American fleet was not immediately noticeable on this service. The growth in total tonnage was due to an increase in the coastal service and traffic on the Great Lakes (1/3). In 1908 only seven transatlantic liners sailed under the American flag. It is interesting to note that, owing to the colonisation of the Far West, Alaska and the Hawaiian Islands between 1893 and 1903, the tonnage doubled proportionally on the Pacific run. According to a report from the Belgian Embassy, there were many

reasons for the poor representation of the American fleet on the Atlantic route. Besides the already mentioned abolition of protectionism, there was the Civil War. Within this period, 239 ships were impounded and 734,652 gross tonnage sold to other countries. Finally, the changeover from wood to iron and steel put the American shipping industry in great difficulties. As a protected industry it lacked the incentive of competition. For this reason the cost price of materials and salaries were higher in the USA than anywhere else. Sailing under a foreign flag was a paying proposition. The inland expansion consumed most of the resources. The volume on inland traffic was twenty times that derived from foreign traffic.

At the end of the last century the government tried to solve the problem. There were two opposite points of view. The Democrats wanted to abolish the laws preventing ships built abroad from registering under the national flag. The Republicans on the other hand wanted to develop their own shipping industry by means of subsidies. The latter option was chosen. Nevertheless at the outbreak of the First World War there was a considerable shortage of shipping tonnage. With the war effort, the American fleet was greatly increased, so that by 1921 it equalled four times that of 1914. As a result the USA became the first maritime nation of the world. The decrease in American tonnage as a result of the slump in freight tariffs was unavoidable and very noticeable in North-American traffic. Freight tariffs for general traffic in 1933 was some 35% lower than in the middle of the twenties when the freight crisis was at its worst.

The recession of 1929 led to further shrinkage. By the middle of 1932, 3.211.000 gross tonnage of the American fleet was put in mothballs. This meant 14% of the total extent. The United Kingdom had only dismantled 18% (3.470.000 ton). Germany (33%) and France (28%) were the two countries that markedly preceded the USA.

2. Commercial agreements, the subsidising of shipping lines, shipping companies

In 1832 diplomatic relations were entered into with the USA and already the following year a plan for a treaty was being considered in Washington. Brussels dared not go against the unyielding attitude of Great Britain, who wanted to protect her maritime interests with the argument that Belgium was neutral in status.

The discriminatory taxes to which all foreign ships in Belgian ports were subjected provoked repercussions, as in the case of the Belgian ship "Antonins" (1835).

The demand of the American government claiming compensation for the destruction caused by the bombardment of 1830 was not met (4,819,165 BF). This and other difficulties including the venture with the "British Queen" did not induce confidence. The outcome was that when America decided to run a mail boat service to Europe, Antwerp missed its chance and Bremen got priority.

The first treaty was signed in 1845 and included the mutually agreed abolition of the discriminatory tax (art. 2, 3) and the most-favoured nation clause for imports and exports between the ports of both countries (art. 8, 9). On 17th July 1858 a new bilateral agreement was signed whereby a reciprocal arrangement was ratified. Till then Belgian ships coming from outside Belgium were subjected to differential duties. In 1875 a new agreement was signed in which the most-favoured nation clause was corroborated (art. 12) and it remained valid till after the First World War. With reference to the new tariff regulations in the USA (the Mac-Kinley protectionist system), a 20% reduction was offered to states that were prepared to make similar concessions. In 1899 the Antwerp Chamber of Commerce requested the Belgian government, apparently in vain, to show some flexibility in their customs policy with regard to American cattle and meat imports. The depression in 1929 brought about a return to protectionism. Later, the commercial agreement of 27th February 1935 aimed at establishing a new procedure, and Belgium was the first European country in which this experiment was put into effect. The most-favoured nation clause was retained. A decrease on 47 tariffs was allowed to Belgium, which provided for a margin that fluctuated between 16% and 50% and, according to the new tariff, increased our export products to the USA by 8%. The same was true of the Belgium Luxemburg Economic Union, which also made allowances to car manufacturers, for instance. The devaluation of the Belgian franc made no difference to this agreement.

The setting up of a shipping line to the USA in the first instance lay within the domain of the government. In May 1840 a bill was brought before parliament enabling the government to finance a regular service. The Belgian Ambassador to the USA was in favour of this idea. The decree of 29th June 1840 voted a

yearly subsidy of 400,000 BF for a period of 14 years. Owing to the absence of private enterprises, the government took it upon itself to buy two vessels, the "President" and the "British Queen", belonging to the British and American "Steam Navigation Company". The first ship went to the bottom of the sea before delivery, yet despite this the "British Queen" was purchased for £143,5000 stx. Later, a control commission was to sharply criticize the contract and quite rightly too. An agreement was reached with the shipping line Catteaux-Wattel of Antwerp, but the scope for development that the government had in view was far greater than that allowed for by legislation. The ship made three voyages in 1842 (leaving Antwerp on 4th May, 7th July and 7th September). In that period the ship carried a total of 219 passengers on the round trip and transported cargo to the value of 32,225 BF, an average of 36 passengers and freight worth 5,370 BF. It was especially the return cargo that remained insufficient. The three voyages produced a loss of 338,508 BF. This total rose higher still owing to additional costs and losses. Various factors for this misadventure were singled out : the state, having no experience or insight, was quite unsuited to run a ship ; the government had demanded an undertaking that only Belgian coal be used, which required five sailing ships to be laid on to transport it ; the "British Queen" with accommodation for 280 passengers accepted only cabin passengers, whereas the greatest demand was for cheap transport for emigrants.

Subsidised sailing ships remained in existence. The Royal Decree of 13th April 1843 stipulated eight sailings a year. Encouraged by the example of other countries, the Belgian State on 29th May 1853 signed a contract between the shipowners Willem Nottebohm, Eduard Weber and Spilliaert-Caymax with a view to establish a profitable shipping line with a regular service to New York. The shipowners promised to lay out a capital of 5 million BF. The state bound itself to a subsidy of 1,200 BF per return journey and guaranteed a 4% return on the capital. Owing to insufficient capital, far too small a subsidy and bad management of return cargo, the "Société Belge de Navigation à Vapeur Transatlantique" experienced such losses that she had to go into liquidation in 1854. Then the "Liverpool, New York and Philadelphia Steamship Company" took over and continued to ply between the USA and Europe with departes on Wednesdays from Liverpool. Embarkation from Antwerp took place three days earlier. The "Service de Navigation Régulière à Vapeur entre Anvers et New York" also had regular departures on Wednesdays, with a similar service for Antwerp, except that the voyage began from Southampton. The ships were owned by the "Hamburg-American Steamship Company" and the "German Lloyd Steamship Company". Owing to lack of sufficient funds from the private sector, the Belgian government was forced to call upon the assistance of foreign shipping firms to build up a regular packet service overseas. So it came about that the state subsidised the "Lamport and Holt" shipping line to ply between Antwerp, Brasil and La Plata, half these ships sailing under the Belgian flag. In the year 1886 the "Norddeutsche Lloyd" received a yearly subsidy of 80,000 BF to sail to Australia and the East Indies, etc.

Appendix I. – Belgian merchant fleet, 1840-1939.

Year	Steamships			Sailing ships			Motorships			Sealighters			Total		
	NS	NT	AT	NSA	NT	AT	NM	NT	AT	NSE	NT	AT	TS	TT	AT
1840	5	596	119	151	19,193	127							156	20,895	134
1846	5	1,678	336	136	20,477	151							141	22,155	157
1850	5	1,735	347	149	26,179	176							154	27,914	181
1855	7	1,151	164	151	31,375	208							158	32,626	206
1860	4	1,334	334	131	30,507	233							135	31,841	236
1865	8	3,489	436	99	26,457	267							107	29,946	280
1870	12	7,501	625	67	20,532	302							79	28,033	355
1875	24	26,025	1,084	33	12,778	387							57	38,803	680
1880	39	50,973	1,307	25	9,979	399							64	60,952	952
1885	51	74,667	1,464	13	5,925	456							64	80,592	1,259
1890	42	65,951	1,570	9	4,271	475							51	70,222	1,377
1895	50	78,271	1,565	5	917	183							55	79,188	1,440
1900	67	105,786	1,579	6	2,751	459							73	108,537	1,487
1901	69	112,518	1,631	4	741	185							73	113,259	1,551
1902	66	109,336	1,657	6	1,121	187							72	110,457	1,534
1903	68	105,305	1,549	5	877	175							73	106,182	1,455
1904	67	101,709	1,518	4	1,051	263							71	102,760	1,447
1905	65	99,893	1,537	4	2,844	711							69	102,737	1,489
1906	67	96,889	1,446	4	2,844	711							71	99,733	1,405
1907	73	111,590	1,529	2	925	463							75	112,515	1,500
1908	74	119,223	1,611	3	964	321							77	120,187	1,561
1909	84	149,287	1,777	4	3,038	760							88	152,325	1,717
1910	97	184,261	1,900	4	3,183	796							101	187,444	1,843
1911	99	187,730	1,896	5	3,402	680							104	191,132	1,838
1912	93	160,515	1,726	8	5,905	738							101	166,420	1,648

emergency. Half the fleet was to sail under the Belgian flag. A new service "à grande vitesse" was granted by the American government to the "Red Star Line" on condition that the town of Antwerp put at their disposal a suitably sized dry-dock for repairs, an ice breaker to keep the Scheldt open in Winter and a direct railway line connecting with Berlin, Cologne, Basel and Paris, etc. The latter happened to be already in existence. The company was entitled to the entire profits from the mail conveyed by the ships. In a nutshell, it can be said that despite the unfavourable conjuncture, the voyages became more regular and more frequent, thanks to the subsidies. Not only was the duration of the voyage shortened, but the fleet grew in numbers and even more in tonnage (Table 3).

Table 3. – Survey of the voyages of the "Red Star Line" (out and home)

Year	No. of voyages	Average takings per voyage	% passengers
1874	46	—	—
1875	56	—	—
1876	56	59,307 BF	16.2
1877	49	57,698 BF	21.4
1878	50	62,147 BF	16.6
1879	79	63,387 BF	18.6
1880	99	77,805 BF	27.6
1881	125	76,592 BF	37.0
1882	117	76,627 BF	35.6
1883	126	82,026 BF	36.1
1884	128	81,619 BF	33.2
1885	128	78,479 BF	34.2

The "Red Star Line" succeeded in 1887 in averaging 264 hours 5 minutes on 50 voyages Antwerp/New York and 268 hours 24 minutes on the return, which was considerably faster than the speed imposed by the state (an average of 289 hours). On this run eight steamers were in operation in 1882 with a net tonnage of 17,781 tons. Besides these, two others were under construction (around 6,700 tonnage). By 1st January 1914 the shipping line owned five ships with a net tonnage of 42,324 or nearly 18% of the total Belgian fleet.

On the outward voyage the "Red Star Line" cargo consisted of sheets of glass, wire from the Rhineland, steel girders and other ironware,

primarily from Germany and Lorraine, wines from the Rhine and the Mosel districts, and coal as ballast when there was insufficient cargo. An innovation was the export of chicory, which required refrigeration (-4° C). It was principally in the transport of emigrants that the "Red Star Line" gained renown. Her packet boats had been specially designed with the transport of passengers and cargo in mind (Tables 4 and 5).

Table 4. – The evolution of passenger transport by the "Red Star Line" ³³.

Year	Outward journey		Return journey		Total	% outward
	Cabin	Steerage	Cabin	Steerage		
1873					2,900	
1874					5,744	
1875					7,050	
1876					5,696	
1877					5,834	
1878					4,955	
1879					10,527	
1880	942	16,028	591	1,171	18,732 ³⁴	90
1881	1,502	25,083	877	2,248	29,710	89
1882	1,858	23,015	1,192	3,298	29,353	84
1883	1,911	23,303	1,361	6,061	32,636	77
1884	2,070	21,546	1,696	7,366	32,678	72
1885	2,463	20,362	2,134	9,000	33,959	67
1886	2,620	18,298	2,384	5,583	28,885	72

On the return voyages the "Red Star Line" brought back the usual cargoes of cotton, tobacco, timber and especially cereals. Between 1883 and 1886, 46% of the total grain imports from the USA were transported by the ships of the "Red Star Line". Practically no information can be found concerning profits. One account from the shipping company drawing attention to their request for subsidies concerns a journey by the "Westland" in 1884.

From the credit balance of 9,116 BF BF the sum of 7,949 BF had to be paid out on dry-dock and upkeep charges. Another account shows that the total number of journeys for 1879-

Table 5. — Passenger transport out and home "Red Star Line".

Year	1st class	2nd and 3rd class	Total
1906	6,679	99,165	105,844
1907	6,506	115,807	122,313
1908	5,375	65,217	70,592
1909	6,379	83,192	89,571
1910	8,476	89,787	98,363
1911			±121,000

expenses on departure from Antwerp :	63,882 BF
expenses on arrival in New York :	12,472 BF
expenses on departure from New York :	57,076 BF
expenses on arrival in Antwerp :	47,277 BF
received in Antwerp : cargo :	45,777 BF
received in Antwerp : passengers :	61,317 BF
received in New York : cargo :	52,776 BF
received in New York : passengers :	29,953 BF

84

produced a credit of 1,290,334 BF. However, given the depreciation of the ships and the company's general expenses (unknown), they must have been overdrawn. An entry on 31st December 1884 shows that the company's capital amounted to 13,615,000 BF in shares. At that time the steamers had depreciated in value by 3,254,440 BF. The assets were valued at 19,659,288 BF. In addition to the debit and credit columns there remained reserves of 396,597 BF. The account disclosed that to date no dividend had ever been paid out It was imperative for the state to subsidise the fleet if it was to be maintained.

In 1902 the "International Company of New Jersey" changed its name to the "International Mercantile Company". Before the First World War there existed a weekly service to New York, departing on Saturdays from Antwerp and calling at Dover on the way. Alternately they sailed once or twice a month to Philadelphia (18 times yearly) and ran a fortnightly freight service to Boston. Starting in 1920 the ships of the "Red Star Line" sailing from Antwerp called at Southampton and the following year they also included Cherbourg. The recession and the decreasing numbers of emigrants caused the size of the fleet to shrink, and by 1935 the remaining ships were sold off to A. Bernstein of Hamburg, who retained the crews and continued on the already established route.

Other shipping companies established in Antwerp appealed in vain to governmental departments. The first to make an appeal was the "White Cross Line", founded in 1865 by the Swiss Daniël Steinmann. About 1872 he opened a shipping line to New York with three steamers. Theodore Engels and Company also started a line in 1875. When Steinmann found himself in financial difficulties, he proposed working with Engels, probably in the year 1883, sine Engels in his correspondence requesting help from Brussels also mentions Steinmann's shipping lines with his own. Between September 1882 and August 1883 Engels succeeded in completing 26 sailings to the U.S.A. with four ships. Three thousand seven hundred and twenty passengers (out and back) were transported and 119,954 tons of freight were carried. Steinmann completed 19 voyages with four ships, 2,095 passengers and a cargo of only 74,060 tons. From 1884 to 1886 three steamers of Engels and Company were in service, sailing to Boston, New York and Halifax. In 1885, 18 voyages were made. By 1888 Steinmann still owned one ship and Engels sold two of his three steamers. Renewed claims for subsidies were refused on the grounds of irregular sailings. Six years later both companies had ceased to exist.

In October 1885 the "Furness Line" opened a fine to Boston with three steamships. Fruitlessly did their agents Kennedy and Hunter seek to obtain exemption of payment on certain dues.

We would like also to mention the "Phoenix Line", which sailed under a foreign flag and was owned by the ship-owning Wilson family from Hull. From 1896 on they ran a line between Antwerp and New York with hired steamers.

The oil companies were the first to launch ships for the transport of crude oil, for which they founded subsidiary companies. One example is "American Petroleum SA", founded in 1891, which owned three ships. Shortly after this a fourth was acquired bringing the total tonnage to 8,000 tons. Just before the First World War another two ships were added (together making 9,500 tons). By 1913 the company owned 10 ships and 21 lighters, though alter the war only the "Ampeco" remained. In 1925 the 12,360-ton "Motocarline" was launched and in 1937 the "Esso Belgium" (15,000 tons) came into service. Just

before the second world war the company was renamed "Standard American Petroleum Company" (Belgian Ltd company) and owned two ships. Another case was the "Belgian Gulf Oil Ltd Company", an amalgamation of three companies which started in 1933. The oldest was the "SA pour l'Importation d'Huiles de Graissage" (1891), which owned four ships (12,050 tons).

During the First World War a final but important step was taken by the government which was to influence Belgian-United States maritime relations. A "Commission for Relief in Belgium" was set up to provision the population during the difficult war years. In January 1916 they requested and obtained from the Belgian State that all suitable steamers flying the Belgian flag should be put at their disposal to sail between the USA and Rotterdam. Only 24 ships were found to be suitable, whereas twice as many were needed. Therefore the government entered into negotiation with the shipowners. The Brys and Gylsen Group suggested issuing two bond issues: one for 25 million and one for 75 million BF, the interest and capital of the latter being underwritten by the State. The potential ban was to be guaranteed by the value of the fleet of 39 ships that were yet to be built together with the profits made during the war years. Thus the "Lloyd Royal Belge" came into being on 26th June 1916. The Brys and Gylsen Group had three Belgian and two British companies under their control: the "Gylsen Shipping Company Ltd", the "Antwerpsche Zeevaart Maatschappij Ltd" and the "SA de Commerce et de Navigation" on the one hand, and the "Brys and Gylsen Ltd" and the "Anglican Steamship Company" on the other. Their national character was to be respected. At least three quarters of the ships had to be put on regular runs. Two government commissioners were appointed and the shipping companies could rely on the support of the government.

The fleet consisted of 35 vessels. Eighty per cent of the total assets, valued at a minimum of 100 million BF, were transferred to the "Lloyd Royal". This company preferred a quick expansion to building up reserves or paying out dividends. After the war the "Lloyd Royal Belge" started a line to New York, Philadelphia, Baltimore, New Orleans and Galveston. Not without cause did the shipowners expose themselves to criticism by the shipowners' union, which accused them of unfair competition, seeing they had the advantage of government backing. The ships were in a bad state of repair, and the service left much to be desired. Finally the government became the shareholder. The debts were paid by selling off the ships. The dead-weight tonnage of 330,527 tons on 52 ships in 1923 dropped to 136,775 tons on 18 vessels in June 1927. In 1930 the "Lloyd Royal Belge" still operated a service to New York every ten days. The same year a merger with the "Compagnie Belge Maritime du Congo" became inevitable, the new firm becoming the "Compagnie Maritime Belge (Lloyd Royal)".

We shall end this chapter with a survey of shipping lines at home and abroad which covered a regular route between Antwerp and the USA (Table 6).

Table 6 (a). – Situation 1929.

Company	Ports of destination	No. of ships	Net ton	No. of voyages
Lloyd Royal Belge	New York	10	142,704	33
Red Star Line	New York, Halifax	9	490,730	41
American Diamond Lines (N.Y.)	New York, Philadelphia, Boston, Baltimore, Portland (Maine)	13	168,701	38
Arnold Bernstein (Hamburg)	New York	8	126,047	36
Hamburg-America Line (Hamburg)	San Francisco, Seattle, Vancouver	7	92,359	18
Norddeutscher Lloyd (Bremen)	San Francisco, Vancouver	12	78,974	15
Ellerman's Phoenix Line (Hull)	New York, Boston	10	65,399	17
Cie Générale Transatlantique (Paris)	N. American Westcoast	7	42,744	9
North Pacific Coast Line or Holland-America Line (Rotterdam)	San Francisco, Vancouver	8	100,652	17
Ostasiatische Kompagnie A.S. (Copenhagen)	San Francisco, Seattle, Portland	6	56,244	10

Table 6 (b). — Situation 1939.

Company	Ports of destination	No. of ships	Net ton	No. of voyages
Compagnie Maritime Belge	New York	6	145,217	37
Holland-American Line (+ Red Star Line) (Rotterdam)	New York	19	464,043	57
Black Diamond Lines (N.Y.)	New York, Philadelphia, Boston, Baltimore, Newport, Portland (Maine)	12	283,596	72
Hamburg-America Line (Hamburg)	San Francisco, Seattle, Portland, Vancouver	12	216,343	39
Westfal.-Larsen & Cy A.S.	Westcoast	8	117,296	27
Isbrantsen-Möller Line (N.Y.)	New York	15	58,391	29
Cie. Générale Transatlantique (Paris)	Westcoast	10	109,349	20
Fred Olsen Line (Oslo)	Westcoast	2	8,666	2

The achievements

In the light of the present report we can give only an idea of the general trend. These results are to be found in the Appendixes.

In relation to harbour traffic and the growth in the average tonnage of ail shipping docking in the port of Antwerp it is interesting to note the following points.

Twenty years were needed between 1850 and 1870 to double the tonnage, whereas alter that it only took 10 years to do the same, owing mainly to the introduction of steamships. Once again it took twenty years from 1880 to 1900 to double the tonnage, followed by a gradual rise towards 1913. A comparison of the 1913 level with that in 1939 shows a period of stagnation, except for a small rise above this level during the second half of the twenties (Table 7).

Table 7. — Average tonnage (Moorsom ton) of ships arrived in Antwerp.

Year	Tonnage	Year	Tonnage	Year	Tonnage	Year	Tonnage
1850	147	1875	463	1900	1,276	1925	2,026
1855	149	1880	586	1905	1,606	1930	2,133
1860	191	1885	890	1910	1,869	1935	1,981
1865	238	1890	1,025	1915	2,005	1939	2,036
1870	300	1895	1,152	1920	1,411		

In relation to the general incoming harbour traffic, the contribution of the USA-route was considerable : in 1820 18.6%, 1840 15.63%, 1880 19.9%, 1890 16% and 1900 12.3%. Owing to the Civil War a low of 5 to 7% was reached

in the years 1860 to 1865, while the last quarter of the 19th century especially was the best, with a Peak of 20% in 1880. Immediately after the war the figure was 18%, but this went down again to an average of 10% (Appendix VI). In comparing the figures available, it is striking to see that between 1850 and 1939 the average tonnage of ships on the transatlantic route was 40% higher than the general tonnage of all incoming shipping put together. This can only be explained by the introduction of giant steamers on the transatlantic line. The second conclusion is drawn from the steadily increasing number of ports in the Pacific Ocean open to in- and outgoing vessels between the States, more especially so alter 1923.

Let us now review the proportion of the total arrived tonnage in Antwerp for the principal nationalities (Appendix V). The German flag was the most frequently observed in the port of Antwerp between 1830 and 1865. Originally, the Stars and Stripes were also well represented but by 1860 ships under the American flag had drastically diminished in number. With the exception of the early post-war years, the percentage of American shipping continued to fall to less than 5%. It was the British who succeeded in getting the lion's share for themselves in 1865 (up to about 60%).

Alter 1918 their predominance was to slowly diminish in proportion to the steady growth of the German fleet already preparing for the Second World War — an occurrence similarly noted before 1914. The Belgian flag was then well above 10% between 1830 and 1835, and the same position was reached once more between 1880 and 1900. In the twenties it remained steady between 6 and 7% but alter that fell back to 5%.

The Belgian flag held its own better on the transatlantic route: very low (to a maximum of 6.5%) till 1860 — a period in which the USA held the major part of the traffic —, rapidly rising to 49% between 1875 and 1895. The setback came on the eve of the First World War, when it fell to 17.5%. This level was attained once more in 1924, only to diminish gradually again to 10% after 1930 (Appendix VI).

We shall now analyse the figures for cargo and passenger transport. First of all, in the aforementioned period, we notice that our balance of trade with the USA always fell short, an imbalance that went back to the days of Willem I, when bricks were transported as ballast. However, between 1924 and 1929 this product became an important export item, reaching a peak of 130,000 tons in 1927. Unfortunately the weight was of no comparison to the value. In 1914 18% of ships sailed under ballast to the USA, even 68% by 1919, a figure which then crashed to 6% in 1929: by 1939 it had returned to 18%.

In our foreign trade the USA came fourth after Great Britain, France and Germany. This was the case in the years preceding the First World War, as also in the period 1929 to 1939. In 1895 imports from the USA amounted to 7.9% and in 1913 to 8.3% of total imports in Antwerp, whereas our export figures were 3.4% and 2.9% respectively. The Belgian Luxembourg Economic Union imported an average of 9.1% from the USA and exported 6% on average, but sometimes lows were recorded. The slump in freight transport charges in the twenties hit the transatlantic route badly, and the depression was also particularly responsible for its damaging effect on commercial relations with the USA. In this manner total Belgian Luxembourg Economic Union exports dropped from the 100 index to 81 in 1929, whilst its exports to the USA dropped to 53.5%.

The most important products imported from the USA between 1860 and 1939 were: cotton, cereals, oil (after 1870), cars (especially after 1920), timber and, to a lesser extent, coffee (till 1900), tobacco, fruit, meat and linseed (cattle feeder) (Appendix VII). We would like to mention in passing the import of animal fats (in 1880 — 23,354 tons; in 1890 — 25,040 tons) and iron ore (the record year being 1900 with 20,692 tons). Honey was also regularly imported till the First World War (as much as 1,252 tons in 1910).

J. Heffer considered sugar and sheet glass the most important exports from Belgium to the USA before 1900. In fact, not only was the supply more varied, but there was no less in value or weight of other products. In this manner Belgium exported relatively large quantities of iron and steel, zinc, cement, rags, hides and also glass for mirrors (up to 15,568 tons in 1928), mineral water and chicory (fresh and roasted) (Appendix VIII). On the other hand the export of cement and sheet glass to the USA diminished in importance; in 1900 it was still 30% and 16%, by 1910 only 3.8% and 7.9% respectively. In 1880 32% of glass exports still went to the USA. The export of mineral water and chicory did not get established till the end of last century. In 1890 there is a mention of 498 tons of chicory and 1,411 tons of roasted chicory; in the same year mineral water exports to the States were valued at 2,472,587 BF, which equalled about 68% of total mineral water exports for that year. The fact that cement and glass were such successful exports naturally had to do with the expansion of these fields in industry. The production of glass in Belgium was already a long-established tradition. It had risen from 1.28 million m² in 1841 to 15.86 million m² in 1875, reaching 33.44 million in 1899 and, after a slight decrease, climbing to a peak of 61.66 million m² by 1929. In 1933 production fell to a third. Till about 1890 the USA remained our best customer and not long after was displaced by Great Britain. When the war ended demand from the USA continued to decrease. The reason for this was protectionism. When the USA signed a commercial agreement with Czechoslovakia in 1937 the import duty on glass was lowered. The clause of most favoured nation allowed Belgium also to take advantage of this and glass exports to the USA recovered.

Table 8. — Direct emigration via Antwerp (average)⁴⁵

1843-1852 : 9,178	1863-1872 : 3,127	1883-1892 : 30,834	1903-1912 : 69,792
1853-1862 : 8,411	1873-1882 : 12,727	1893-1902 : 27,747	

Emigrants were, in a way, our most important export. Especially the years between 1880 and 1913 marked the best period for passenger transport

services (Table 8).

After the war stricter immigration laws in the U.S.A. put a stop to this source of income, though migration to Canada grew in importance. So, in 1929 there were only 11,430 migrants in Antwerp of which 8,324 travelled to Canada".

From the facts already mentioned we may conclude that maritime relations between Belgium and the U.S.A. were marked by significant fluctuations and a continual trade imbalance. The sway the American flag originally held on this route had to make way for other countries. It still took many years before Belgium was able to realise her endeavours in running a regular service. This finally came about thanks to considerable financial assistance from America and the Belgian government. The route was kept going on basic products such as cotton, cereals and oil. Only a few manufactured goods from Belgium enjoyed temporary success. Together with the migrants, they formed the main part of the return cargo. This exchange of cargoes underwent too many exacerbating factors to ensure the continued commercial success of the line.

Appendix II. — Index evolution of the Belgian merchant fleet (1840-1939).

Year	Index	Year	Index
1840	11.8	1895	127.6
1846	13.9	1900	131.8
1850	16.0	1905	132
1855	18.3	1910	163.3
1860	20.9	1914	168.7
1865	24.8	1920	170.3
1870	31.4	1925	193.4
1875	60.3	1930	188.2
1880	84.3	1935	204.8
1885	111.6	1939	232.8
1890	122		

We choose as basic index the most objective criterion viz. the arithmetical mean of the average yearly tonnage. There are no figures available for 1845.

Appendix III. — Incoming ships and tonnage in Antwerp, 1840-1939 (1,000 Moorsom tons).

Year	Ships	Tons	Average tons
1840	1,172	154	131
1845	1,941	247	127
1850	1,426	205	143
1855	2,003	318	158
1860	2,568	467	181
1865	3,010	664	220
1870	4,125	1,167	282
1875	4,267	1,838	430
1880	4,482	2,623	585
1885	4,420	3,422	774
1890	4,728	4,506	953
1895	4,653	5,364	1,152
1900	5,244	6,692	1,276
1905	6,034	9,851	1,606
1910	6,770	12,654	1,869
1913	7,056	14,147	2,005
1920	7,698	10,859	1,411
1925	9,971	20,202	2,026
1930	11,002	23,465	2,133
1935	11,125	22,035	1,981
1939	9,524	19,390	2,036

Sources : K. VERAGHTEERT, *op. cit.*, I, pp. 19-20 : the figures of the Chamber of Commerce are useful for the conjunctural trend. For the years 1895-1939 see *Annuaire de la Chambre de Commerce d'Anvers*, 1935, p. 151 ; 1938-1939 : pp. 219-220. Till 1887 the reports of the Chamber of Commerce mentioned the steamships on inland waterways ; this modifies the incoming tonnage figures by 4 to 6%.

Appendix IV. – Dismantled ships and their tonnage (Moorsom) in Belgian harbours on 1st January.

Year	No. of ships			Tonnage (Moorsom)		
	Foreign	Belgian	Total	Foreign	Belgian	Total
1930	5	6	11	24,121	14,311	38,432
1931	26	27	53	103,752	62,254	166,006
1932	44	54	98	163,104	132,555	295,659
1933	31	53	86	147,859	126,676	274,535
1934	21	38	59	102,649	94,037	196,686
1935	10	26	36	45,227	60,524	105,751
1936	3	9	12	8,628	20,303	28,931

Source : ARA, Bestuur van Zeezezen, no. 3430, Statistiek der onttakelde schepen (verschillende Belgische havens), 1929-1936.

Appendix V. – Share of the most important nationalities in the incoming tonnage at Antwerp, 1820-1939.

Year	U.S.A.	Belgium	U.K.	Germany
1820	23.6	30.9	21.3	9.8
1825	17.1	55.8	11.4	7.2
1829	19.4	34.9	23.3	8.5
1835	15.0	15.3	14.9	32.7
1840	18.9	11.4	14.8	27.9
1845	15.2	12.5	8.2	27.8
1850	12.5	21.9	16.5	20.5
1855	14.3	12.8	19.1	21.1
1860	20.0	4.0	17.8	19.7
1865	3.0	6.8	22.5	24.2
1870	1.7	3.9	58.3	7.8
1875	3.6	8.3	56.2	7.0
1880	2.1	10.1	59.9	6.4
1885	0.6	10.1	61.3	8.3
1890	1.6	12.0	60.8	12.8
1895	0.4	10.2	53.1	23.8
1900	0.0	7.8	48.2	23.2
1905	2.6	5.6	50.4	24.3
1910	0.2	8.7	46.0	28.7
1913	1.7	6.5	43.6	32.6
1920	15.2	10.0	43.6	1.6
1921	8.2	5.9	48.9	3.4
1922	6.4	6.0	45.2	7.8
1923	4.3	7.0	42.3	10.8
1924	4.2	7.1	39.0	13.8
1925	3.6	6.3	37.4	15.4
1926	3.3	6.2	40.7	15.8
1927	3.1	6.3	37.4	18.6
1928	3.2	6.3	35.4	21.0
1929	2.9	5.9	34.1	22.8
1930	3.0	6.0	32.0	23.2
1931	3.2	5.5	31.9	23.3
1932	3.6	4.2	32.0	22.0
1933	3.3	4.2	29.2	29.8
1934	3.1	4.8	26.5	25.0
1935	2.7	4.5	24.5	26.5
1936	3.0	4.4	23.3	26.2
1937	3.1	4.6	24.1	26.7
1938	3.1	4.8	23.7	25.3
1939	3.2	6.0	21.8	22.2

Source : Haven van Antwerpen, *Statistiek der zee- en binnenscheepvaart*, from 1913 on (ed. Port Service).

The figures for the period 1820-1895 : K. VERAGHTERT, *De havenbeweging te Antwerpen tijdens de negentiende eeuw*, IV, Bijlagen, bijlage XCI.

For the years 1900, 1905, 1910 : SAA, MA, 36238, 36243, 36248. We had to calculate the totals for 1900 and 1905. In 1905 some ships of the "Red Star Line" were registered under the American flag. This was not the case for 1900 and 1910.

Appendix VI. – Incoming ships and tonnage from U.S.A. and share of Belgian ships in thousands Moorsom tons.

Year	I		II		III		Total		Percentage in total incoming tonnage	Percentage of Belgian tonnage in total income from U.S.A.	Average ton
	NS	NT	NS	NT	NS	NT	NS	NT			
1900	219	708	51	116	–	–	270	825	12.3	23.6	3,056
1905	164	912	26	91	–	–	190	1,003	10.2	12.4	5,279
1910	159	892	100	298	–	–	259	1,189	9.4	44.1	4,591
1913	187	1,017	125	407	4	10	316	1,434	10.1	17.5	4,537
1920	400	1,919	81	298	10	40	491	1,987	18.3	18.4	4,046
1921	229	1,152	163	656	28	15	420	1,973	15.2	9.1	4,697
1922	247	1,267	130	574	5	16	382	1,857	12.3	10.9	4,861
1923	235	1,253	97	416	16	96	348	1,765	10.2	14.3	5,071
1924	234	1,122	130	553	24	104	388	1,779	9.2	17.4	4,585
1925	259	1,353	122	524	44	212	425	2,090	10.3	18.1	4,917
1926	245	1,146	111	491	36	150	392	1,898	8.3	17.8	4,841
1927	225	1,294	130	576	52	239	407	2,099	8.9	16.1	5,157
1928	234	1,278	112	498	44	200	390	1,976	8.4	16.1	5,066
1929	370	1,858	–	–	53	252	423	2,110	8.7	11.9	4,988
1930	394	1,977	–	–	91	412	485	2,389	10.2	12.2	4,925
1931	384	1,906	–	–	96	450	490	2,356	10.5	9.8	4,808
1932	348	1,657	–	–	99	474	447	2,130	10.8	6.9	4,765
1933	363	1,802	–	–	95	419	458	2,221	10.9	7.7	4,849
1934	312	1,461	–	–	66	303	378	1,764	8.6	10.5	4,666
1935	312	1,419	–	–	87	423	399	1,843	8.4	8.9	4,619
1936	238	1,146	124	539	69	329	431	2,014	8.7	8.0	4,672
1937	263	1,193	193	845	57	264	513	2,302	9.2	9.3	4,487
1938	239	1,073	202	917	102	463	543	2,454	10.2	8.6	4,519
1939	197	891	175	725	75	340	447	1,956	10.1	12.5	4,375

I: USA – Atlantic Ocean (New York, Portland, Baltimore, Philadelphia, Newport News, Savannah).

II: USA – Gulf of Mexico (New Orleans, Galveston).

III: USA – Pacific Ocean – Canada.

Source: Haven van Antwerpen, Statistiek der zee- en binnenscheepvaart (1913-1939).

For the years 1900, 1905, 1910 we used the registers of the port: SAA, MA 36238, 36243, 36248. We had to calculate the totals for 1900 and 1905. In the register of 1905 some ships of the "Red Star Line" (260,576 tons or 25.98% of the incoming tonnage from USA) were placed under the American flag. This was not the case in 1910.

Appendix VII. – Imports from U.S.A. (in tons).

Year	Cereals	Fruit (fres+dry)	Coffee	Tobacco	Cotton	Petroleum	Cars	Linseed cake	Meat	Wood
1860	1,521		1,304	3,369	6,414					
1870	15,523		882	988	512	48,131				
1880	515,555	133	1,333	5,689	5,260	101,032			32,282	74 ton
1890	316,289		558	7,166	13,070	107,868		10,095	21,391	
(1895)										103 ton + 48,987 m ³
1900	616,975	1,999	949	8,306	29,315	109,662		65,264	12,494	2,212 ton + 58,991 m ³
1910	220,677	5,565		5,118	18,181	125,677	94	132,634	4,507	121,028 ton
1937	148,787	11,142		1,075	10,847	41,716	41,841			51,228 ton

Source: Rapport, Mouvement commercial, industriel et maritime de la place d'Anvers, 1880-1910; AMBZ, 2719^v; Haven van Antwerpen, Statistiek der zee- en binnenscheepvaart (for 1937).

Appendix VIII. – Exports to USA (in tons).

Year	Steel+iron	Zinc	Lead	Cement	Window-panes	Rags	Hide ¹	Animal fats	Raw sugar
1880	43,487 ¹	2,278	116	–	26,682	7,727	1	–	122
1890	5,633	383	15,920	–	38,255	2,533	1,709	1,969	5,346
1895	12,456	81	12,456	137,552	20,028	9,154	4,032	1,748	11,358
1900	4,742	130	55	95,487	13,988	11,106	4,285	1,605	49,750
1910	62,791	1,267	15,920	20,495	13,116	34,328	7,822	8,281	3,001
1937	128,314	11,737	–	150,951	12,061	69,830 ²	–	–	–

Notes: ¹ Also scrap iron.

² Classed with unnamed textiles.

³ Raw or dressed.

Sources: Rapport, Mouvement commercial, industriel et maritime de la place d'Anvers, 1880-1910;

AMBZ, 2719^v, printed lists 1895, 1896 with higher figures compared with "Rapport...";

Haven van Antwerpen, Statistiek der zee- en binnenscheepvaart (for 1937).

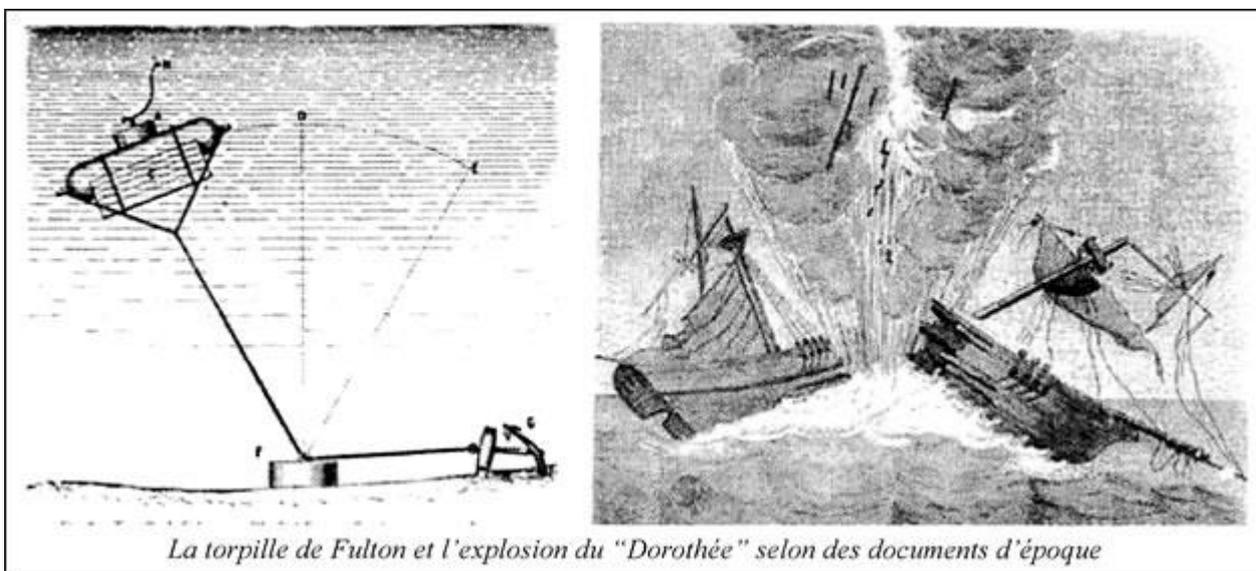
(5 197) L'épopée des MMS ... et ceux de notre Force Navale (I)

Robert Gollier

AVANT PROPOS

Qui se souvient encore de ces petits dragueurs de mines connus sous le sigle anglais MMS pour Motor Mines Sweepers ? Dans l'après-guerre ils constituèrent le noyau de la troisième marine militaire belge, la Force Navale qui par tradition aurait pu reprendre le nom de la première voulue par le roi Léopold 1er, la Marine Royale, mais ne le fit pas pour des raisons politiques connues et qui sortent du cadre de cette étude.

Ce furent les premiers dragueurs de mines magnétiques efficaces lancés en 1940 après d'intenses recherches pour contrer la nouvelle arme créée par les Allemands : la mine magnétique réputée impossible à draguer.



La torpille de Fulton et l'explosion du "Dorothee" selon des documents d'époque

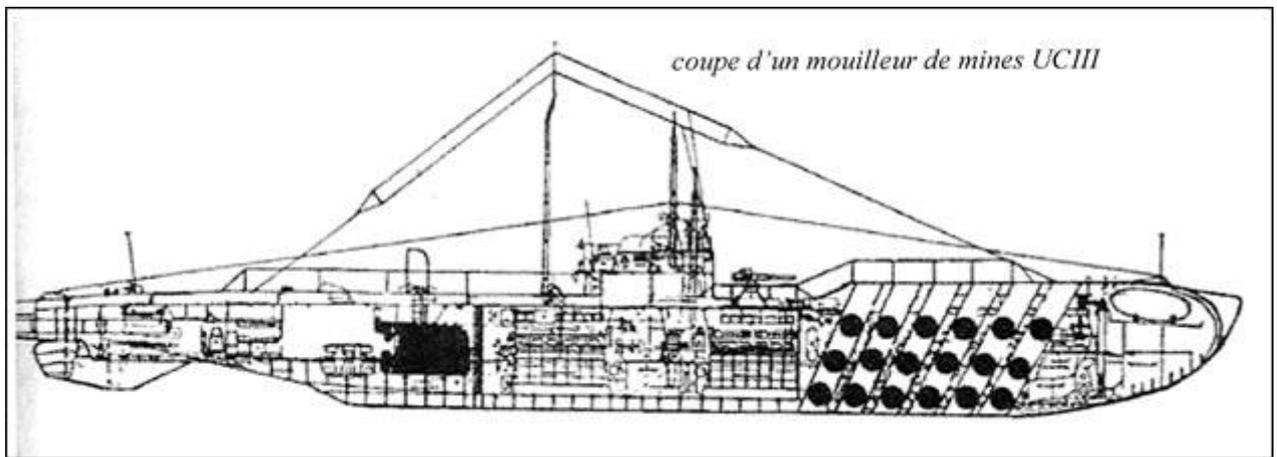
Ces navires de faible tonnage eurent un rôle déterminant parmi tous ceux qui ont permis la victoire des Alliés, mais ils sont généralement oubliés par les historiens.

Les Anciens de la Royal Navy, Section Beige et de notre Force Navale, n'ont jamais oublié la fierté d'avoir fait partie de leurs équipages et conservent de beaux souvenirs des heures de leur jeunesse passées à leur bord.

Au début de la Force Navale les embarquements étaient rares c'était un privilège d'être maté sur un MMS.

Les nombreux Anciens qui servirent plus tard sur leurs successeurs. à bord des MSO, MSC et MSI's, technologiquement plus avancés, trouveront sans doute quelque'intérêt à connaître l'histoire de ces dragueurs en bois, robustes et tenant bien la mer, mais roulant beaucoup. Ils avaient été conçus comme dragueurs côtiers mais un bon nombre ont bravé l'océan pour atteindre leurs zones d'opérations. La plupart d'entre eux ont terminé leur carrière au début des années cinquante, mais certains reprirent du service dans des compagnies commerciales privées. Et d'autres qui participèrent à la pêche à la baleine par exemple, furent abandonnés ; comme cette épave sur une plage des îles Falkland ou elle se désagrège lentement.

CHAPITRE 1

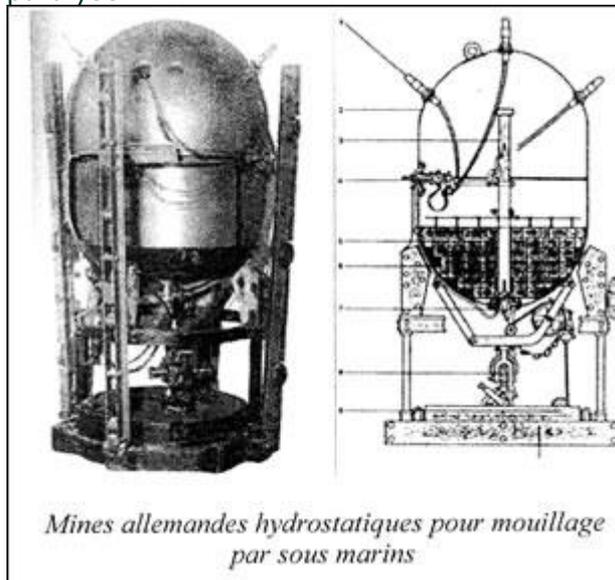


PETITE HISTOIRE DES MINES

Naissance de la mine marine

La guerre des mines n'est pas nouvelle. Elle a fait l'objet de nombreuses publications, tant techniques qu'anecdotiques, et il n'est pas question d'en refaire l'histoire ici. Vieille de près de deux siècles, elle est très bien documentée par ces ouvrages. Il peut cependant être utile d'en rappeler quelques aspects marquants, et notamment les débuts de l'utilisation des mines magnétiques, pour bien situer les origines des dragueurs de mines dits « MMS » dans l'histoire de la guerre des mines. Ils furent connus au début de la seconde guerre mondiale pendant laquelle ils jouèrent un rôle capital dans la lutte contre les mines mais sont aujourd'hui bien oubliés. Ils furent en fait les « ancêtres » de nos chasseurs de mines modernes et sophistiqués d'aujourd'hui.

La mine n'est pas une arme d'invention récente. Un de ces engins rudimentaires, le fourneau explosif de Federico Giannibelli, fut utilisé en 1585 par les Hollandais dans l'Escaut au Nord d'Anvers contre les Espagnols. Mais la mine proprement dite fut inventée tout à la fin du dix-huitième siècle par Robert Fulton, un génial ingénieur et inventeur américain. Il lui donna le nom de "torpedo" l'anglais pour "torpille". C'est le nom (d'un redoutable poisson assez répandu en Méditerranée et en Atlantique. Une sorte de raie à tête arrondie et à queue charnue capable de produire des décharges électriques pour paralyser ses proies.



Fulton la présenta d'abord à la France qui n'en voulut pas. Il s'adressa alors à l'Amirauté de Londres, mais sa praticabilité étant mise en doute, il contacta le premier ministre William Pitt et obtint l'autorisation de faire un essai sur un vieux brick danois, le Dorothee. Le 15 octobre 1805 l'essai fut effectué au moyen d'une remorque qui tractait la torpille pour provoquer le choc car il n'était pas question de laisser un équipage à bord.

L'explosion des deux cent livres de poudre qu'elle contenait coupa le vieux brick en deux qui coula immédiatement. L'Amirauté estima cependant cette arme uniquement défensive et indigne des vrais marins. Défensive elle l'était sans aucun doute, puisque la technologie de l'époque limitait en pratique son usage à la protection des rades ou des estuaires.

Le Premier Lord de la Mer, l'amiral Lord Saint Vincent déclara alors : "Pitt est le plus grand sot qui puisse exister, d'encourager ce moyen de guerre inutile à ceux qui ont la maîtrise des mers et qui, s'il y réussit, les privera de cette suprématie". L'affaire en resta là et Fulton regagna les États-Unis. Il avait vu juste. Les torpilles, comme on dit alors, n'étaient pas chères à fabriquer par des petites marines.

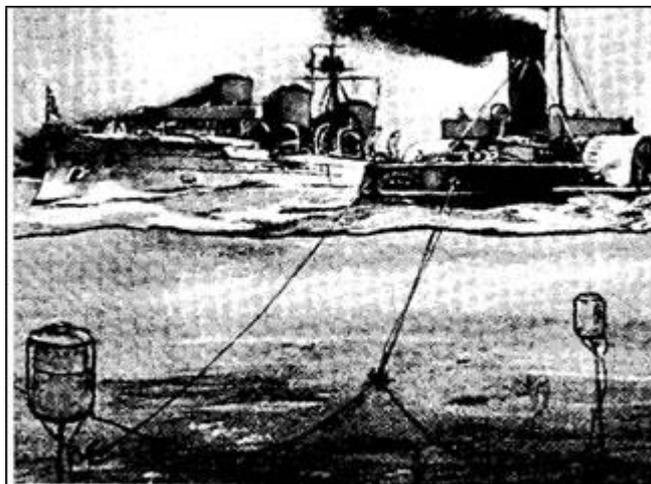
Le capitaine de frégate Luppis, un officier d'artillerie de la Kaiserliche und Königliche Kriegsmarine de l'empire austro-hongrois, se basant sur des documents d'un de ses prédécesseurs décédés, reprit l'idée de rendre la torpille automobile afin de pouvoir la lancer contre un vaisseau ennemi. Un ingénieur anglais contacté par lui concrétisa cette invention. Ce fut la torpille Whitehead du nom de Robert Whitehead son

créateur en 1880. Ce nom fut vite oublié pour devenir torpille automobile ou parfois "torpille automatique" pour se généraliser en torpille tout simplement dès la fin du siècle. A partir de ce moment, l'appellation de "mine" marine désigna uniquement les engins dormants, et devint leur nom générique.

Evolution des mines marines

Pendant la seconde moitié du XIXème siècle l'ère industrielle créa une multitude d'armes nouvelles, particulièrement pour la marine ; citons le cuirassé, les canons à longue portée, les sous-marins, la torpille autopropulsée, la mine marine et la mitrailleuse. A cela s'ajouta l'abandon progressif de la voile au profit de la machine à vapeur.

La Kaizerliche Marine commença la guerre des mines dès le premier jour de guerre, Le croiseur HMS Amphion en fut la première victime. Dans la nuit du 4 au 5 aout 1914, l'ancien paquebot Koningin Luize transformé en mouilleur de mines et étant encore dans sa livrée civile, avait appareillé de Cuxhaven pour un mouillage de mine devant les côtes anglaises. Grâce à sa livrée civile, il put opérer en toute tranquillité pour positionner ses deux cents mines au large de l'estuaire de la Tamise. Ce n'était qu'en soirée qu'il fut repéré et identifié. Une flottille de destroyers conduite par le croiseur HMS Amphion l'intercepta et le coula. Malheureusement pour la Royal Navy le croiseur entra dans le champ de mines et sauta sur l'une d'elle qui lui emporta tout son avant.



Gravure montrant un dragueur russe à grappins

La flotte allemande, au contraire de son adversaire britannique ne disposait pas de bases en mer du Nord. Mais dès qu'elle occupa nos ports d'Ostende, de Zeebrugge et de Bruges, elle disposa d'une tête de pont pour tenter le blocus maritime de l'Angleterre. Le danger de ces sous-marins, pratiquement impossibles à repérer de nuit en surface, apparut vite aux autorités maritimes francobritanniques. C'est ainsi que se développa e.a., la guerre des mines. Les mines de la Royal Navy étaient de qualité médiocre. Beaucoup d'entre elles avaient des mises à feu qui ne fonctionnaient pas. Il paraissait évident aux Alliés que le Pas de Calais avec sa largeur de vingt milles marins et ses nombreux bancs de sable était la zone la plus propice pour empêcher le passage des sous-marins allemands vers la Manche et l'Atlantique. Un barrage formé de champs de mines et de filets d'acier entre Folkestone et le Cap Gris Nez fut alors tendu. Devant la supériorité des forces navales alliées qui l'empêchait de mouiller des mines par des bâtiments de surface la Kaizerliche Marine ne tarda pas à mettre au point des sous-marins spécialement équipés en mouilleurs de mines.



Le HMS "Atherstone" de la classe Ascot aux essais

La Première Guerre mondiale a démontré que l'ère industrielle avait bien révolutionné la guerre sur mer avec la création de deux armes nouvelles : les mines et les sous-marins. Ces deux armes ont alors pris une importance qui s'imposera toujours un siècle plus tard. On peut estimer qu'environ 260.000 mines ont été mouillées pendant les quatre ans de guerre. Une moyenne de l'ordre de 4.000 par mois. 130.000

par la Royal Navy, 43.000 par PUS. Navy, 45.000 par la Marine Impériale Allemande, le reste réparti entre par la Marine Nationale Française, les Autrichiens, les Italiens, les Russes et les Turcs. Un bon nombre d'entre elles dorment encore sur les fonds et plusieurs d'entre elles pourraient s'avérer encore dangereuses dans certaines circonstances. Toutes ces mines étaient alors des mines de contact à orin, mais dans les derniers mois de la guerre, HMS Vernon, l'école des mines de la Royal Navy, avait entamé des études basées sur les problèmes de guerre anti-sous-marine pour créer un allumage par influence déclenché par le magnétisme des navires. Ces études ne furent pas poursuivies après-guerre, et la Royal Navy aura des raisons de le regretter vingt ans plus tard.

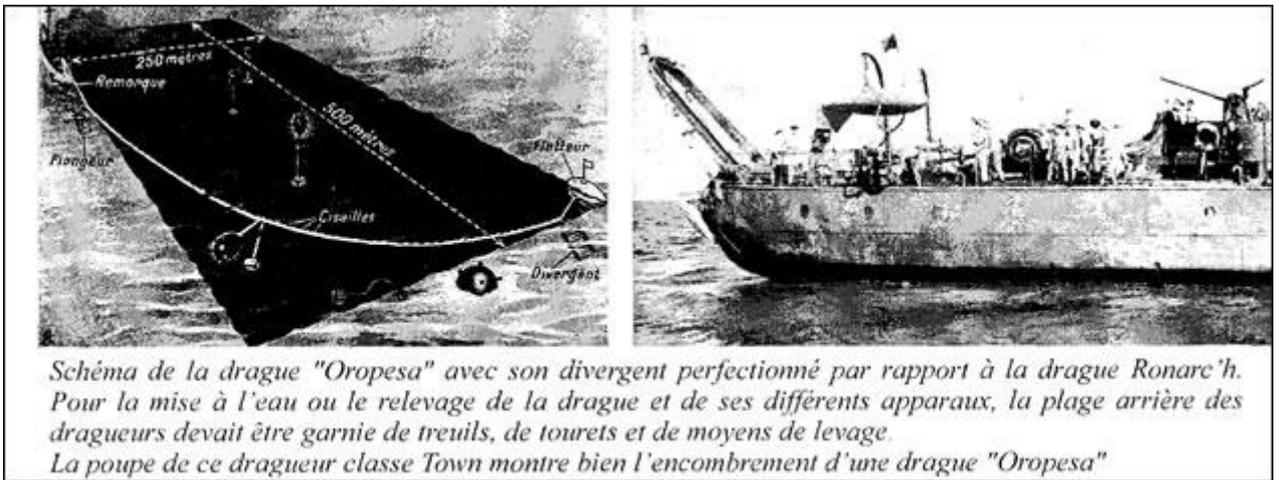
Les mines à influence

Au cours de la guerre, de constantes recherches furent entreprises pour améliorer les capacités de destruction des mines qui nécessitaient un contact avec sa victime pour exploser. On en revint aux mines de fond dont le mouillage exigeait une profondeur moindre que celle des mines à orin, elles seraient donc bien plus difficiles à draguer. Ce furent d'abord les mines magnétiques, déclenchées par la variation du champ magnétique causé par le passage en surface d'un navire. Au cours de la Seconde Guerre mondiale apparut la mine acoustique dont l'explosion était déclenchée par le bruit des hélices et ensuite l'oyster mine, qui était activée par une variation de dépression causée par le passage d'un navire au-dessus.

L'histoire de la lutte contre les mines à influence dont la mine magnétique fut la première sorte, va commencer avec le début de la seconde guerre mondiale. D'aucuns croient que ce type de mine fut une invention allemande. Mais elle résultait bien des recherches que les Britanniques effectuaient en 1917 à leur école des mines pour mettre au point un appareil de détection ou de destruction des sous-marins, basé sur les variations du magnétisme terrestre lors de l'approche d'un sous-marin. Ces recherches ne permirent pas la création d'un appareil de détection magnétique de submersibles mais aboutirent à la mise au point d'un prototype de mine magnétique. Celle-ci n'était pas encore une mine de fond mais une mine classique à orin à allumage magnétique. La Royal Navy en mouilla un petit nombre dans les derniers mois du conflit mais elle n'en continua pas la production après l'armistice. Ce seront les Allemands qui en feront une mine de fond et la développeront en plusieurs types. Ces mines pouvaient être mouillées aussi bien par des sous-marins que par des navires de surface ainsi que par deux versions pour l'aviation, les types LMA et LMB à parachute ; c'étaient des mines dites aussi dormantes et alors supposées impossible à draguer.

Evolution du dragage des mines

C'est la guerre franco-allemande de 1870, un conflit purement continental, qui allait faire entrer l'ère industrielle dans les armements et Part de la guerre en permettant le développement de nouveaux types de mines. Cette évolution ne fut pas toujours comprise par beaucoup de chefs militaires ou de responsables politiques de l'époque, ce ne fut vertes pas le cas pour les amirautés russe et japonaise. En effet, les deux marines ne feront la première utilisation intensive des mines marines avec des résultats significatifs que lors du conflit qui les opposera en 1904. Immédiatement après le début des hostilités en avril 1904, les Japonais mouillèrent des mines tapt au large qu'aux approches de la base de la marine russe de Port-Arthur. Les Russes aussi, mouillèrent des mines dans les eaux où allait croiser la Hotte japonaise. Ces mines allaient causer de lourdes pertes aux deux belligérants. Les Russes ne se remettront pas de la perte de l'amiral Stephan Makaroff disparu à bord de son navire amiral, le "Petropavlosk". Quant à eux, les Japonais subiront la perte de deux cuirassés, quatre croiseurs, deux contre-torpilleurs, un torpilleur et un mouilleur de mines, coulé par l'explosion de son propre chargement. Après la fin du conflit ces mines causeront encore la perte de plusieurs navires marchands naviguant dans ces eaux.



Dès ce moment, la mine avait fait ses preuves et allait être systématiquement adoptée par toutes les marines du monde pour devenir une arme de plus en plus redoutable autant que sophistiquée.

L'éternelle histoire du canon et de la cuirasse allait se répéter pour la guerre des mines, avec d'une part l'invention de mines de plus en plus performantes et d'autre part la mise au point de moyens de dragages ou de destruction eux aussi de plus en plus ingénieux. C'est donc bien la guerre russo-japonaise qui révéla l'efficacité des mines marines.

A la fin du conflit, la Royal Navy, bien informée par son attaché naval au Japon, lança un programme de fabrication de mines sphériques à orin par une première commande de mille unités et elle disposait de quatre mille de ces engins au moment de la déclaration de guerre en août 1914. Quelques années avant la guerre, la lutte contre les mines était particulièrement peu développée, surtout en France. Un des moyens était le contre-minage. Les contre-mines étaient de grosses torpilles contenant une forte charge de fulmi-coton que l'on faisait exploser dans la zone suspectée d'avoir été minée. Le choc de l'explosion devait détruire les mines ou déclencher leur mise à feu. L'efficacité du procédé était sujette à caution. Deux cents kilos d'explosif avaient un rayon d'action de l'ordre d'une centaine de mètres et la consommation de fulmi-coton pour dégager un petit chenal était prohibitive. On pratiquait aussi un dragage proprement dit en touant un assemble de filins et de grappins lestés près du fond, au moyen de deux remorqueurs de faible tirant. Lorsqu'une résistance de tension était rencontrée on supposait qu'une mine était accrochée au filin et il fallait alors la remorquer dans une zone précise en dehors du chenal à déminer.

La drague Oropesa

En 1906, le capitaine de vaisseau Ogilvy de la Royal Navy proposa une première drague divergente inspirée par les panneaux divergents des chaluts de pêche ; les filets étant remplacés ici par des filins armés de cisailles. Curieusement après une période d'essai le système ne fut pas généralisé et la Navy reprit le dragage avec les deux remorqueurs.

En 1910, l'amiral français Ronarc'h procéda aux essais et à la mise au point à bord du remorqueur la Fourche d'une nouvelle drague à panneaux divergents. Il s'inspire de la drague du commandant Ogilvy connue dans la Marine Française sous le nom de "drague anglaise" et à laquelle son nom est resté. Ronarc'h était très doué pour les mathématiques, il réussit son baccalauréat à l'âge de 16 ans pour entrer à la fameuse École Navale de Brest. Lieutenant de vaisseau à 24 ans, il devient en 1907 le plus jeune capitaine de vaisseau de la Marine Nationale.

Toutes les mines étaient alors des mines à orin, elles flottaient entre deux eaux maintenues à une profondeur déterminée par un câble d'acier, dit orin, attaché à un crapaud qui reposait sur le fond. Appelées mines de contact, elles explosaient dès qu'un navire les heurtaient. Le principe de leur élimination était simple et se faisait par une drague à filin et cisailles remorquée entre deux chalutiers. L'inconvénient de cette drague était le risque couru par les dragueurs eux-mêmes, malgré leur faible tirant d'eau.

Pour cette raison, la Royal Navy réquisitionna des bateaux de plaisance à roues à aubes qui avaient en général de faibles tirants d'eau pour les modifier en dragueurs, et lança dès 1915 diverses classes de dragueurs à roues à aubes dont la classe Ascot fut la première.

La drague "Ronarc'h", -du nom de son inventeur, l'amiral Ronarc'h, qui sera célèbre aussi pour l'appui que sa brigade de Fusiliers marins, dits les "Marsouins", apporta à l'Armée belge Dixmude lors de la bataille de l'Yser en octobre 1914-était constituée de deux câbles mis à l'eau la poupe du dragueur. Chaque câble était remorqué et maintenu à la profondeur voulue par une bouée, appelée aussi "cochonnet" et d'un ou deux panneaux, appelés paravanes qui l'écartaient de la route du remorqueur, d'où son nom de drague divergente. Des cisailles fixées sur ces câbles coupaient les orins des mines qui remontaient en surface. Il suffisait alors de les faire exploser ou les couler à distance au fusil ou à la mitrailleuse.



Cisaille de drague Ronarc'h

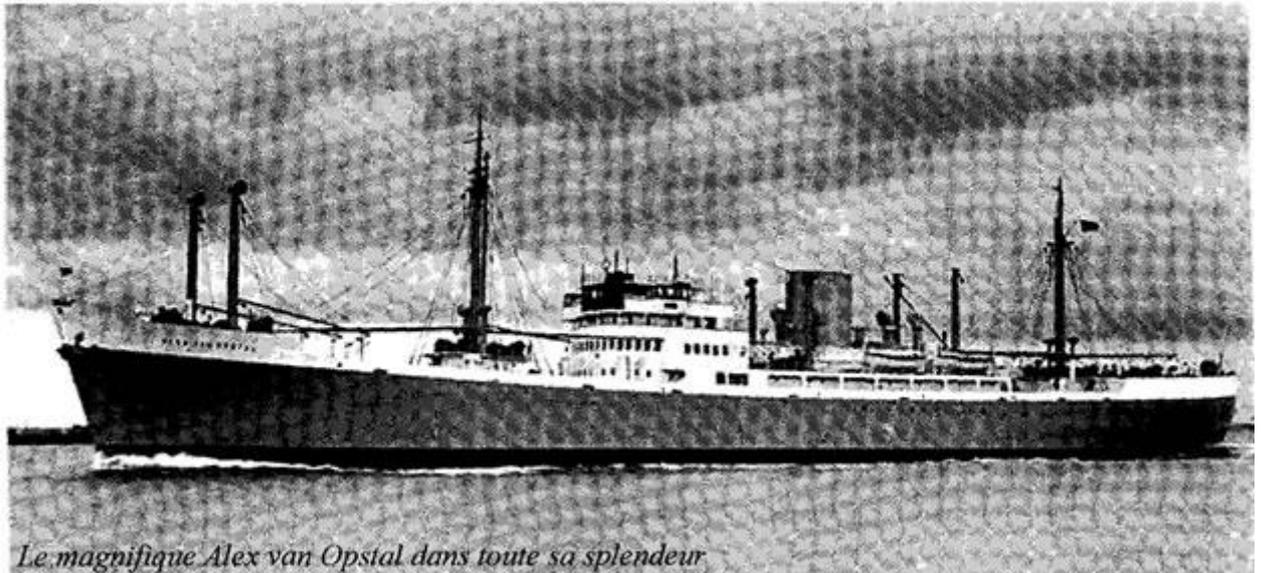


Principe du dragage divergent

Les dragueurs opéraient en flottille sous le commandement d'un excellent navigateur nécessaire à la précision des cartes des zones déminées et travaillaient en formation décalée de sorte que seul le premier dragueur était exposé à un certain risque. Ce risque pouvait être réduit en faisant opérer un premier dragueur dans la zone supposée non minée, d'autres dragueurs suivaient en se protégeant ainsi mutuellement.

La marine anglaise n'avait d'abord pas accepté le principe de l'utilisation des mines marines qu'elle considérait comme une arme défensive indigne d'une grande puissance maritime. Il lui fallut cependant revoir cette attitude par suite des développements que prenait l'utilisation de la mine dans les autres marines. Elle adopta la drague Ronarc'h montée sur des chalutiers réquisitionnés après y avoir apporté quelques perfectionnements et achetés sur le marché civil. Cette drague devint alors connue sous le nom « Oropesa », appellation encore utilisée de nos jours alors que le terme drague Ronarc'h reste connu seulement de certains historiens de la guerre des mines.

Cette drague Oropesa est un peu plus complexe que la drague Ronarc'h. Elle a trois panneaux multi plans identiques en acier, tenus chacun par trois chaînes. En fonction du réglage de celles-ci ces panneaux peuvent travailler en divergente bâbord ou tribord, ou en plongeurs. La différence essentielle tient dans l'amarrage des deux brins. Dans la drague Ronarc'h, les deux brins sont amarrés par le sommet d'un V inversé à une remorque maintenue en immersion par un panneau de plongée. Pour la drague Oropesa, les deux brins sont amarrés indépendamment de chaque bord, ce qui facilite beaucoup les évolutions de la flottille quand elle doit virer de bord en arrivant à la fin de sa zone de dragage. En ce qui concerne les évolutions en elles-mêmes il n'y a pas de différence sensible d'une drague à l'autre, les mines à orins à draguer n'ayant pas sensiblement évolué depuis la Première Guerre Mondiale.



Le magnifique Alex van Opstal dans toute sa splendeur

Les deux bossoirs de la drague Oropesa sont bien visibles à la poupe d'un dragueur de mines. Les chalutiers à vapeur de l'époque étaient en général bien équipés pour répondre à ces nécessités et la Marine Nationale décida d'en acquérir quelques-uns entre 1910 et 1914. Le succès de la nouvelle drague fut tel, que dès son entrée en guerre, des dizaines de chalutiers furent alors réquisitionnés pour être adaptés en dragueurs de mines. Notre photo montre aussi les dimensions d'une cisaille de drague Oropesa.

En 1921, le capitaine de vaisseau Audouard de la Marine Nationale Française, qui était un spécialiste de la guerre des mines, avait déclaré dans une conférence que le dragage des mines magnétiques était pratiquement irréalisable. Il faut remarquer en passant qu'étudier le dragage de ces engins de mort supposait qu'on en admettait l'emploi malgré les conventions internationales. Selon Audouard, le seul moyen de les neutraliser serait d'étudier des dragueurs émettant un champ magnétique suffisamment puissant pour provoquer leur explosion prématurée à distance de sécurité. Ce système fut envisagé tant par la Marine Nationale Française que par la Royal Navy en octobre 1939. Les Allemands de leur côté développèrent un procédé pour créer les Sperrbrecher. Les Britanniques reprendront l'étude de ce système dont nous reparlerons plus loin. Ils n'avaient cependant pas totalement renoncé à l'utilisation des mines magnétiques et ils avaient même étudié leur perfectionnement. Leur premier modèle était basé sur le principe de l'aiguille aimantée sensible au champ magnétique vertical. En 1931, ils donnèrent la préférence aux solénoïdes sensibles toutes les variations du champ magnétique local et non plus uniquement au champ vertical. On peut ajouter que, moyennant une certaine démagnétisation des coques, les mines magnétiques à orin auraient pu être draguées de manière classique, mais les mines de fond restaient impossibles draguer.

A SUIVRE

Publié dans "La Flamme" a.s.b.l .Les Amis de la Section Marine du Musée Royal de l'Armée et Histoire Militaire

Iconographies et archives de R.Gollier et D. Henrard

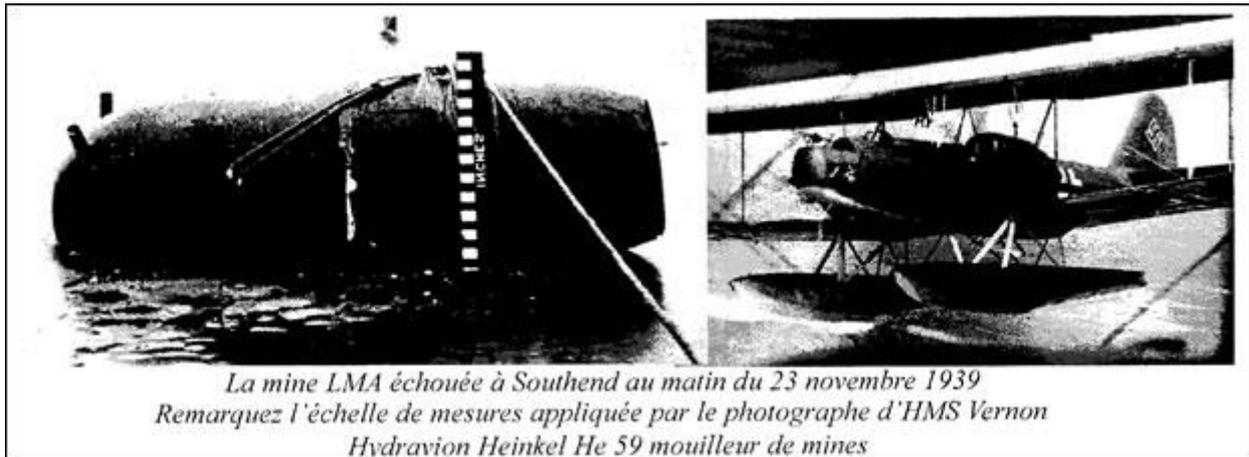
(5 198) L'épopée des MMS ... et ceux de notre Force Navale (II)

Robert Gollier

CHAPITRE 2

La seconde guerre mondiale

A Dantzig, le 19 septembre 1939, le chancelier Hitler sachant que la campagne de Pologne touchait à sa fin et que la courageuse armée polonaise arrivait aux dernières heures de sa résistance, faisait un tonitruant discours selon sa brutale manière habituelle. Il consistait en une sorte d'appel à la paix des braves bien entendu mêlé des déclarations de force et de chantage qui lui étaient tout aussi habituelles.



C'était un soi-disant appel à la raison de ses ennemis assorti de la menace d'un sort irrémédiable s'ils n'acceptaient pas de traiter avec lui. Le discours allait engendrer un malaise et un sentiment de crainte au sein du gouvernement britannique car une erreur de nuance dans une traduction officielle laissait penser qu'il détenait une très puissante et invincible arme secrète. Il voulait dire son aviation, la Luftwaffe, et non arme secrète au sens littéral du mot. Dès son côté, la Kriegsmarine n'avait pas eu les craintes de l'amirauté britannique, elle avait adopté la mine magnétique et n'hésita pas à mouiller ces armes presque "secrètes" dès le début des hostilités.

La navigation devint bien entendu tout aussi périlleuse pour les navires neutres qui embouquaient la Manche. Le premier d'entre eux à en être victime fut le hollandais "Van Elswijk" le 8 septembre, cinq jours seulement après le début de la guerre suivi une semaine plus tard, le 15 septembre, de notre bel "Alex van Opstal" de la C.M.B sous le commandement du capitaine Vital Delgoffe qui rentrait de New-York avec une cargaison de grains et de divers autres produits. A la fin du mois de septembre plusieurs autres navires alliés et neutres avaient déjà santé sur des mines dans des zones côtières régulièrement draguées par la Royal Navy. Cette situation inquiétait particulièrement Winston Churchill alors Premier Lord de la Mer, c'est à dire ministre de la Marine, car les pertes de navires dans les eaux anglaises prenaient des proportions inquiétantes. Deux destroyers les "HMS Gipsy" et "HMS Blanche" sautèrent sur des mines dans des passes pourtant fraîchement draguées. Un grand mouilleur de mines fut lui aussi gravement endommagé mais parvint à regagner sa base. L'arme "secrète" tant vantée par le dictateur serait-elle à l'origine de ces pertes ? La suite des événements démontrera que non, la crainte avait son origine dans la traduction erronée du discours du Führer dont question ci-dessus.

Courage et ingéniosité

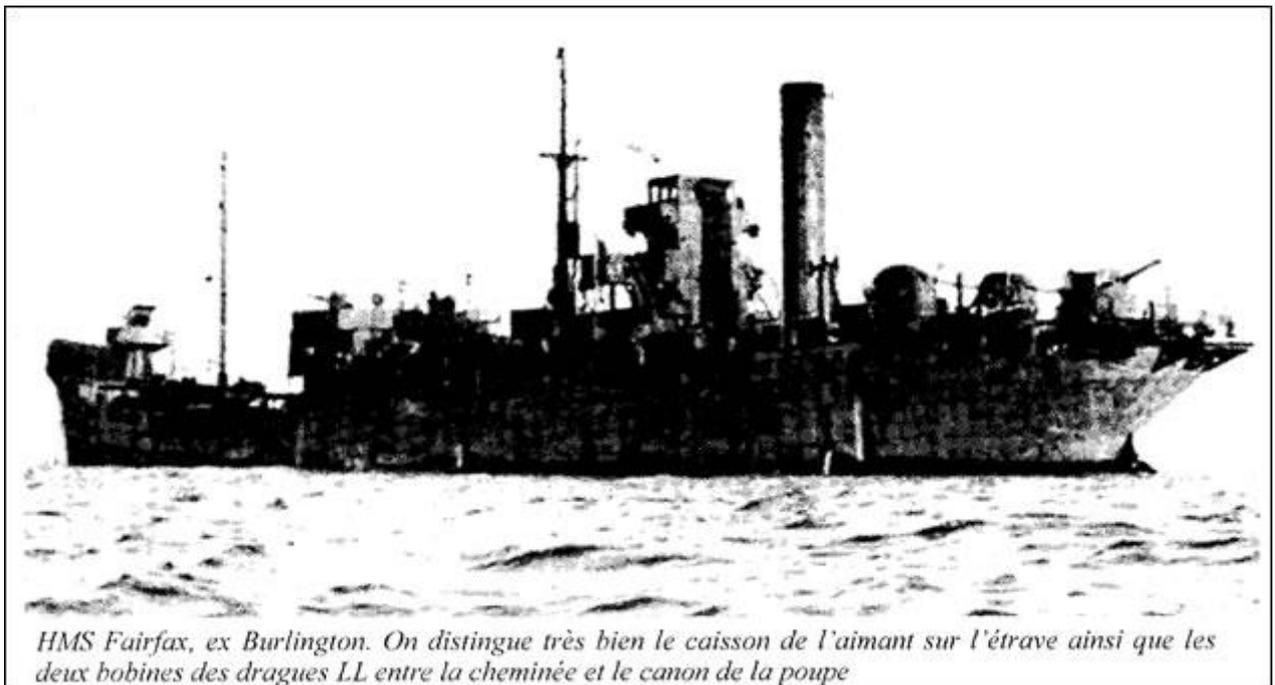
En vertu du vieux dicton *Aide toi et le ciel t'aidera*, la Royal Navy sera aussi un peu aidée par la chance et certaines erreurs tactiques des Allemands. Elle pourra aussi compter sur son importante Hotte de pêche qui lui fournira les chalutiers susceptibles d'être équipés en dragueurs de mines et ses nombreux petits chantiers navals spécialisés dans leur construction.

A l'époque, l'Allemagne disposait de deux modèles de mines magnétiques destinées à être parachutées par avion. Elles avaient à peu près l'aspect d'une bombe ordinaire, ses ailettes remplacées par un parachute. Le modèle Luftmine A (LMA) avait un poids total de 520 kilos et une charge explosive de 300 kilos tandis que la LMB pesait 900 kilos dont 680 d'un très puissant explosif fait de TNT amélioré par de la poudre d'aluminium.

Le choc au contact de l'eau déclenchait un système d'horlogerie hydrostatique qui réagissait à la pression de l'eau et rendait la mine active à partir d'une profondeur de six mètres. Arrivée au fond, la broche qui retenait le parachute se dissolvait dans l'eau de mer pour le libérer afin qu'il soit emporté par le courant. Treize cents mines avaient été programmées pour février 1939 et 900 pour l'été suivant donc avant le début du conflit, mais d'autres programmes de développement avaient retardé leur fabrication.

L'Amirauté avait vite soupçonné l'emploi de mines magnétiques parachutées par la Kriegsmarine. Des vols de nuits réguliers au-dessus de l'estuaire de la Tamise avaient attiré son attention. Cette zone était en mer peu profonde avec un très grand trafic vers le port de Londres donc idéale pour le mouillage de mines. Des observateurs de nuit furent placés à certains points critiques de l'estuaire. Le mercredi 23 octobre 1939, peu avant 22.00 heures, deux d'entre eux signalèrent le largage de deux gros objets parachutés en mer devant Shooburyness à l'embouchure de la Tamise. Au reflux de la marée deux officiers de l'école des mines pataugèrent dans la vase. A la lueur de leurs lanternes et d'une lampe Aldis ils découvrirent deux grosses bombes cylindriques. Il leur apparut tout de suite qu'il devait s'agir de deux mines qui furent immédiatement très solidement amarrées avec beaucoup de précautions pour éviter leur dérive éventuelle lors de la prochaine marée.

Ces deux spécialistes, le capitaine de frégate Ouvry et le lieutenant de vaisseau Lewis prirent alors l'empreinte de l'anneau qui bloquait le dispositif de contrôle de la mine. Accompagnés des officiers marinier Baldwin et Glenny Vaerncombe, ils furent volontaires pour tenter de désamorcer cette mine. Ces experts travaillèrent avec un très grand courage. Après s'être débarrassé de tous objets pouvant être magnétiques, Ouvry commença à s'attaquer à la mine avec des outils en métal amagnétique avec une grande compétence. Il avait décidé d'opérer seul après avoir fait monter un petit barrage de sacs de sable à une distance de sécurité pour protéger ses adjoints auxquels il était relié par téléphone. C'est ainsi que fut découvert le système de la mise à feu des mines magnétiques allemandes, qui était déclenché par la variation du champ magnétique vertical au passage d'un navire. La très violente onde de choc qui résultait de l'explosion de ce type de mine à influence cassait littéralement les reins du navire qui passait à sa verticale. Ces cinq hommes n'avaient certes pas volé les distinctions qui leur furent accordées après cet exploit.



HMS Fairfax, ex Burlington. On distingue très bien le caisson de l'aimant sur l'étrave ainsi que les deux bobines des dragues LL entre la cheminée et le canon de la poupe

La réussite de cette opération de désamorsage révéla donc tous les secrets de la mine, sa polarité et sa sensibilité. L'Amirauté pouvait ainsi mener dans l'urgence les recherches pour trouver l'antidote efficace au Banger magnétique. L'héroïsme du personnel et Part de l'improvisation britannique joueront alors un grand rôle dans la recherche des moyens à mettre en œuvre. Ces recherches seront aiguillonnées par Winston Churchill qui les suivra de très près avec la vigueur et la ténacité qu'on lui connaît. Ces recherches vont aboutir dans des délais relativement courts et au printemps de 1940, elles seront à l'origine de la création des MMS tels que nous les connaissons. Ce sera le début d'une longue lutte qui évoluera pendant toute la guerre au fur et à mesure des développements techniques et de la mise en service de mines de plus en plus sophistiquées. L'hiver 1939-1940 fut particulièrement rude et les missions contre les ports britanniques devinrent plus rares, à l'avantage Au cours de l'opération Weserübung, l'invasion de la Norvège, la marine proposa un important largage de mines dans les eaux de Scapa-Flow, base d'une grande partie de la Home Fleet ; mais sous l'influence de Göring, rancunier, l'accord d'Hitler ne fut pas obtenu et cette opération ne fut pas autorisée. Ce refus parut à la marine

d'autant plus regrettable que la R.A.F. avant lancé sa contre-offensive en mouillant en grandes quantités ses mines classiques dans les eaux norvégiennes partir du 8 avril.

L'apparition de la mine acoustique

Comme son nom l'indique bien, une mine acoustique est une mine dont la mise à feu est déclenchée par un signal sonore, le bruit des hélices ou des moteurs du navire qui s'en approche ou passe au-dessus d'elle. Pour des raisons du même ordre son élimination présente autant de problèmes que pour la mine magnétique. Entre sa mise en opération en 1942 et la fin du conflit, les Allemands n'ont cessé de mettre en œuvre de nouveaux types de mines, ce qui compliqua fortement les recherches de contre-mesures. Évoquons à présent les contre-mesures adaptées aux MMS.

CHAPITRE 3

A la recherche de moyens de défense

La démagnétisation

Le secret de la mine ayant été percé, il restait à créer un moyen de la rendre inoffensive, ou mieux encore de la draguer. La mine de Southend et son parachute furent immédiatement transportés au laboratoire magnétique de HMS Vernon où son fonctionnement fut étudié par le Docteur A.B.Wood du Mine Design Department. Celui-ci envoya le lendemain son rapport à l'Amirauté. Il confirmait que le mécanisme de mise à feu était commandé par un aimant qui pivotait sous l'influence de la variation du champ magnétique vertical descendant du pôle nord vers le sud.

Tous les navires en acier étant influencés par ce phénomène tors de leur construction, il conviendrait d'inverser leur polarité dans l'hémisphère nord pour neutraliser ces mines, à supposer que toutes les mines allemandes soient basées sur le même principe.

Avant d'étudier les moyens de dragage qui durent être trouvés, on citera un moyen d'immunisation des navires le "degaussing", c'est-à-dire la démagnétisation des coques en acier. L'expression anglaise "degaussing" est basée sur le nom du mathématicien allemand Karl-Friedrich Gauss (1777-1855) qui fut le premier à découvrir les propriétés du magnétisme ainsi qu'à démontrer la possibilité d'envoyer des signaux par des procédés galvaniques.

Le degaussing n'entre donc pas dans la catégorie des dragues mais c'est un moyen d'immuniser dans une large mesure des coques de navires. Le procédé consiste à ceinturer la coque du navire par un certain nombre de spires dans lesquelles on fait passer un courant électrique pour produire un champ magnétique, par réglage de l'intensité du courant, égal et de sens contraire à la composante du champ du navire. Le degaussing fut d'une très grande importance car il permit de démagnétiser dans une certaine mesure les coques en acier et de réduire ainsi les risques de faire détonner les mines à leur passage. Pendant toute la durée de la guerre, aux progrès obtenus aux mises à feu des mines magnétiques ont répondu des progrès équivalents dans les techniques de degaussing et de dragage. A la fin du conflit, les bâtiments disposaient de plusieurs circuits d'immunisation permettant d'annuler leur champ permanent ainsi que le champ induit en fonction du cap et de la latitude. En résumé, les mines allemandes étaient sensibles au champ magnétique vertical, et les mines anglaises au champ magnétique horizontal.

Les M.D.S

Au mois d'octobre 1939, dans la hâte de trouver un antidote aux mines magnétiques, la Royal Navy étudia aussi un projet de briseur de barrage inspiré des théories du capitaine de vaisseau Audouard. Elle réquisitionna dix cargos qu'elle équipa d'un énorme aimant monté dans un caisson au-dessus de l'étrave. Ces vaisseaux furent dénommés M.D.S pour Mine Destructor Ships. Ils devaient théoriquement nettoyer un chenal dans un champ de mines magnétiques.



Un chalutier appareille avec un skid Mk1 en opération, la remorque plus longue par sécurité.

L'idée avait été reprise des Sperbrecher, les briseurs de barrage allemands. La marine allemande qui manquait de dragueurs de mines avait équipé des navires de commerce d'une grande cisaille montée sur un support fixé à la proue. Ces cisailles coupaient les orins qui remontaient de chaque côté du navire et il ne restait plus qu'à des bons tireurs de les faire exploser. Ce qui n'était pas sans risques. L'idée fut de remplacer ce montage par un puissant électro-aimant, un moteur diesel faisant tourner une génératrice de 300kW. Le très important champ magnétique produit faisait exploser prématurément les mines avant le passage du bâtiment, créant ainsi un chenal pour le passage des navires qui le suivaient. Malgré la puissance de l'aimant, certaines mines explosaient très près du M.D.S lui causant ainsi un certain nombre d'avaries. Deux de ces navires furent même perdus de ce fait. Le désavantage du système était la nécessité de faire accompagner ces "dragueurs" par deux chalutiers pour mouiller des bouées de marquage car le chenal théoriquement nettoyé était étroit.

Le système avait aussi un autre inconvénient. Neuf MDS furent équipés dès janvier 1940, le premier fut le TIMS Bord quand il entra à la base de Skegness sous la conduite du Commodore du Yachting Club, devenu RNVR à bord de son yacht. Il dérégla tous les compas des navires environnants. Le manque de fiabilité du système le rendit vite obsolète et il fut remplacé quand les MMS équipés de la drague LL furent mis en service.

Les M.D.S firent quand-même détonner un certain nombre de mines ce qui démontra bien leurs possibilités. Ils ne furent pas désarmés pour autant mais furent envoyés en Ecosse pour opérer dans des eaux peu profondes et peu fréquentées jusqu'à la fin de l'année 1944 mais donnèrent peu de satisfaction.

Les dragues électriques Skid

Devant l'inexistence de dragues capables d'éliminer les mines magnétiques, la Royal Navy trouva très vite, un moyen temporaire mais bien conçu pour lutter contre ces mines : le "towing skid". C'était, comme son nom l'indique un « sabot remorqué » c'est à dire une grosse bobine électro-magnétique d'environ quatre mètres de diamètre montée sur un radeau en bois et remorqué distance de sécurité par un chalutier, lui-même de préférence en bois. Il était spécialement aménagé avec une génératrice reliée au sabot par un câble isolé qui envoyait des pulsations dans la bobine. Cette bobine était formée d'un gros câble électrique de cuivre bien isolé enroulant en 200 tours un noyau en bois d'un diamètre de six mètres. L'axe de la bobine était vertical, elle reposait donc plat sur le fond du radeau. Deux modèles de "skids" furent mis en service ; tout d'abord le Mark 1 dont la construction prenait trois semaines. Assez fruste et produit en grand nombre et dans la hâte il ne permettait le dragage qu'à la vitesse de 3,5 noeuds. Le Mark II plus grand et mieux connu permettait le dragage jusqu'à 25 noeuds.

Cent septante-six skids furent produits, vingt-trois chalutiers et vingt-deux dériveurs furent aussitôt réquisitionnés et aménagés pour les remorquer afin de parer à la situation critique causée par la mise en opérations des mines magnétiques. Il était estimé qu'un chenal dragué par un skid était large de vingt-cinq mètres et à dix brasses de profondeur. Ce qui n'était pas beaucoup. Beaucoup de skids furent détruits par l'explosion qu'ils déclenchaient ou gravement avariés ce qui était le désavantage du système, mais il était assez souvent possible de récupérer la bobine pour la réutiliser.

La mise au point de la drague LL qui allait bientôt suivre mit fin à la construction des skids. Malgré tout, un certain nombre d'entre eux furent conservés jusqu'à la fin de la guerre pour des dragages de petites zones dans le nord des Iles britanniques.

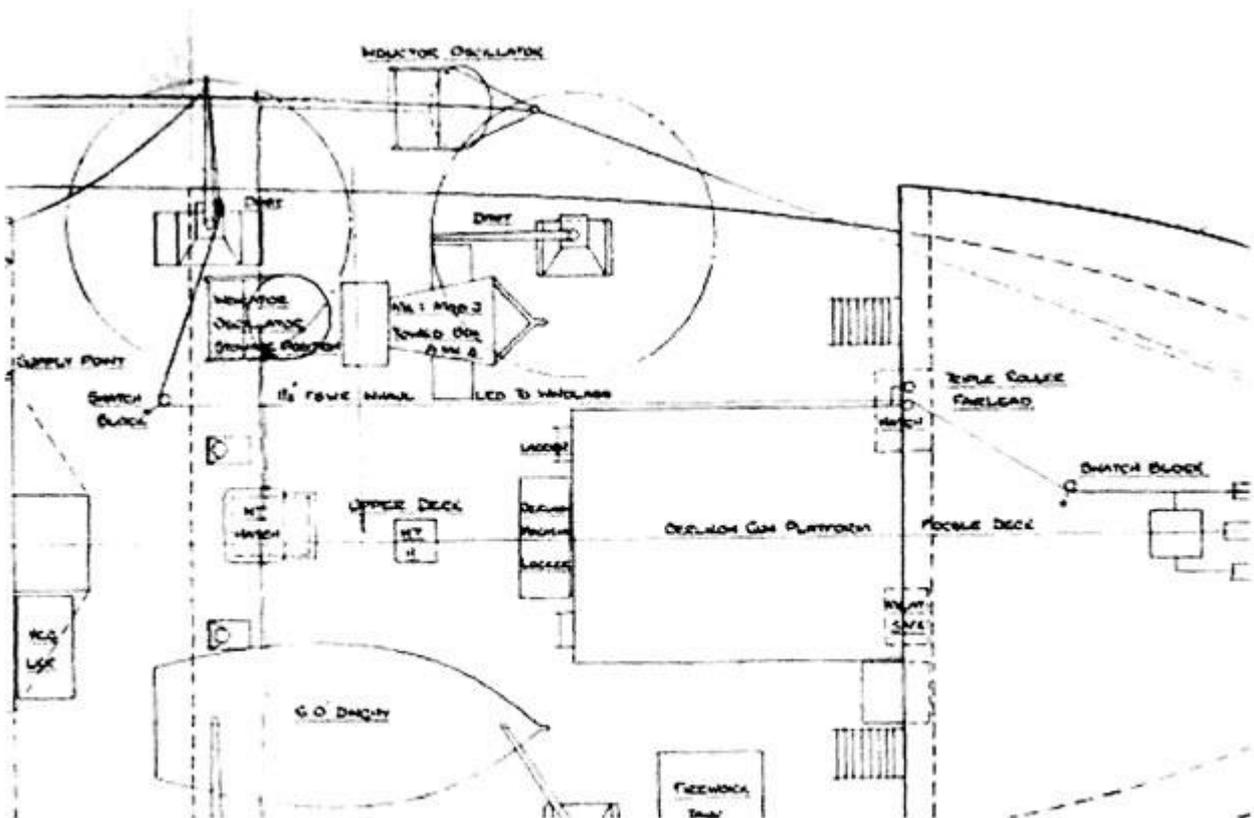
Annexe 1

Caractéristiques du skid Mk II SKID Mark II

Longueur totale: 17,40 m.
Largeur: 5,00 m.
Tirant d'eau : 1,70 m.
Poids : 14,5 tonnes
Poids de la bobine : 9.5 tonnes
Poids de la plateforme : 2 tonnes
Déplacement total : 26 tonnes environ

Annexe 2 Bruiteur Kango

Installation d'un bruiteur kango sur un MMS Long boat 3



Les D.W.I

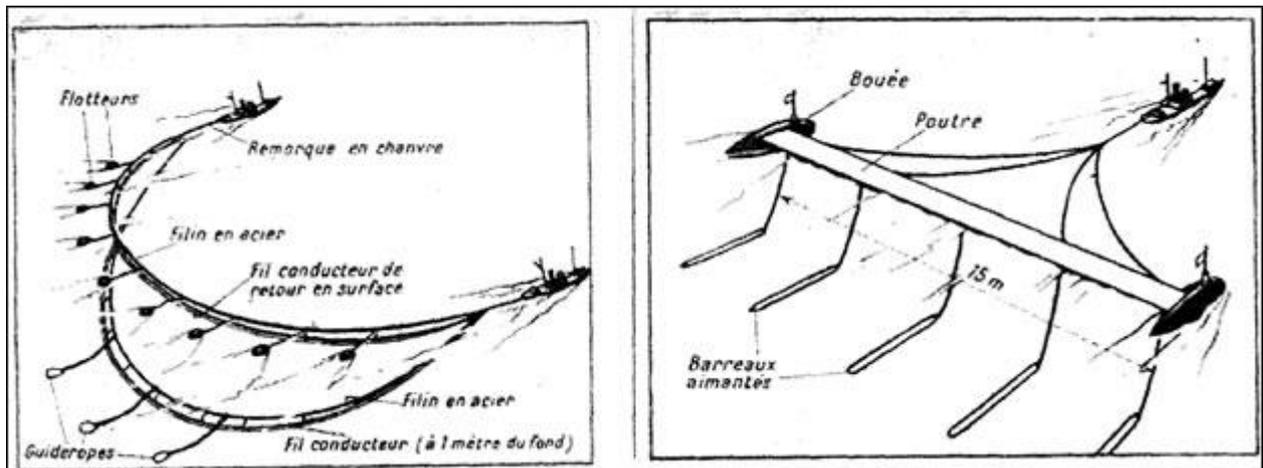
Il peut être intéressant de noter qu'un des moyens envisagés consistait en un "dragueur" aérien: le "Wimpy minesweeper". Il s'agissait de faire survoler à très basse altitude la zone à déminer par un avion

équipé de moyens lui permettant de créer un champ magnétique suffisant pour déclencher l'explosion des mines survolées. Idée très simple en théorie mais en réalité extraordinairement complexe pour un grand nombre de raisons et même dangereuse pour l'avion. Avec sa combativité et son acharnement bien connus, Winston Churchill, encourageait la recherche de contre-mesure et suivait personnellement les essais, exigeant un rapport journalier sur leurs évolutions. Un avion bombardier fut modifié et dénommé Wellington DWI Mark I. C'était un Vickers Wellington, un bombardier moyen alors en service dans la R.A.F. La conversion fut désignée DWI pour "Directional Wireless Indicator" un nom fictif pour couvrir les raisons de sécurité.

La rondeur de son imposant fuselage lui avait valu de ses équipages le surnom de Wimpy, personnage amusant et doreur de "hamburgers" dans les dessins animés et bandes dessinées de Popeye the Sailor alors très populaires. Une sorte d'énorme antenne circulaire fut placée sous l'avion. Elle consistait en un cercle de bols contenant un fil enroulé en spires protégé par une couche de balsa entoilé qui en faisait un solénoïde géant de 14,60 mètres de diamètre et de 65 centimètre de large alimenté par une génératrice mue par un moteur de voiture Ford V8 placé dans l'arrière du fuselage.

Les essais furent très prometteurs. Dès son premier passage l'avion déclencha le mécanisme de mines inertes d'exercices. A sa première opération effective dans l'estuaire de la Tamise il fit sauter une mine. Plusieurs appareils furent alors modifiés et entrèrent en service dès le mois de février 1940, mais un certain danger, l'explosion prématurée d'une mine, générait une dangereuse gerbe d'eau devant l'appareil s'il s'approchait trop bas. Cela se produisit une fois.

Ce procédé inédit présentait cependant plusieurs inconvénients. L'activité d'un avion est beaucoup plus limitée que celle d'un dragueur de mines dans des conditions de mauvais temps, et surtout de mauvaise visibilité. Un avion ne peut pas larguer des marqueurs pour indiquer avec précision les zones draguées et la largeur de la bande nettoyée était fort étroite. Il était donc difficile de repérer avec l'exactitude nécessaire les zones déminées pour y garantir le tracé précis de chenaux pour permettre une navigation sûre. Ce nouveau procédé de dragage par avions fut assez vite abandonné dans les eaux britanniques. Les avions furent alors transférés en Égypte où ils rendirent de grands services en draguant régulièrement le canal de Suez ainsi que les ports et les rades conquises en Lybie puisque la Luftwaffe pouvait y larguer des mines. Dans un canal ou des eaux toujours calmes le marquage de chenaux de sécurité ne s'imposait pas. On notera en passant que la Luftwaffe reprit l'idée en 1942 et équipa ainsi des hydravions Blohm & Voss BH 138 et des trimoteurs terrestres Junkers Ju 52 mais les résultats ne leur parurent pas concluants et les essais furent rapidement abandonnés.



A la recherches d'une technique de dragage efficace

La drague à aimants



Le mouillage de la drague à aimants le cauchemar du maître d'équipage

Dès la déclaration de guerre, les marines française et britannique avaient entrepris en étroite collaboration la recherche de moyens de dragages contre les mines magnétiques. Plusieurs types de dragues furent testées avec des résultats peu convaincants.

Des ingénieurs français des Constructions Navales inventèrent une drague à barreaux aimantés convenant au dragage des passes étroites et ils réussirent à faire sauter quelques mines au large de Dunkerque. Quelques gros barreaux aimantés étaient remorqués par des pantoires amarrées à une poutre de bois flottante d'une quinzaine de mètres de long, elle-même

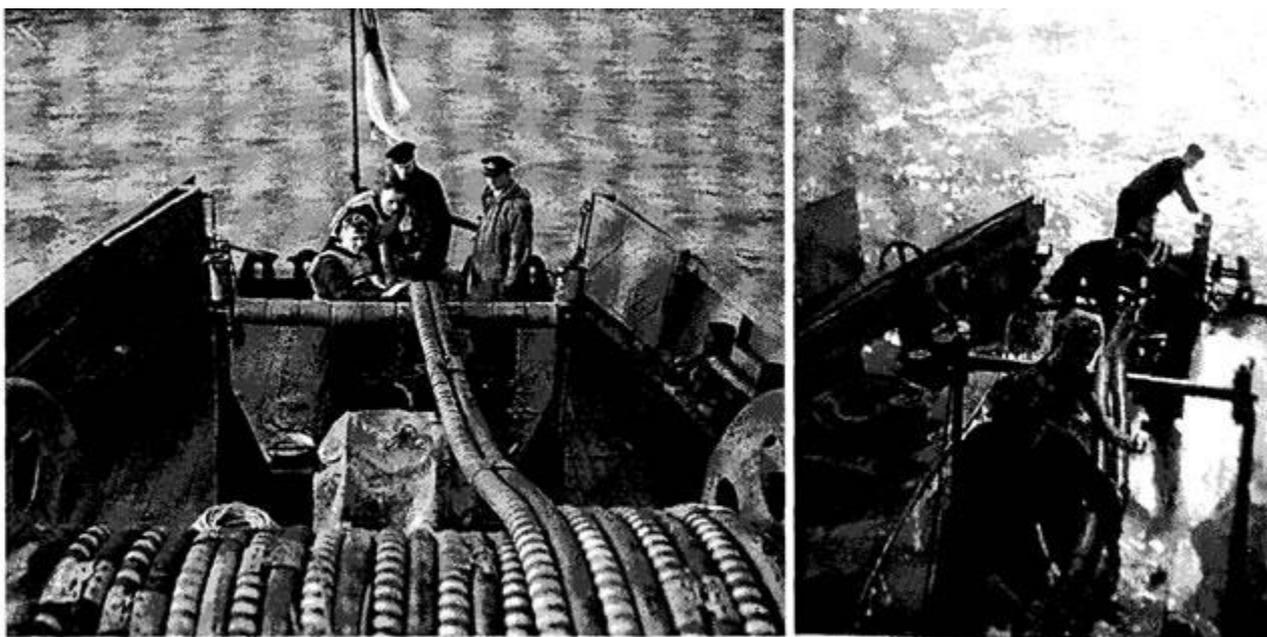
remorquée à un peu moins d'une encablure derrière un bâtiment marchant à la faible vitesse de 2 ou 3 noeuds. Cette drague était aussi fort fragile pour être utilisée sur des fonds rocheux et, remorquée horizontalement, n'était pas efficace contre les mines allemandes réagissant au champ magnétique vertical.

La drague à guideropes

A la fin de 1938, le capitaine de frégate de Font-Réaux, du centre de dragage de Brest, avait conçu une drague magnétique dite à guideropes. Il s'agissait de deux câbles, un de 250 mètres environ et l'autre de 300, remorqués en boucle par deux dragueurs. Elle était d'une grande complexité. Un de ces câbles soutenait une série de petits flotteurs lenticulaires, l'autre était maintenu un peu au-dessus du fond par des guideropes (De l'anglais «guiderope», câble qu'on laisse traîner quand un ballon sphérique s'approche de la terre pour diminuer sa vitesse et guider sa descente. On faisait passer dans le câble inférieur le courant qui créait un champ magnétique. Les deux câbles étaient remorqués de façon à ce qu'ils forment une boucle comme le montre le schéma.

La drague à aimants Mark 11*

Les anglais conçurent une version de la drague française à guideropes, permettant de draguer jusqu'à une profondeur de 25 brasses et leur drague "A" pour mines à orin utilisée couramment pendant la première guerre.



Vue des câbles brêlés en paires

Deux câbles étaient remorqués par deux dragueurs naviguant en ligne de front, ce qui limitait leur liberté de manœuvre ; une sorte de mariage entre les dragues françaises à aimant et à guideropes, elle

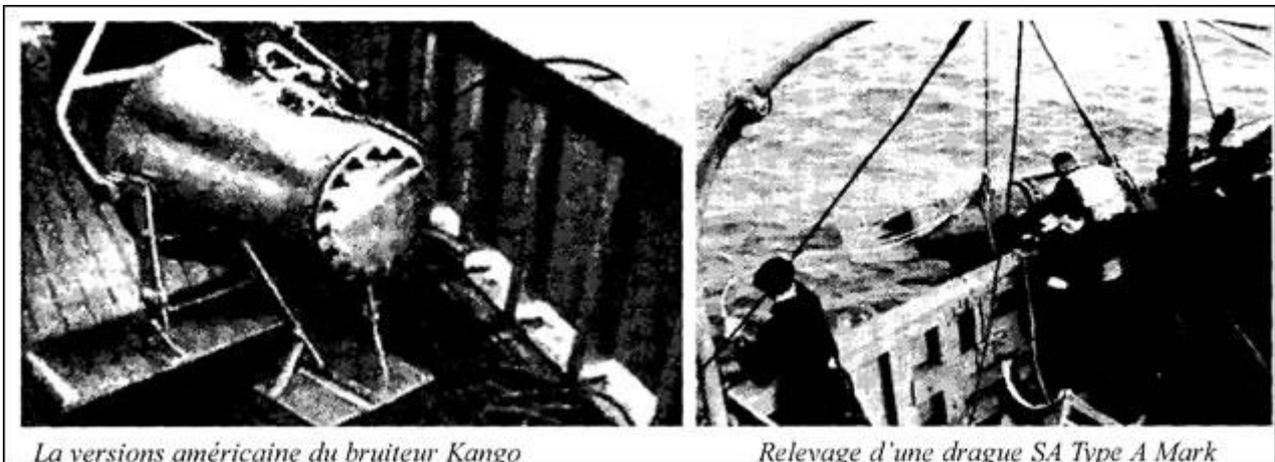
supportait 34 barreaux magnétiques espacés de cinq mètres. Cette longueur fut plus tard augmentée à sept mètres entre les aimants à un câble de 275 mètres de long. Des flotteurs soutenaient ces aimants à environ 1,50 mètres du fond. Elle fut mise en service à la fin du mois de décembre 1939 ; sa manoeuvre était, comme sa française, compliquée. Il n'est pas étonnant qu'elle acquière immédiatement le surnom de "boatman nightmare". Notre photo montre bien l'enchevêtrement des accessoires qui justifie ce surnom. La barre cylindrique est un lest de mouillage et les flotteurs ovales sont dénommés "bob", après leur mise en place. Une fois la drague larguée avec beaucoup d'efforts et de coups de gueule, le câble était alors magnétisé.

La drague électrique AA

Un prototype de cette drague avait déjà été testé en octobre 1919, vingt ans avant que la première mine magnétique allemande soit disséquée ! Elle était très semblable à la drague du commandant de Font-Réaux, et aussi basée sur la drague "A" à orins. Elle était simplement faite de deux câbles renforcés, remorqués en boucle par deux chalutiers séparés d'une encablure et demi, qui envoyaient des pulsions de 300 ampères dans les câbles. Six chalutiers furent équipés pour tester cette drague, mais les câbles devaient se mouvoir très près du fond pour être effectifs et étaient trop souvent endommagés. Le système fut alors rapidement abandonné. Trois de ces dragues seulement furent produites dont la première mise en service en mars 1940 mais elles furent abandonnées à la suite de la mise au point de la drague LL qui allait révolutionner le dragage des mines magnétiques.

La drague Double L, dite drague LL.

Une drague très performante apporta enfin à la Royal Navy la solution définitive tant attendue pour un dragage magnétique efficient au printemps de 1940. La solution trouvée fut dite "trawler dubbel L" vite simplifiée en LL. Sa conception ne fut pas simple, le problème à résoudre était de trouver un leurre passant en surface comme une victime de la mine. Il fallait pour cela recréer un champ magnétique puissant remorqué par des dragueurs de préférence amagnétiques, donc en bois. C'est ainsi que les MMS trouvèrent leurs origines. De nombreux calculs mathématiques ainsi que des essais furent nécessaires pour pouvoir nettoyer un chenal de largeur raisonnable, par des équipements qui s'avèrent fort lourds.



La version américaine du bruiteur Kango

Relevage d'une drague SA Type A Mark

La drague consistait en deux longs câbles flottants.

La première drague LL opérationnelle, la LL Mark 1, fut mise en opération en mars 1940 et devint standard pour les marines alliées. Deux longs câbles flottant de près de 500 et de 125 mètres flottants et accouplés se terminant par des électrodes étaient enroulés sur un touret. Ils étaient alimentés par des batteries et remorqués par deux dragueurs en ligne de front. Un petit problème apparut bientôt : il était nécessaire de coordonner les pulsions émises par leur génératrice. Des feux clignotants discrets furent alors montés pour permettre la coordination des pulsions. L'énergie électrique fut d'abord fournie par des rangées de batteries ordinaires de voitures mais elles chauffaient anormalement pendant les dragages. C'est ainsi que des génératrices diesel furent montées dans les dragueurs pour créer un champ magnétique suffisant à faire détonner les mines à distance de sécurité derrière les dragueurs. Sur les petits MMS les tourets étaient manoeuvrés par des manivelles par les hommes du pont ce qui était assez fatigant. Mais certains équipages, dont ceux des Belges, trouvèrent le moyen de les relier au guindeau pour s'épargner cette peine.

De nombreux chalutiers furent équipés de la drague double L mais le même problème que celui des skids restait posé. Les chalutiers métalliques devaient être au préalable démagnétisés, ce qui donnait une préférence pour ceux encore construits en bois. Avec son gros touret la drague était mise en œuvre sur un certain nombre d'entre eux dont le pont arrière et la poupe n'avaient pas été conçus pour un tel emploi. De plus, les chalutiers à coque de bois n'étaient pas en nombre suffisant, et le dégaussing des chalutiers à coque d'acier ne leur apportaient pas une sécurité suffisante. Quand il fut bien établi que la drague double L était bien le moyen de dragage le plus fonctionnel et effectif, l'Amirauté décida de lancer dans l'urgence l'étude d'un petit dragueur adapté à cette drague et d'en lancer la construction en grandes quantités dans les plus brefs délais. C'est ainsi que furent conçus les MMS qui, draguèrent les mines magnétiques.

De nombreux chalutiers furent équipés de la drague double L mais elle était difficile à mettre en œuvre sur des bateaux dont le pont arrière et la poupe n'avaient pas été conçus pour un tel emploi.

Le bruiteur "KANGO"

En 1937 déjà, les Allemands travaillaient sur des projets de mines acoustiques. La mise au point d'une telle mine était très complexe. En effet, les ondes acoustiques émises par les hélices des navires en marche ont des fréquences très variables en fonction de leurs formes, de leur taille et de leur vitesse de rotation. Plus on élargit la gamme des fréquences enregistrées par la mine, plus la zone d'explosion varie et peut être relativement distante du navire qui passe à proximité. Ceci augmente le nombre de types de bâtiments mis en danger, et complique aussi les moyens de contre-mesures. Dès le début de la guerre, l'Amirauté

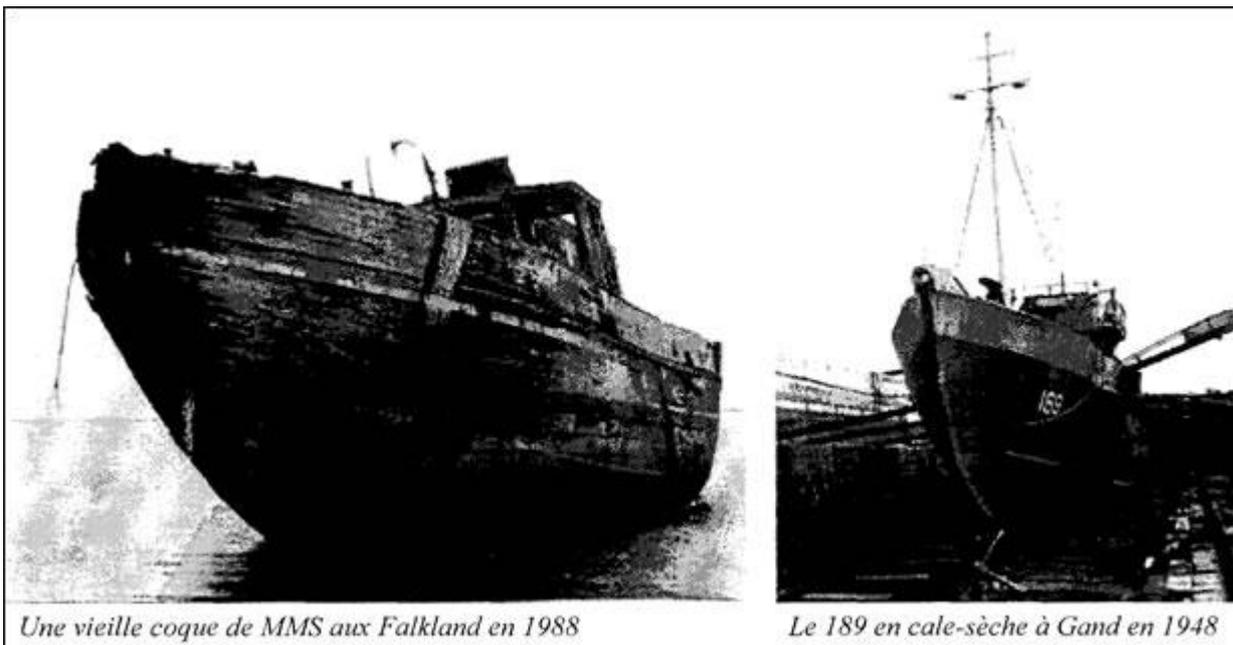


Le Kango du 192 de la 118^{ème} flottille RNSB dans l'Escaut en 44/45

avait fait étudier des contre-mesures pour la lutte éventuelle contre les mines acoustiques. En janvier 1940, l'école des mines "HMS Vernon" disposait déjà d'une bonne banque de données. Le système de mise à feu fut découvert quand deux mines acoustiques A.1 furent récupérées. Dès lors les recherches et les expériences réalisées montrèrent toute leur valeur. Elles étaient basées sur l'émission de bruits produits par des riveteuses pneumatiques, des échos-sondeurs, des marteaux pneumatiques, des oscillateurs Fessenden (Reginald Fessenden fut un grand physicien canadien ; il inventa un oscillateur d'ondes qui permit de transformer la TSF, la télégraphie sans fil, de Marconi en radiophonie) et même des sirènes. Un nombre considérable de données et d'informations avait ainsi été accumulé sur la qualité et la quantité des bruits émis sous l'eau par les navires. C'est en octobre de cette même année que la première mine acoustique fut découverte dans l'estuaire de la Tamise, zone où la Luftwaffe était la plus active. Un grand nombre de dragues furent testées et mises en service par la Royal Navy durant le conflit. Le système le plus performant fut l'usage d'un bruiteur formé d'un marteau pneumatique frappant un diaphragme à l'intérieur d'un coffre tronconique. Les coups étaient émis pour obtenir différentes séquences d'émission de vibrations. Les premières dragues furent dotées d'un marteau pneumatique des travaux publics de la marque Kango, ce qui valut à la série de bruiteurs basée sur ce système le surnom de drague "Kango". L'histoire dit que ce fabricant fut très étonné et ravi du nombre de commandes de l'Amirauté qu'il enregistra alors subitement et de manière tout à fait inattendue. A peine un mois après que les premières pertes dues aux mines acoustiques furent signalées, dans des zones nettoyées des mines magnétiques, les premières tentatives de dragage mettaient en œuvre la première drague expérimentale S.A. Type A Mark 1, basée sur un oscillateur Fessenden (**voir annexe 2**). Elle était immergée dans un réduit inondé du pic avant, mais fut vite remplacée par la Mark II fixée sur un grand support en forme de "A" qui s'abaissait devant l'étrave jusqu'à une profondeur de trois mètres. Le manque de place nous évitera de citer les douze versions de cette drague qui furent développées avant la fin de la guerre. Mais certaines étaient encore en opérations à la fin de la guerre. Au début de 1942 une version Mark 1V fut conçue, elle pouvait être conservée sur le pont pour être

immergée le long du bord en cas de nécessité. Elle était simplement débordée par le bossoir de la baleinière de bâbord.

La drague Explosive sweep Mk 1



Au début de 1944, on découvrit aussi que de petites charges explosives ou des rafales de mitrailleuses dans l'eau à de fréquents intervalles, permettaient de neutraliser les mines. Son utilisation n'était pas très populaire pour les équipages à cause des manipulations qu'elle exigeait. Ce fut la drague "Explosive sweep 44k I". Elle consistait en un tube long de trois mètres et d'un diamètre intérieur de six centimètres à plonger dans l'eau. On y introduisait des grenades Mills dégoupillées de l'armée de terre, selon une séquence établie de deux minutes. Tout d'abord une grenade, suivie à cinq secondes d'une fausse grenade en bois, puis deux grenades suivies d'une fausse et enfin une série de dix grenades. L'opération devait se faire à la vitesse de huit noeuds pour exploser à une profondeur estimée à environ six à quinze mètres derrière la poupe. Cette "drague" fut surtout employée à la fin de 1944 pour le nettoyage de l'Escaut. Il est inutile de dire que son usage était peu populaire parmi les équipages. Toutes ces dragues pouvaient faire détonner les mines acoustiques à une distance de sécurité.

A SUIVRE

Publié dans "La Flamme" a.s.b.l .Les Amis de la Section Marine du Musée Royal de l'Armée et Histoire Militaire

Iconographies et archives de R.Gollier et D. Henrard

(5 199) De Belgische vissers tijdens de tweede wereldoorlog

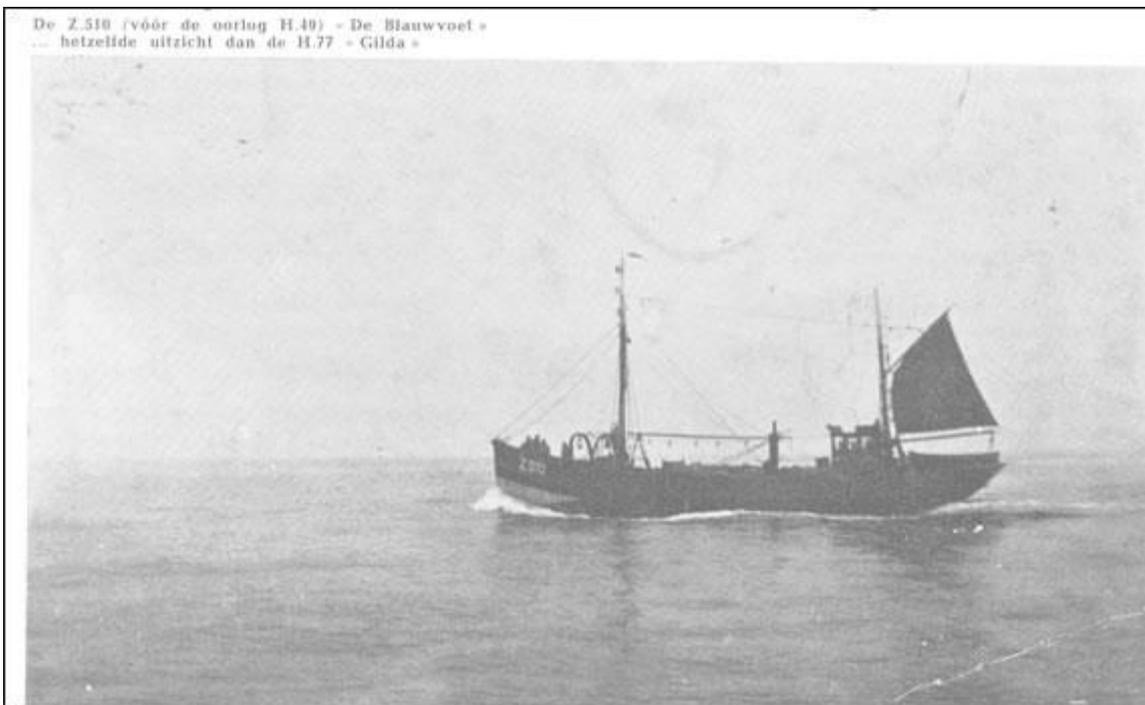
Door J. Verleyen

DE H.77 « GILDA », HET VAARTUIG VAN DE LEGENDE...

Van de talrijke Belgische vissersvaartuigen die aan de ontruiming van de Frans havens hebben deelgenomen, zijn enkele goed gekend gebleven. Sommige verdienen een titel van rekordhouder zoals de 0.86 « Georges-Edouard », rekordhouder van het aantal vervoerde soldaten. Wij hebben erover gesproken in NEPTUNUS 79/80 nr. 5. Binnenkort zullen wij de verhalen ,publiceren over de H.73 « André Robert-Denise », rekordhouder van het aantal ontruimde havens en over de Z.50 « Lydie-,S(uzanne) », en H.40 « Bertha-Leon », rekordhouders van het aantal reizen tussen Duinkerke en Engeland,. De lezer

heeft reeds vastgesteld dat zekere vaartuigen in het « Gulden Boek van het Zeewezen » ingeschreven Zijn terwijl andere vaartuigen die niet minder hebben gepresteerd in dit ere boek niet vermeld zijn. Recente opzoekingen bij de Historische Dienst van de Franse Marine hebben zelfs namen of nummers van tot nu toe onbekende vaartuigen aan het licht gebracht. Over de H.77 « Gilda », vaartuig waarvan de schipper alhoewel gekwetst zijn schip toch in Engeland heeft teruggebracht, heeft men veel gesproken terwijl nochtans vaartuig en bemanning totaal verdwenen zijn. Daarom verdient de H.77 « Gilda » de titel van « vaartuig van de legende ».

Verdwijning zonder spoor of zo goed als...



De H.77 « Gilda » was een houten vaartuig van 24,86 N.T. en 69,64 B.T. gebouwd, In 1936 te Zeebrugge, op de scheepswerven DE BACKER en uitgerust met een motor van 150 P.K. en met radio. Dit was dus een groter schip dan vele andere en het was ook veel sneller dan schepen uitgerust met een motor van 100 P.K. of minder. Dit is een zeer belangrijk punt om de rol, van dit vaartuig te begrijpen. Het schip was eigendom van reder Petrus LATRUWE uit Helst. Tijdens de oorlog was het vaartuig vanuit Brixham bedrijvig en verdween met man en muis in december 1942 zoals wij zullen zien. Twee volle jaren lang hebben Theophiel DE GROOTE en andere vrienden gezocht om een foto van het vaartuig te vinden en dit zonder resultaat noch bij de familieleden van de bemanning en van de reder, noch bij de (scheepswerven die door de overstromingen van 1 februari 1953 erg geteisterd werden. In december 1979, ter gelegenheid van de Algemene Vergadering van die Federatie er Belgische. Zeelieden van de oorlogen 14/18 en 40/45, heeft Voorzitter R. RYCX nog een oproep gedaan aan de talrijke aanwezige leden. Drie leden hebben onmiddellijk geantwoord, dat zij dachten dit kostbaar document in hun bezit te hebben. Jammer genoeg, werden wij opnieuw teleurgesteld. De ene na de andere liet weten dat hij niets gevonden had. Er werd toch een « zantje » teruggevonden, doch zonder afbeelding van het vaartuig. Al wat ontdekt werd is een foto van het schip bij het begin van de aanbouw. Deze afbeelding bevindt zich in een visserscafé te Zeebrugge. In deze omstandigheden, hebben wij besloten een foto van een dergelijk vaartuig te zoeken. Theehiel GROOTE heeft ons een foto van de Z.510 (vr de oorlog H.49) « De Blauwvoet » overhandigd. Dit houten vaartuig van 22,19 N.T. en 59,57 B/T werd in 1937 op dezelfde scheepswerven DE BACKER te Zeebrugge gebouwd. Dit is een punt van groot belang want deze ambachtelijke scheepswerven van houten vaartuigen hadden ieder hun eigen stijl. Het vaartuig was ook uitgerust met een motor van 150 P.K. en met radio en was eigendom van reder Petrus UTTERWULGHE uit Heist. Onze vriend Theophiel heeft ons bevestigd dat beide vaartuigen, ondanks een licht verschil van tonnemaat, hetzelfde uitzicht hadden.

Wat de bemanningsleden betreft, hebben wij reeds laten weten dat de twee mannen die in 1940 aan boord waren sedert lang overleden zijn. Dank zij het Gemeentebestuur van Knokke-Heist en in, het bijzonder Diensthoofd A. DESMIDT, hebben wij de volledige identiteiten bekom en van visser hernomen. Hij was thuis gekomen en hij was moe. Hij had zijn gasvuur aangestoken om iets te koken en viel slapend

in zijn zetel. Destijds waren nog onderbrekingen in de levering van gas, zogezegde « coupures », Degene die de oorlogsjaren en hebben gekend zullen zich dit herinneren. Het gas werd « afgesneden » en de vlam verdween. Later kwam het gas terug. Dries is aan het slapen gebleven en dit... voor eeuwig ! Karel VERBEKE, bijgenaamd « Karel Prume », zou integendeel een meer glorieuze dood vinden bij het vergaan van de Z.443 « Mercator », op 17 oktober 1967. Zijn naam prijkt op één van de veertien memoirieplaten van het ereplein aangelegd in het domein van het Nationaal Visserijmuseum te Oostduinkerke ter nagedachtenis van de honderden op zee omgekomen Vlaamse vissers.

Wij mogen dus oprecht spreken van een verdwijning zonder spoor of bijna.

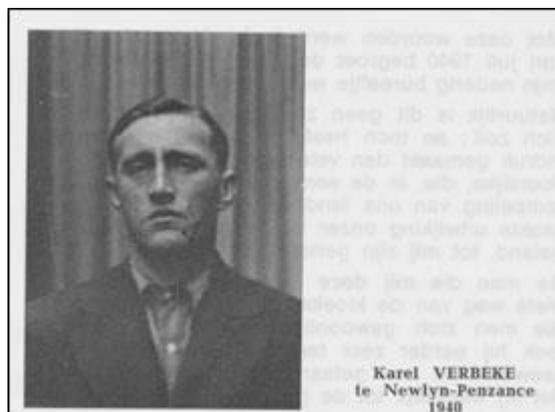
En toch werd erover officieel gesproken tijdens de oorlog...



De naam van de H.77 « Gilda » komt op al de lijsten van schepen die aan de ontruiming van Duinkerke hebben deelgenomen. Bij ministerieel besluit van de Minister van Verkeerswezen te Londen van 21 juli 1941, werden de namen van Andries GHESELLE, schipper, en Charles VERBEKE, matroos, resp. onder nr. 302 en 303 in het « Gulden 'Boek van het Zeewezen » (ingeschreven en dit wegens hun deelneming aan de ontruiming van Duinkerke met de H.77 « Gilda ».

In nummer 1 van het tijdschrift « MARINE » van dezelfde 21 juli 1941, het eerste Nationale Feest werkelijk in het buitenland gevierd, verschijnt een artikel van de Heer Georges DEPOORTER, gewezen Waterschout te 'Nieuwpoort en thans Ere-Kapiteinter-Zee bij onze Zeemacht, alias « Kapitein Violtje ». In dit artikel : « De Belgische Vissers Vloot in Frankrijk, Mei-Juni 1940 », wordt de H.77 « Gilda »

vermeld. Wij zullen (later op dit artikel, terugkomen want de melding heeft betrekking op de laatste overtocht vanuit Saint-Vaast-la-Hougue, tot Falmouth.



— VERBEKE Charles, geboren te Heist-aan-zee, op 4 maart 1915, gehuwd met GHESELLE Madeleine, overleden in zee, op 17 oktober 1967.
Dries GHESELLE die de bommen te Duinkerke, de vliegende bommen te Antwerpen en al de oorlogsgevaaren getrotseerd had, verloor het leven ten gevolge van een dom ongeval. Hij had pas zijn werk

Een jaar later, opnieuw in « MARINE » van juni 1942, vinden wij een artikel waarvan afschrijft 'hieronder : « EENVOUIDIGE HISTORIE « door P.V. Meneere, 'k zoen willen weerkeren aan boord « van mijn schip'.

Met deze woorden werd ik in de eerste dagen van juli 1940 begroet door een visser die mij op mijn nederig bureeltje was

komen bezoeken.

Natuurlijk is dit geen zeer belangrijk voorval op zich zelf : en toch heeft dit op mij een diepere indruk gemaakt dan vele vragen, soms zeer aan doenlijke, die, in de eerste maanden na de over dompeling van ons land en de daardoor veroor taakte uitwijking onzer vissersbevolking naar En geland, tot mij zijn gericht geworden.

De man die mij deze woorden toestuurde had niets weg van de kloeke, stevig gebouwde Visser die men zich gewoonlijk voorstelt. Integendeel leek hij eerder zeer tener en alleen zijn door zeewater en zon getaand gelaat liet vermoeden dat hij werkelijk tot de gelederen onzer taaie vissers behoorde.

Wat mij het meest verwonderde in het verlangen van die brave mens was zijn gevorderde leeftijd. Wanneer veel zeelieden niet beter wensten dan gedurende enige tijd aan de gevaren der zee te kunnen ontsnappen, was het vurig verlangen van die man, op 56-jarige ouderdom, en wanneer het oorlogsgevaar op zee in hevigheid dreigde toe te nemen, ten spoedigste terug in te schepen om zijn alle daagse bedrijvigheid te hervatten.

En wat in deze historie nog merkwaardiger is, is de wijze waarop onze vriend te Londen was geraakt. Ziehier zijn lotgevallen.

Op 18 mei 1940 verliet het vaartuig H... G...» de haven van Zeebrugge. De bemanning bestont twee leden, onze vriend als schipper, en een matroos. Een zeker aantal passagiers waren in gescheept. De aftocht was pijnlijk, er moest van de ene naar de andere haven worden gevaren totdat eindelijk het schip voor bijzondere dienst werd opgeëist.

Misschien is het beter het verhaal van belang hebbende zelf aan te halen. Hij vertelt dus :

De 30e mei kwamen wij te D... aan in een dikke mist veroorzaakt door het branden der olietanks aan wal. Wij scheepten zo spoedig mogelijk een groot aantal Franse en Engelse soldaten in, als ook de bemanning van een schip dat vóór de haven gezonken werd. Dit alles gebeurde onder een hevig bombardement, terwijl kranen in de dokken vielen en pakhuizen instortten. Toen wij klaar waren om te vertrekken werd een torpedo geworpen vanuit een Duits vliegtuig, drie naast ons vaartuig in het water ontplofte.»

De H... werd gans opgelicht, ik verloor het evenwicht en werd over de lier in het visruim geworpen, terwijl ik het bewustzijn verloor. Ik leed hevige pijnen in de rechter borstkas die ik getracht heb te stillen met kompressen. Ik slaagde er evenwel in het vaartuig buiten te brengen en naar R... te sturen. Aldaar werd ik met een Ziekenwagen vervoerd naar het hospitaal, alwaar werd vastgesteld dat ik drie ribben gebroken had ».

De held deze historie was dus nog niet goed ontslagen uit het hospitaal dat zijn hart opnieuw de zwerfverijen op zee verlangde.

Hij wist nochtans wat het varen gedurende oorlogstijd betekent. Reeds in 1914-18 had hij zee dienst verricht ; hij werd vereerde met de Heri neringsmedaille » en met de inschrijving op de Rol der Marine ». Sedert september 1939 had hij zich reeds kunnen rekenschap geven wat in deze oorlog voor de zeelieden beschoren lag, hij heeft een grote proef doorstaan te D... en, niet tegenstaande zijn gevorderde ouderdom, wilde hij nog varen.

Aan zijn verlangen werd voldaan. De terugkeer aan boord van zijn schip werd hem vergemakkelijkt, hij kon herbeginnen te varen en hedendaags niet tegenstaande zijn 58 jaren is hij steeds paraat om aan de bevolking dezer eilanden een smakelijk visje te bezorgen.

Uit zulk hout zijn onze Vlaamse vissers gehakt !

Wij hebben onmiddellijk Dries GHESELLE (56 j. in 1940 en 58 j. in 1942) en zijn H.77 Gilde» herkend. Wij vernemen dat hij in 14/18 gehecht is geweest aan het gemobilizeerde Belgisch Leger. Wij krijgen ook bevestiging van het feit dat zij op zaterdag 18 mei (eerste dag van de ontruiming van de Belgische vissersvaartuigen) Zeebrugge verlaten hebben en dat zij maar met twee bemanningsleden aan boord waren. Dit is een punt van belang want zij waren ook maar met twee te Duinkerke. Niemand had dus het boord verlaten. Wij vernemen ook dat een maand na zijn ontscheping te Ramsgate Dries GHESELLE het hospitaal had verlaten en zich bij de diensten van de Belgische Marine bevond om te vragen aan boord van zijn schip zo vlug mogelijk terug te mogen keren.

In de krant ONAFHANKELIJK BELGIE », uitgegeven te Londen door de Belgische Regering, nummer van donderdag 6 augustus 1942, Vinden wij een artikel waarvan uittreksels hieronder :

EEN HELDHAFTIGE BLADZIJDE IN ONZE GESCHIEDENIS

Het aandeel van de Belgische Zeelieden bij de ontruiming van Duinkerken ».

Een mededeling aan de pers

De H. Camille GUTT, Belgisch Minister van Landsverdediging, heeft een bezoek op het Brits Ministerie van Informatie afgelegd. De militaire eer werd aan de Minister bewezen door een detachement van de Home Guard dat vervolgens door hem geschouwd werd.

Tijdens een vergadering, welke plaats had onder voorzitterschap van de H. Ernest THURTLE, Parlementair Sekretaris van het Ministerie van Informatie en waarop een groot aantal journalisten aanwezig waren, heeft de H. GUTT een uiteenzetting gegeven over de deelneming van de Belgische vissers aan de evacuatie van Duinkerken in juni 1940:

Het aantal jonge Belgische vissers die in de Belgische Sectie van de Royal Navy dienst doen groeit met de dag aan, zodat men thans vaak in de Britse zeehavens jonge mariniers ontmoet wier afkomst door het woord « Belgium », bovenaan de rechtermouw van hun uniform, aangeduid is. Er zijn er velen onder hen die bovendien op de borst de linten van een Engelse decoratie, van een ereteken van de Verbonden en van een Belgische decoratie, hulde van het Vaderland, dragen. Voor het merendeel behoorden zij tot de bemanningen van de vissersboten die zich hadden onderscheiden gedurende de evacuatie van Duinkerken waarvan hierna een uiteenzetting betreffende de Belgische deelneming volgt ».

Minister Camille GUTT geeft dan korte inlichtingen



Foto boven : Gustaaf, Robert, Oscar en Raymond BORREY aan het werk in Brixham (1943).
Foto onder : Belgische Vissersvloot.

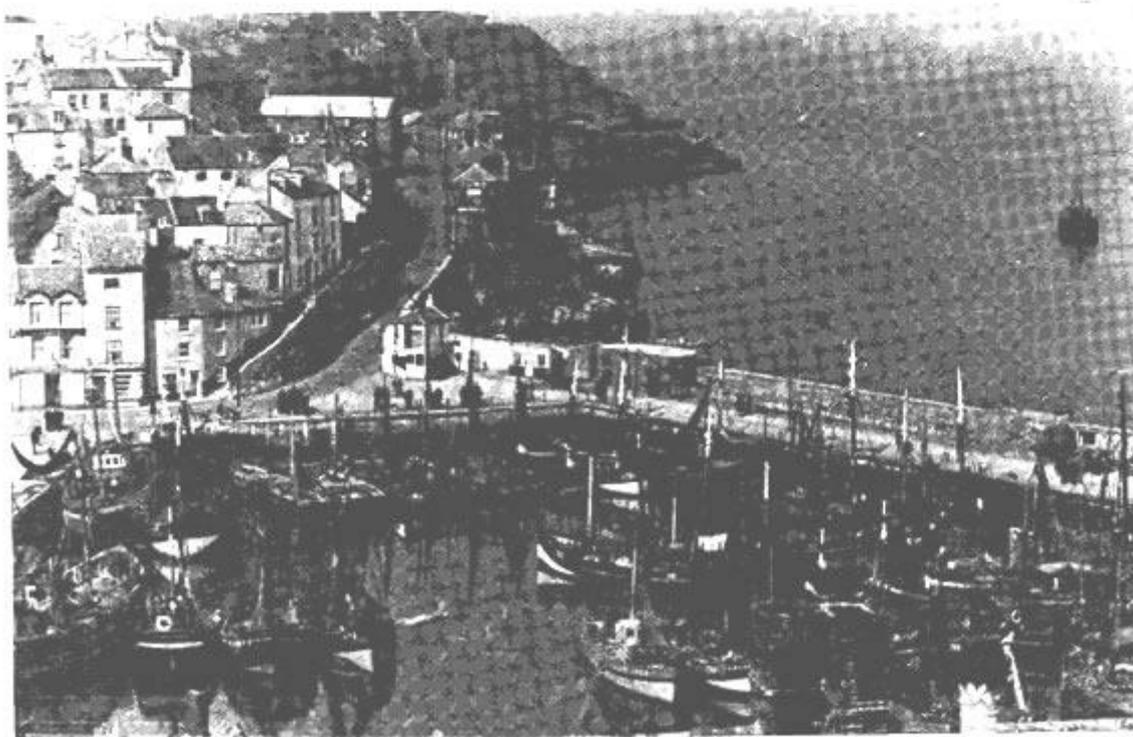




Foto boven : Gustaaf, Robert, Oscar en Raymond BORREY aan het werk in Brixham 1943.

Foto onder : Belgische Vissersvloot Brixham 1943.



Robert, Gustaaf, Oscar en Raymond BORREY aan het maken van een mast voor de Belgische vissers te Brixham 1943.



(5 200) L'arsenal des galères de Marseille

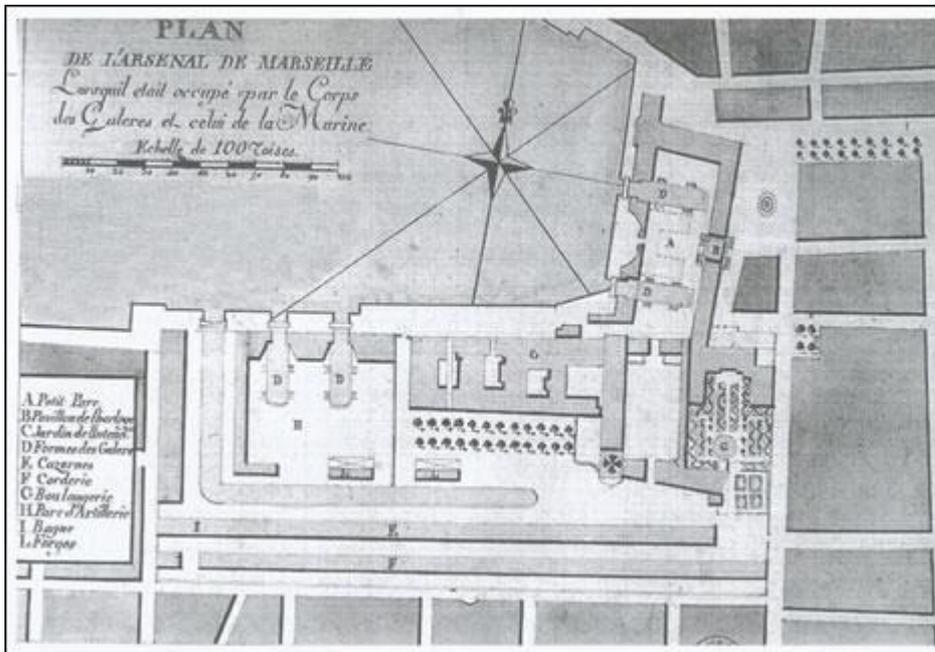


Au milieu du XVII^e siècle, Marseille regroupe environ soixante-cinq mille âmes, dont une bonne partie est entassée dans les ruelles tortueuses et mal pavées qui dominent l'actuel Vieux-Port, depuis Saint-Jean, le quartier des pêcheurs, jusqu'à la butte des Carmes ou celle des Moulins. La ville, qui entretient une solide réputation d'esprit frondeur, sort d'une longue période de troubles indépendantistes. Au point de provoquer le courroux du jeune Louis XIV, qui décide une fois pour toutes de mettre au pas ces impudents Marseillais. La sortie du port est verrouillée par le fort Saint-Jean d'un côté et la citadelle Saint-Nicolas de l'autre. Deux constructions imposantes, signées par l'architecte Clerville, et destinées moins à protéger la cité des dangers extérieurs qu'à persuader ses habitants que le pouvoir royal les a à l'œil! Les systèmes de défense sont d'ailleurs réduits à néant, tous les hommes étant sommés de déposer leurs armes et leur poudre. La ville reçoit bientôt la visite de troupes royales venues parader dans les mes. Marseille est asservie !



C'est pourtant à ce moment-là qu'elle va connaître une transformation décisive et sortir avec retard du Moyen Âge. Pendant la seconde moitié du XVII^e siècle, Marseille devient un grand port ouvert sur la Méditerranée, mais aussi sur le Ponant. Son tissu urbain se développe considérablement, au point qu'entre 1668 et 1687, la ville triple sa superficie. Sur toute la rive méridionale du Lacydon, des quartiers cossus aux avenues bien rectilignes font leur apparition. En mars 1669, Colbert affranchit le port, ce qui provoque un formidable bond en avant du commerce, entretenu avec les comptoirs - ou "échelles" - du Levant, dont Marseille a désormais le monopole. Par dizaines, pinques, senaus et polacres débarquent sur ses quais quantité de marchandises alors très recherchées, comme les soieries, cotonnades fines, laines, tissus d'indienne, poils de chameau, cuirs travaillés, épices, blé, huiles... Chez les négociants et les armateurs phocéens, des fortunes colossales se constituent, comme en témoignent les imposantes bastides construites ici et là.

Une flotte de quarante galères pour le bon plaisir du Roi-Soleil



Ci-contre : plan de l'arsenal des galères reproduit dans les *Souvenirs de marine conservés* de l'amiral Pâris. On observe, à droite, le premier arsenal, faisant angle avec son extension sur la Rive-Neuve, devant les bâtiments longilignes du bagne (E) et de la corderie (F).

C'est alors que Louis XIV décide de doter Marseille de la plus belle et de la plus puissante flotte de galères jamais imaginée. Il espère ainsi sécuriser le commerce maritime en butte aux pirates barbaresques, et imposer son hégémonie à tous les États riverains de la Méditerranée. Un vaste arsenal va ainsi devoir être édifié pour construire et entretenir ces navires. Sa réalisation est confiée à Nicolas Arnoul, grand commis de l'État, alors affublé du titre pompeux d' "intendant de justice, police et finance des fortifications de Provence et de Piémont et des galères de France". La postérité le décrira comme un haut fonctionnaire compétent, ambitieux et décidé.

Et de la poigne, il va lui en falloir pour mener à bien un tel projet. Car Nicolas Arnoul choisit d'installer l'arsenal avec ses édifices, ses ateliers et son chantier naval en plein cœur de la ville. Plus exactement dans un quartier appelé le "plan Fourmiguier", situé tout au fond du port à l'emplacement du quai de la Fraternité et dans le prolongement Sud de l'actuelle Canebière. Depuis 1488, sur ordre du roi Charles VIII, ce secteur est déjà partiellement occupé par les chantiers de construction et d'entretien d'une petite flotte de galères armées à l'occasion des guerres d'Italie. Successivement, Louis XII, puis François Ier augmentent la capacité de production de ces établissements. Mais la flotte ne dépasse guère la dizaine de bâtiments, alors que l'ambition du Roi-Soleil est de quadrupler cet effectif !

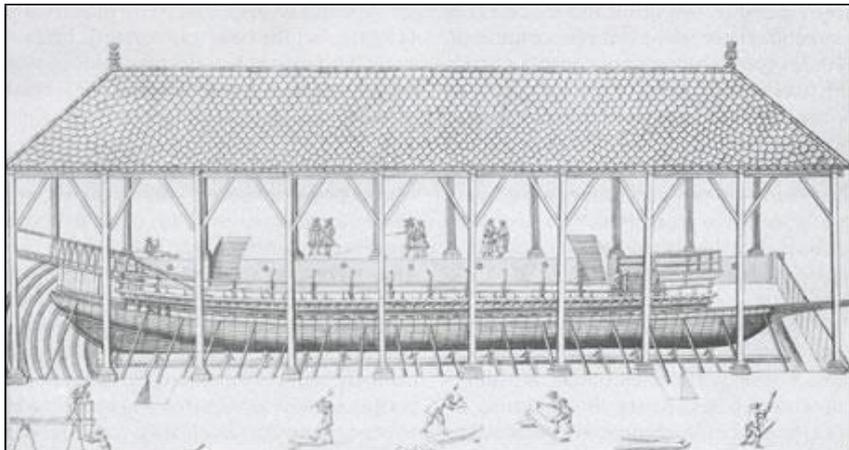
Nicolas Arnoul a donc fort à faire pour convaincre les résidents de céder la place. Il se met tout le monde à dos et les tentatives de conciliation de Colbert n'y changent rien. L'intendant persiste et annexe littéralement le plan Fourmiguier ainsi que le quartier qui le borde côté Sud. Les travaux de construction de l'arsenal vont durer un quart de siècle et se répartissent sur trois périodes. La première, de 1665 à 1669, voit la réalisation d'un premier ensemble de bâtiments, exactement sur le plan Fourmiguier. De 1673 à 1679, l'arsenal s'étend vers le Sud-Ouest, empiétant sur cette partie de Marseille encore peu occupée, dominée par la masse quadrangulaire de l'abbaye Saint-Victor, et qui deviendra le quai de Rive-Neuve. Enfin, entre 1685 et 1690, de nouveaux travaux d'extension sont menés à bien, donnant à l'ensemble son visage définitif.

En 1700, l'arsenal des galères est à son apogée. Cette véritable ville dans la ville couvre une superficie de 9 hectares, entre le quai de la Fraternité, la rue Sainte et la rue du Fort-Notre-Dame, en incluant les places Jean-Ballard et d'Estienne-d'Orves. Une porte monumentale donne accès à une grande cour carrée, avec, au fond, un pavillon dont l'horloge est visible depuis la porte d'entrée. Les installations sont protégées derrière un mur agrémenté de piliers monumentaux, d'arcades majestueuses et de vastes grilles ajourées. Au-dessus de la porte, une devise en latin est sculptée dans la pierre d'un large fronton. Sa traduction en dit long sur les prétentions royales: "Le grand Louis, aux flottes invincibles, a bâti cette citadelle, d'où il dicte ses lois à la mer domptée". La cour intérieure regroupe quarante magasins de

stockage, un par galère puisque, à cette période, la flotte compte quarante unités. De là, on accède à tous les locaux administratifs et à une immense salle d'armes. Sur ses murs, des collections d'épées, de sabres, de dagues, des casques, des boucliers, des armures, et six portraits en bas-relief de Louis XIV au visage auréolé d'un soleil.

Quatre formes coiffées d'une toiture de tuiles romaines

Au sortir de la salle d'armes, quelques pas suffisent pour rallier l'hôtel de l'intendant Arnoul et de ses successeurs : vastes salles richement décorées, jardin exotique soigneusement entretenu, où se presse en été tout ce que la ville compte de notables. Des concerts sont organisés sous les étoiles. Cette première partie de l'arsenal forme un ensemble magnifique, qui porte la marque de l'architecte Gaspard Puget et des meilleurs ingénieurs du roi.



Ci-dessous : construction d'une galère dans l'une des formes couvertes de l'arsenal.

Vers le Sud, les installations se prolongent avec le chantier naval proprement dit : quatre formes coiffées d'une toiture de tuiles romaines reposant sur des piliers en bois, auxquelles s'ajoutent tous les ateliers nécessaires à la construction navale. Ici, des forges rougeoyantes dont les soufflets sont actionnés par des Vulcain tout droit sortis des enfers. Là, un vaste hangar fleurant bon le bois, où des

scieurs de long débitent de grands troncs, tandis que des charpentiers rabotent de longues planches, ou façonnent toutes sortes de pièces à l'herminette. Également au travail, tout autour des formes, les maîtres voiliers, les serruriers, les gréeurs... Il faut imaginer cette véritable fourmilière humaine, en constante activité au milieu des cris et du bruit des outils, du raclement des roues des chariots transportant le matériel sur le pavage inégal...

Peu à peu, dans sa forme, la galère laisse apparaître sa fine silhouette, presque arachnéenne, avec son long taille-mer prolongeant la proue, son étroit maître-bau et sa poupe gracieusement relevée, comme un défi. Les professionnels qui contribuent à la construction de ces navires sont alors au sommet de leur art. En l'honneur de Jean Baptiste Seignelay, le fils de Colbert dont il hérita des fonctions à la Marine et à la Maison du roi, ces ouvriers n'ont-ils pas réussi le tour de force d'assembler en une seule journée tous les éléments constituant la coque d'une galère ?



Lors de la visite à Marseille de Jean-Baptiste Seignelay, fils et successeur de Colbert au département de la Marine, les constructeurs de l'arsenal ont démontré leur efficacité en parvenant à assembler et gréer une Réale en seulement vingt-quatre heures. Tableau de Jean-Baptiste de La Roze, 1677.

Une fois grée et armée, la galère est mise à l'eau et vient prendre sa place dans le port au côté de ses semblables. Le spectacle de ces quarante navires aux lignes élégantes, alignés poupe à quai, comme à la parade, a de quoi impressionner. La plupart de ces bâtiments sont richement décorés de sculptures dorées descendant jusqu'à la ligne de flottaison. Mais dans cette flotte de galères, il est un type qui se distingue particulièrement : la Réale, la plus belle galère, dont les portières, les tauds et le tendelet de poupe s'ornent d'un patchwork polychrome de brocart, de velours et de tissu de Damas.

La présence des galères dans le port est l'occasion de somptueuses parades nautiques. Comme celle qui, en 1719, marque le passage de Mademoiselle de Valois, alors promise au duc de Modène. Toutes les galères sont à cette occasion pavisées et décorées de roses, de guirlandes et de branchages. En tête des antennes, de longues oriflammes claquent dans le vent, sous les clameurs du peuple et dans le vacarme des canonnades tirées à blanc depuis les forts Saint-Jean et Saint-Nicolas.

À l'apogée de l'arsenal, un Marseillais sur six est un galérien

Les installations de l'arsenal se poursuivent à l'Ouest, sur l'actuel quai de Rive-Neuve, par deux imposants bâtiments longs de 450 mètres : le baigne et la corderie. S'y ajoutent enfin deux hôpitaux, le premier pour le personnel libre et l'autre, d'une capacité de quatre cents lits, fondé en 1648 l'initiative du futur saint Vincent-de-Paul — qui fut aumônier général des galères — et réservé aux forçats. Tout à son extrémité, le rempart de l'arsenal voisine avec un couvent. C'est ainsi que, selon une rumeur persistante, de jeunes nonnes auraient pu assister derrière leurs volets aux ablutions de galériens turcs... jusqu'au jour où le grand vicaire de Marseille en fut informé et mit fin à cette indécence.

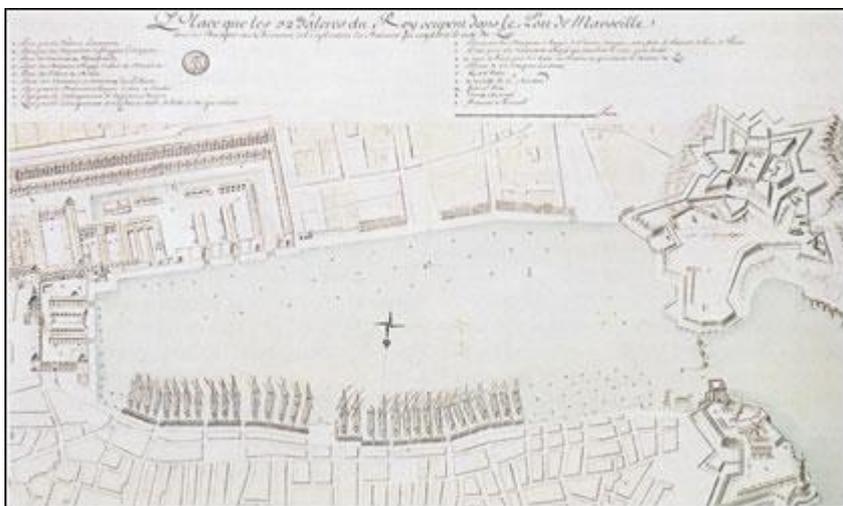


En 1700, l'arsenal est occupé par environ vingt mille personnes, un chiffre impressionnant compte tenu de la surface réduite de ses installations — cela représente à peu près deux personnes pour 10 mètres carrés. À l'époque, comme l'écrivaient René Burlet et André Zysberg dans ces colonnes (CM 29), "un Marseillais sur six était un galérien en casaque rouge". Le personnel libre représente un peu plus du tiers de cette population, soit huit mille personnes. Il s'agit des membres de l'administration, depuis les fonctionnaires supérieurs jusqu'aux simples secrétaires. S'y ajoutent les médecins, religieux, soldats,

gardes, matelots et bien sûr les ingénieurs, techniciens et ouvriers de la construction navale.

Ci-dessus: modèle réduit d'une galère réale, présenté au musée de la Marine, à Paris.

Dans cet arsenal des galères, on distingue deux corporations singulières. D'une part, celle des comites, sous-comites, argousins, gardes-chiourme et pertuisaniers, dont le rôle est de maintenir chez les galériens une discipline de fer, que ce soit en mer ou à terre. D'autre part, celle des volontaires, appelés alors benevoglie, issus d'une tradition médiévale surtout en usage à Venise. Ce sont des professionnels de la vogue — la propulsion à rames —, qui jouent un rôle de supplétifs à bord des galères et de leurs embarcations de service. Contrairement aux forçats, lors d'un engagement, ces rameurs volontaires ont le droit de porter un sabre.



Ci-contre: plan de 1705 montrant le mouillage des galères ainsi que l'arsenal où elles ont été construites. On reconnaît, à gauche, les deux formes couvertes de l'ancien arsenal; sur la Rive-Neuve est représenté le nouvel arsenal avec deux autres cales de construction et, au fond du quadrilatère, les deux façades rectilignes du bagne et de la corderie.

Quant aux douze mille

galériens, ce sont pour la plupart des Turcs musulmans capturés à l'issue d'un combat naval, ou achetés sur les marchés d'esclaves de Tunis, de Bougie ou d'Alger, voire de Cagliari en Sardaigne, de Malte ou de Majorque. Les acheteurs sont le plus souvent des chrétiens, notamment des négociants marseillais et des agents consulaires en poste sur les lieux des transactions. A ces esclaves ottomans s'ajoutent, dans une bien moindre proportion, des Noirs d'Afrique occidentale et même quelques Indiens, Iroquois ou Mohawks en provenance de la "Neuve France".

Esclaves, malfrats, déserteurs, protestants, bohémiens, miséreux...

Outre les esclaves, les bancs de chiourme accueillent aussi des prisonniers de droit commun, qui peuvent être "condamnés aux galères" depuis l'instauration de cette peine, en 1564, par Charles IX. On y trouve pêle-mêle, assassins, brigands, contrebandiers du sel ou du tabac, petits voleurs occasionnels. On peut ainsi se retrouver dans la chiourme pour avoir seulement chapardé un pot de miel ou une botte de poireaux, sur la dénonciation d'un voisin mal intentionné. Les galères ont besoin de bras et les magistrats sont clairement invités par Colbert à approvisionner ces navires en prisonniers. La condamnation est pourtant des plus lourdes, car un galérien sur deux ne reviendra pas de son internement à l'arsenal de Marseille.

Les soldats déserteurs viennent également grossir les rangs des galériens. On les reconnaît au traitement spécial qui leur est réservé : ils ont le nez et les oreilles coupés et les joues tailladées au rasoir d'une fleur de lys ! À cette population disparate viennent enfin s'ajouter, les protestants qui, après la révocation de l'édit de Nantes, ont refusé d'abjurer leur foi, et tout un peuple de pauvres hères, mendiants, vagabonds, bohémiens et autres miséreux ratisés par la maréchaussée.



Ci-dessous : gravure de Lingelbach (1660), montrant la corvée d'eau à laquelle sont astreints les galériens.
 Ci-dessous : gravure de Cornelius de Wael (XVII^e siècle), où l'on voit des galériens porter une pièce de toile.



Depuis les quatre coins de France, ces prisonniers, enchaînés les uns aux autres, sont acheminés vers Marseille.

Régulièrement, les prisons de Paris, Bordeaux, Nantes, Dunkerque, ou d'ailleurs sont ainsi purgées de leurs occupants. Ceux-ci entament alors un long voyage à pied, enchaînés par le cou et les chevilles et placés en file indienne. Ils constituent des sortes de chenilles pouvant chacune réunir deux cents, voire trois cents hommes. Le voyage dure parfois plusieurs semaines, comme pour les détenus de Rennes, qui doivent parcourir quelque 800 kilomètres avant d'arriver à l'arsenal de Marseille. Une marche forcée d'autant plus éprouvante que la ration alimentaire quotidienne se limite à un croûton de pain, un morceau de fromage et deux gorgées de vin. Et à la faim s'ajoutent la chaleur l'été, ou le froid l'hiver, sans parler des humiliations. Car au passage de la "chaîne" le bon peuple ne manque pas de haranguer les

prisonniers. Le plus souvent, la colonne parvient à l'arsenal avec des effectifs considérablement réduits, malgré la prime offerte au chef du convoi pour tout détenu arrivé vivant et en relative bonne santé. Dès leur arrivée à Marseille, les nouveaux venus sont parqués à bord de la "vieille Réale", une galère désarmée qui leur servira de logement provisoire. Ils subissent alors un rituel inamovible. C'est d'abord l'interrogatoire d'identité : un écrivain pose les questions et un copiste note sur un grand registre les réponses du détenu et les observations de son supérieur. Tout y passe : nom, prénom, âge, profession, provenance, motif de la condamnation aux galères, description physique, signes particuliers... Chacun se voit alors attribuer un numéro matricule. Puis, les galériens défilent devant un comité de médecins, qui les auscultent, les palpent sur tout le corps. De cet examen dépendra leur affectation future : la chiourme, les travaux à terre, ou l'enfermement pour incapacité physique. Dans ce dernier cas, les détenus sont claquemurés en cellule, ou embarqués à bord d'un bateau en partance pour les Amériques, où ils purgeront leur peine.

prisonniers. Le plus souvent, la colonne parvient à l'arsenal avec des effectifs considérablement réduits, malgré la prime offerte au chef du convoi pour tout détenu arrivé vivant et en relative bonne santé.

Dès leur arrivée à Marseille, les nouveaux venus sont parqués à bord de la "vieille Réale", une galère désarmée qui leur servira de logement provisoire. Ils subissent alors un rituel inamovible. C'est d'abord l'interrogatoire d'identité : un écrivain pose les questions et un copiste note sur un grand registre les réponses du détenu et les observations de son supérieur. Tout y passe : nom, prénom, âge, profession, provenance, motif de la condamnation aux galères, description physique, signes particuliers... Chacun se voit alors attribuer un numéro matricule. Puis, les galériens défilent devant un comité de médecins, qui les auscultent, les palpent sur tout le corps. De cet examen dépendra leur affectation future : la chiourme, les travaux à terre, ou l'enfermement pour incapacité physique. Dans ce dernier cas, les détenus sont claquemurés en cellule, ou embarqués à bord d'un bateau en partance pour les Amériques, où ils purgeront leur peine.

Après la visite médicale, les prisonniers sont amenés devant le barberot, chargé de leur raser intégralement le crâne. Enfin, ils touchent leur paquetage : deux chemises, deux caleçons de toile grossière, une paire de bas, un bonnet rouge — leur signe distinctif — , une casaque de laine et un capot, sorte de pèlerine à capuchon de couleur brune servant à la fois de manteau et de sac de couchage.

Mare closum: les galères restent au port

À l'arsenal, la vie se déroule selon un rythme bien établi. Les douze mois de l'année se répartissent en deux périodes. La première couvre l'automne et l'hiver. C'est *mare do-sum*, comme disaient les Romains, quand les galères restent prudemment au port. Les forçats y sont alors parqués, l'ensemble du navire étant recouvert de deux grandes toiles de tente pour abriter les hommes du froid et des intempéries, l'une en laine, l'autre, plus légère, en toile de coton bleu et blanc. Plusieurs textes d'époque témoignent de l'insupportable odeur de crasse et de sueur qui se dégageait des galères et que le vent parfois portait au loin.

Ci-dessous : vue de Marseille, seconde moitié du XVII^e siècle. La ville est encore toute proche de la campagne et nombre de forçats sortent chaque jour du bagne pour aller travailler dans les bastides.



Dès l'aube, un coup de canon réveille l'arsenal. Les galériens débarquent, se déshabillent et secouent en plein air leurs hardes pour en faire tomber la vermine. Puis ils se rhabillent, sans la moindre ablution. On leur sert alors dans une écuelle un brouet tiède à base de fèves avec un morceau de pain dur et un gobelet d'eau.

Une partie des galériens, le plus souvent des anciens, ceux qui ont toujours fait preuve de docilité, est autorisée à quitter l'arsenal sous bonne escorte pour la journée. Certains vont jardiner ou couper du bois dans les bastides voisines. D'autres se rendent jusqu'aux savonneries, comme celle de la Joliette ou celle de la rue Sainte. Là, des heures durant, ils malaxent dans de grands chaudrons l'huile, la soude, l'eau et le sel, qui, à haute température, donneront la pâte à savon. Celle-ci doit être remuée inlassablement à l'aide d'une sorte de râteau appelé rable. Un travail pénible, effectué dans des conditions de chaleur difficilement supportables. Les tâches portuaires requièrent aussi la force des galériens les plus solides : carénage des navires, lestage des bâtiments de commerce, transport de fardeaux particulièrement lourds ou de pains de glace...



Ci-contre : un esclave ottoman, illustration extraite du manuscrit de Jan Van Grevenbroeck (1731-1807).

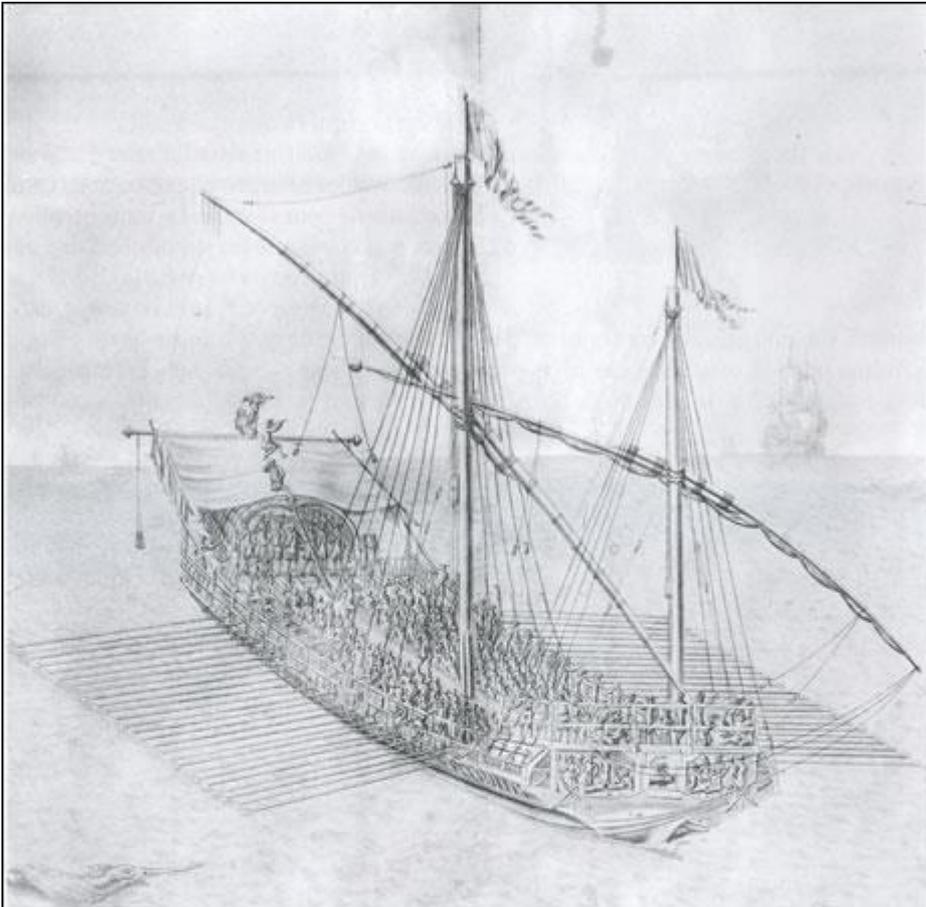
D'autres forçats rejoignent un alignement de petites baraques montées sur pilotis à toucher le quai, sous la poupe des galères. Là, ils exercent les métiers les plus divers, en fonction de leur savoir-faire. Il y a des perruquiers, des tailleurs, des cordonniers, des écrivains publics, mais aussi des tricoteurs de chandails, de bas de laine ou de bonnets vendus quelques sous aux badauds, des sculpteurs de pipes ou de tabatières. En marge de ces activités autorisées, certains galériens, sous une couverture quelconque, se livrent à des trafics moins licites : recel, falsification de papiers, fabrication de clefs en tous genres à partir de morceaux de métal dérobés au chantier de l'arsenal... Un commerce tellement florissant que la corporation des serruriers sera interdite suite à une augmentation alarmante du nombre de cambriolages. Si le personnel de l'arsenal ferme souvent les yeux sur ces activités interlopes, c'est qu'il y trouve son intérêt. En effet, chaque soir, lorsqu'il revient dans l'enceinte de sa prison, le galérien doit reverser une partie du produit de son négoce, quel qu'il soit, au comite qui l'a autorisé à sortir.

Rares sont les détenus qui profitent de cette semi-liberté pour s'évader. De toute manière, avec son crâne rasé ou surmonté d'un toupet et son anneau de fer rivé à la cheville, le galérien sera vite repéré. Hors de la ville, dans la campagne, campas comme on dit alors, il sera harcelé par

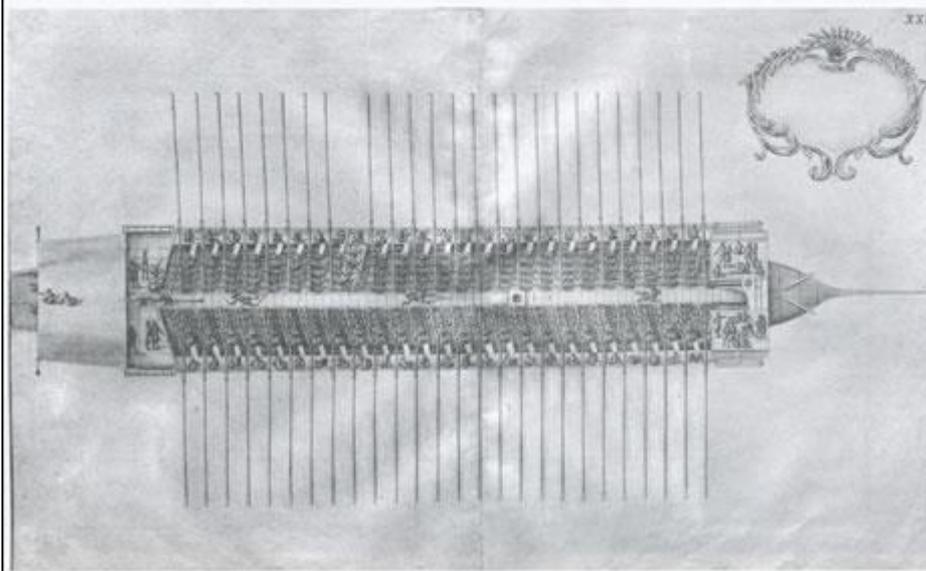
les paysans accourus à la curée de tous les mas voisins avec leurs fusils et leurs chiens. Dès qu'ils entendent tonner le canon de la `vieille Réale", ceux-là filent le train des fuyards pour toucher la prime offerte à qui les ramènera au bercail. Quant aux forçats restés dans l'enceinte de l'arsenal, ils sont répartis en équipes de travail, là aussi en fonction de leurs compétences. Les plus faibles sont relégués à de modestes besognes; on les envoie, par exemple, "éclaircir" à l'aide d'un piolet pointu les boulets de fer encroûtés de rouille que l'on débarque des galères à la fin de chaque campagne. Tous les autres forçats travaillent au chantier naval ou sont affectés aux différentes tâches nécessaires à la vie de l'arsenal. Comme la coupe du bois destiné aux fourneaux des cuisines ou aux cheminées des officiers et de la troupe.

Le soir venu, les galériens peuvent avaler leur souper, dont le menu ne diffère guère de celui du matin. Puis ils regagnent leur galère et s'allongent à l'abri de leur capot, le temps d'oublier cette vie de misère, et, pour certains, de la quitter définitivement. Presque chaque matin en effet, des tombereaux chargés de cadavres quittent l'arsenal en direction de la campagne où ils seront enterrés.

Quatre cent cinquante hommes sur quatre cents mètres carrés



Le pire est pourtant à venir avec le printemps, qui ouvre la seconde période de l'arsenal, celle de l'armement des galères. Vivres, tonneaux d'eau dont les rameurs feront une ample consommation, artillerie, munitions, voiles, agrès et rames de rechange s'entassent à bord de ces navires de combat dont la coque s'enfonce à mesure dans l'eau du port. Les galères ordinaires ont un déplacement de 350 tonnes. Elles mesurent 47 mètres de long, pour seulement 9 mètres de large et 1,70 mètre de hauteur de franc-bord. Pour les galériens, une seconde vie commence. Ils sont cinq hommes par banc de nage, attelés à la même rame, soit deux cent soixante rameurs pour une galère ordinaire qui compte vingt-six rames de chaque bord.



Les nouveaux découvrent l'étrange disposition de leur prison flottante : dans l'axe du navire, séparant et dominant les deux rangées de bancs de nage, le coursier, une sorte de plateforme haute de 90 centimètres, large de 95 centimètres, court de la poupe à la proue. Sur cette plateforme longitudinale circulent les marins, les soldats et les gardes-chiourme. Contre le plat-bord, des rames en châtaignier, longues de 12 mètres. C'est là, rivés à leur banc par une chaîne, que les rameurs vont vivre pendant deux ou trois mois, exposés au vent, à la pluie, aux embruns et aux violences

ottomanes. Pour dormir, chacun disposant de moins d'un mètre carré de plancher, pas d'autre solution que d'encaster ses jambes dans celles du voisin ! Il est vrai que personne à bord ne bénéficie d'un grand confort. L'état-major se tient à la poupe sous une simple guérite d'une quinzaine de mètres carrés. Les soldats, les comites et les matelots se partagent tant bien que mal le reste de l'espace disponible, le plus souvent à ciel ouvert. Ainsi, comme l'écrivaient René Burllet et André Zysberg, "quatre cent cinquante hommes [l'effectif total d'une galère] devaient cohabiter sur une surface utile qui n'atteignait pas 400 mètres carrés. C'est assez dire que, du capitaine au dernier homme de chiourme, chacun vit à l'étroit, que les gestes seront soigneusement circonscrits et les déplacements réduits au minimum."

Toutes les deux ou trois semaines, la flotte revient à Marseille, le temps de réparer les dégâts, de réapprovisionner le bord et de reconstituer l'équipage... avant de reprendre la mer pour de nouveaux combats. Et ainsi jusqu'à l'automne. En octobre, toutes les galères sont revenues, du moins celles qui ont échappé aux chébecs ennemis et aux coups de mistral. Pour les forçats qui ont survécu à l'épreuve du feu, une autre forme d'enfer commence dans le confinement de l'arsenal... Quelquefois, la nuit venue, on peut entendre, assourdie sous les tentes des galères, cette plainte anonyme dont les paroles sont

parvenues jusqu'à nous: "Quand j'entris dans Marseille, je fus bien estonné / De vois tant de forcères, deux à deux enchaînés / Et moi très estonné, me pensant reculer/À grands coups de gourdin on me fit avancer/Messieurs de la justice, où m'avez-vous réduit?/Dedans une galère bien loin de mes amis/ Lié et garrotté comme un cruel lion/Battu et tourmenté à grands coups de bâton..."

L'arsenal s'évanouit sans guère laisser de traces

Marseille, six heures du soir. La place De Gaulle, avec son manège très kitch, est particulièrement animée. Les voitures et le tout nouveau tramway, orgueil de la ville, forment un joli embouteillage sur la Canebière. Rien que de très classique. Les terrasses des bars sont pleines, c'est l'heure de l'apéro et des commentaires footballistiques. Dans cette atmosphère paisible, épicée par cette désinvolture si méditerranéenne, mon regard s'arrête là, sur le pavage : une inscription, bien visible, apparemment ignorée de presque tous les passants : "À cet emplacement se trouvait le mur d'enceinte du plan Fourmiguier. Espace non habité au Moyen Âge, cette extension de la ville servait à la réparation navale. Après la destruction de l'enceinte, Louis XIV fit construire, à l'emplacement du plan Fourmiguier, l'arsenal des galères."

Aussi incroyable que cela puisse paraître, c'est là un des seuls témoignages visibles des presque soixante ans de vie de l'arsenal de Marseille. En 1748, celui-ci est fermé ; trente-six ans plus tard, il est démoli jusqu'à la dernière pierre. Pratiquement tout a disparu ! Reste le souvenir de ces galériens, dont l'image est à jamais indissociable de l'histoire de la plus ancienne cité de France



Patrik Mouton

Chasse-Marée 211

(5 201) Horacio Nelson (I)

Chatham, England, 1771. A raw March wind blew white-caps across the harbor and splashed the piers with spray. Sails flogged and tavern signs creaked. An officer of the Royal Navy was walking along the waterfront when a youngster approached him. The boy was neat despite his plain clothes, and he projected an air of quiet self-assurance. He did not ask for money, as the officer had expected him to. He had a sea bag over his shoulder, and he wanted directions. Where could he find the *Raisonnable*? And how could he get out to her?

His Majesty's ship of the line *Raisonnable* lay in the Medway River estuary, along with other warships that had recently been recommissioned. The youngster confided that he not only knew the name of the *Raisonnable*'s commander, Captain Maurice Suckling, but he was, in fact, Suckling's nephew. He was reporting for duty as a midshipman.

The Naval officer was acquainted with Captain Suckling. He escorted the lad to his own lodgings, gave him some food and hot tea, and then arranged for a boat to take him out to the *Raisonnable*. No doubt he forgot the incident, as well as the boy's name. He would remember it later, though, when this slender child became the most famous fighting admiral in the Royal Navy—or the entire world, for that matter.

Horatio Nelson was 12 years old when he became a midshipman. He was the son of a genteel but impecunious upcountry pastor who had been left a widower with eight children to care for. What had stimulated the enlistment of young Horace, as the family called him, was an account in the local newspaper to the effect that the ship of the line *Raisonnable* was being readied for combat in view of a likely war with Spain. Her captain would be Maurice Suckling. The youth had persuaded his father to write to Uncle Maurice, who had replied: "What has poor Horace done, who is so weak, that he above all the rest should be sent to rough it out at sea? But let him come; and the first time we go into action, a cannon-ball may knock off his head, and provide for him at once."

The *Raisonnable* had been captured from the French after a fierce battle 12 years earlier, during the Seven Years' War. The Royal Navy had followed the usual proud custom of retaining the ship's French name; it was good for morale to keep everyone mindful of ships captured from the enemy, and unlucky to change the name in any case. The Seven Years' War had ended in 1763, and the Admiralty had decommissioned the *Raisonnable*, along with many other vessels. Officers were placed on half pay and the crew dispersed. Now in 1770 came a new threat of war and from a most unlikely corner of the globe: the barren Falkland Islands, some 200 miles out in the Atlantic off the tip of South America.

Spain claimed the Islands. So did Great Britain, which for a number of years had maintained a marine detachment and a settlers' outpost in the Falklands to secure its claim. Suddenly in June of 1770 a large Spanish force sent from Buenos Aires descended on the handful of British colonists at Port Egmont, the British Falklands settlement, and attacked and occupied the place. It was four months before anyone in England learned about this little flurry in the South Atlantic; then the news triggered a wave of national indignation. England had been the world's dominant power ever since the Treaty of Paris in 1763 had ended the Seven Years' War. For the first time it could be said that the sun never set on the British Empire, an empire that owed its existence largely to Britain's mastery of the seas. The very thought of a Spanish landing party humbling His Majesty's subjects was more than Britons could bear.

To make matters infinitely worse, after the news reached Britain, the Spaniards behaved in an astonishing manner. Confronted by demands for restitution, Spain's King Charles III equivocated, meanwhile turning to Britain's old enemy, France, for an alliance. Charles' behavior triggered an outburst of war fever in England. Ships of the line were recommissioned; officers were recalled to duty; crews were rounded up.

As it happened, the Falkland Islands dispute evaporated after a few months. France's King Louis XV had no appetite for another war with England so soon, and Spain, left on its own, quickly capitulated, yielding the Falklands to Britain in 1771. England's war fever cooled as swiftly as it had risen. Young Midshipman Nelson had spent barely five months aboard the *Raisonnable* before she was decommissioned.

Nelson's uncle managed to find him a job as apprentice to the captain of a merchantman sailing to the West Indies. That experience almost cost England its admiral-to-be.

Merchant seamen detested the Royal Navy—for its forced recruiting, for its brutal discipline, for its miserable food and quarters, above all for its risks of danger, disfigurement and death. Young and impressionable, Horatio listened with mounting anger and apprehension to his shipmates' horror stories about the Navy and its callous officers. After a year aboard the merchantman, Nelson related afterward, he returned home with a hatred for the Royal Navy.

It took many long talks and all of Uncle Maurice' persuasive powers to restore the 14-year-old Nelson's faith in Naval service. But at last he agreed to resume his midshipman's training, and in July 1772, Suckling arranged for a berth aboard the 74-gun *Triumph*, stationed as a guard ship at the Nore, the sandbank at the mouth of the Thames.

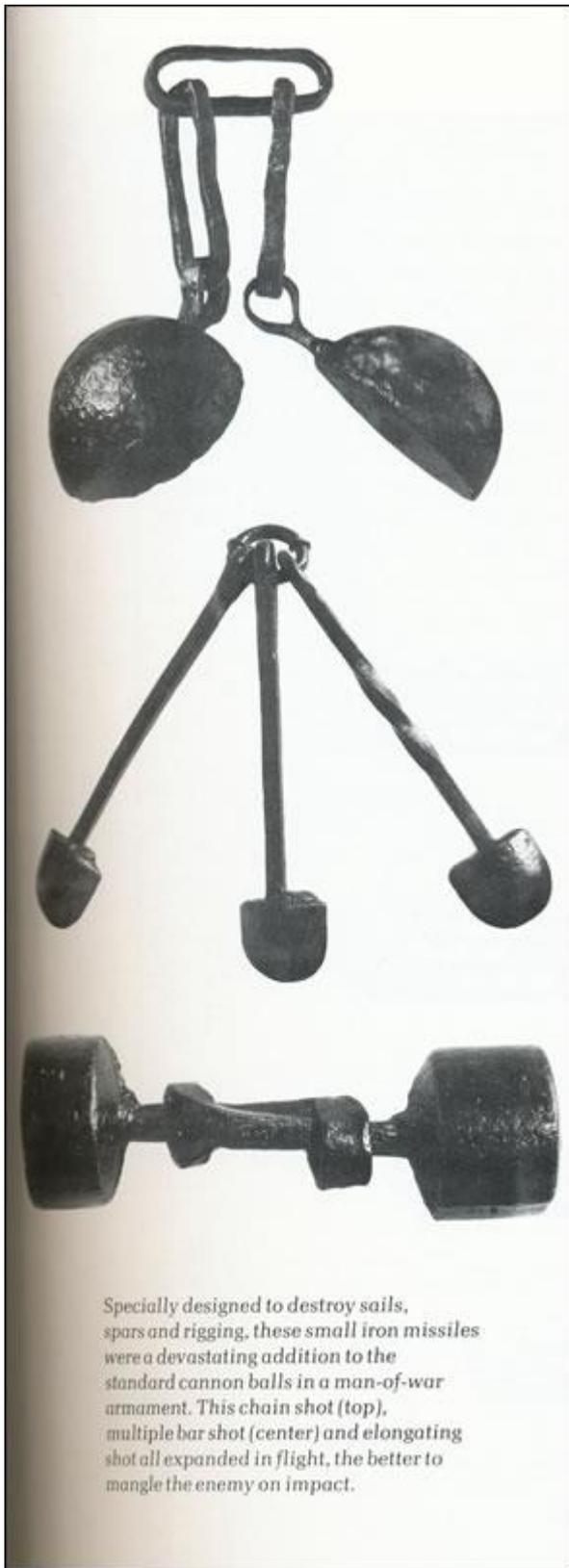
It was fortuitous that Uncle Maurice salvaged his nephew for the Navy. Although few Englishmen realized it at the time, the Falkland Islands incident signaled a crucial turning point for England, and particularly for the Royal Navy. It was the beginning of the .greatest challenge to Britain's command of the seas since the Spanish Armada almost two centuries before. The challenge would continue and grow in intensity for the better part of four decades. Within a few years, an infuriating, but relatively minor, threat would come during the American Revolutionary War; but the major crisis would occur in European waters as France and Spain joined forces during the Napoleonic Wars in an attempt to destroy the Royal Navy. At the height of the challenge, England would be threatened with invasion, defeat and occupation by the looming power of Napoleon Bonaparte.

And who, in this time of terrible ordeal, would turn out to be Britain's chief protector, indeed, its savior? The Little midshipman of 1771, the sensitive youth who at first had quailed at the harshness of Navy life, the reluctant boy now learning the ropes aboard a patrol ship rocking back and forth along a coastal sandbank.

In those desperate days, England's ultimate defense was the Royal Navy—"the wooden-walls of England," as it was so proudly called. And it was the confrontation between the Royal Navy and the burgeoning fleets of France and Spain that precipitated the greatest and most awesome Age of Fighting Sail. Though scarcely 35 years in duration, from the first impudent challenge in the Falkland Islands to the climactic Battle of Trafalgar in 1805, it was a period of titanic clashes, of death and destruction at sea, of boundlessly brave sailors and brilliant, though sometimes foolhardy, tacticians and strategists. If Horatio Nelson's name was to become the most conspicuous in the international pantheon of naval heroes, there were others almost as lustrous: Rodney, Jervis, Troubridge and Collingwood, Brueys, Villeneuve, Gravina and John Paul Jones—not to mention a landbound genius named John Clerk, who devised, as an exercise on paper, the revolutionary naval maneuvers that ultimately secured victory for England.

Those few years of fierce struggle saw as well the perfection of the sailing warship, bristling with scores of cannon and billowing with acres of canvas. From the time of Alfred the Great every English monarch could muster a fleet of ships. Yet not until the reign of King Henry VIII could these collections of vessels be called a permanent fighting navy. In earlier days, ships were used mainly to ferry armies, and when battles were fought at sea, the soldiers boarded the enemy and fought on his decks. It was Henry VIII's 1,000-ton *Great Harry*, with her massive bronze guns, that first symbolized England's sea power. The vessel was the greatest of the Tudor monarch's "great shippes" and had the distinction of being the prototype of the modern, as opposed to the medieval, man-of-war. But only during the 18th Century were sailing ships truly perfected as weapons in themselves. The ship's wheel, which activated pulleys to move the rudder, replaced the clumsy deck-wide sweep of the old-fashioned tiller, and provided greater maneuverability in battle. Copper-sheathed hulls were developed to retard the marine growth that had fouled and slowed the older wooden vessels. The first use of copper sheathing on the hull was nearly disastrous because of the corroding action that caused the iron hull fastenings to fall out. In short order, copper bolts were substituted for the iron ones.

As the state of the art progressed, the high fore-and-aft castles of yesteryear were eliminated; with a lower center of gravity, vessels could raise more sail for greater speed. Moreover, the sails themselves were vastly improved; triangular fore-and-aft jibs at the bow and staysails between the masts helped warships sail closer to the wind than had been possible with nothing but square sails. Even the motive power of the square sails was enhanced by the addition of studding sails (pronounced and often spelled "stuns'les"), which could be extended from the yardarm of the traditional sail. Under full sail a large warship might mount as many as 36 sails and surge through the water at a speed of 10 knots.



Specially designed to destroy sails, spars and rigging, these small iron missiles were a devastating addition to the standard cannon balls in a man-of-war armament. This chain shot (top), multiple bar shot (center) and elongating shot all expanded in flight, the better to mangle the enemy on impact.

The most telling refinement in the 18th Century warship could be found belowdecks: row upon row of deadly cannon. A 200-foot-long ship of the line, mounting over 100 guns in three tiers of its massive hull, could fire half a ton of devastation, each cannon ball as big as a man's head, in a single broadside. It could also let loose clouds of grapeshot the size of musket balls, screaming tangles of chain, rockets, red-hot cannon balls and bowling storms of nails and assorted razor-edged funk. Nothing then known to man could match the murderous firepower of a fully armed, well-fought ship of the line.

These engines of destruction were made even more formidable by their method of fighting, as signified by their name: "ships of the line." They were warships powerful enough to fight in the great line of battle in major fleet actions. The ultimate weapon at sea, at least from the Royal Navy's viewpoint, was the battle formation of these ships of the line, perhaps a dozen of them sailing single file, bowsprit to sternpost, all bearing down past the enemy, firing as they came and concentrating all their withering impact on their targets. On the Royal Navy's six-stage rating scale for warships only first-, second- and third-rated vessels mounting between 120 and 64 guns in their main armament qualified as ships of the line.

In their dramatic and unprecedented battles, these mighty war machines were employed as part of an elaborate orchestration to outwit, outmaneuver and overcome the enemy fleet. In the early days of naval warfare, individual captains tended to command their ships in battle more or less as they saw fit. As fleets grew larger, this method resulted in great thundering melees that no commander could begin to control. In 1653 the British Admiralty issued a set of Fighting Instructions, designed to bring order out of this confusion and thereby to greatly increase the fleet's efficiency. These Fighting Instructions decreed a "line of battle" in which each vessel followed a cable's length (200 yards) behind the other, all acting on the commanding admiral's signaled orders. Under no circumstances could a captain strike off to fight on his own. These stringently enforced tactics had won the Royal Navy some notable victories against Spain and France during the incessant wars of the early and mid-18th Century.

But now times were changing and the Royal Navy found itself forced to adopt radical new methods in order to meet the challenge of the enemy's improved ships and firepower.

And providentially, a new system of communication—a signaling method using a reformed set of flags—was developed during the height of the challenge. The result was a series of sea battles, fought in the West Indies and off the North American coast, in the Mediterranean and off England's own shores, of an intensity and devastation never seen before.

The 18th Century ship of the line, ponderous and powerful yet seemingly light and graceful as it moved, all sails set to the lift of the wind and sea, was among man's most splendid creations. The classic example of the ship of the line was the *Victory* (pages 17-19), fifth in a succession of ships named *Victory* starting in the 16th Century with Sir John Hawkins' flagship in the battle against the Spanish Armada. The fifth *Victory* was laid down in 1759 and launched in 1765, but peacetime economies delayed her commissioning for another 13 years. She was lying idle at her mooring at Chatham on the March day in

1771 when young Horatio Nelson reported for duty aboard the *Raisonné* nearby, and from her deck he could study the ship that would one day wear his flag.

English shipbuilders followed more or less traditional construction procedures, and the *Victory* resembled most of the other first-rate ships of the line. The major difference was that she was somewhat bigger than her sisters, and her superior sailing qualities were the result of better design and the fact that she could sail closer to the wind than most other three-deckers. These attributes made her a favorite with admirals entitled to have flagships.

To anyone approaching by boat, the *Victory* loomed out of the water like a huge wooden building, and indeed her ornate stem with its three rows of gilt-edged windows gave her the appearance of a floating palace.

The quarter-deck occupied nearly half the uppermost deck of the vessel, from the mainmast aft. This deck was the province of the ship's 49 officers—as was the *Victory's* entire stem. In the sharply stratified society of an 18th Century warship, no ordinary seaman was permitted on the quarter-deck—or anywhere else aft—unless summoned there or required to perform some specific duty. The province of the ordinary crewman was the top gun deck, the forecastle (or fo'c's'le, as it was called) and the gun decks below. As crowded as a London Blum and often as evil-smelling, this area offered none of the amenities enjoyed by the officers. The men endured it because they had to—and because life aboard a man-of-war was in some ways better than the brutal existence to which the poor were universally condemned during the 18th Century.

The men slept, ate and, if they were gunners, spent virtually every waking moment beside the monster 24- and 32-pounder cannon on the two lower gun decks. At night the men not standing watch unrolled their hammocks, hung them from hooks attached to the overhead beams and slept swinging over the guns. By day they ate from wooden boards slung from the beams, leaning their backs against the cannon. The decks were cramped and confined, the overhead beams less than six feet from the decking, and the only windows through which natural light and fresh air could enter were the gunports.

The manger at the forward end of the lower gun deck served botte as a bulwark against the seas that leaked in through the anchor hawseholes at the bow and as a cage for the live animals shipped aboard to provide fresh meat for the admiral and his officers. The larger animals—cows, goats and sheep—were securely penned. But chickens, ducks and an occasional pig often managed to escape from the manger and roam through the deck, fouling it like a barnyard. Being but a few feet above the water line, the lower gun deck was a noisome place on a stormy day at sea, with the gunports closed, water sloshing through the manger forward, livestock littering the deck and nearly 600 wet and dirty men crowded together in the stinking dark.

A crewman's life was just as harsh and hazardous as his quarters were cramped, airless and uncomfortable. The man-of-war's day at sea commenced at dawn. With the shriek of the boatswain's pipe and the cry "Ail hands!" the boatswain's mates went through the lower gun deck, flicking knotted ropes at the hard outlines in the hammocks. Those seamen who did not tumble out at once were dumped onto the deck. In short order, spurred on by more stings of the knotted ropes—this encouragement was called "starting"—the men dressed, then lashed their hammocks and headed topside. There was a way of lashing the hammocks and looping the ropes seven times around the heavy canvas, and the boatswain's mates made sure each man did it correctly. The hammocks were then stowed in special nettings along the upper deck's bulwarks, where, in battle, they provided extra protection against small



shot and could also be used as life preservers if anyone fell overboard; a well-lashed hammock could float for several hours.

Once on deck, the men were immediately put to work washing down the decks and scraping them smooth of splinters with holystones, so named because the smaller of these sandstone scrapers were the size of a prayer book. The deck was sprinkled with sand: the sand helped scour the surface, but it also cut into the bare knees of the men, who had rolled up their trousers to conserve the precious clothing.

At 6 a.m. the boatswain's pipe shrilled again and the men took their first meal of the day, usually "burgoo," a gruel of water and oatmeal, washed down with Scotch coffee, a bitter concoction made of burned biscuit dissolved in hot water.

Food on an 18th Century man-of-war was usually adequate in quantity, but miserably short on quality. The main meal of the day came at noon and often consisted of salt pork or beef, biscuits, a pease pudding, beer and occasionally, butter and cheese. Hearty and not wholly unappetizing—until the later stages of a patrol when the salt beef became so hard that it could be carved into mahogany-colored trinkets and the cheese was filled with long red worms. As for the biscuits, they were not so bad when infested with maggots; this was only the first stage of decay. The maggots did not deter a hungry man. In fact, they were regarded with a certain relish. As one midshipman described them, they were "very cold when you eat them, like calf's foot jelly." But later, when the weevils took over, the biscuits crumbled into powder and lost all their nourishment. At this point, the men would eat the ship's rats—if they could catch them. The rats were wryly known as "millers" because of the white coats the animals got from spending much of their time in the flour; a large, neatly skinned rat was a much-appreciated item to a hungry tar.

It was this noon meal that, perhaps more than anything else, pointed up the double standard of the Royal Navy. While the men at their swing-ing tables on the lower gun deck were eating—and sometimes gagging over—their humble fare, the officers in their wardroom, and the captain and admiral in their dining cabins, were served, as available, roast beef or lamb freshly butchered and fine wines.

The men, however, would not have preferred the officers' wine to the beverage that followed dinner and made their day: grog. The fifer struck up a jolly tune and a selected man from each mess took a tub up on deck that a mate filled with a ration of rum and water; some men gave it an extra little zip by mixing in the lemon juice they were issued for its scurvy-preventing Vitamin C. Each sailor's grog portion was strong enough, and copious enough, to bring the drinker to the edge at least of happy inebriation.

After grog the men not on watch were permitted to nap and loaf around the gun decks and the forecabin. The men on watch had to stick to their posts and keep their wits about them; any slight sign of drunkenness could result in a severe flogging for dereliction of duty.

The night watches were the hardest, especially when the ship was in cold, stormy seas. These watches ran four hours—8 p.m. to midnight, midnight to 4 a.m., and so on—and they could be torture for men dressed as inadequately as the average seaman was. Their clothes were usually of canvas and cotton, and there were no snug peacoats or greatcoats: the Royal Navy did not issue uniforms until the mid-19th Century.

The most brutal part of an 18th Century seaman's life was the punishment that was inflicted for even the smallest breach of the Navy's many regulations. For a minor crime such as excessive swearing a man was put in the leg irons on the exposed top gun deck. He was kept in a sitting position, with his hands secured behind him, and remained so until the captain released him.

The floggings were far worse. Punishment hour was traditionally 11 a.m. The shriek of the boatswain's pipe and a roll of drums summoned all hands to the top gun deck to see the edifying spectacle. On the quarter-deck stood the officers, in formal dress and wearing their swords. Before them stood the master-at-arms, several sturdy boatswain's mates and, guarded by a pair of quartermasters, the manacled sailor who was to be punished. The captain asked the malefactor if he had anything to say for himself. He usually did not. "Strip," the captain ordered. The man removed his shirt. "Seize him up," the captain commanded. The quartermasters tied the man's hands to a pair of gratings. "Seized up, sir," they reported. The captain then read the appropriate passage in the Articles of War, as all those present respectfully removed their hats. He then turned to the boatswain's mate: "Do your duty."

At that, the mate pulled out the knotted cord cat-o'-nine-tails, drew back and laid on the first stroke with all his strength, grunting from the effort. The first lash left a pattern of livid red welts along the man's back. The next few lashes cut more deeply, and a dozen lashes turned the flesh into a pulpy, dripping

mass. Now, between each stroke, the mate ran the cat's tails between his fingers to clear away the blood, flicking it onto the deck. A powerful boatswain's mate liked to brag that he could lay on the second dozen lashes as heavily as the first, but often a second mate was substituted just to make sure. A veteran seaman also boasted about how many lashes he could endure without screaming. Some sadistic captains ordered 100 lashes or more. No man could remain stoic in the face of that torture; not many men even survived the ordeal.



The uniforms and even a bit of the spirit of the Royal Navy's officers and seamen are captured in this 1799 series of aquatints by the famed illustrator and caricaturist Thomas Rowlandson. White Rowlandson put a flattering face on most of the crewmen, he could not resist mocking "Old Nipcheese," the parsimonious purser.

To be followed

(5 202) Horacio Nelson (II)

Understandably, life aboard a Royal Navy man-of-war did not attract very many volunteers. A few boys were lured to sea by dreams of glory, and some veteran seamen were attracted by recruiting posters that appealed to "True-Blue Hearts of Oak" to serve king and country amid "Old Shipmates and their Jolly Friends." And bounties were paid to sailors who had special skial.



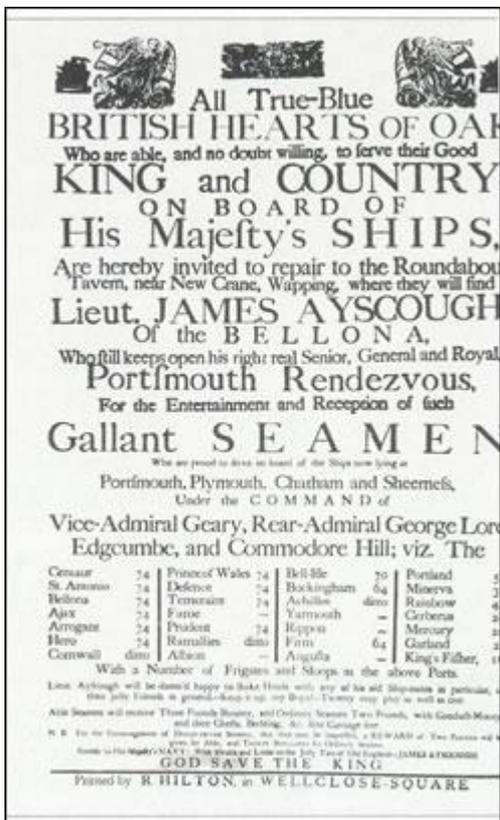
The most effective recruiting, however, was done by force. Press gangs of half a dozen tough sailors commanded by a junior officer went through port towns dragging off almost any nautical-looking man they saw and "pressing" him into involuntary service. It was an early, and rough-and-ready, form of conscription into a harsh and dangerous world that few would enter willingly.

Once aboard their new ship, the pressed men were washed, deloused and divided into four groups. First were the able seamen, experienced sailors who could work aloft on the yardarms. They were paid a handsome sum for the era: 33 shillings a month. Second came the ordinary seamen, paid 23 shillings, sixpence, who knew enough to haul a line on deck. Next were the landsmen, who, at 17 shillings, sixpence a month, could do other jobs on the ship such as maintain the lower rigging or serve as the officers' servants. A special group was known as "idlers"— so called because they did not have to stand watch—who had the skill to do carpentry, make sails or serve as surgeon's mates; these men were paid about the same as able seamen.

Once at sea, the officers began molding this haphazard collection of men into an effective crew. The able seamen tuned the rigging, tightening and slackening it until the ship was properly trimmed. The carpenter and his mates made everything shipshape, plugging leaks and making the wooden patches they would use to repair shot holes during battle. The head gunner and his mates ladled powder into the bags called cartridges. The seaman who was euphemistically named the "captain of the head" made sure the officers' toilets in their stern quarters were maintained in a proper and sanitary condition.

On the three gun decks the gunners took particular care with the lashings to make sure that no gun would break loose. Except for actual combat, nothing could be more dangerous than a three-ton mass of iron on wheels breaking loose and careering wildly to and fro with each roll of the ship. Loose cannon had been known to smash clear through the side of a ship and to maim horribly gun crews that got in the way.

When ships were headed for war, the captains drilled their crews ruthlessly in the routine of preparing the vessel for battle. The speed at which its gunners could fire was a matter of great pride in the Royal Navy. One captain, Cuthbert Collingwood, who would be among Nelson's devoted "Band of Brothers" at the Battle of the Nile, drilled his gunners until the best of them could fire their cannon at the astonishing rate of three rounds every two minutes.



A 1780 Royal Navy recruiting poster promises enlistees jolly comradeship and cash bounties. In Nelson's era, bonuses for enlistment varied from 30 shillings to more than 25 guineas. Other rewards were available, as the fine print at the bottom explains, for "Discovering Seamen, that they may be impressed"—that is, for reporting to the authorities men who could be forced into service.

In June 1778, the great ship Victory, 19 years in preparation, was finally ready to proceed to sea. It was fortunate for England that this powerful vessel was at last complete, for by 1778 the challenge to the Navy and to Great Britain was mounting. The danger came not so much from the American rebels, whose navy was correctly perceived as more of a nuisance than a threat. The true menace came from Britain's neighbors across the Channel. The Admiralty well knew that France could be expected to aid the Americans—not because of any great affinity for the colonial revolutionaries but in order to strike at England. In fact, a treaty between France and the Americans was signed in February 1778.

The French had made good use of the time since the Seven Years' War. Their navy, which had been virtually annihilated during that conflict, now included 74 major ships of the line. England at this stage had 69 ships of the line, but it was in for greater jeopardy than the numbers indicated. Eleven ships were in American

waters, and of the rest only 35 were ready for sea. Most of the French warships were better designed and more heavily armed. Smarting from France's defeats in earlier naval wars, Louis XVI had lavished huge funds on the Navy, which was designated, for a time at least, "the first service of the realm." New academies of naval architecture were opened, a network of new dockyards was built, reserves of the finest timber were set aside. The sailing qualities of new French ships showed the result; they were generally faster and more maneuverable than their British counterparts, and more carefully constructed. Some of the French shipwright manuals and writings on design were translated into English, but complacent British shipwrights paid them little heed. They continued to build ships by what they called the "rule of King 's thumb," which meant in the traditional way without constant refinement.

The scent of war was in the air when on March 12, 1778, the Victory's first captain was rowed out to where she was moored off Gillingham, near Chatham. He was Sir John Lindsay, a hero of the Seven Years' War who was to hold this command only briefly: his assignment was to take the Victory down to Portsmouth, where she was to become the flagship of Vice Admiral Augustus Keppel. But now Lindsay was piped aboard the Victory. He read his commission to the assembled officers. His pennant was hoisted. And the Victory was finally commissioned.

There followed two months of hectic préparation. Ballast was sent ashore, to be replaced with supplies: 45 tons of biscuit, 25 tons of pork, 10 tons of flour, 50 tons of beer—and the 35 tons of powder and 120 tons of shot that were the reason for the Victory's existence. The master, who was in charge of sailing and navigation, the boatswain and the carpenter scurried about fitting out the ship for sea. The purser supervised the loading of stores, and the gunner, the stowage of ammunition and the positioning of the guns.

The Victory's marines—a captain, a sergeant, a corporal and 55 privates—came smartly aboard on April 11. The vessel was nearly ready for sea now, and spruced up for a special royal visit. On April 25, as the warship's cannon fired their first 21-gun salute, King George III came alongside in the yacht Royal Charlotte. On Monday, April 27, His Majesty spent three hours aboard, inspecting the ship and her crew. Then, nearly 20 years from the day her keel was laid down, the Victory dropped her mooring to proceed down harbor to the sea.

His face alight with anticipation, a lad signs on with the Royal Navy in this 1794 engraving after Henry Singleton. Such boys, aged 12 to 17, were taken aboard as servants and apprentices. Despite their abysmally humble station, they were in a way the Royal Navy's secret weapon as they matured into highly skilled seamen.

En route around the southeastern tip of England the crew shook down. The able seamen became used to the vessel's rigging, her gun crews were formed, and some semblance of order was brought to the ship.

On May 14, the day after her arrival, Admiral Keppel was piped aboard for inspection. One of Britain's most illustrious admirals, Keppel was 53, a Young age for the Royal Navy. As a 15-year-old midshipman in 1740, he had sailed under Commodore George Anson on a historic circumnavigation of the globe, and had won promotion to lieutenant for his excellent service. His progress through the ranks was swift. At 34 he had commanded the 74-gun ship of the line *Torbay* at the victorious Battle of Quiberon Bay during the Seven Years' War; later in that war, he led a brilliant assault to capture the heavily fortified Belle-Île-en-Mer in the Bay of Biscay. He had won his rear admiral's flag in 1762, after playing a leading role in the capture of Havana from France's Spanish ally.

Keppel had been a vice admiral for eight years and now had been placed in command of a fleet forming up as England's line of defense in the Channel. Not only was France joining in the American war, but there were reports that she was also planning an invasion of England. To forestall such an attack, Keppel was given 21 ships of the line and four frigates. According to the fourth Earl of Sandwich, First Lord of the Admiralty, it was "a noble fleet." Regarding his command more objectively, Keppel noted that some of the ships were not in a satisfactory state when "looked at with a seaman's eye." He had chosen the best of them, the *Victory*, as his flagship. Next day, he transferred his flag from the *Prince George*, a 90-gun first-rater, on which he had been waiting. By custom, commanding admirals also brought their own favored captains aboard their flagships. Keppel's choice was Captain Jonathan Faulknor of the *Prince George*. Aboard the *Victory*, Captain Lindsay signed the ship's log over to Faulknor and then went to replace him as commander of the *Prince George*. Responding to his admiral's wishes, one of Faulknor's first actions was to order the name *Victory* removed from the flagship's stem. Keppel believed that in battle a ship's name was of no use to anyone save the enemy; the gilt letters were removed as well from the other ships in the fleet. Nearly a month passed before Keppel's force was ready. At last, on June 13, 1778, the *Victory* led the flotilla out past Spithead and into the Atlantic. Keppel sent his smaller, faster frigates on ahead; the frigates were known as the eyes of the fleet, and their vital task was to scout for enemy ships. For the next four days the *Victory*'s crewmen, along with those of the rest of the fleet, were ordered into intensive practice for the battles that would come.





Swinging swords and cudgels, members of a Royal Navy press gang seize idlers off a London street in this 1780 cartoon satirizing impressment.

On the fifth day Keppel's reconnoitering frigates came racing back to report. The signal flags snapping from the yardarms spelled action: the enemy was coming out of the harbor of Brest. France had committed herself to another naval war with England.

The first skirmish gave precious little foretaste of what was to become a titanic clash of sea power. The enemy so eagerly announced by Keppel's frigates turned out to be nothing more than a light French scouting squadron consisting of two frigates, a corvette and a small lugger. The French frigate *Belle Poule* opened the war by slamming a 20-gun broadside into the British frigate *Arethusa*, and after four hours of fighting, the *Belle Poule* fled into a rocky bay on the Brittany coast. The corvette and *Fugger* likewise beat a rapid retreat. But the second French frigate, the *Licorne*, tarried a trifle too long and was soon captured. She was brought as a prize under the looming stern of the *Victory*. And it was then that Admiral Keppel received the first of a number of nasty surprises. From papers aboard the *Licorne*, he learned that the French had no fewer than 32 great ships of the line in the harbor at Brest. And this mighty fleet, mounting close to 3,000 guns, would soon come out to challenge the British. Keppel was among the most courageous of Royal Navy admirals. But he was no fool. He knew that his 21 ships, only a few of them 100-gun first-raters, were no match for the French at this stage. He dared not jeopardize Britain's only defense, its ramparts of wood. Ordering a defensive maneuver, he cracked on sail for a dash to Portsmouth, anchored at Spithead on June 27, reported his news and pleaded with the Lords of the Admiralty for reinforcements.

There followed 12 days of frantic activity in the Portsmouth dock-yards. Three more ships of the line were made ready for sea. Another six were promised from the escort of an incoming West Indies convoy, which was expected momentarily. On July 9, Keppel in the *Victory* made sail and led the Grand Fleet out to sea once again. Two days later, in mid-Channel, the promised reinforcements arrived. The admiral now had 30 powerful ships of the line, only two fewer than the French; the odds had narrowed more to his liking.

Keppel set course to cruise south of Brest. The Admiralty had given him two assignments. One was to interpose himself in a blocking position between the French fleet and the fleet of France's Spanish ally at Cadiz. It was a measure of rising English confidence—or conceit—that no one regarded this as

positioning Keppel squarely between the jaws of a trap. Keppel's second mission was to watch for two more richly laden British convoys due to arrive shortly—from the East Indies this time, carrying Chinese tea, porcelain and silk. Spies on the Continent had reported that the French were also aware that these convoys were soon expected; their loss would be a devastating psychological Blow to England at the very start of the war. What Keppel did not know was that on July 8, a day before he had hauled up his anchors at Spithead, all 32 French ships of the line, under the Comte d'Orvilliers, one of France's premier admirals, had sailed out of Brest to intercept the East Indian convoys. It seems incredible that this armada could slip from its base and reach the open Atlantic without being spotted by one of the British frigates patrolling off the coast of France. But the nature of naval warfare in the 18th Century—with huge expanses of water, relatively slow, small ships and every imaginable weather condition—was such that hundreds of vessels could sail around for weeks groping for one another.

For a fortnight the two fleets patrolled back and forth in the open Atlantic south of England and west of France, two vase armadas stretching as much as a mile or more across the sea, each unaware of the other's position. On the afternoon of July 23, 1778, they Pound each other.

The British fleet was 100 miles off the French coast, due west of Ushant, when the first lookouts high in the swaying tops called down that they had sighted sails on the horizon. Then there were more sails, and more and more until the entire French fleet was arrayed before the British. If Keppel was surprised at encountering his enemy on the open ocean, he was also pleased; he had the weather gauge in the southwesterly wind—that is, the British fleet had the wind behind it, which gave it many more options and much greater maneuverability than the French. As dusk fell, Keppel field to his course to be ready for battle in the morning. Meanwhile, in case the French should attempt a surprise attack during the night, he ordered all ships cleared for action.

The first light of July 24 brought another surprise for Keppel. The French fleet was not where he expected it to be. D'Orvilliers had outsmarted him. Under cover of darkness the French admirai, in a brilliant feat of seamanship, and making the most of his faster, superior ships, had worked almost his entire fleet upwind of the British. Now he, not Keppel, had the weather gauge and the choice to force or refuse battle.

There was one consolation: the new position placed the British fleet between d'Orvilliers and the coast of France. D'Orvilliers could no longer make a run for home without affording the British a crack at him. Nevertheless, d'Orvilliers enjoyed a decided tactical advantage —so long as he could hold his upwind position.



Studying the enemy's disposition, Keppel spotted what he thought might be a small flaw, something that might give him a chance to engage the French after all. Two of the French vessels, it appeared, had not quite achieved the weather gauge, and were still struggling into the wind. Some of the British ships at the rear of the formation remained upwind of them. Keppel ordered a signal to the Victory 's masthead, and two British men-of-war peeled off to engage the French stragglers.

Keppel now focused on d'Orvilliers's flagship, the 110-gun Bretagne, hoping that the French admiral would come about and hurry to the rescue of his endangered vessels. But d'Orvilliers did not take the lure; instead of swooping down to protect his two ships, he left them to their own devices. The swift French vessels promptly turned tail and fled for home, soon leaving their British pursuers astern. Keppel signaled his ships to return. At least he had evened the odds: now there were 30 French ships of the line to oppose his 30.



Happily "out of discipline" while anchored in home port, the crew of a British man-of-war relaxes below decks in this 1782 drawing by satirist Thomas Rowlandson. Most captains forbade shore leave to forestall desertion, and instead ferried the entertainment out to the sailors. Wrote one ship's chaplain: "Nothing can possibly be more awkwardly situated than a clergyman in a ship of war."

But d'Orvilliers refused to bring his fleet downwind to meet the British. For three days he carefully maintained his weather gauge while Keppel, with mounting anger and frustration, followed in dogged pursuit. Westward into the Atlantic the two fleets sailed, every ship stripped and ready for action.

Suddenly, at 10 a.m. on the third day, a black squall came racing across the water from the west. It burst on the British fleet almost before sails could be furled, gunports closed and the big guns lashed down. Sheets of rain sluiced across the decks. Lines slatted and sails boomed. On the Victory's louver gun decks the men held fast to the restraining gear as the massive cannon surged against the storm. In the bowling wind and smashing seas, Keppel lost sight of the other ships. For more than an hour, as the gale buffeted the big flagship, visibility was virtually nil. Then, as quickly as it had come, the rain raced off to the east.

Keppel and the men aboard the Victory watched the edge of the squall swirling away across the ocean, revealing ship after ship as it departed. And with the return of visibility, Keppel had yet another surprise: the entire French fleet was sailing straight for him!



French Admiral Louis Guillouet Comte d'Orvilliers had explicit orders to avoid a fight with the British fleet. Nevertheless, he wrote prophetically as he left the port of Brest, "if the enemy really seeks to force it, it will be very hard to shun."

The wily French admiral had seen the squall coming and, knowing that he could take advantage of the change in the weather, had turned his fleet around and headed in the opposite direction, eastward toward France. But d'Orvilliers was not maneuvering for a face-to-face fight to the death: that had proved catastrophic to the French in the Seven Years' War. Instead, he was about to employ a new naval tactic of hit-and-run, of raking the enemy, particularly in the vulnerable sails and rigging, and then racing away, either to maneuver for another swift strike or to flee for home if that seemed the better alternative.

Being on opposite tacks perfectly suited d'Orvilliers's purpose. At a closing speed of perhaps 12 knots, the engagement promised to be a short one, as such things went. But now the winds took a role in events. The lingering gusts of the squall died to light breezes, and the two fleets began to move past each other at a much slower pace.

The delighted Keppel did not even have time to raise the preparatory signal. He immediately ordered the standard flags for battle: "Line Ahead" and "Engage." His ships had spread out during the three-day chase, and the squall had driven some of them out of the line of battle. But there was no time to reform.

Below decks aboard the Victory and all the other ships of the Grand Fleet, gun crews snatched away the heavy restraining gear that had been secured during the storm. With the swiftness and sureness that came from constant drill, the gunports were opened, the wooden plugs pulled from the cannon muzzles, powder and shot rammed home, and the long iron snouts run out the ports. Unlike the French gunners, who preferred to fire high, the British went for the enemy's hull, on the principle that the way to win a battle was to hole ships and kill men. The Victory's gunners, taking a length of burning fuse and blowing on the end until it glowed, waited for the beginning of the downward roll. Then the gun captain yelled "Fire!"—and each gunner touched off his cannon, sending a ball roaring across the water at 1,200 feet per second.

There was no time to see what damage the ball had caused. The moment the cannon reached the end of its violent recoil, the gun crew leaped forward to clean it and load it for the next shot. By now even the slowest of the Victory's gun crews could clean, load, aim and fire a cannon in less than two minutes. And on this particular morning in the cold Atlantic it was well that they could.

Despite the light airs, the two fleets were passing each other at a combined speed of six knots. Keppel shortened sail to slow down, but no ship was opposite another for more than two or three minutes. Still, that meant that in running along the line each French ship and each English ship was fired on, and that the two fleets would take about an hour in all to pass each other.

The heavy cannon balls from the British ships were not doing as much damage to the French hulls as they would have if Keppel had closed the range between the two lines. Meanwhile, the French gunners were cutting up the British rigging with their high-flying chain and bar shot. The Victory, in the center of the British line, had already suffered considerable damage when d'Orvilliers's flagship, the Bretagne, came down opposite her. As the two flagships rolled past each other, the Victory's gunners scored their best shot of the day; in one thundering broadside they blew open three of the Bretagne's gun ports, making a wide gap in her side and killing many of her crewmen. But the French gunners responded by chopping up so much of the Victory's rigging that her masts began to sway perilously.

By 2 p.m. the two fleets were out of range and the firing had died. The Victory's masts were threatening to topple. Smoke swirled through her gun decks, and wounded men lay on the improvised litters in the cockpit waiting for the surgeon to remove splinters of wood or cut away smashed limbs. Gunners mopped sweat from their bare chests and stuffed wads into their ears, which were bleeding from the concussion of the cannon.

On the quarter-deck Keppel began to assess the damage to his fleet. Those in the rear seemed to be hurt worst. And as Keppel watched, d'Orvilliers appeared to be rounding up as if ready for another engagement. Keppel decided to oblige him and signaled to the fleet to form line ahead on the other tack.

At the head of the British line Vice Admiral Sir Robert Harland, commander of the "van," or front squadron, was already coming about. But the *Victory*, sorely damaged, had to be brought about gently before the wind, nursing her tattered rigging. By 3 p.m. Keppel had his van and center ready; but the ships of his rear had not joined the line. The commander of the rear was Vice Admiral Sir Hugh Palliser. His ship, the *Formidable*, had been damaged more heavily than Keppel realized from a distance. Her foremast had been shot away and she was scarcely under way; since Admiralty regulations required all the vessels in a squadron to remain with the leader, the 90-gun *Ocean* and the 74-gun *Elizabeth* could not abandon the *Formidable* and hurry to join Keppel.

Keppel might have done without the rear and ordered Harland up to the front for an immediate attack. However, he doggedly refused to risk further action until he had his entire fleet in a straight line-ahead formation. He waited impatiently for Palliser in the crippled *Formidable* to bring up the ships of the rear. Three hours passed, and Keppel sent a frigate racing back, ordering them to join the line. Still Palliser delayed while he made emergency repairs. It was dusk before the three vessels of the rear formation joined the rest of the fleet.

Keppel could see that the French had retained—and tightened—their line of battle. Though they had suffered many casualties and considerable damage, their sails and rigging were in better shape than those of the British. Consequently, they could maneuver more effectively. Keppel judged that they were ready to renew the battle. But he decided, with darkness approaching, that it was too late for another engagement. He ordered the fleet to keep in formation until dawn, to stay alert for a possible French attack. Through the night he led his fleet upwind, in hopes of regaining the weather gauge. And through the night the *Victory's* crew stood to general quarters, trying to keep awake after the exhausting day. Across the water they could see three lanterns, which they took to be the lights of the French fleet still waiting for them.

With the dawn Keppel ruefully discovered that the crafty d'Orvilliers had outsmarted him yet again. Only three French ships, the ones that had shown the lights, were anywhere near him. While they had served as decoys, d'Orvilliers had coolly sailed off with the bulk of his fleet, and the three remaining ships were now crowding on sail to rejoin the main body of its escape eastward toward France.

With widespread damage to their rigging, the British ships had no hope of overhauling the enemy. On July 28 Keppel decided that his fleet was in such disorder aloft that it was unwise even to remain off a hostile coast. He made for home.

Aboard the British fleet 506 men had been killed or wounded, 35 of them on the *Victory*. No ships had been lost, but on July 31 when the Grand Fleet reached Spithead, it sailed into a storm of criticism and recrimination. Keppel blamed Palliser for disobeying orders. Both demanded a formal court-martial, and both were exonerated.

The controversy exposed an unpleasant—and exceedingly dangerous—situation within the Royal Navy: it had become politicized. Palliser was an outspoken conservative Tory and Keppel an ardent liberal Whig. Emotions ran high at the trials. Jubilant Whigs wore light-blue ribbons in their hats with **KEPPEL** in gold letters; Whig ladies of fashion had made and distributed the hats. As Keppel departed from the court, a band marched before him playing *He Comes, He Comes, The Hero Comes*. So controversial did the issue become that Keppel refused to serve under the ruling Tory Government. He bitterly hauled down his flag, left the *Victory* and retired to await the downfall of the Tories.

As for Admiral d'Orvilliers, in late July he made it safely back to Brest, and a hero's welcome. He had been at sea challenging British rule for the better part of a month, and though he had lost 674 men through death or wounds, not a French ship had been sunk. In the sense that he had outmanoeuvred the British and then fought them to a standoff, the Battle of Ushant was the first French success in more than a decade—since the Seven Years' War. Ushant proved a vastly important point about the changing nature of naval warfare. By refusing to attack the enemy in anything but the traditional, sacrosanct line-ahead formation, Keppel had assured d'Orvilliers's escape. The lesson, however, was utterly lost on the hidebound British Admiralty; in fact, one of the criticisms of Keppel's tactics was that he had come into battle in the first instance without

reassembling his disordered line. But how he could have accomplished this with the French line already plowing past him the Admiralty did not say.

The merest boy of a captain I ever beheld" is how one amazed midshipman described 24-year-old Horatio Nelson, captain of the frigate Albemarle, in 1782. This portrait by John Rigaud was begun when Nelson was 18 and a second lieutenant; it was set aside unfinished when the young officer shipped out to the West Indies in 1777. Upon his return to London four years later, the portrait was completed—now with a captain's proud insignia on the uniform sleeve.

The clear message of the Battle of Ushant was that the old textbook tactics were no longer good enough. French skips were much improved. And the French hit-and-run tactics—crippling the enemy rigging and running away—could not be countered by the powerful but inflexible line of battle that had served the Royal Navy so well up to now. But the Admiralty had not recognized the message. And now England was plunged into a naval war in which only a major change of tactics could save her from disaster.

Fortunately for England, the Royal Navy, seemingly so tradition minded, would come up with the new tactics needed to meet and defeat the French in the long series of great engagements that would stretch almost 30 years into the future, from Ushant in 1778 to Trafalgar in 1805.

A chief designer of the new tactics would be the same Horatio Nelson who had arrived, age 12, at the docks of Chatham in 1771. At the time of the Battle of Ushant, Nelson was serving with the West Indies station, the small fleet in the Caribbean that was trying to deal with the privateers of France and of the rebellions American colonies, which were preying on British shipping. Now 20 and a lieutenant, Nelson was rising fast in the service. His boldness and initiative had been recognized by Captain William Locker, master of the *Lowestoffe*, on which Nelson was serving. Locker soon recommended the young Nelson to Sir Peter Parker, newly assigned to command the West Indies station. Parker, equally impressed with the young officer, gave Nelson his first command in the winter of 1778, the brig *Badger*. But it was the advice given to him by Captain Locker that Nelson would never forget: "Always lay a Frenchman close and you will beat him." Bold, aggressive, close-in fighting would become Nelson's trademark—and the essence of the new tactics that would make the Royal Navy once again supreme. But it would still be a while before the Royal Navy was prepared to break with its traditional ways, and in the meantime it was fated to suffer further embarrassment.



(5 203) A new day for His Majesty `s admirals (I)

Nothing equals the beautiful order of the English at sea. Never was a line drawn straighter than that formed by their ships; thus they bring all their fire to bear upon those who draw near them."

This admiring comment on the Royal Navy's battle formation was made by a French admiral in 1666. It was an accurate description of the tactics that made England supreme on the seas for 100 years—and then failed her utterly at the Battle of Ushant and most importantly at a critical juncture during the American Revolution.

As Keppel had demonstrated so unhappily off Ushant, the essential tactic was the line ahead. The French admiral had described it most accurately: the formation consisted of a perfectly straight line of sailing warships presenting a moving wall of fire against the enemy. In the constantly changing circumstances of naval battle, the line ahead had many advantages. It concentrated the fleet's firepower in one direction. It prevented such accidents as ships of the same fleet firing on one another or firing past or through an enemy ship at a friendly vessel. Most of all, it gave each captain clear and simple directions: he was to hold his place in line and focus his fire on the enemy ship opposite his own.

The first Fighting Instructions had been issued in 1653 under Oliver Cromwell, who was an early and ardent advocate of a powerful navy. The rules were revised and expanded in 1703, but the basic tactics remained the same. And of the orders laid down in the Fighting Instructions, the most sacrosanct decreed: "All the ships of every squadron shall endeavour to keep in line with the chief," Moreover, the penalty for not holding such a line was "severe punishment"—which could mean anything for a captain from a public reprimand to death, depending on the circumstances. The Fighting Instructions reiterated, "None of the ships of the fleet shall pursue any small number of the enemy's ships till the main body be disabled or run.-

So the Royal Navy concentrated on its single majestic and overpowering line ahead. Even after the frustrating standoff against the French off Ushant, the Admiralty remained certain that traditional methods would be more than enough to win the naval engagements of the American Revolutionary War. For one thing the American navy was scarcely worthy of the name. As an organization, it had been bungled from the start. Shipbuilding contracts were let for political reasons and construction was delayed. The first American captains were no match for their Royal Navy counterparts. The statistics tell the sad story of America's first navy. Of the 50 warships built and bought for the Continental Navy during the war, all but one were lost to enemy action—having been either sunk, captured or scuttled. Meanwhile, the Americans took only five small ships of the Royal Navy.

The only significant damage done to the British by the Americans at sea was accomplished by the more than 1,600 privateers that were commissioned and sent out to harass British shipping. They captured something like 1,000 British merchantmen and caused an astronomical rise in shipping insurance rates. But they were little more than a nuisance to the Royal Navy, which destroyed even more American shipping. One officer in the Continental Navy managed in 1779 to bring the war into England's home waters. But sensational as was John Paul Jones's victory in the *Bonhomme Richard* over the *Serapis*, it amounted to little more than a psychological blow to the Royal Navy. The real challenge, once again, came from across the Channel.

The belligerency of France in 1778 turned the American Revolution from a shifting series of land battles into a truly maritime war. The armies—British, Hessian, American and French—fought on from the Canadian border to South Carolina. But the ultimate outcome was decided by the Navies of Great Britain and France.

The Battle of Ushant not only demonstrated that the line-ahead formation was outdated, it also showed that the French Navy of 1778 was superior in a number of respects.

This dramatic change could be accounted for in London as well as in Paris. During the 12 years of peace between the Seven Years' War and the American Revolution, the Royal Navy had been victimized by false economies at the Admiralty and profiteering by the Navy's suppliers. Meanwhile, King Louis XV's powerful adviser, the Duc de Choiseul, rallied Frenchmen in a campaign to rebuild their navy. Fund drives supplemented the royal treasury with money to construct new ships. They were named after the groups

and towns that contributed, the most impressive being the 104-gun *Ville de Paris*. It was Choiseul who inaugurated the academies of marine architecture that were responsible for the better designed, faster sailing French men-of-war. Under Choiseul's direction, a corps of 10,000 Naval gunners was organized and rigorously drilled in the art of accurate naval fire. By 1770, when Choiseul left office, France had 64 ships of the line and 50 frigates. By 1778, when France entered the war on America's side, she had 80 ships of the line. In the following year, Spain honored the Bourbon family compact with France by declaring war on England, adding 60 ships of the line to the combined force confronting England. The Royal Navy had about 150 major ships to counter these 140, but not all were fit for sea.

Moreover, French gunners were by then more accurate than the British and were at their best at long range. That was important because of the new French strategy of avoiding pitched battle with any enemy force that was not clearly inferior in numbers. The Royal Navy was about to meet its match, but the Admiralty did not yet realize the situation.

Up until now, the Royal Navy had not yet actually lost a battle at sea. The new French tactics of hit-and-run had so far thwarted every British attempt to force a line-to-line slugging match. In one battle after another the British admiral would stubbornly form his line ahead; the French would cut up his rigging and sail away to fight again. In strictly naval terms the situation might be called a standoff. The effects were felt on the battlefields of North America, since the French Navy was increasingly able to deliver reinforcements to the Americans and to the French soldiers who had joined them.

One of those who could see the advantage of the new French naval strategy was General George Washington. For the first four years of the war, with nothing but the ineffectual Continental Navy for support, the American war had gone badly. Now the French Navy was helping to turn the tide. In the summer of 1781, Washington thought he could see the makings of a devastating combined American-French operation. A large French fleet was in the West Indies endeavoring to take advantage of Britain's preoccupation with the colonies and to recapture some of the islands France had lost in the Seven Years' War, 18 years before. If that force, or part of it, could come north to support a campaign that Washington and the French general, the Marquis Gilbert du Motier de Lafayette, were planning, the colonists might win one of the most important victories of the war.

Major General Earl Cornwallis, with more than 7,000 of Britain's finest troops, was encamped in Yorktown, on the Virginia shore of Chesapeake Bay. If a French fleet could block the narrow entrance to the Bay, thereby cutting off Cornwallis' supply line, the Americans and French could launch a pincers attack and wipe out Britain's best army in the colonies. Washington wrote a letter to the French minister to the colonies, the Chevalier de la Luzerne, stressing what the American general saw as the "essential importance" of naval superiority in the war, and pleading for the French fleet to come north.

The commander of the French fleet in the West Indies was Rear Admiral Comte François Joseph Paul de Grasse, an aristocrat born in a feudal castle in the Alpes-Maritimes, now 59 years old and quite an imposing quarter-deck figure at six feet two inches tall—"six feet six inches on days of battle," one admirer claimed. De Grasse responded to the call from the colonies with his entire fleet. En route north he lost two of his ships to the same bizarre type of accident: a sailor doling out the ration of tafia, the brandy that was the French equivalent of grog, knocked over a candle and set the ship afire. First the 74-gun *Intrepide* and then the 40-gun *Inconstante* were destroyed this way, and de Grasse ordered that thereafter a responsible officer must preside over every issue of tafia.

Still, de Grasse had 28 ships of the line to take north. Crowded aboard the men-of-war were three regiments of French infantry, 100 dragoons and 350 artillerymen—2,500 soldiers in all to reinforce Lafayette's troops. Their equipment and artillery were carried aboard 15 merchantmen that de Grasse chartered with money from his personal fortune. To avoid detection by British frigates in the Atlantic, de Grasse led his fleet through the treacherous, shoal-dotted Bahama Channel between Cuba and the Bahamas. By mid-August of 1781 the entire armada was riding north in the Gulf Stream off Florida, and on the evening of August 29, the fleet dropped anchor inside the entrance to Chesapeake Bay, picking off in the process a few British frigates that had not been quick enough to slip out of the Bay.

It happened that de Grasse's serpentine approach to the colonies had served him in a way he did not know. His departure from the West Indies had been discovered by the British, and Rear Admiral Sir Samuel Hood left Antigua on August 10 with 14 ships of the line to search for him. By sailing a straight-line course instead of cutting between Cuba and the Bahamas, Hood was off the American coast ahead of de Grasse. On August 25, four days before the French fleet arrived, Hood looked into Chesapeake

Bay, found that all was clear and sailed on to New York.



Comte François Joseph Paul de Grasse, who boldly outmaneuvered Graves at the Chesapeake, was also noted as a supremely tenacious fighter when the occasion demanded. At the Battle of the Saints in 1782 his aides implored him to surrender because they were out of ammunition. Though he eventually had to strike, it was not before he ordered, "Melt my silver plate and have it made into bullets."

The commander of the British fleet in New York, Rear Admiral Thomas Graves, had no news of de Grasse. He was more concerned at the report that another French force, a squadron of eight warships under Commodore Comte de Barras, was transporting a shipment of siege artillery from Newport, Rhode Island, to the French and Americans surrounding Cornwallis at Yorktown. Graves and Hood agreed to join forces and, with 19 ships of the line, to sail for Chesapeake Bay to head off de Barras. While they were about it, they took along

supplies and 2,000 troops to reinforce Cornwallis.

New Yorkers thereupon were given a firsthand example of Britain's press gangs at work as the Royal Navy rounded up 400 colonists to help man British ships. A press-gang officer recorded that the procedure "furnished us with droll yet distressing scenes—taking the husband from the arms of his wife in bed, the searching for them when hid beneath the warm clothes, and, the better to prevent delay taking them naked, while the frantic partner of his bed, forgetting the delicacy of her sex, pursued us to the doors with shrieks and imprecations, and exposing their naked persons to the rude view of an unfeeling press gang."

Early on the morning of September 5, as the British fleet approached the mouth of Chesapeake Bay, one of Graves's lookouts announced that there were some masts just inside the entrance. It looked as if de Barras and his squadron had already arrived; the eight French ships would be easy victims for Graves's 19. But as the British fleet drew closer to the mouth of the Bay, the lookouts reported a veritable forest of masts.

Graves did not know it at the time—and it would provide an even nastier shock in due course—but the Comte de Barras's eight-ship squadron was not among the vessels he was studying. De Barras was still en route from Newport laying a circuitous course south as far as the Carolinas to avoid detection by the British. These ships, as Graves would discover, were those of Admiral François de Grasse. There were 24 of them, four vessels having been sent on other missions, and as Graves would also discover, de Grasse was a brilliant tactician.

But for the moment, all the advantage—surprise, position, wind, tide, everything save numbers—lay with the British. De Grasse's fleet was anchored in Lynnhaven Roads along the southern shore and inside Cape Henry. As the British drew near enough to be identified, the French exploded into frantic activity, unfurling sails, slipping anchor cables and leaving them tied to buoys in the harbor. In utter confusion, they scrambled to clear the Bay for the Atlantic, where they could employ their tactics of firing at the British tops and running out to sea.

Graves was thereby presented with an even greater opportunity than he had anticipated on leaving New York. Here was a numerically superior French fleet virtually at his mercy. The wind was northeast, blowing into the Bay; the French were thus up against a lee shore, with an incoming tide against them as well. Nor could they maneuver into any fighting formation because of a shoal, called the Middle Ground, in the center of the Bay's entrance; the skip channel at this period was only three miles wide. All Graves had to do was send his 19 men-of-war down onto this scattered flock of 24 Frenchmen and pick them off one after another.

In fact, the French were in an even more parlous state than they appeared. Nearly 1,300 of de Grasse's officers and crewmen—close to half of the total—were ashore ferrying the troops and artillery they had brought from the West Indies. De Grasse's flagship, the *Ville de Paris*, was short 200 men. The 74-gun

Citoyen did not have enough sailors to man her upper-deck guns. De Grasse had ordered the recall signal hoisted, but the boats were too far up the Bay and he had sailed without them.

At the moment, the situation looked hopeless for de Grasse. But soon he could cry out with delight at what Graves was doing—or rather not doing. Instead of sending a spreading net of ships to close the exit to the harbor, the British Admiral was leisurely keeping to the classic formation of the Fighting Instructions.

The Union Jack flew at the mizzen peak of Graves's flagship, the London, signaling "Line Ahead" as the stately procession moved down on the entrance to the Bay. By the time Graves, maintaining perfect formation, finally reached the Middle Ground at the mouth of the Bay, the fleeing French had largely cleared the entrance, and were in the process of forming a line of their own. Whereupon, still in precise formation, Graves laboriously maneuvered his entire fleet around in the same orderly line, heading back to sea. As if at a formal review, the British fleet sailed into and out of the entrance to Chesapeake Bay.

Each ship kept her place in the formation, without a break in the line. It was an impressive spectacle, precise, orchestrated, beautiful—and utterly worthless. What is more, by reversing his line, Graves had compounded the error: now his weakest ships, which had been in the rear, were in the van and would have to lead the attack, if there was one. He himself was the 10th ship in the line; the new leader was Captain Mark Robinson in the 74-gun Shrewsbury.

Following the Fighting Instructions, Graves intended to sail along the French line and bombard it to splinters—that is, once the French formed a line. But at this point the French had no line—and with no enemy line to oppose, Graves's single line was helpless.

It was now mid-afternoon. Rounding Cape Henry, the French ships finally fell into a rough line as they hurried out into the ocean. This gave Graves his chance—but he lost it. Heading for the straggling French line, he kept his "Line Ahead" signal. So his straight, unwavering column brought the British up against the French at an angle, in a V instead of in parallel lines, with the result that only the British van, the lead ships of the line, came close enough to engage the French. Graves then used a combination of signals that was argued about for years thereafter. He hoisted a white pendant with a blue-and-white checkered flag beneath it, signalling: "Bear Down and Engage More Closely." But he also kept his "Line Ahead" signal flying.

"Bear Down" meant every captain could turn toward the enemy and attack the nearest French ship. But this would no longer be a line ahead. And most of Graves's captains, especially Hood, commanding the rear in the *Barfleur*, knew what the Fighting Instructions said about that: "Line Ahead" always superseded other signals. So Hood and the others in the center and rear stuck by the book. They kept their straight line.

Graves was thus attacking a superior force with only a part of his inferior force, and de Grasse's gunners shortly proved their mettle. As the converging fleets met at the point of the V, the leading Shrewsbury shook under the fire of the leading French ship *Pluton*. One shower of cannon balls swept the Shrewsbury's deck, ripping the left leg off Captain Robinson and killing the first lieutenant and 13 of the crew. Succeeding blasts from the *Pluton* killed 12 more of the Shrewsbury's sailors and injured 46. The Shrewsbury's mainmast and mizzenmast were shot through, and her sails and spars were so riddled and shattered that she had to fall out of the line.

When Captain Anthony Molloy tried to bring the second British ship, the 64-gun *Intrepid*, to the Shrewsbury's support, he came under even heavier fire from the French 74-gun *Marseillais*. With her main-topmast nearly cut in two, her sails in tatters, her rudder damaged, 19 shot holes between wind and water, and 21 killed and 35 wounded, the *Intrepid* also drifted out of the line.

De Grasse's ships did not escape without damage. A broadside from the *Princesse* in the British van swept the decks of the *Réfléchi*, killing the captain. And the *Auguste* ran into a withering fire of British musketry as well as cannon. The *Auguste*'s foretop bowline was shot away, threatening to send the foretop crashing down to the deck. Two French sailors were shot as they climbed up to repair the bowline. A third Frenchman thereupon scrambled to the foretop, repaired it while shot flew around him, and then slid safely back to the deck. Admiral Comte Louis Antoine de Bougainville summoned the young man to the quarterdeck and offered him his purse. But the sailor replied: "You need not pay me for doing my duty, Admiral."

The opening guns of the battle had fired just after noon of September 5. It was almost dusk before Graves lowered his "Line Ahead" signal, which then permitted his captains to turn toward the nearest

enemy. But it was too late. The faster French ships were in the Atlantic; de Grasse had escaped what should have been a calamitous trap without the loss of a single ship. In killed and wounded, he had inflicted 336 casualties on the British, while suffering 230 casualties himself.

The British were seething with recrimination. In an angry post-mortem aboard his flagship, the London, Graves demanded to know why Hood had not turned out of the line to engage the enemy.

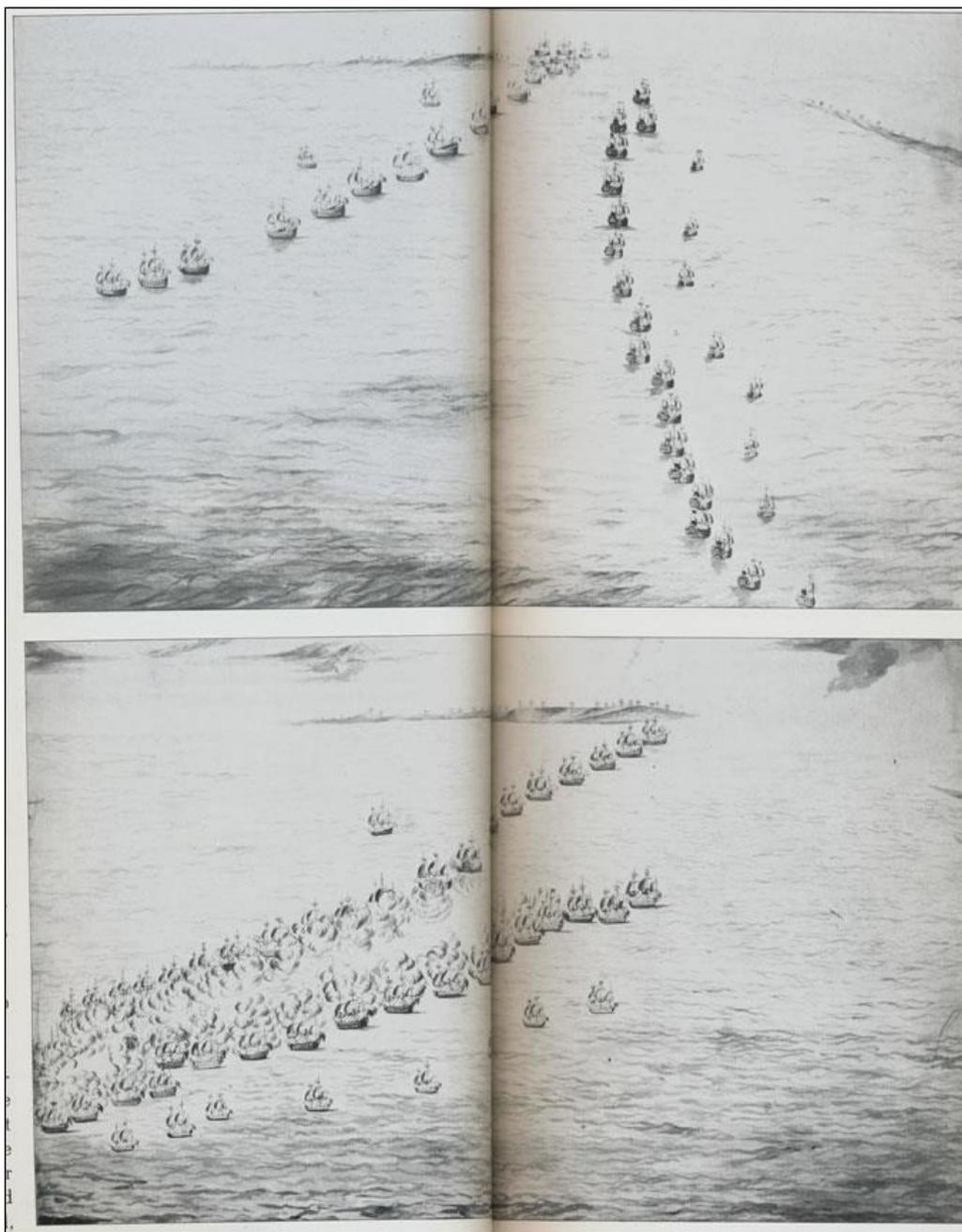
Hood coldly replied, "You had up the signal for the line."

Graves turned to the man who had led the van into action: Rear Admiral Francis S. Drake, a descendant of the great Elizabethan hero. Why, Graves asked, had Drake engaged the enemy?

"On account of the signal for action," Drake replied.

Graves triumphantly turned back to Hood and asked, "What say you to this, Admiral Hood?"

Sir Samuel said calmly, "The signal for the line was enough for me."



Nineteen British men-of-war, accompanied by smaller frigates (upper panel, right), maneuver into a precise one of battle as they approach Chesapeake Bay on September 5, 1781, allowing the French time to compose their own line before escaping in the opposite direction. When the laggardly British finally turned to close with the enemy (lower panel), they did so at such an awkward angle that the French rear was never even engaged.

It did not help matters that Graves next allowed de Grasse to outmaneuver him again—this time to the disaster of Cornwallis and the British forces fighting at Yorktown. On September 6, seeking to prevent de Grasse from blockading Cornwallis, again Graves went after the French fleet, which was lying off Cape Henry. A merry chase it was. For five days, de Grasse led Graves on a wide circle out into the Atlantic and back toward Chesapeake Bay, slowing when the British fell behind, speeding up when they began to close, always remaining temptingly and infuriatingly near. It was a superb strategem. For while de Grasse was playing hare and hounds, the eight warships of his comrade-in arms, the Comte de Barras, arrived at Chesapeake Bay, as de Grasse knew they would, and proceeded to land their heavy artillery for the French and American troops besieging Cornwallis.

To make matters infinitely worse for the hapless Graves, he was now faced with 32 French ships of the line, most of them in better shape than his vessels. And now his fleet was down to 18; the *Terrible* had been so weakened by the battle and subsequent chase that Graves had ordered her scuttled. The crowning blow came when the French took up a block-ing position across the entrance to the Bay.

There followed an icy exchange of notes between the London and the *Barfleur*. "Admiral Graves presents his compliments to Sir Samuel Hood," and "desires his opinion what to do with the fleet?" Reply: "Sir Samuel presents his compliments to Rear Admirai Graves," and "would be very glad to send an opinion, but he really knows not what to say in the truly lamentable state we have brought ourself." With resignation, Graves summoned another conference in his cabin. There was, all agreed, no alternative. The fleet would have to return to New York for repairs and reinforcements.

This sorry aggregation arrived on September 20. It was a month before a refurbished contingent of 25 ships of the line could sail again for Chesapeake Bay. They were too late. On October 19, just after the British fleet had departed New York, Cornwallis' band at Yorktown played "The World Turned Upside Down," and his troops marched out to surrender to General George Washington and his army.

The fighting on land continued for another year. But the war had been lost for the British at Yorktown, in considerable measure because of the failures of the Royal Navy and its outmoded line-ahead tactics. Ye' even this catastrophe did not destroy the Admiralty's faith in traditional methods. For one thing, there seemed no suitable alternative—not one that the Admiralty wished to recognize, anyway. But in fact there was. In Edinburgh, Scotland, John Clerk, an amateur table top tactician, a landlubber playing with ship models, had already devised a new set of tactics that would help greatly in making the Royal Navy supreme once again though it would take awhile for his theories to penetrate the upper echelons of the Naval establishment.

In all his life, John Clerk never went to sea. He was 10 years old before he even saw his first ship, in the harbor at Leith, the seaport for Edinburgh.

But he had read the shipwreck saga *Robinson Crusoe* and had become fascinated by a ship model owned by some of his schoolmates. He soon thought of joining the Navy, but was forbidden to do so by his family, who, as he later explained it, "already had suffered heavy losses in both sea and land service."

Young John Clerk had to be satisfied with sailing small boats in Leith harbor and with hours spent on the pier studying the ways a sailing ship employed the wind. He returned home to build ship models, sail them on his father's pond and experiment with rudders and rigging. As he grew older, naval tactics became his hobby—and obsession. He covered his family's tables with charts and drawings of tactics. He carved dozens of wooden ship models, small enough to carry two fleets about in his pockets, so he could work out his formations whenever he found himself with a few spare moments and a table nearby.

He became an Edinburgh merchant. But he doodled endlessly with his battle diagrams, worked out innumerable combinations of ship-of-the line formations with his ship models, and analyzed and reanalyzed the Fighting Instructions.

With his fresh eye, John Clerk detected the most serious weakness in the line-ahead formation: it depended for success on the enemy's cooperation; he had to form a line of battle as well. For the most part, the enemy fleets had done so up to now. But with the French Navy adopting its new tactics of hit-and-run, unless the French had a numerical superiority, Clerk concluded that the time-honored line-ahead formation was usually worthless. And when he read about the widely publicized courts-martial of Keppel and Palliser after the Battle of Ushant, he was even more convinced. The issue at court was whether Keppel had formed a proper line ahead, while to Clerk it seemed clear that the French had escaped because Keppel had insisted on a line ahead and had waited too long to form it in any case.

This was too much for Clerk. He started to write a book decrying the old tactics and offering some novel ideas of his own. Entitled *An Essay on Naval Tactics*, John Clerk's study was intended as a textbook for Naval officers. It was packed with diagrams and charts, and its major proposition was concentration of fire—"directing the greater part of the force of fleet against a few ships, either in the van or the rear."

It was stunningly simple. Clerk advocated that instead of always parading properly and fighting one on one in gentlemanly fashion, the Navy concentrate on just a part of the opposing fleet, employing all of its ships against a few of the enemy's. The principle depended on a fundamental fact of fighting sail: a vessel's manoeuvrability was determined by the velocity and direction of the wind. Thus, for example, one could attack the rear section of a line of ships and devastate it before the leading ships could double back to the rescue. A ship of the line might take as long as half an hour or more simply to come about.

In the past, the ships in numerous sea battles had split into separate groups of combatants. But most of these situations had occurred by accident and not by design. The Admiralty had always felt uncomfortable about such instances.

John Clerk became a zealot. He travelled to London, and through friends of friends tried to peddle his ideas to the Admiralty and to any captain or admiral to whom he was introduced. Naval warfare was a popular subject in England in those days; any Royal Navy success brought cheering crowds into the streets, and a loss stimulated editorials, letters, petitions and similar outcries ail across the country. Clerk began to attract attention—at least among civilians. Enough friends, acquaintances and Navy buffs were interested in his book to permit a limited printing. But the Navy was something else again. Copies were sent to the Admiralty and to many admirals, only to be greeted with studied disinterest.

Many of the recipients, when asked, said they had not bothered to read the book. Others denied that they had even seen it. One admiral who publicly acknowledged the work and actually went so far as to praise it, did so with the patronizing comment: "And when I reflect that its ingenious author is only a military seaman in theory, I cannot sufficiently express my approbation of it."

But a number of admirals and captains were quietly reading Clerk's book in the privacy of their cabins and studies. One of them was a man who would soon make naval history.

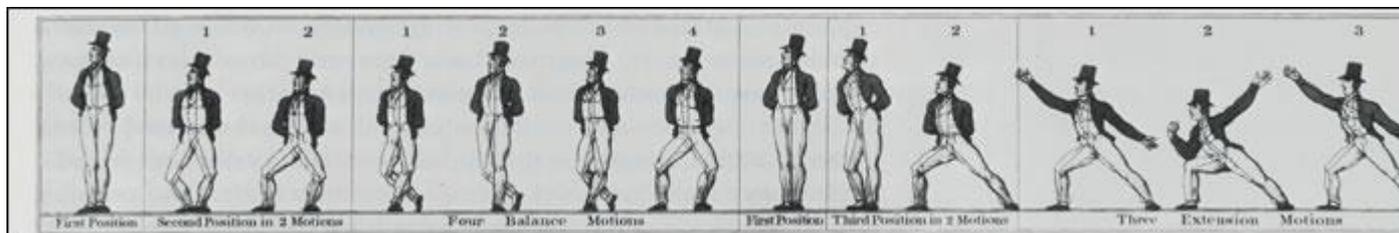
George Bridges Rodney was autocratic, sybaritic, profane—and brilliant. He had been Naval commander in chief in the West Indies before the War of Independence. He had served as governor of Greenwich Hospital for old and infirm seamen when it was described as "a hotbed of the dirtiest conceivable jobbery and thieving." By 1774 Rodney's gambling debts had grown so huge that in order to escape his creditors, he had fled to Paris during a rare period of peace between England and France. When more creditors in Paris threatened to close in on him, he was rescued by a friend: in a grand gesture of *ancien régime* chivalry, the wealthy Louis Antoine de Gontaut, Duc de Biron, proffered Rodney a loan that permitted him to return to London, where in 1779 the Admiralty reassigned him to the West Indies.

It was an even more important post than before. Not only was much of the naval warfare of the American Revolution being fought in the West Indies, but the area also served as the British base for naval actions off the North American coast. Rodney was therefore the recipient of much well-wishing and a great deal of well-meaning advice. According to John Clerk, it was through a mutual friend that Rodney was given a manuscript copy of Clerk's *An Essay on Naval Tactics*.

Admiral Rodney was a member of the conservative school of tactics and a supporter of the line-ahead battle formation. Yet he was also a man with an open mind. He did not comment directly to Clerk. But an acquaintance recalled an evening before Rodney's departure when the admiral sat at a dinner table demonstrating with cherry pits among the port glasses how he planned to break the French line. And when another friend asked Rodney what he thought of John Clerk's theories, the admiral had an oracular answer: "You shall see what I think of it the first time I meet the French fleet."

In fact, he did not employ Clerk's cut-the-line tactics the first time he met a French fleet—though he did depart somewhat from the orthodoxies of the day. En route to the West Indies with 22 sail of the line, he encountered an enemy squadron off the Portuguese coast, just below Cape St. Vincent. It was the Spanish contingent of a force blockading Britain's base at Gibraltar. In the so-called "Moonlight Battle" on January 16, 1780, in wintry gale winds, Rodney did not wait for the Spaniards to form a line or to form one himself. Ill with the gout, an aged man at 61, he gave his commands from his berth: "Lay me alongside the biggest ship you can, or the admiral if there be one." He did not cut the enemy's line because there was no line to cut. But he routed the Spanish fleet, capturing or destroying seven of the 11 ships.

The blockade of Gibraltar was lifted. Rodney became a national hero and was knighted. He continued on to the West Indies, where he fought two inconclusive battles with the French; in neither of them did he have the opportunity to go for the enemy's line. He remained there for a year, during which he amassed a fortune in prize money from privateers and from a looting expedition against the rich Dutch island of St. Eustatius in the Leewards. Then in the summer of 1781, in great discomfort from the gout and chronic prostate trouble, he returned to England to take advantage of the healing waters of Bath.



Without so much as toppling his topper, exemplary seaman goes through the knee-flexing bends and lunges of a ballet like drill designed to teach the fancy footwork that would make him deadly a cutlass. Genteel as the exercises may appear in this diagram issued by the Admiralty in 1813, they were followed in grim earnest by sailors who knew their skill with a blade would mean life or death upon the call for "Boarders away!"

To be Followed

(5 204) A new day for His Majesty 's admirals (II)

By December 1781, as all England was agonizing over the Navy's sorry performance at Chesapeake Bay and the subsequent surrender of Cornwallis at Yorktown, Rodney prepared to return to the West Indies, and went aboard the *Formidable*, a 90-gun ship of the line. But westerly gales delayed his journey and he went ashore to wait the storm out at Cawsand Bay. The son of port Commissioner Paul Ourry later remembered when the admiral and the commissioner propped their gouty feet before the fire and he overheard Rodney declare, "Damme, Paul, if I get near that rascal de Grasse, break his line."

In February of 1782 Rodney was back in the West Indies. His second in-command was Sir Samuel Hood, who had helped to lose the Battle of Chesapeake Bay. The winner of that battle, Comte de Grasse, had also returned to the West Indies. Rodney and de Grasse finally met in April of 1782, off the island of Dominica.

De Grasse had 33 ships of the line to Rodney's 36. But the French Navy's orders were to avoid pitched battles whenever possible, and under these circumstances de Grasse was convoying an assault force to attack England's most important West Indies possession, Jamaica. Rodney had guessed de Grasse's target; when he had been warned that he should keep protective squadrons near Barbados, St. Lucia and Antigua he had answered, "Oh damn these islands! Jamaica is of ten times more consequence than all of them put together."

De Grasse turned north. Rodney followed. For four days he chased his quarry along the westward shores of Martinique and Dominica. At this point de Grasse became the victim of bad fortune. It first took the form of a series of misadventures by the hard-luck French 74-gunner *Zélé*. On the night of April 10, after two days of Chase, the *Zélé* collided with the 64-gunner *Jason*. Both were too damaged to keep up with the rest of the French fleet. The *Jason* was sent off to port for repairs, while the *Zélé*'s crew tried to make their repairs at sea. The next morning Rodney spotted the crippled *Zélé* and sent a few ships to take her. De Grasse countered by coming back to cover her. On the night of the 11th the *Zélé* collided with another French ship, the *Ville de Paris*, and put herself entirely out of action. De Grasse was forced to abandon her; he now had 31 ships, and Rodney, with his 36, was almost upon him.

Moreover, de Grasse found himself in a trap. His northward progress was blocked by a group of islets known as the Saints, between Dominica and Guadeloupe. He considered ducking through the passage between the two Islands, but the wind was blowing through the channel from the east. His only open route lay to the south. He would have to double back on his pursuers. But at least—as at Ushant—it would be a passing engagement with the fleets on opposite tacks. They would sail past each other at a

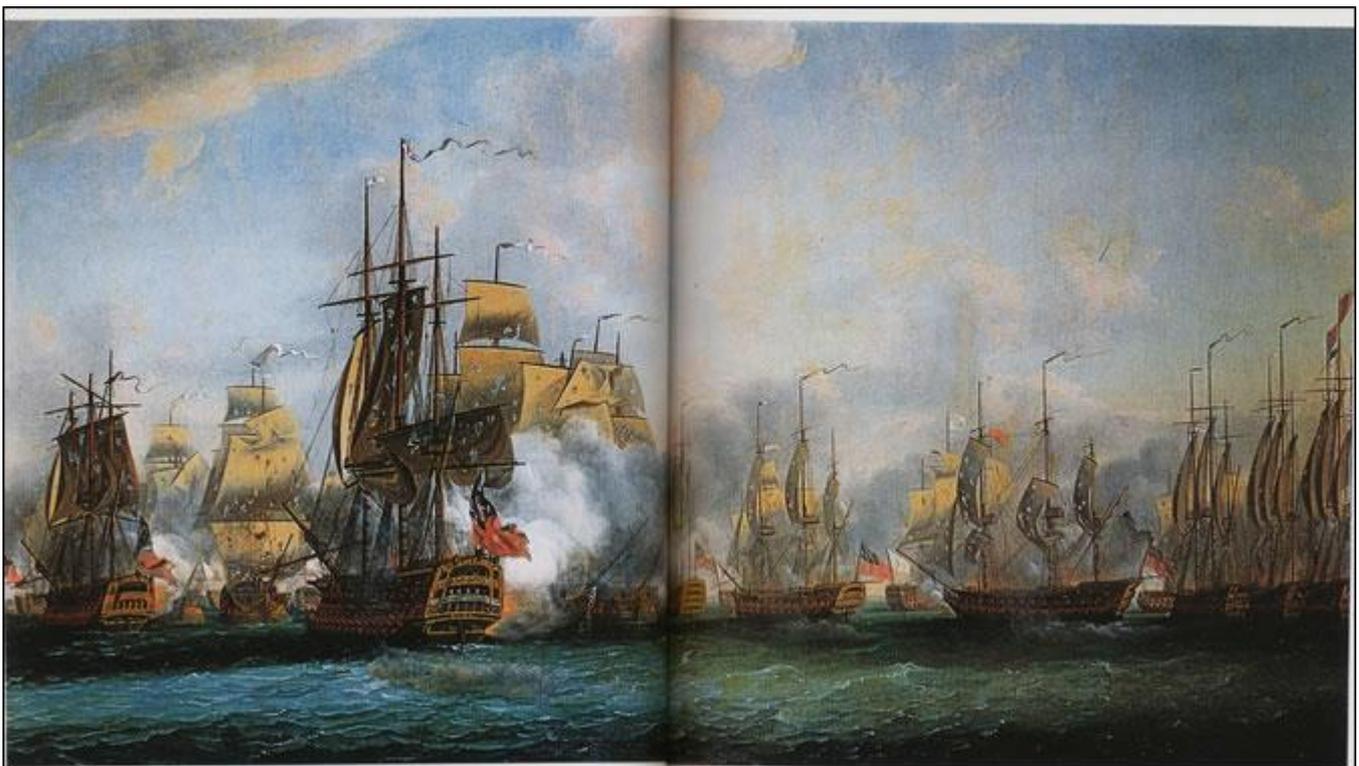
combined speed of four to five knots even in the dying breezes. The British gunners would be unable to concentrate on the French hulls, while the French could still cut up the British rigging; it took much pounding to damage stout oaken hulls, but one good broadside of flying chain and bar could slice through great areas of shrouds and braces. De Grasse turned south. And Rodney turned to meet him as he came past.

At first it looked like every other Royal Navy battle for the past century. In an unswerving line ahead, Rodney's fleet moved alongside the French fleet as it filed past. His gunners aimed at the French hulls as de Grasse's gunners sent chain and bar shot slashing through the British rigging; the topmasts of nearly every ship crackled and twisted as the flying shot cut them away.

But now de Grasse became the victim of foul luck from which there was no escape. The wind shifted. It hauled from east to southeast and hit de Grasse's line at the center. The French ships at the center and rear, already close-hauled, had to fall off slightly to keep their wind. Others were taken aback and stalled. Gaping holes appeared in the French line.

Had John Clerk been aboard Rodney's flagship, he would have cheered. Here was the perfect example he had hypothesized in so many diagrams and in so many tabletop maneuvers with his pocket models. The enemy line was open and waiting to be cut.

At this point, Rodney may or may not have suffered an attack of indecision. Only one record survives to tell what transpired on the Formidable's quarter-deck during the next few minutes. Many years later, Sir Charles Dashwood, who had been a midshipman aboard Rodney's flagship, recounted a vivid scene. As he related it, Fleet Captain Sir Charles Douglas had climbed onto the hammock nettings at the forward rail of the quarter-deck to study the ships ahead, and saw the gaps in the French line. One gap was directly ahead. Climbing down, he asked Midshipman Dashwood, "Dash, where's Sir George?" Dashwood had just replied that the admiral was in his cabin when Rodney came on deck.



Rodney's flagship Formidable (flying the white flag, center background) smashes through the French line at the Battle of the Saints on April 12, 1782.

The admiral's revolutionary maneuver set the French to rout and ushered in a new era of naval tactics. But on another level, the great victory was something of a disappointment: because Rodney managed to capture a mere five ships, his reward for the stunning victory amounted to only £ 5,016 in prize money.

Doffing his hat, Douglas approached Rodney and urged, "Break the line, Sir George. The day is your own, and I will insure you the victory." "No," said Rodney, "I will not break my line."

The two men paced the quarter-deck in opposite directions, turning and coming back toward each other. Douglas tried once more. "Only break the line, Sir George, and the day is your own."

This time Rodney replied with grudging permission. "Well, well, do as you like," he said, and went into his cabin.

Douglas immediately ordered the helm to port. The Formidable swung across the line of battle and moved through the French line, all guns firing as she went. In the hail of cannon balls from the British flagship the French warship Glorieux lost all her masts at once.

The Formidable flew no signal for breaking the enemy's line because there was none in her flag locker. And Rodney must have watched anxiously at his stern windows. Whether or not he had been talked into it, he had made a radical decision. The question was whether his fleet, still under "Line Ahead," would break precedent and follow his lead.

Within minutes Commodore Edmund Affleck in the 74-gun Bedford went through another opening, splitting it so that the entire British rear could follow the Bedford through. Captain Alan Gardner of the Duke had in fact preceded Rodney through the line by accident: the wind shift had pushed the French ship opposite him across the Duke's bow. In horror at the thought of being cut off, Gardner looked to the flagship, which was next astern of him, and with vast relief watched the Formidable turn through the line. The Duke swung over and followed her.

Unlike his compatriot at the Battle of Chesapeake Bay, Rodney immediately hauled down his "Line Ahead" signal, keeping aloft the one for close action. Rounding up on the unprepared Frenchmen on their other side, the British ships isolated and surrounded small contingents of the disordered French line, concentrating four ships against three and in some cases three against one.

The French ship Ardent, carrying most of the siege artillery for the attack on Jamaica, struck her colors after a few exchanges of fire. Most of the French decks were crowded with soldiers for the Jamaica assault; they were mowed down by British shot. So many bodies were dumped over the French sides that the sea quickly became tinged with red, and schools of sharks moved in among the ships.

The dismasted Glorieux was taken in tow by a French frigate. British men-of-war moved in on them. On the Formidable's quarter-deck, Fleet Captain Douglas, watching the pursuit, was reminded of Homer. As Rodney came back on deck, sucking a lemon, Douglas called to him: "Behold, Sir George, the Greeks and the Trojans contending for the body of Patroclus." Rodney snarled, "Damn the Greeks and damn the Trojans! I have other things to think about."

The 61-year-old admiral, exhausted by the tension of battle, ordered an armchair brought onto the quarter-deck and sank into it. Tossing aside his lemon, he asked a nearby midshipman to make him a lemonade. The midshipman went below and returned with the lemonade, stirring it with the only utensil he could find, a dirty knife. Rodney looked at the knife and said, "Child, that may do very well for the midshipmen's berth but not for an admiral; drink it yourself and go and call my steward to me."

The Formidable had gone through the French line at about 9 a.m. The swirling battle went on, with a pause during a flat midday calm, into the late afternoon. By then five of the French ships had struck their colors. The Glorieux was cut away from her tow by the British pursuers. The prize of the battle was the 104-gun French flagship, the Ville de Paris, on which half-a-dozen British ships concentrated their fire. As her hull splintered and her rigging disintegrated under the storm of shot, the French flagship's gun crews fought back until all their cartridges were gone and they had to ladle the powder into the gun barrels. By late afternoon, her rudder knocked out and her cannon balls used up, the Ville de Paris rolled helplessly in the sea as Hood's Barfleur came down and sent a last flaming broadside into her. On the Ville de Paris' s quarterdeck a tall figure stood by himself. Admiral de Grasse finally hauled down his flagship's colors. As he did, Rodney brought the Formidable alongside the Barfleur, and officers from both British ships were rowed to the French flagship to climb her side and accept de Grasse's surrender.

On the Formidable's quarter-deck Rodney turned to Douglas and said, "Now, my friend, I am at the service of your Greeks and Romans, for the enemy is in confusion and our victory is secure."

To "that rascal de Grasse" Rodney was generous and courteous. The French admiral was given the run of Rodney's cabins, and professed himself in love with the Misses Rodney as soon as the portraits of Rodney's four daughters were restored to the admiral's cabin from the wine room, where they had been stored during the battle. During the pleasant, peaceful days following the battle, de Grasse strolled the Formidable's quarter-deck, watching the sailors catch a shark and chatting with Fleet Captain Douglas;

despite his stay in Paris, Rodney's French was limited, but Douglas was a French scholar. The French admiral confided that he had had to leave his private fortune, amounting to £5,000, in a chest aboard the *Ville de Paris*, and was concerned that the chest might be looted by his sailors. Rodney sent some British sailors over to the *Ville de Paris*; they returned with de Grasse's chest and a few others as well.

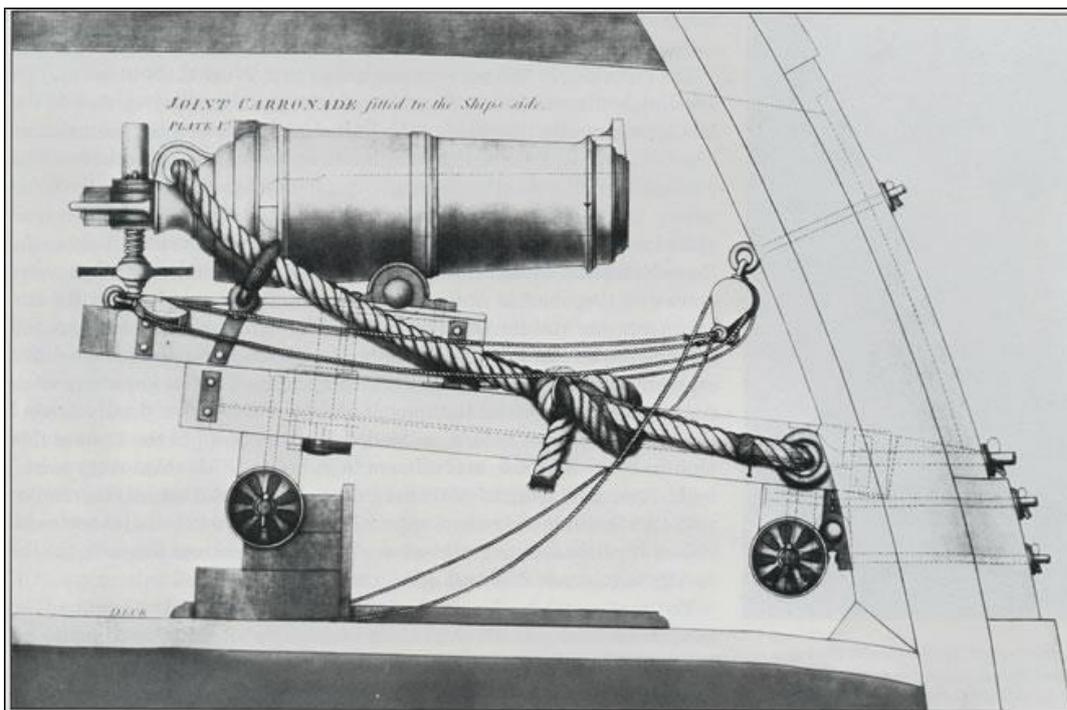
For weeks after the Battle of the Saints, and for more than a century since, controversy has persisted. Sir Samuel Hood argued that Rodney should have followed up his victory by pursuing the remainder of the French fleet. Rodney, however, had not slept for four nights. Darkness was falling swiftly, as it does in the tropics, and there would be no moon. The ships were not far from the shoals and reefs of the islands. The French had done their usual damage to the British rigging. Rodney had had enough, and he did not want to risk losing one of his ships—or any of the prizes he had captured. By next morning, when Hood came aboard the *Formidable* to urge a chase, the surviving ships of the French fleet were already below the horizon. "Come, now," said Rodney, "we have done very handsomely as it is."

With understandable satisfaction Rodney dispatched a fast frigate to London with the message: "It has pleased God, out of his Divine Providence, to grant to His Majesty's arms a most complete victory."

Englishmen reacted to Rodney's news with pent-up hysteria. It was the Royal Navy's most decisive victory since the naval engagements of the Seven Years' War. Rodney was rewarded with a peerage and an income of £2,000 a year; Hood was also given a peerage, and two more of Rodney's captains were knighted.

At the Battle of the Saints, Rodney had launched a new day in naval warfare. Since the Seven Years' War, British admirals had fought the enemy in the line-ahead formation, and had never won so decisive a victory—until Rodney cut through the enemy's line off Dominica.

His victory was compounded of other elements besides the new tactics. A major contributor was Rodney's fleet captain, Sir Charles Douglas. Historians have questioned Midshipman Dashwood's recollection that it was Douglas who talked Rodney into adopting Clerk's tactics, but Clerk later claimed that he had personally demonstrated his maneuvers to Douglas in London before the Battle of the Saints. Douglas deserves much of the credit for other reasons. He was a brilliant innovator, who markedly improved the British rate of fire. Douglas substituted flannel for silk as a powder cartridge; flannel was more flammable than silk and thus left no smoldering remnants in the breach of the cannon, which in turn meant the elimination of the worming in order to extricate the still burning cartridge fragments. Another Douglas innovation was to moisten the wads between powder and ball, also reducing the possibility of their igniting and the need for the worm.



Called "the smasher" by the British—and the "devil gun" by the French, who were its targets—the stubby carronade was designed for close quarters and in its biggest models fired an immense 68-pound ball propelled by five and a half pounds of powder. Introduced in 1779, it played a major role in the Battle of the Saints; the French did not devise anything equaling its powers of destruction until 1799.

Yet a third Douglas improvement was a perforated goose quill filled with powder; it could be thrust into the cannon touchhole much more quickly and efficiently than the old method of pouring a portion from a powder horn. Hundreds of these goose quills were ready for instant use in the Battle of the Saints.

Among the most important of Douglas' contributions was one that materially increased the rate of fire. He devised a system of lead springs and weights that worked to absorb the recoil of the cannon and made their return to firing position much easier and quicker. But the greatest Douglas invention was an intricate block-and-tackle arrangement that enabled a crew to aim a gun with greater accuracy and flexibility. Besides the wedges that had lifted or lowered the muzzle, Douglas' tackle permitted a wider arc when training the gun. Douglas' reforms enabled gun crews to aim, as much as 45 degrees in either direction; when approaching an enemy, they could get in as many as three spots before the enemy was in position to reply—and when departing, they could deliver an equal sting after the enemy had been forced to cease fire. At the Battle of the Saints the gunners of de Grasse's flagship, the *Ville de Paris*, were dumfounded by the concentrated fire they were receiving.

The British had yet another surprise for the French. On his last visit to England, Rodney had been introduced to a devastating new weapon. It was a large, short-barreled gun called the carronade because of its origin at Scotland's Carron Iron Works. Mounted on a track that provided more friction than the wheels of a ship's gun, thus reducing the recoil, the wide-muzzled carronade could fire a monster 68-pound ball with a five and-a-half-pound powder cartridge. The carronade was useless at long range but murderous close up. And because the island of Dominica prevented the French line from falling away, most of the Battle of the Saints was fought at close range. When the *Formidable* went through de Grasse's line, Rodney's carronades accomplished more damage and slaughter than a dozen big guns could have caused at a distance. Of the five French ships that were captured, three were the victims of carronades blasting into their stems.

With the aid of these technological, strategical and tactical advances, Sir Charles Douglas, Lord Rodney and John Clerk had formed an unlikely triumvirate to alter the tactics of fighting sail forever.

Rodney praised Douglas but did not mention Clerk in his report on the Battle of the Saints. But on his return to London he acknowledged his debt to the amateur admiral of Edinburgh by contributing to an edition of Clerk's book a series of salty, self-revealing footnotes, among them: "The naval instructions want a thorough reformation; but 'tis not in the power of every commander-in-chief to make what additions he pleases." And, "There will ever be a manifest advantage in obliging your enemy to depart from their original intention, and attacking them in a different mode from that they offer you."

In a word: surprise. Splitting the enemy's line and doing the unexpected would be the tactic adopted by a new generation of fighting admirals who were only now stepping onto the quarter-decks of the Royal Navy. And it was just in time, because the Royal Navy's greatest challenge of all was about to arise.

(5 205) GRAVELINES ou GRAVELINGE (I)

Par J. Verleyen

Neptunus 171

Le berceau dans lequel va naître GRAVELINES Tout au long de huit siècles, des Romains à Charlemagne, le berceau dans lequel va naître Gravelines va se constituer par l'apport de divers éléments. Il y a un élément naturel, c'est la mer qui parle plus haut que l'homme. Elle vient, elle se retire, à nouveau. Il y a des éléments humains, ce sont les Marins, les Romains et les Gallo-Romains, les Frisons et les Saxons, les Francs qui remplacent les Romains et enfin les missionnaires chrétiens, venus du Sud ou venus du Nord, qui viennent évangéliser les uns et les autres.

C'était au temps de la première transgression marine..

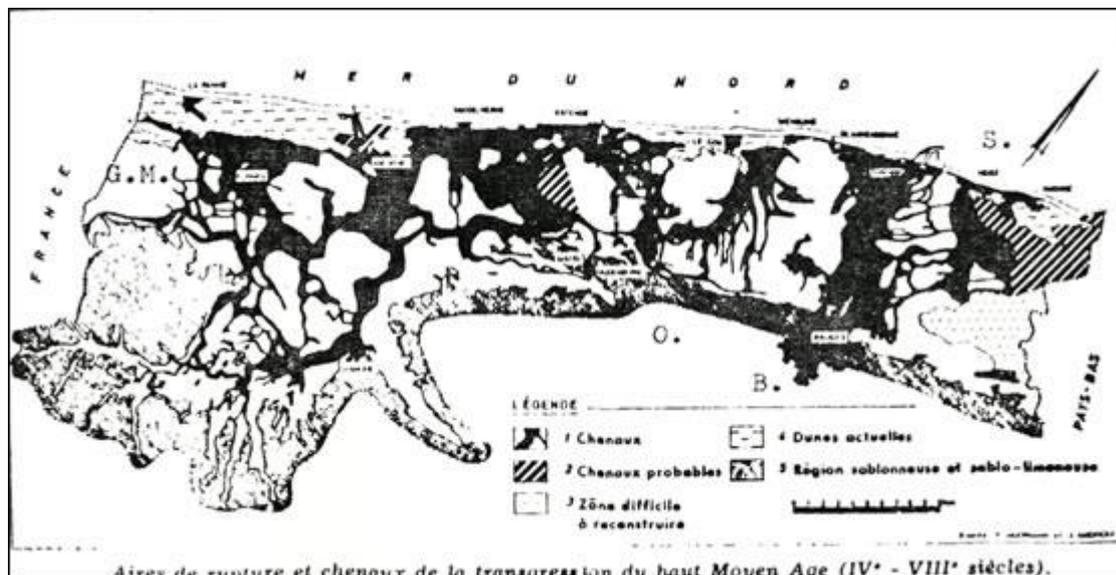
Les pédologues enseignent que la mer n'avait pas attendu l'arrivée de Jules César pour empiéter sur la côte. On estime qu'au cours du II^{ème} siècle avant J.C., la mer rompit le solide cordon de dunes qui protégeait alors notre littoral sur toute sa longueur. Ce cordon de dunes était millénaire. Il en reste un fragment solide qui a échappé à toutes les transgressions marines. Ce sont les importantes dunes actuelles de Ghyvelde-Adinkerke et La Panne. Au nord, ce cordon de dunes s'étendait de plus en plus loin au large, par rapport à notre côte actuelle, pour rejoindre les dunes anciennes des îles zélandaises et de la Hollande du Sud. Toute cette partie du cordon dunal a disparu ultérieurement laissant la mer

gagner du terrain. Derrière ce cordon de dunes très anciennes, s'étendait la plaine de l'actuelle Flandre maritime (Blotland en France) avec la différence que cette plaine s'élargissait vers le Nord. C'était une plaine tourbeuse, très ancienne également. Au cours du II^{ème} siècle avant J.C., des ruptures se produisirent dans le cordon dunal, l'une très importante, à Klemskerke (Le Coq) et l'autre à Wulpen, au nord de Furnes. Klemskerke est encore de nos jours un des points les plus faibles et les plus menacés de notre côte et des travaux de consolidation s'y avèrent nécessaires. Le résultat de cette montée du niveau de la mer et des ruptures du cordon dunal fut que la plaine tourbeuse se transforma en un immense marécage dans lequel la mer arrêta la croissance de la tourbe. Bien entendu, l'eau dominait encore plus dans les estuaires de l'Aa et de l'Yser (qui, en ces temps, se jetait dans la mer à Coxyde).

Ainsi se vérifie ce que nous avons appris dans les manuels d'histoire, à savoir qu'à l'arrivée des Romains, notre côte s'étendait plus au large qu'actuellement, qu'elle était marécageuse et entrecoupée de nombreuses criques.

Le pays situé en arrière de la plaine maritime (Houtland en France) était, par contre, recouvert d'immenses et épaisses forêts qui furent réduites de plus en plus par les défrichements du Moyen-Âge. Ainsi se vérifie ce qu'a écrit César, à savoir que pour parvenir à la côte et pour traquer les Morins et les Ménapiens jusque dans leurs repaires, il dut d'abord franchir d'inextricables forêts, pleines d'embûches tendues par nos ancêtres, et ensuite franchir des marais peu commodes à traverser. A proximité de l'Aa, les forêts de Clairmareis et d'Eperiecques (1.200 hectares qui abritent un immense «bunker» de lancement des V.1 et V.2) et les bois de Watten sont encore des vestiges de l'immense forêt citée par César.

La baisse du niveau de la mer, qui se fit sentir au I^{er} siècle après J.C., entraîna un relatif assèchement de la plaine tourbeuse qui demeura cependant un site assez peu hospitalier, présentant, de ci de là, des buttes de tourbe laquelle, aux endroits qui avaient échappé à l'inondation, s'était tellement développée avait poussé en hauteur. C'est ainsi que les Grandes Moères franco-belges furent initialement une hauteur qui ne fut plus recouverte par les transgressions marines suivantes. Ce n'est que par l'assèchement de la tourbe et son exploitation ultérieure que les Moères devinrent une immense excavation remplie d'eau que Wenceslas COBERGHER assécha une première fois de 1620 à 1627. Dans cette plaine tourbeuse, il subsista des marais d'eau douce. Il y avait aussi quelques petits arbres, des aulnes et des noisetiers, dont on a retrouvé des pollens dans la tourbe. (source : «Histoire du Paysage rural en Flandre» par le Professeur A. VERHULST)



Croquis extrait de l'ouvrage "Histoire du paysage rural en Flandre" par le Professeur Dr A. Verhuist et reproduit avec son aimable autorisation. On y voit les dunes anciennes de La Panne et les dunes nouvelles du Coq ; la butte des Grandes Moères (G.M.) ; le "Schipgatreek" dans laquelle naîtra Furnes ; les chenoux d'Oudenburg (O), Bruges (B), Sinfal (S).

Les Morins.

César trouva notre côte occupée par les Morins et les Ménapiens. La région de l'estuaire de l'Aa se situe indiscutablement en Marinie dans laquelle il y avait deux villes, Théroouanne, capitale des Morins, et Gesoriac (Boulogne). Le territoire des Morins s'étendait au sud jusqu'à la Canche, à l'embouchure de

laquelle se trouvait Quentovic (Etaples). Au sud de la Canche, était le territoire des Ambiens. Au nord les Ménapiens étaient proches puisqu'il semble qu'ils occupaient les hauteurs de Saint Omer et de Watten. Leur capitale était Cassel et, plus tard, Tournai. En arrière du territoire des Morins et de celui des Ménapiens, s'étendait le territoire des Atrébates dont la capitale était Arras. L'estuaire de l'Aa se situait donc au nord du territoire des Morins.

César ne cite pas de chefs parmi les Morins alors qu'il en cite pour d'autres ethnies. Il les range dans la «Confédération des Belges» qu'il trouva sur son chemin terrestre en 57. En 56, Mors qu'il est parvenu sur le rivage d'où l'on aperçoit les côtes de la Bretagne, César se voit barrer la route sur mer par une flottille multinationale gauloise, sorte de STANAFORCHAN avant la lettre et que l'on a appelé la «Thalassocratie Gauloise». Morins, Ménapiens, Venètes, etc., en font partie.

Les Morins sont des cultivateurs mais surtout des marins et des commerçants. Comme les Ménapiens, ils traversent régulièrement la mer et ont établi depuis longtemps des comptoirs dans le nord de Bretagne. César décrit les lourdes barques en chêne des Ménapiens et des Morins, construites pour l'échouage, voilées de cuir et munies d'ancre et de chaînes en fer forgé, chose très remarquable pour l'époque. Quand les Morins seront soumis aux Romains, ils s'occuperont d'élevage d'oies, de préparation de poisson fumé et de tissage de lin pour faire des voiles pour la flotte romaine. (source : Dr H. DERVAUX, Soc. Antiquaires Morinie).

Il serait intéressant de savoir comment étaient ces bateaux des Morins et des Ménapiens. Messieurs J. VAN BEYLEN et A. DEVOS, de l'Académie de Marine de Belgique et, respectivement, conservateur et conservateur adjoint du Nationaal Scheepvaart Museum à Anvers, très érudits en matière d'anciennes constructions navales, affirment qu'il n'est pas possible de donner une reproduction ou une reconstitution de ces bateaux. Certains et notamment C. VANDER MEER(*) ont été frappés par la ressemblance présentée par nos anciennes «Schuiten» de Helst et de Blankenberge avec les bateaux décrits par César. De là se demande si une tradition de construction navale se serait maintenue sur notre côte depuis tant de siècles est une question qui vient à l'esprit. Messieurs VAN BEYLEN et DEVOS ne le pensent pas. Cette hypothèse à laquelle sont arrivés les historiens et pédologues est aussi réduite à néant par les constatations actuelles à savoir que la côte a été complètement abandonnée par l'homme après le départ des Romains.

Les Romains

Que venait faire César dans nos régions ? Il semble que, poussé par l'ambition de se mettre en évidence à Rome, il a conçu le projet de percer le mystère d'une des extrémités du monde connu d'alors.

Cette extrémité du monde connu, c'est l'île de Bretagne avec laquelle il existe déjà, par l'intermédiaire des Morins notamment, un commerce suivi. Rome importe ainsi de l'étain de Bretagne. César veut mettre la main sur ce commerce au profit de Rome et est pour cela qu'il pousse ses légions vers les rivages de la mer qui font face à la Bretagne. Nous l'avons vu aux prises en 57, avec la Confédération des Belges sur terre. En 56, nous l'avons vu aux prises sur mer, avec la Thalassocratie Gauloise. Pratiquement sans marine, César eut bien de la peine à venir à bout de cette flottille et dut remettre son invasion à l'année suivante.

Il profite de la fin de l'été 56 pour entreprendre une expédition contre les Morins et les Ménapiens, jusque dans leurs repères. C'est alors qu'il parle des forêts et des marais à traverser. Une première invasion de l'île eut lieu en 55 mais la grande invasion n'eut lieu qu'en 54. Pour ce faire, César fit construire des centaines d'embarcations. Il se procura notamment du bois dans les forêts de Clairmerels et d'Arques (près de la future ville de Saint Omer) ce qui permet de supposer que la navigation sur l'Aa était déjà peut-être possible. Il dut mettre beaucoup de monde à contribution pour tous ces travaux mais ne parvint pas à se procurer des guides qui connaissaient l'île de Bretagne. Ni promesses ni tortures ne purent le convaincre. S'agissait-il de la défense d'un secret commercial ou de la crainte d'un châtement inspiré par des croyances religieuses ? Nul ne le sait.

A l'occasion du rassemblement de la grande flotte d'invasion, en 54, César parle du port important, le «Portus Klus» qui était flanqué de deux petits ports voisins. On a beaucoup discuté sur l'identification de ce site. Tous les sites et points cités par César sont du reste souvent difficiles à transposer sur des cartes actuelles malgré les apparentes précisions des «Commentaires». L'accord semble se faire actuellement sur Boulogne tandis que les deux ports voisins pourraient être Wissant ou Wimereux et Ambleteuse, ports aujourd'hui disparus. On a cité également Mardyck qui fut indiscutablement un port romain sur la partie de la côte qui devait être occupée par les Ménapiens.

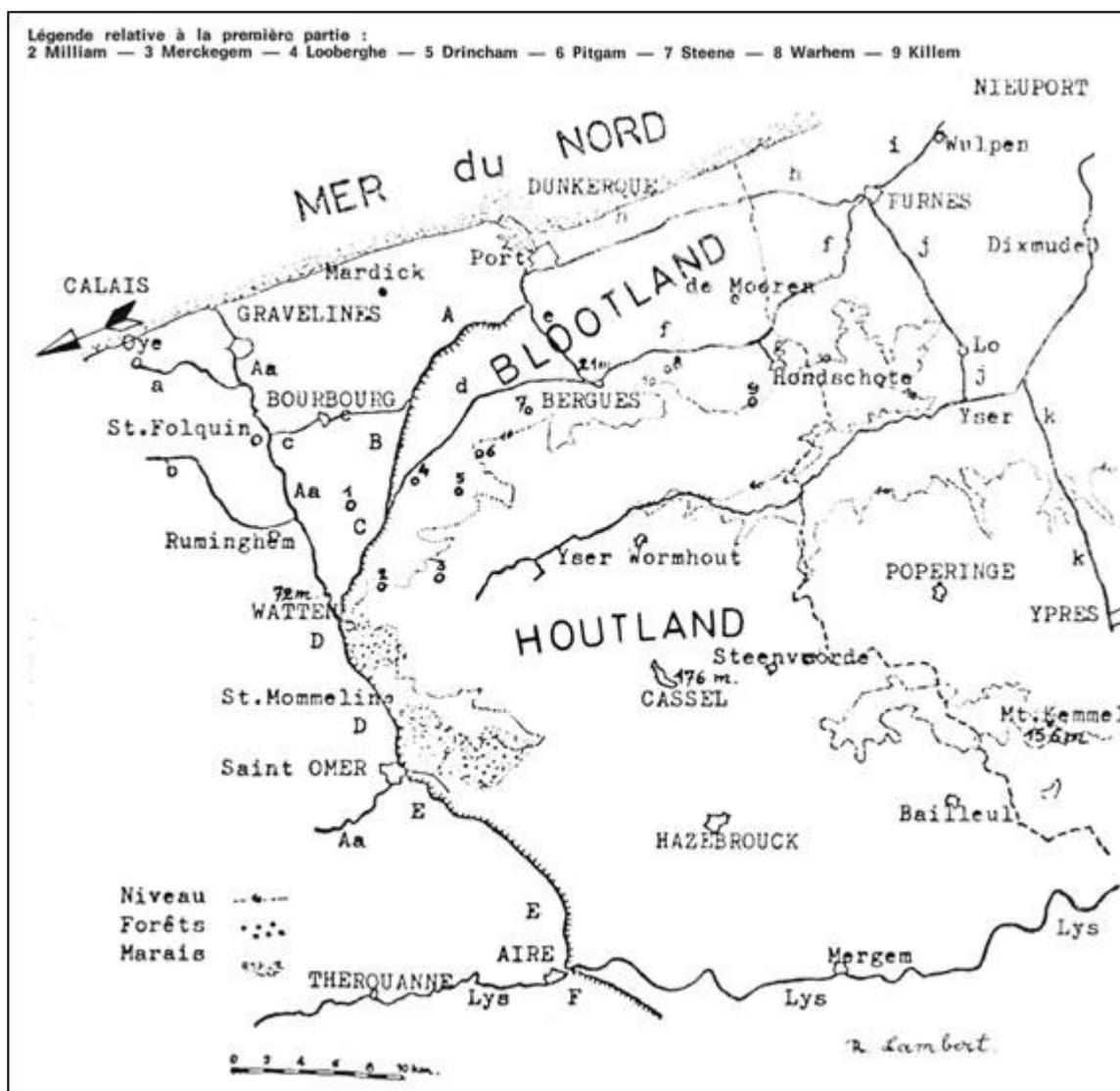
Boulogne restera un point solidement occupé. Tous les historiens insistent sur ce point et c'est à retenir. Les Romains sont demeurés connus comme constructeurs de routes mesurées et jalonnées par des points d'étapes. Elles sont reprises sur des «itinéraires», largement postérieurs à César, et souvent difficiles à retransposer sur le terrain actuel. Boulogne et Mardyk sont citées comme terminus d'une voie romaine. Looberghe, actuellement située sur le canal de la Colme entre Watten et Bergnes (Sint Winoksbergen) est également citée comme terminus et semble bien avoir été le poste romain le plus avancé dans l'estuaire de l'Aa, alors encore largement recouvert par les eaux.

Rien avant la fin de la période romaine, la région côtière allait être envahie de deux façons différentes, à nouveau par la mer et, aussi, par des gens portés par la mer. Ces gens, ce sont des Frisons et les Saxons.

Ne quittons pas cette période purement romaine, sans citer un témoignage de Pline qui a visité et décrit nos régions en 75 (ap. J.C., bien entendu) et qui est demeuré cher aux Tongrois. Ce qui a surtout frappé ce méditerranéen, venu se perdre sur notre cote du bout du monde, c'est de phénomène de la marée. «L'Océan, écrit-il, se répandant à grands flots sur les terres, deux fois par jour, fait douter éternellement si cette contrée est terre ou mer». Pline écrit en 75 à un moment où la première transgression marine doit avoir pris fin et où la cote est toujours protégée par le grand cordon des dunes. {source : Bulletin de la Société des Antiquaires de Morinie}.

La mer revient...

Il s'agit cette fois de la seconde transgression dunkerquaine que l'on situe approximativement du IV^{ème} au VIII^{ème} siècles. Cette fois le grand cordon des dunes sera détruit à l'exception du massif toujours existant de Ghyvelde-Adinkerke et La Panne. La mer atteint presque Bruges, Oudenburg et Dixmude. Cette limite extrême atteinte par la mer sera même abandonnée par l'homme à la fin du IV^{ème} siècle, après le départ des Romains.



En Flandre française actuelle, des points plus élevés comme Sint Winoksbergen 21m.) et Watten (72.) demeurèrent au sec. La ligne extrême atteinte par les eaux est demeurée visible par la division du pays en deux régions naturelles, le «Blotland», pays jadis recouvert par la mer, et le «Houtland», le «Pays des Arbres». Le «Houtland» est limité, d'ouest en est, par les localités de Watten (72m.), Merckeghem, Drincham, Steene (qui était située sur la voie de Cassel à Mardyck), Bergues (21m.), Warhem et Killem (17m.) près de la frontière actuelle. On peut y joindre, à juste titre, Looberghe dont nous avons parlé comme terminus d'une voie romaine. La côte se présente comme une véritable succession de pointes qui s'avancent dans la mer. Une fois de plus, les estuaires de l'Aa et de l'Yser sont largement étendus et Gravelins se trouve donc, on ne peut plus, dans la zone inondée. Le massif des dunes anciennes (GhyveldeAdinkerke, La Panne), l'immense butte des Grandes Moeres de même que des dunes nouvelles qui se sont créées près du Coq, après la première transgression marine, émergent. D'autres points émergent à marée basse. Cette mer, venue très lentement, était généralement peu profonde sauf en certains points que l'on a appelés des chenaux qui subsisteront après le retrait de la mer. (voir croquis). En somme, disent les auteurs actuels, historiens et pédologues, c'était surtout la marée qui, n'ayant plus devant elle l'obstacle des dunes ou ayant contourné ce qui en restait, pénétrait loin à l'intérieur des terres (10 à 12 kilomètres aux points extrêmes). Ceci confirme ce que dit un auteur de l'époque, Saint Paulin, évêque de Nola, qui rapporte, à la fin du IV^{ème} siècle, que, deux fois par jour, les flots de la mer couvraient les terres basses de la Flandre à une si grande distance à l'intérieur du pays, ce qui donnait aux lieux élevés l'apparence sortant du sein de l'Océan. La comparaison entre cette citation et celle de Pline illustre bien la différence entre les deux transgressions marines. La plaine maritime n'est plus, cette fois, principalement un marécage mais est presque totalement recouverte par les eaux de la mer tout au moins à marée haute. Ceci explique aussi la disparition totale des arbres et le dépôt de sédiments marins par-dessus la tourbe sauf là où elle émerge (sources : Prof. A. VERHULST, opus cité, et Société des Antiquaires de Morinie).

Arrivée et installation des Frisons et des Saxons

Ces hardis pirates germaniques naviguant le long des côtes, sur leurs barques légères, abordèrent très tôt dans la contrée en commettant ravages et massacres. Ils furent d'abord contenus par les Romains qui vont même organiser une défense côtière contre eux (voir annexe). Mais, dès la mort d'Aurélien (275), ils parviennent à s'installer à Valse. Mieux dans leur élément sur l'eau que sur terre, ils ne se soucient nullement de l'envahissement de la mer. Au contraire, ils en profitent pour s'installer plus loin à l'intérieur du pays. Certains auteurs pensent que les localités dont le nom se termine par «am» ou «ham», comme Millam, Drincham et Pitgam, ont été fondées par les Saxons. Il est vrai qu'en Angleterre, pays dans lequel l'influence saxonne ne peut être niée, on retrouve beaucoup de localités comme Birmingham, Nottingham ou Brixham, port de refuge de nos pêcheurs flamands durant la dernière guerre. D'autres auteurs pensent que le suffixe «am» signifiait une pointe de terre s'avancant dans l'eau. Nous avons vu que la côte, au point culminant de la seconde transgression dunkerquienne, se présentait sous forme de pointes qui s'avançaient dans l'eau. Il semble donc bien que l'estuaire de l'Aa constitue la pointe extrême de l'avance des Frisons et des Saxons vers le Sud. Le gros s'était établi en Zélande et dans la partie de la Hollande actuelle sise au nord du Rhin. Nous y reviendrons. (Source : Antiquaires de la Morinie).

Les Francs relèvent les Romains dans la lutte contre Frisons et Saxons.

Les Frisons et Saxons vont rester sur les positions occupées, bien à l'abri dans des territoires difficiles d'accès parce sont protégés par les eaux. Le sol ferme, par contre, va voir défiler les grandes invasions à partir de ± 400. Dans le lot des envahisseurs, Vandales, Goths, etc., les Francs vont bien vite dominer la situation et fonder le Royaume de Tournai. En 496, Clovis se convertit au Dieu de Clotilde son épouse et, du coup, le royaume franc devient officiellement chrétien. Le royaume franc est divisé par l'héritage en Austrasie et Neustrie qui se livrent une guerre sans merci, surtout au temps des reines Brunehaut et Frédégonde. La Neustrie comprenait la rive sud de l'Escaut et notre côte. Neustrie et Austrasie tiennent pourtant tête aux Frisons et, en 650, Dagobert I de Neustrie (l'ami de Saint Eloi dont il est question dans la chanson) parvient même à s'emparer de Wiltaburg, ancienne forteresse romaine, qui deviendra Utrecht, mais ne peut la garder. Les Francs sont essentiellement des paysans qui s'adonnent à la culture et à l'élevage dans les grands domaines repris aux Gallo-Romains ou fondés par eux et qui s'appellent «sela» (d'où vient, disent les étymologistes, le suffixe «zede» de nombreuses localités flamandes actuelles). (sources : divers ouvrages sur la vie de Saint Willibrord).

Les Frisons et les Saxons après l'arrivée des Francs.

Les Frisons et les Saxons sont demeurés des gens de mer. En 400 ans, ils se sont assagis. Ce ne sont plus des sauvages pirates du temps d'Aurélien. Ils sont devenus pêcheurs et transporteurs par mer et par eaux intérieures. C'est ainsi que Oorestad point de jonction de la navigation fluviale et maritime, était devenu un port très important, situé à la jonction du Rhin et du Lek. Ce lieu fut ravagé par les Normands en 834, 837 en 857 et totalement détruit. Le site lui-même disparut complètement à la suite, d'une inondation survenue en 860. Des fouilles pratiquées entre les deux guerres et, tout dernièrement, par le Professeur W. VAN ES, ont permis de constater l'importance énorme de cet ancien port est rappelé par la localité actuelle de Wijk-bijDuurstede (prov. Utrecht). A la navigation maritime ou fluviale, ils adjoignent le commerce tant à l'importation qu'à l'exportation. Ils remontent le Rhin et la Meuse. On les trouve à Paris et à Londres car ils ont de nombreux concitoyens en Angleterre. Ils vendent de tout, même des esclaves. Ils connaissent encore l'esclavage car ils sont restés farouchement païens. A côté de diverses divinités germaniques farouches, ils adorent même une déesse de la mer, Nehalennia, protectrice des marins. Des vestiges de temples de Nehalennia ont été retrouvés en Zélande et nos voisins et amis du nord, plus heureux que nous en matière de découvertes sous-marines, remontent actuellement à la surface des souvenirs de cette déesse qui proviennent des villages engloutis de l'Oosterschelde.

Les missionnaires chrétiens venus du Sud et venus du Nord

Le royaume franc, même divisé, étant chrétien, il fallait des missionnaires pour l'évangéliser. Quelques missionnaires étaient déjà venus dans la région au temps des Romains. Ils furent massacrés ce qui leur valut l'auréole des martyrs mais il ne subsista rien de leur apostolat. Des missionnaires vont venir du Sud pour évangéliser les Francs romanisés au contact des Gallo-Romains. Il faudra, par contre, faire venir des missionnaires du Nord pour évangéliser les Frisons et les Saxons. Les missionnaires du Sud vont fonder l'évêché de Thérouanne, l'Abbaye de Saint Bertin et celle de Bergues Saint Winok. Le groupe du Nord est constitué par Saint Willibrord et ses disciples. Nous sommes dans les années 600 et, par conséquent, dans le siècle des saints».

L'évêché de Thérouanne

Aux environs de l'an 590, Saint Colomban, moine bénédictin irlandais, était venu sur le continent et avait fondé notamment l'Abbaye de Luxeuil, en Franche-Comté. Cette grande abbaye devint une pépinière de missionnaires. En 638, Omer, moine de l'Abbaye de Luxeuil et originaire de la région de Coutances (dans l'actuel Département de la Manche, en Normandie), fut désigné pour devenir le 1er évêque de Thérouanne.

L'évêché de Thérouanne, longtemps appelé évêché des Morins, étendait son diocèse jusqu'à l'embouchure de l'Yser. Furnes et Nieuport en firent partie. L'évêché fut supprimé par la Bulle du Pape Paul IV Super Universas» du 12 mai 1559, dans le cadre de la réorganisation des diocèses entreprise par Charles Quint et poursuivie par Philippe II. Cette réorganisation devait, d'une part, adapter l'organisation ecclésiastique à l'évolution des régions et, d'autre part, essayer d'endiguer les progrès de la Réforme. Le diocèse de Thérouanne sera alors divisé entre le nouvel évêché de Saint Omer (archevêché de Cambrai) et le nouvel évêché d'Ypres (archevêché de Malines). Du reste, Thérouanne n'existait plus à l'époque de cette réforme pour la bonne raison que Charles Quint, en guerre contre le Roi de France, avait fait démolir purement et simplement la ville en 1553. La future ville de Gravelines va donc naître dans le diocèse de Thérouanne. Notons aussi, que pendant cette longue période qui précède la réforme de 1559, fut le reste de la Flandre jusqu'à la mer, l'ouest de l'Escaut et du Braakman, relève au spiritual de l'évêché de Tournai.

L'Abbaye de Sithiu ou de Saint Pierre ou de Saint Bertin

Saint Omer, devenu le 1er évêque de Thérouanne, fit venir de Luxeuil trois de ses compagnons pour l'aider dans son nouveau diocèse. C'est ainsi que Saint Bertin, Saint Mommelin et Saint Ebertram vinrent s'installer en un lieu qui prit plus tard le nom de Saint Mommelin, localité qui existe toujours. Son altitude est de 20 m. L'endroit était donc bien au sec. Ils séjournèrent là 10 ans. En 648, un seigneur du Roi de Neustrie, Adroald, fit don d'une terre dénommée « Domaine de Sithiu», sise à l'emplacement de la future

villa de Saint Omer, à condition d'y construire une abbaye dédiée à Saint Pierre. Il fut fait selon les désirs du donateur. Saint Mommelin devint abbé de cette abbaye jusqu'au jour de 661 où il fut appelé à succéder à Saint Eloi en qualité d'évêque de Tournai. Saint Eloi venait de mourir après avoir dirigé ce diocèse depuis 641, soit pendant 20 ans. Saint Bertin succéda à Saint Mommelin comme abbé de Saint Pierre et à sa mort, en 709, l'Abbaye de Saint Pierre prit le nom de Saint Bertin. Ce fut une des plus puissantes abbayes de la région durant des siècles, elle a laissé des chroniques très intéressantes pour l'étude de l'histoire, elle va jouer un rôle important dans la création de Gravelines et donnera naissance à la Vale de Saint Omer. (sources : Société des Antiquaires de la Morinie).

Saint Winok et Sint Winoksbergen

Il s'agit ici, si l'on veut, d'un homme de l'Ouest qui s'est joint à ceux du Sud. Saint Winok, un Breton, vint à l'Abbaye de Sithiu en 665. Vingt ans plus tard, en 685, il fut chargé par Saint Bertin d'aller fonder une nouvelle abbaye à Wormhout, dans le domaine reçu du seigneur neustrien Hérémare, pas tellement loin de la frontière actuelle. Ce lieu était situé un peu en arrière du Groenberg sur lequel fut bâtie Sint Winoksbergen. Il mourut en 717. Le Groenberg était alors encore baigné par la mer. Cette ville de Bergues Saint Winok est demeurée très flamande. (source : Saint Winoc, Abbé de Wormhout, Patron de Bergues», par l'Abbé Ch. DE CROOCQ Annales du Comité Flamand de France 1944).

Saint Willibrord

Saint Willibrord est, de temps immémoriaux, le patron de Gravelines. Comme nous le verrons, dès que ce lieu sera connu, sur le plan historique, on y trouve une église dédiée à ce saint patron et il en est toujours ainsi.

C'est le moment de rappeler, une première fois, ce que nous avons dit, dans l'introduction, au sujet de l'histoire, de la tradition et de légende.

Saint Willibrord est un moine bénédictin anglosaxon, originaire du North Humberland. Il est né en 657 ou 658 et entra tout jeune comme oblat (enfant offert au monastère par ses parents) au cloître de Ripon où il devint le disciple de Saint Wilfried, futur évêque d'York. Il fit aussi une partie de ses longues études en Irlande (l'île des saints à l'époque) sous la direction de Saint Egbert. Il mourut à Echternach dans la nuit du 6 au 7 novembre 739, alors qu'il entraît, dit la chronique, dans sa 82ème année. Il avait débarqué avec ses compagnons à Katwijk, à l'embouchure du Rhin, en novembre ou décembre 690. Il avait alors 33 ans comme il le note lui-même dans son calendrier.

Pépin II, Maire de Paleis de Clovis II, roi (fainéant) d'Austrasie, venait de remporter une double victoire. Il avait réduit la Neustrie à l'impuissance à la bataille de Tertry en 687 et, en 689, il s'était emparé de Dorestad et de Wiltaburg. Le roi des Frisons Radboud avait été rejeté au nord du Rhin, il avait dû conclure la paix et avait même donné sa fille en mariage au fils de Pépin II. Celui-ci est donc maître de la situation en Occident et se préoccupe de faire évangéliser les Frisons et Saxons païens qui occupent les territoires qu'il contrôle. Pour cela, il faut des missionnaires qui comprennent la langue des Frisons et Saxons. Des missionnaires venus du Sud, comme Saint Eloi et Saint Amand, n'ont pas eu de succès pour cette raison linguistique. Des moines anglo-saxons sont donc tout indiqués.

Il est établi historiquement que Saint Willibrord a fondé le diocèse d'Utrecht et qu'il a évangélisé la Toxandrie, cette région qui recouvre actuellement la Campine anversoise et limbourgeoise, le Noord Brabant et le Limbourg hollandais actuel. De nombreuses paroisses lui sont dédiées de même que des fontaines ou des puits ayant servi, dit-on, à baptiser les païens. Le diocèse voisin était celui de Maastricht dont le titulaire était Saint Lambert. Les deux saints se sont bien connus. Willibrord était spécialisé dans l'évangélisation des Frisons et Saxons.

Cette circonstance de la fondation de l'archevêché d'Utrecht lui a valu d'être reconnu comme fondateur et protecteur de l'Église Catholique Hollandaise lorsque le culte catholique fut rétabli en Hollande en 1853.

Saint Willibrord est aussi le fondateur de l'Abbaye d'Echternach en 698. Il s'agissait d'un lieu de refuge situé hors du diocèse normal du saint mais bien dans le vieil évêché romain de Trèves. Un lieu de refuge était nécessaire car Utrecht était trop menacé par sa situation frontière. On le vit bien en 714 et 715, lorsque coup sur coup, le fils légitime de Pépin II fut assassiné par des Frisons, Pépin II mourut et Radboud, avec l'aide des Neustriens assoiffés de revanche, envahit la Toxandrie. C'est le fils naturel de Pépin II, Charles Martel, qui sauvera la situation et c'est lui qui sera le grand père de Charlemagne.

L'Abbaye d'Eohternach existe toujours, après tant de siècles, et c'est cette circonstance qui valut à Saint Willibrord le titre de patron et protecteur du Luxembourg lorsque ce pays accéda à l'indépendance en 1839. C'est aussi l'origine de la fameuse procession dansante d'Echternach. C'est sans nul doute pour atteindre le Grand-Duché de Luxembourg dans le plus profond de son âme que l'ennemi, en se retirant fit sauter la vénérable basilique d'Echternach dans la nuit de Noël de 1944.

Le diocèse d'Utrecht et l'Abbaye Echternach sont solidement établis au point de vue historique. Il s'y rattache bien entendu beaucoup de tradition et même de la légende.

Une tradition solide attribue à Saint Willibrord une activité en Zélande. Ce pays était peuplé de Frisons et on y a retrouvé des traces de leur culte comme il a été dit plus haut. Le Professeur A. VERHULST signale aussi que les Frisons occupaient le pays au Nord du Sincfal, golfe qui subsistera après la seconde transgression dunkerquienne. Le mot Sincfal est même un terme frison et il est cité dans les lois frisonnes. Il mentionne que l'on a réuni quelques éléments de preuves historiques au sujet de l'activité de Saint Willibrord dans l'île de Walcheren (C. DEKKER-Zuid Bevelend 1971).

Une tradition solide également affirme que le saint a visité les colonies saxonnnes et frisonnes établies sur la rive du sud de l'Escaut et sur notre côte. La tradition affirme qu'il a visité Hulst, Breskens, Klemskerke, Middelkerke, Wulpen (située sur une crique, comme nous l'avons vu) et, plus loin, l'estuaire de l'Aa. Cette tradition est appuyée par la dédicace depuis des temps immémoriaux des paroisses de ces localités à Saint Willibrord, par la présence constatée de Frisons et Saxons dans ses régions et par l'intérêt tout particulier que leur portait le saint. Existe-t-il des preuves ? Le vénérable Bèda, moine bénédictin anglo-saxon, qui a écrit la vie du saint de son vivant (puisqu'il est mort en 734, donc peu avant lui), n'en parle pas. Le moine bénédictin anglo-saxon Aicuïn, bien connu comme précepteur du grand Charlemagne, écrivit la vie du saint en se basant sur le témoignage de gens qui l'avaient encore connu. Il parle de la Zélande et de la côte de Flandre pour dire y avait moyen de passer de l'un à l'autre, à l'autre, à gué, lorsque la marée était basse. Le Hont n'était à cette époque qu'un bras d'eau peu profond et peu large. C'est Thiofrid, abbé d'Echternach, mort en 1110, qui 400 ans plus tard, écrivit une nouvelle vie du saint et y incorpora la tradition.



Cliché Archives Générales du Royaume Bruxelles Sceau de la Ville de Gravelines (anno 1244)
L'original est conservé aux Archives Nationales à Paris.
Saint Willibrord est représenté dans un navire encore muni du "stuurriem" et non d'un gouvernail.

Il parle de Gravelines dont le nom était déjà bien connu à son époque et qui possédait déjà une paroisse Saint Willibrord. Mais, il y a ajouté la légende. C'est à Gravelines que Saint Willibrord et ses compagnons auraient touché terre en venant d'Angleterre. Cela, on serait encore tenté de le croire puisque Gravelines est le lieu de la côte où le saint est connu et qui est le plus près de l'Angleterre. Mais, l'abbé Thiofrid va trop loin en ajoutant que la traversée ne s'était pas faite sur un bateau mais sur un rocher mis par Dieu à la disposition du saint faute de navire disponible et que ce rocher était toujours visible à Gravelines. On pourrait admettre que le navire ait touché terre à Gravelines pour remonter ensuite la côte jusqu'à Katwijk. Mais, les auteurs admettent unanimement que la traversée au départ du North Humberland directement jusqu'à Katwijk est établie par les textes anciens. Il s'agit donc d'une solide tradition mais, comme le confirme le Professeur A. VERHULST, il n'existe pas de preuves historiques. Les anciens sceaux de Gravelines, qui illustrent ce texte, représentent Saint Willibrord juché sur une barque. Il a été souvent reproduit de la sorte. Il a gardé la réputation d'un infatigable voyageur, pied, en barque et même Gravelinèse qui lui a valu une statue équestre à Utrecht.

Et pour finir, la mer se retire...

C'est encore le Professeur A.VERHULST qui nous dit que les historiens et les pédologues sont actuellement d'accord pour considérer que la Ilème Transgression dunkerquienne avait pris fin en l'an 800. Il en subsista cependant des traces importantes.



Cliché Archives Générales du Royaume Bruxelles Sceau de la Ville de Gravelines (anno 1328)
Original conservé aux Archives Nationales à Paris Saint Willibrord est représenté dans un bateau encore muni du "stuurriem" et non du gouvernail.

L'existence d'un rocher à Gravelines n'est pas impensable. Les géologues enseignent en effet qu'à la fin de l'époque glaciaire, aux temps préhistoriques, des rochers furent arrachés du lieu où ils formèrent d'énormes glaçons emportés la dérive. Au moment où le glaçon, qui fondait de plus en plus, ne parvenait plus à porter son rocher, celui-ci est resté dans un



Cliché Archives Générales du Royaume Bruxelles Sceau de la Ville de Gravelines (anno 1406)
L'original est conservé aux Archives du Département du Nord à Lille.
Saint Willibrord est représenté dans un navire encore muni du "stuurriem" et non d'un gouvernail.

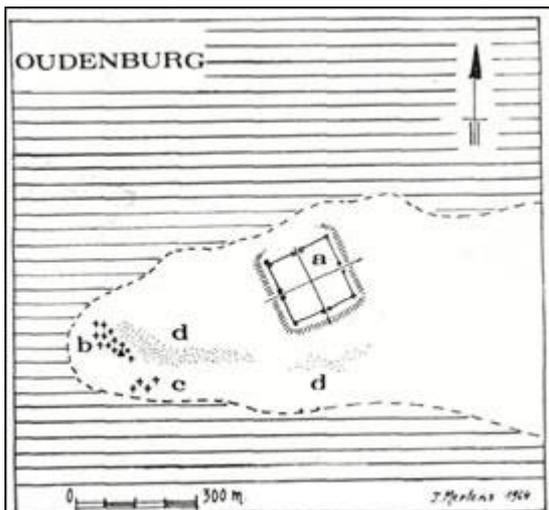
site où il n'a rien à faire. Pendant des siècles, les bonnes gens

qui ignoraient les secrets de la géologie, attribuèrent la présence de ces rochers isolés et mystérieux à une cause surnaturelle.

ANNEXES à la première partie

Pour la facilité du lecteur, il m'a semblé bon de traiter sous forme d'annexes de deux sujets communs à plusieurs des points que je me suis efforcé de traiter séparément.

Le «Litus Saxonicum»



Croquis du site d'Oudenburg, dressé par le Professeur J. MERTENS et reproduit avec son aimable autorisation.
"a" Castellum "b" et "c" cimetières "d", habitations

Ce sujet est commun au Bas-Empire romain, à la progression de la mer, à l'invasion des Frisons et des Saxons et à la riposte des Romains. Ce «Litus Saxonicum» a fait l'objet d'études et de fouilles en Belgique et des témoins en sont visibles chez nous. Cette étude intéresse à la fois les chercheurs hollandais, belges, français et surtout anglais. Les Anglais attachent beaucoup d'importance à ce qu'ils appellent the Saxon shore» à cause de l'importance de l'élément saxon dans la formation de la population de la Grande-Bretagne.

En 1963, 1964 et 1968, des fouilles ont été pratiquées par le Service National des Fouilles dirigé par le Di-. ROOSENS. Le Professeur Dr. J. MERTENS a non seulement aimablement autorisé la reproduction de son croquis du site d'Oudenburg mais H a encore précisé, à notre intention, que

- le Litus Saxonicum» comprenait Aardenburg, Oudenburg (seul site de ce genre repéré en Belgique), Mardyck (que l'on sait avoir existé mais au sujet duquel les fouilles n'ont rien révélé) et enfin Boulogne qui fut très important et a été très étudié.

- Quant à Aardenburg, écrit il, il semble bien d'après les fouilles récentes et toujours en cours que ce site ait eu son heure de gloire au IIIème siècle, ce fut alors un fortin romain, il était probablement trop exposé cependant et son importance militaire fut transférée à Oudenburg au IVème siècle qui devint

ainsi le poste-clé le plus septentrional de la ligne défensive côtière appelée par les Romains le « Litus Saxonicum ».

Nous retrouvons donc Boulogne comme point très occupé. D'autre part, le fait que Boulogne est situé bien au sud de l'estuaire de l'Aa prouve bien que cette région était comprise dans la zone des incursions des Frisons et Saxons. Le croquis fait bien apparaître la caractéristique de notre côte au point culminant de la seconde transgression marine savoir une des langues de terre s'avancant dans la mer. Le Service National des Fouilles communique en outre ce qui suit. Le "Castellum", qui plus tard a donné son nom à la localité, est de forme carrée avec une tour ronde à chaque coin. Les dimensions sont de 163 m. sur 146 m. Il fut d'abord érigé en bois à la fin du III^{ème} siècle et reconstruit très solidement en pierre au cours du IV^{ème} siècle. Le site est actuellement à huit kilomètres de la côte en arrière d'Ostende. L'altitude actuelle au-dessus du niveau de la mer est de sept mètres.

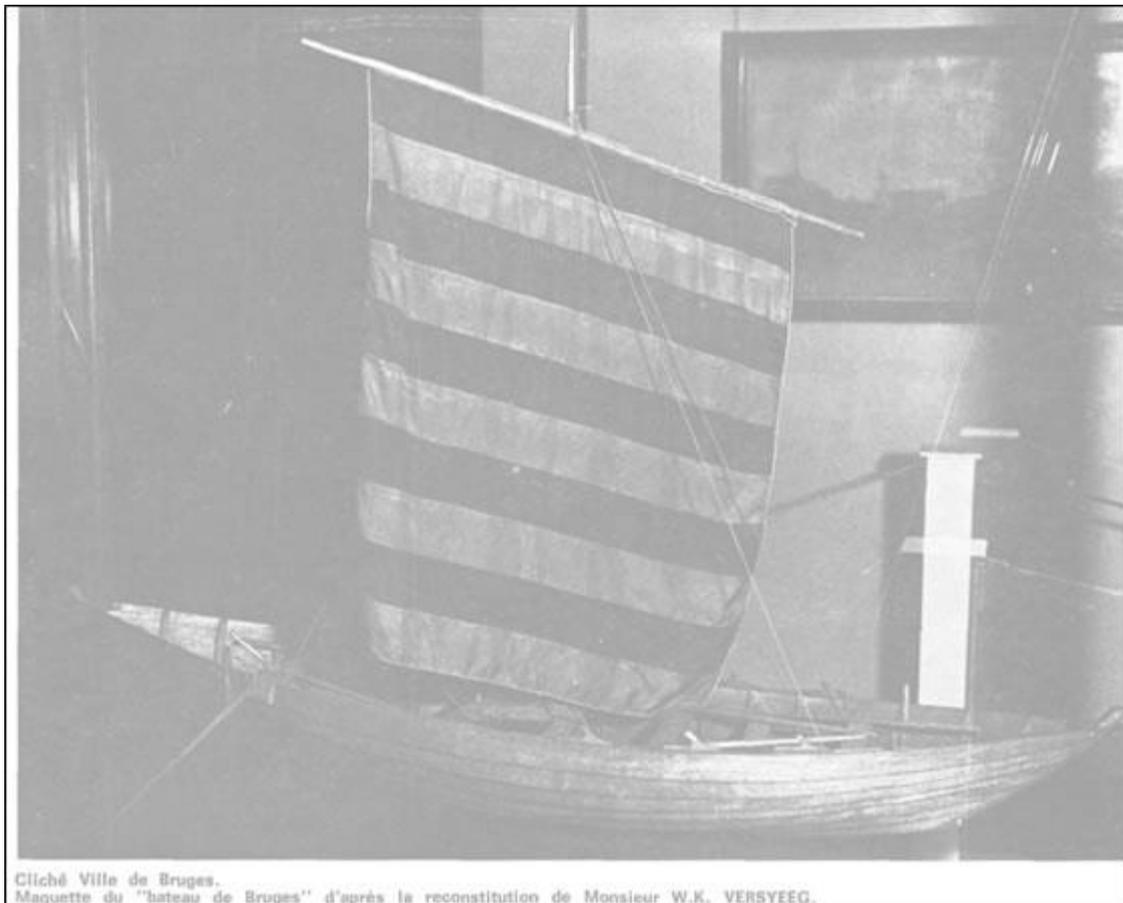
Certains points de la langue de terre étaient donc situés à une altitude encore moins élevée et, pourtant, (l'ensemble du site ne fut jamais recouvert par les eaux. (à comparer utilement avec l'altitude actuelle du site de Gravelines : 3m.).

Les objets et monnaies découverts lors des fouilles datent de la seconde moitié du IV^{ème} siècle et font apparaître l'existence d'une assez importante garnison. Historiquement, nous savons que la défense côtière fut renforcée après les grandes invasions de 352 et 355 par les empereurs Julien et Valentinien. La garnison devait appartenir aux "Milites Nerviorum" faisant partie des gardes-frontières de l'armée régulière romaine. Ces troupes comprenaient de nombreux Germains et Gaulois. Le professeur A. VERHULST fait encore remarquer que la côte nord du "Castellum" a été arrosée par les flots et que les pierres du mur y étaient reliées et fortifiées à cet effet par des croix de fer et de plomb. Il insiste aussi sur le fait qu'Aardenburg (alors Rodenburg) fut complètement submergé par la seconde transgression marine ce qui explique son abandon.

Signalons pour terminer à nos hommes et femmes de la Force Navale dont beaucoup sont cantonnés à Bruges, Ostende ou Zeebrugge et aussi à tous les lecteurs que la chose intéresse, que les objets trouvés lors des fouilles (sauf les monnaies) sont déposés en prêt depuis 1972 au Gruuthuse Museum à Bruges. Il n'y a pas moins de 253 pièces (bijoux, boucles de ceinture, fibules, couteaux, poterie, verrerie etc.). Le Professeur J. MERTENS invite aussi les curieux à venir voir le site d'Oudenburg qui est parfaitement visible et qui n'est nullement menacé par les travaux d'extension du port d'Ostende.

Le «Bateau de Bruges»

Il s'agit là également d'un témoin, visible chez nous, qui illustre ce qui a été dit de la grande invasion marine, des Frisons et des Saxons et de Saint Willibrord. En août 1899, lors des travaux de creusement du canal maritime de Bruges à Zeebrugge et, plus précisément, lors du creusement d'un des bassins du port intérieur de Bruges, très près de la ville, il fut découvert un bateau enfoui quatre mètres sous le sol. Il fut malheureusement détruit, pratiquement sous les yeux des archéologues accourus pour l'examiner, sur l'ordre de quelqu'un qui probablement n'aimait pas les choses du passé. Les deux archéologues donnent des renseignements différents quant au bateau qu'ils n'ont vu que pendant peu de temps alors qu'il était encore partiellement enfoui et déjà partiellement mutilé par l'excavateur. L'émotion ressentie par ces chercheurs devant une découverte aussi rare y est certainement pour beaucoup. On devine à quel point fut portée cette émotion en constatant, une heure plus tard, que l'on avait profité du temps consacré à la mise au point du dégagement et de la conservation de l'épave pour la détruire.



Cliché Ville de Bruges.
Maquette du "bateau de Bruges" d'après la reconstitution de Monsieur W.K. VERSYEEG.

L'un des témoins dit que le bateau était enfoui à 5,50 m. (env.) sous le sol, qu'il ,pouvait avoir 7 m. de long (plus la partie avant enlevée par l'excavateur tors de la découverte) et un creux d'1,20 m. L'autre témoin situe l'épave entre 3,50 à 4 m. sous le sol. Il lui attribue une longueur de 15 m. et une largeur de 4 à 5 m. On retrouva sur les lieux le mat brisé d'une longueur de 5 à 6 m. d'après le premier témoin, de 7 à 8 m. d'après le second. Le gouvernail, sorte de grande pagaie de 4 m. de long, fut retrouvé sur place. La pièce de bois munie d'un trou dans lequel était planté le mat fut remarquée avant la destruction. Des chevilles de bois portant à leur extrémité des traces de métal furent trouvées sur place.

À cette époque, 1899, on croyait encore que la deuxième transgression marine à laquelle appartenait le chenal Zeebrugge-Bruges, ne remontait qu'au XIème ou XIIème siècle (ceci illustre le caractère récent de la pédologie). Ce n'est qu'ultérieurement que les travaux des pédologues et des historiens ont situé ta seconde transgression marine entre le IVème et le VIIIème siècle. C'est alors que le «bateau de Bruges» que l'on croyait d'abord remonter à une période se situant de 1050 à 1250, fut comparé avec un bateau saxon dont l'empreinte avait été trouvée en explorant un tumulus à Snape dans le Suffolk, en 1862. Ce bateau enfoui dans la tombe d'un chef n'avait laissé que son empreinte dans le sol et des séries de rivets, partie en bois et partie en métal, semblables à ceux trouvés à Bruges.

À l'aide des éléments trouvés à Bruges, des découvertes faites à Snape et de la comparaison avec un autre bateau saxon connu sous le nom de «bateau de Nydam», des chercheurs ont essayé de reconstituer un plan du «bateau de Bruges ». M.M. E. JONCKHEERE et W.X. VERSTEEG ont établi chacun un plan. On en est arrivé à la conclusion que la coque, en chêne, était assemblée à clins grâce à des rivets. Le bateau de Snape n'a pas de quille Le «bateau de Bruges» a un fond plat. On a dit de lui qu'il était le plus ancien «fond-plat» puis au fond arrondi (comme les drakkars des Vikings intermédiaire entre le bateau à quille et le «fond-plat" Il est pointu à ('avant et à l'arrière comme une baleinière. Avec ses trois rameurs à chaque bord, le «bateau de Bruges» semble avoir été un bateau marchand. C'est à bord d'un bateau de ce genre que Saint Willibrord a dû voyager. Il existe notamment au Cabinet des Estampes de la Bibliothèque Royale Albert 1er, de vieux dessins qui représentent le saint sur une barque de ce genre. Les bateaux de Snape et de Nydam devaient être des embarcations de guerre des Saxons, plus longues et plus effilées. Le bateau de Nydam est conçu pour quinze rameurs à chaque bord.

Les renseignements ci-dessus sont fournis par une étude de Monsieur J. NAGELMACKERS de l'Académie de Marine de Belgique. Un mécène du National Scheepvaart Museum, Monsieur C.M. PLEYTE, qui résidait à Knokke et qui était passionné de tout ce qui concerne les anciens accès de Bruges à la mer, fit exécuter

une grande maquette du «bateau de Bruges » d'après les essais de reconstitution de Monsieur W.K. VERSTEEG.

A sa mort, en 1953, il légua la maquette à la ville de Bruges de même qu'un grand tableau qu'il avait fait exécuter, en 1936/37, par le Commandant Louis ROYON. Ce tableau représente l'entrée du Zwin au XVème siècle d'après des plans de bateaux, gravures et cartes de l'époque.

La maquette du «bateau de Bruges» est exposée dans la «Scheepvaartzaal» de l'Hôtel de Ville de Bruges (à côté de la salie gothique au 1er étage). Les quelques fragments de l'épave sauvés au Gruuthuse Museum à Bruges et transférés ensuite au Nationaal Scheepvaart Museum à Anvers. De grands travaux d'excavation vont maintenant être exécutés pour agrandir le port intérieur de Zeebrugge, donc dans le site du chenal Bruges-Zeebrugge de la seconde transgression marine. Il est permis d'espérer que d'autres trouvailles seront faites et qu'elles ne subiront pas le sort de la découverte de 1899. Les précautions juridiques sont prises dans les contrats passés avec les entreprises et nous disposons des chercheurs nécessaires. Mais, sait-on jamais ?

Une réserve s'impose cependant au sujet du «bateau de Bruges». L'origine saxonne qui lui est attribuée depuis des années pourrait devenir une «opinion dépassée». Un spécialiste anglais, Peter MARSDEN, a examiné récemment aux rayons C14 les fragments conservés à Anvers. Il conclut fermement à une origine datant du IIème siècle ap. J.C. Il s'agirait donc d'un bateau romain ! Il est un fait que de nombreuses traces d'établissements gallo-romains et préromains furent retrouvées sur les lieux de la découverte du bateau. Dont acte.

(à suivre)

(5 206) GRAVELINES ou GRAVELINGE (II)

Par J. Verleyen

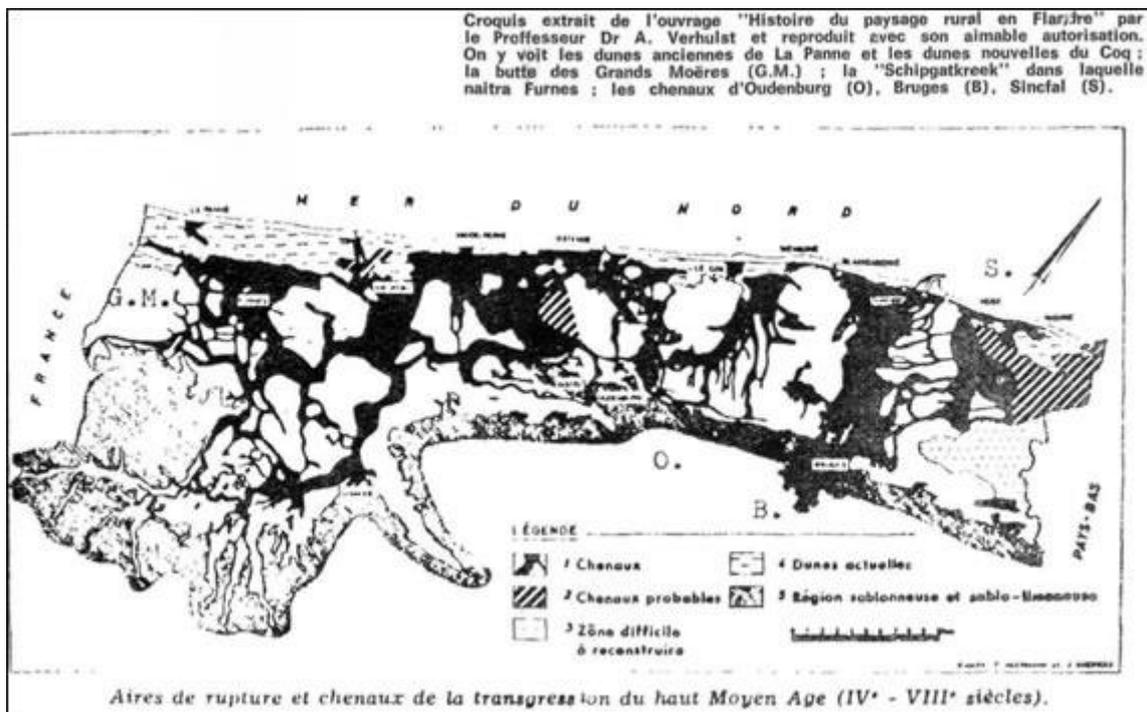
Neptunus 172

LA FONDATION DE GRAVELINES SE PREPARE

La situation de la côte après le retrait de la mer.

C'est encore le Professeur A. VERHULST qui décrit cette situation dans son «Histoire du paysage rural en Flandre» en s'efforçant toujours de mettre l'accent sur les points d'accord entre historiens et pédologues. D'une façon générale, la mer s'est retirée et la marée ne pénètre plus au loin dans l'intérieur des terres. La mer s'est retirée lentement comme elle était venue. De plus en plus, des points sont demeurés au sec. Entre ces points, l'eau continue à former une multitude de bras. Ces bras d'eau seront modifiés par la nature et/ou le travail de l'homme et donneront naissance, à leur tour, à des canaux dont beaucoup subsistent encore. Notons également qu'un nouveau cordon dunal se forme, là où il avait été détruit. Ce nouveau cordon dunal aura pour effet de relever légèrement le niveau de la côte par rapport au niveau du pays situé immédiatement en arrière. C'est ainsi que les petits cours d'eau naturels vont avoir tendance à se diriger non pas vers la côte mais vers l'intérieur du pays. Il a été dit que certains grands chenaux (reproduits sur le croquis) vont subsister après le retrait de la mer. Ils vont vivre maintenant une existence propre. Le golfe du Sincfal, aux limites mal connues, s'étendra temporairement par débordement lors de la transgression dunkerquienne III-A et s'agrandira énormément, lors de la transgression dunkerquienne pour devenir le Zwin. L'important chenal de Bruges-Zeebrugge, au fond duquel on a retrouvé le «bateau de Bruges» et au fond duquel Bruges sera fondée, va subsister pendant tout le IXème siècle et ne s'ensablera que progressivement. L'estuaire de l'Yser comportera longtemps de nombreuses criques. Il s'étendra à nouveau lors de la transgression dunkerquienne La «Schipgatreek», au milieu de laquelle Furnes naîtra sur une île vers la fin du IXème siècle, restera longtemps sous eau et en communication avec la mer. Précisément, on parle beaucoup, à l'heure actuelle, des «Schipgatduinen» entre Coxyde et Oostduinkerke. Le Professeur A. VERHULST pense que la longue survie du chenal de Bruges et de la «Schipgatreek» serait due au fait que des cours d'eau naturels y aboutissaient. Pour ce qui est de la partie actuellement française de la côte flamande, nous

ne disposons pas de travaux de pédologie comme pour la partie belge. Mais, nous savons, grâce à de nombreux textes, qu'un golfe de la «Gersta» subsista longtemps entre Dunkerque et Bergues. Cette dernière ville est encore signalée, en 1107, comme «juxta mare». Enfin, nous aboutissons à l'estuaire très compliqué également de l'Aa. La «Chronique de Watten» nous dit qu'au XIème siècle, l'Aa se divisait encore, pour arriver à la mer, en de nombreux pas. Précisément, au XIème siècle, ce site a subi les assauts de la transgression dunkerquienne.



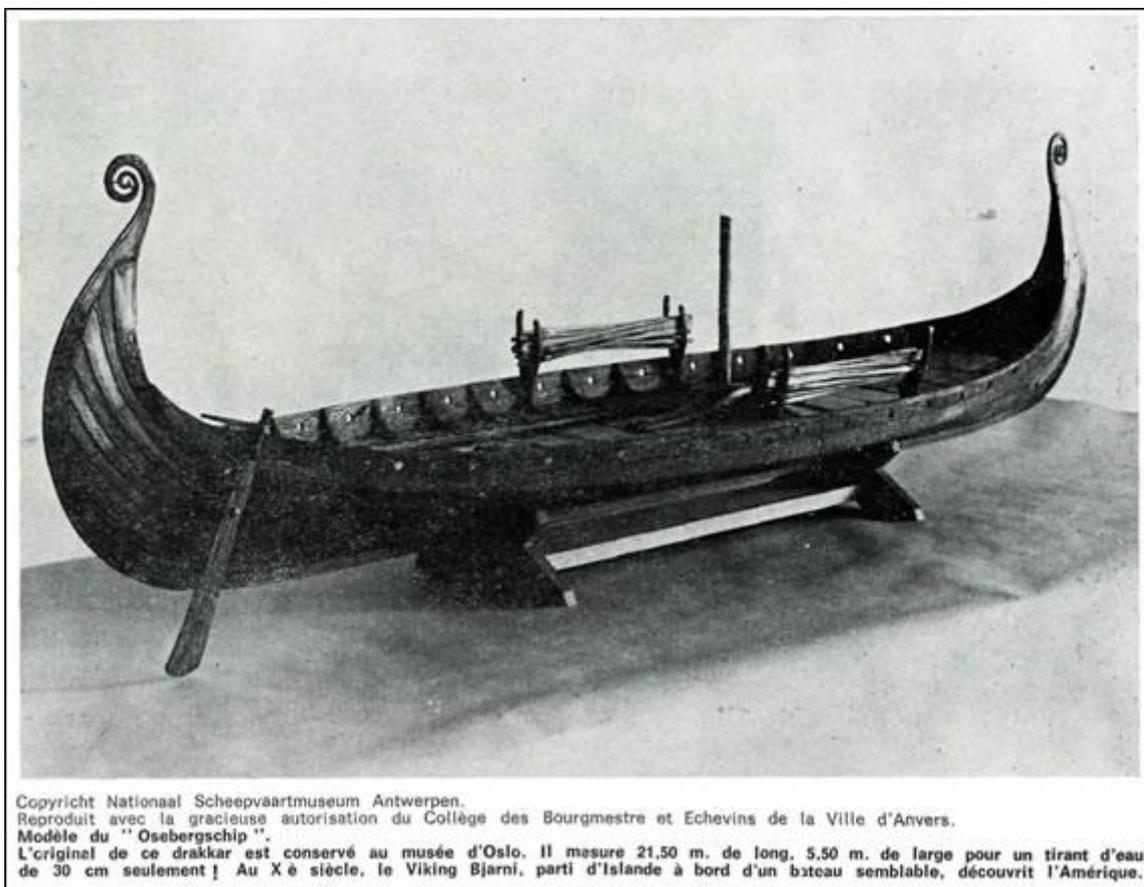
Voilà donc un aperçu succinct de la situation que présentait la côte après le retrait de la mer et au moment où elle est encore pratiquement abandonnée par l'homme. De nouvelles incursions de gens venus de la mer vont remettre tout en cause. Ne quittons pas ce point sans mentionner que la tradition locale assure qu'une chapelle fut dédiée à Saint Willibrord, dans les années 800 (limites donc assez larges), peu après le retrait de la mer. Il n'y a là rien qui puisse être en contradiction avec ce que nous venons de dire. Il est admis que la mer s'est retirée au début du IXème siècle. La région se trouve dans la sphère d'activité de l'Abbaye de Saint Bertin, abbaye bénédictine. Il n'y aurait donc rien d'étonnant à ce que, très vite après le retrait de la mer, une chapelle fut dédiée à Saint Willibrord, saint bénédictin également, à l'endroit où la tradition rapporte qu'il est venu évangéliser les Frisons et les Saxons. Des descendants de ces gens vivaient peut-être encore dans l'estuaire de l'Aa et ils avaient profité du retrait de la mer pour s'installer, plus près d'elle, sur une terre émergée. Nous avons vu que l'altitude actuelle de Gravelines est de trois mètres au-dessus du niveau de la mer et nous l'avons comparée avec celle du site d'Oudenburg (7 m.) qui ne fut jamais submergé. C'est peu, dira-t-on, mais certains auteurs (comme le Professeur H. VERBIST du Collège de Melle) en profitent pour parler de la «butte de Gravelines». Nous verrons plus loin que des éléments positifs rejoignent la tradition quant à la situation d'une église Saint Willibrord en bordure de la saline de «Gravenenga» et quant à l'existence d'un port de pêche. Ainsi, nous relevons maintenant une connexion entre l'Abbaye de Saint Bertin et l'estuaire de l'Aa, connexion que nous n'avons pas relevée du vivant du saint, un siècle ou un siècle et demi plus tôt.

Au temps du grand Charlemagne - Apparition des Normands

Charles Martel a ouvert la voie et, en l'an 800, Charlemagne, Empereur d'Occident, réunit sous son sceptre un vaste empire qui, en ce qui nous concerne, s'étend depuis bien au-delà du Rhin jusqu'à la mer. La solidité de cet empire ne lui survit pas. A l'intérieur, les petits-fils du grand empereur se disputent par les armes le partage de l'empire qui est consacré par le Traité de Verdun en 843. C'est encore l'application de la vieille loi salique des Francs qui prévoyait le partage du royaume entre les fils comme ce fut le cas, antérieurement, pour le partage en Neustrie et Austrasie. Le territoire situé entre l'Escaut et la mer est attribué à Charles le Chauve. Ainsi va naître le Royaume de France qui s'étendra longtemps sur la région qui va devenir la Flandre.

À l'extérieur, tout le territoire côtier est l'objet d'attaques de plus en plus puissantes venant à nouveau de la mer et ce à partir de 820. Cette fois, ce sont les Normands, portés par leurs rapides et élégants Drakkars, qui non seulement attaquent les côtes (où il n'y a encore pratiquement rien) mais remontent les cours d'eau pour piller et massacrer. L'année dernière, en 1977, à l'occasion du 150^{ème} anniversaire du Canal de Gand à Terneuzen, on ne s'est pas fait faute de rappeler que Charlemagne vint, en 811, à Boulogne (lieu demeuré occupé, nous l'avons dit), pour inspecter une flotte qu'il avait fait constituer pour la sécurité des côtes et que ce monarque poursuivit son voyage par Gandavus (Gand) pour inspecter un chantier de constructions navales où l'on construisait les bateaux destinés à cette flotte. Ce fait est cité par l'auteur anonyme des «Annales Francorum» écrites au IX^{ème} siècle. Les Annales de Saint Bertin, citées par la Revue du Nord, signalent le pillage de Quentovic (Etaples, à l'embouchure de la Canche) en 842 et la destruction de ce port en 844 (fait confirmé par H. PIRENNE). Les mêmes annales de Saint Bertin signalent l'attaque de l'Abbaye en 845.

Elle fut du reste, assure-t-on, attaquée trois fois au cours du siècle de même que Théroouanne. Nous avons déjà mentionné les attaques et la destruction de Dorestad en 834, 837 et 857, fait confirmé également par H. PIRENNE. Les attaques contre l'Abbaye de Saint Bertin (Saint Omer, actuellement) peuvent faire croire que les Normands ont remonté le cours de l'Aa depuis son embouchure. Certains auteurs précisent prudemment que rien ne le prouve. L'embouchure de l'Aa était encore bien incertaine et, d'autre part, les Normands portaient parfois leurs bateaux d'une rivière à une autre, ce qui peut avoir permis d'attaquer par des affluents de l'Aa.



G.H. DUMONT signale, dans sa toute récente «Histoire de la Belgique», que les Normands ou Vikings étaient des princes locaux dépossédés par les rois scandinaves et obligés d'aller chercher fortune ailleurs à la tête de leurs partisans. Chez nous, nous avons eu affaire aux Danois et principalement à RORIK (appelé parfois RORIK le Danois) qui fut puissant dans la région de Dorestad ou Duurstede, dont il a été question plus haut. Les Normands ou Vikings connaissaient nos régions pour les avoir visitées antérieurement en tant que commerçants.

La fondation du Comité de Flandre par Baudouin 1er Bras de Fer

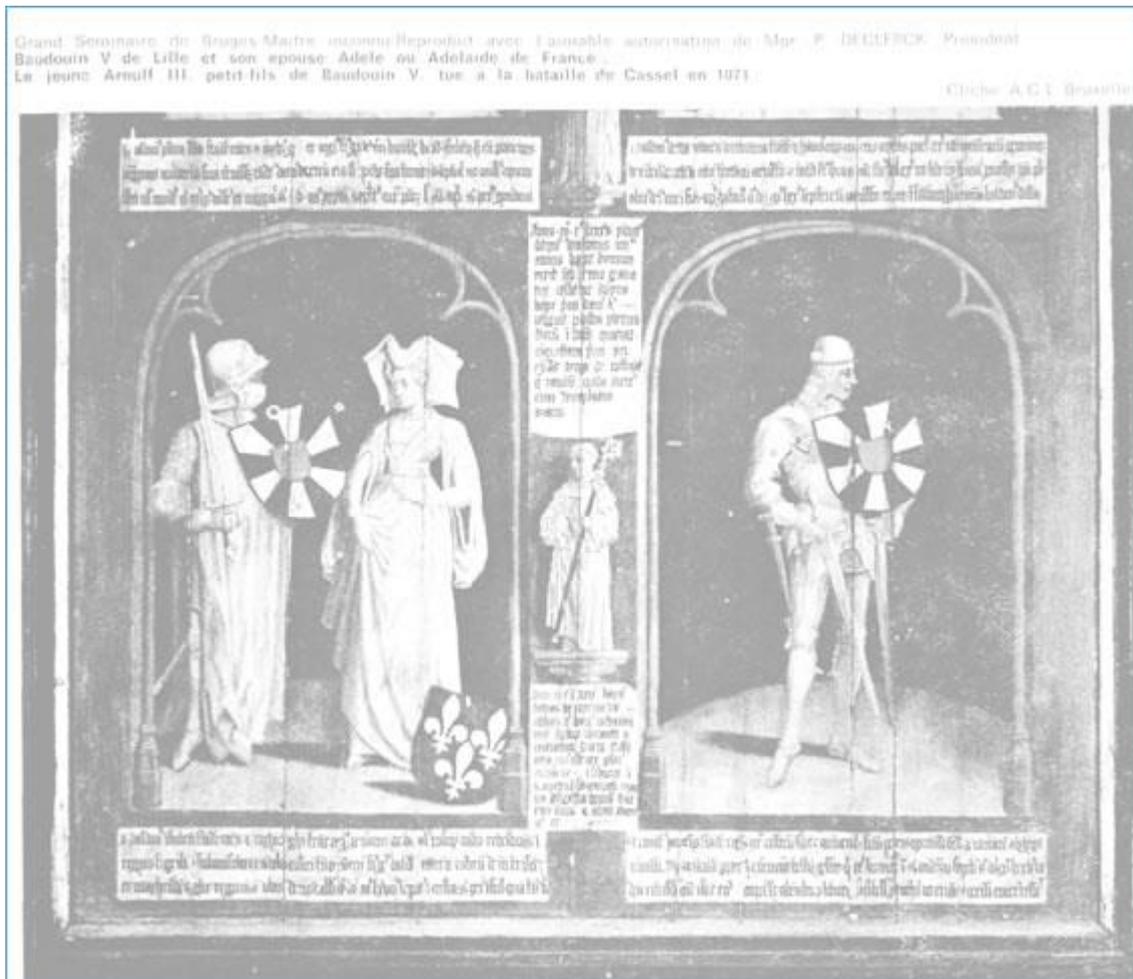
Le site de la future ville de Gravelines est donc situé dans le diocèse de Théroouanne et dans le Royaume de France, mais dans quelle province ? Précisément, la province va naître et, du coup, un homme va devoir assumer la responsabilité de la défense de notre côte. Il en est temps.

C'est le moment de rappeler, une seconde fois, ce qui a été dit dans l'introduction au sujet de l'Histoire, de la tradition et de la légende.

En 862, un certain Baudouin enleva Judith, fille de Charles le Chauve. Cette jeune femme était veuve d'un des petits roitelets de la future Angleterre, Ethelwolf ou Aethelwulf, roi de Wessex, mort en 858. Tout ceci est connu par les Annales de Saint Bertin et toujours admis par les historiens. Judith, première comtesse de Flandre, est donc une arrière-petite-fille légitime de Charlemagne. Par contre, les historiens considèrent actuellement comme tradition non établie et même comme légende tout ce qui a été écrit, pendant des siècles, au sujet de Baudouin.

On a voulu lui donner comme ancêtre Liederic d'Haerlebeke, proche de Charlemagne et homme de confiance de cet empereur. H. PIRENNE, lui-même, a déjà rejeté cette tradition. Ce Lideric, dit-il, a existé et on sait qu'il est mort en 836 mais rien ne permet d'établir qu'il est l'ancêtre de Baudouin ter, sur les origines duquel on ne connaît rien. Telle est l'attitude stricte des historiens actuelle qui préfèrent déclarer que l'on ne connaît rien d'un personnage plutôt que de reprendre à leur compte, même partiellement, des volumes de traditions sans preuves.

Il est un fait que ce n'est qu'en 863, un an après l'enlèvement, que Charles le Chauve s'inclina devant le fait accompli et accorda à son beau-fils le titre de comte et de marquis de Flandre. Il est admis également qu'au cours de ces longues tractations, dans lesquelles intervinrent l'Archevêque de Reims, Hinckmar, et le Pape Nicolas 1er, la menace d'une alliance possible entre Baudouin et les Normands pesa lourdement dans la balance. On cite comme chef des «Noormannen», en relations avec Baudouin, le fameux Roric, établi dans la région de Duurstede (Dorestad).



Quel est le territoire qui fut confié à Baudouin 1er ? Charles le Chauve a confié à son beau-fils le gouvernement de tout le territoire compris entre l'Escaut, la mer et, d'après certains, l'Aa, d'après d'autres, la Canche (ancienne limite des Morins), d'après d'autres encore, la Somme. Il est un fait c'est que les Comtes de Flandre s'efforcèrent de reculer leur frontière méridionale jusqu'à ces cours d'eau (fort voisins du reste). Ils étendront temporairement, parfois assez longtemps, leur influence sur les régions de Boulogne, de Guines, de Ponthieu et sur l'Artois. C'est pour cette raison que le grand linguiste

brugeois, Karel de FLOU (1853/1931) a donné à l'œuvre de sa vie le titre de : «Woordenboek der toponymie van westelijk Vlaanderen, Vlaamsch Artezië, het land van den hoek, de graafschappen Guines en Boulogne en een gedeelte van het graafschap Ponthieu» .

Mais, l'Aa formera la frontière méridionale la plus stable et la plus indéniable. Cette frontière méridionale naturelle sera prolongée, vers 1050, par un fossé de défense creusé par le Comte Baudouin V de Lille et qui unissait presque l'Aa à la Lys. Nous reparlerons de ce «Nieuwegracht». D'autre part, le mont de Watten (72 m.), au Nord de l'Aa, est considéré comme le dernier des «Monts de Flandre» tandis que les hauteurs au Sud de l'Aa sont déjà les collines de l'Artois. Tout ceci nous permet de dire que, dès le début et pour pratiquement huit siècles, le territoire de la future ville de Gravelines fera partie du Comité de Flandre et, par conséquent, de nos provinces. Il sera précisé, au moment voulu, comment Gravelines a gardé et garde toujours, d'une certaine façon, une tête de pont sur la rive Sud de l'Aa, à proximité de la mer.

Quant aux activités du premier comte de Flandre, les historiens actuels s'accordent à dire qu'on n'en connaît pas beaucoup plus que sur ses origines. Les Annales de Saint Bertin nous assurent que Baudouin, à peine au pouvoir, repoussa vigoureusement une attaque des Normands en 864. De là lui vient le surnom de «Bras de Fer» dont le nom seul faisait pâlir de frayeur les Normands. Il est un fait, c'est qu'ils semblent s'être tenus plus tranquilles jusqu'à la mort de Baudouin 1er en 879. La principale activité qui lui fut longtemps attribuée avec certitude est la construction du «Burg» et de l'Église Saint Donat à Bruges. Cette ville semble avoir été fondée antérieurement au comté par des navigateurs scandinaves qui venaient encore paisiblement commercer dans nos régions et qui installèrent un lieu de débarquement non fortifié au fond du grand chenal de Bruges. De là vient le nom scandinave de «Bryggia». Devant la difficulté de trouver des preuves de l'activité de Baudouin 1er, on en vient actuellement à se demander, dit la Professeur A. VERHULST, si c'est bien lui qui a bâti le Burg de Bruges et l'Église Saint Donat et s'il ne faut pas mettre ces œuvres à l'actif de son fils Baudouin II qui fut un fameux bâtisseur ainsi que le chapitre suivant permet de se rendre compte.

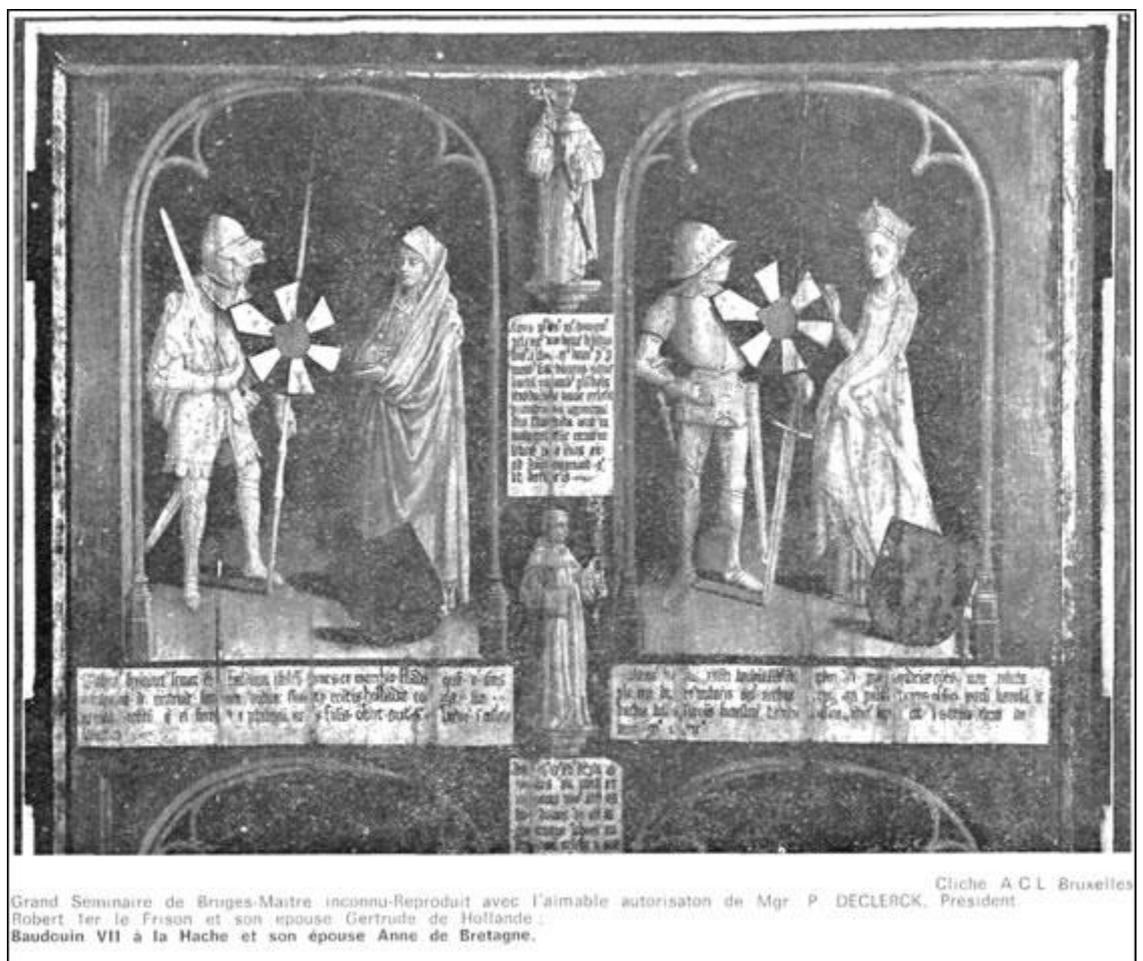


Quoi qu'il en soit, le mariage forcé de Baudouin et de Judith est à la base de la création d'une entité politique, plus tard, administrative et, plus tard encore, économique qui allait devenir de plus en plus puissante et allait avoir son mot à dire pendant des siècles en Europe occidentale. Pour la facilité du

lecteur et aussi pour éviter bien des «opinions dépassées», il ne sera mentionné, dans l'histoire compliquée du Comité de Flandre, que ce qui concerne directement la fondation de Gravelines, la côte et la mer. La première activité qui nous intéresse est en effet la construction d'une ligne de défense côtière contre le péril normand.

Les «burchten» de la côte flamande et zélandaise

Le péril normand va entraîner la construction d'une ligne de défense côtière bien plus serrée que le «Litus Saxonicum». L'établissement de ces fortifications cotières va constituer le premier pas de la réoccupation humaine de cette côte presque déserte. Le Professeur Dr. H. VAN WERVEKE, de l'Université de l'État à Gand, s'est consacré à l'étude de cette ligne en se basant beaucoup sur les «Miracula Sancti Bertini». Il confirme tout d'abord que le grand péril normand s'est fait sentir de 879 à 882. Les Normands avaient attendu la mort de Baudouin 1er, en 883. Il a toujours été dit, en effet, que pour les Normands, peu de lieux en Flandre accessibles par eau, ont échappé à leur visite. Le Professeur H. VAN WERVEKE estime que la majorité des «burchten» fut construite entre 880 et 890. Saint Omer est signalée comme fortifiée en 891 et résiste à une attaque. L'Abbaye d'Arras (Atrecht) est fortifiée de 885 à 890. Sur la côte même, une série de «burchten» nouveaux sont construits depuis l'estuaire de l'Aa jusqu'à la Zélande. Il s'agit de Broekburg (Bourbourg), Furnes (sur une 'He au milieu de la «Schipgatkreek» et Oostburg auxquels s'ajoutent Middelburg, Souburg et Burg en Zélande. De même, Sint Wilnoksbergen (toujours située au fond du Golfe de la Gersta) est entourée de remparts. Toutes ces fortifications nouvelles (qui ont été étudiées, notamment, à l'aide de photos aériennes) présentent la caractéristique d'être circulaires. Elles ont un diamètre de 200 à 250 m. et sont constituées par un rempart de terre défendu par un fossé large de plusieurs dizaines de mètres. Elles se situent aux limites de l'ancienne zone inondée. Deux anciennes fortifications romaines sont intégrées dans la ligne. Oudenburg, qui reçoit son nom à cette occasion, est signalée comme étant demeurée intacte en 891, malgré un abandon de plusieurs siècles. Aardenburg (ou Rodenburg), qui avait été submergée par la transgression marine, peut être remise en état. Enfin, Bruges vient clore la série. La ville était-elle fortifiée (par Baudouin 1er) avant 879 ? De toute façon, elle est signalée comme étant fortifiée en 892. Tout ce travail est donc bien œuvre de Baudouin II qui règne de 879 à 918.



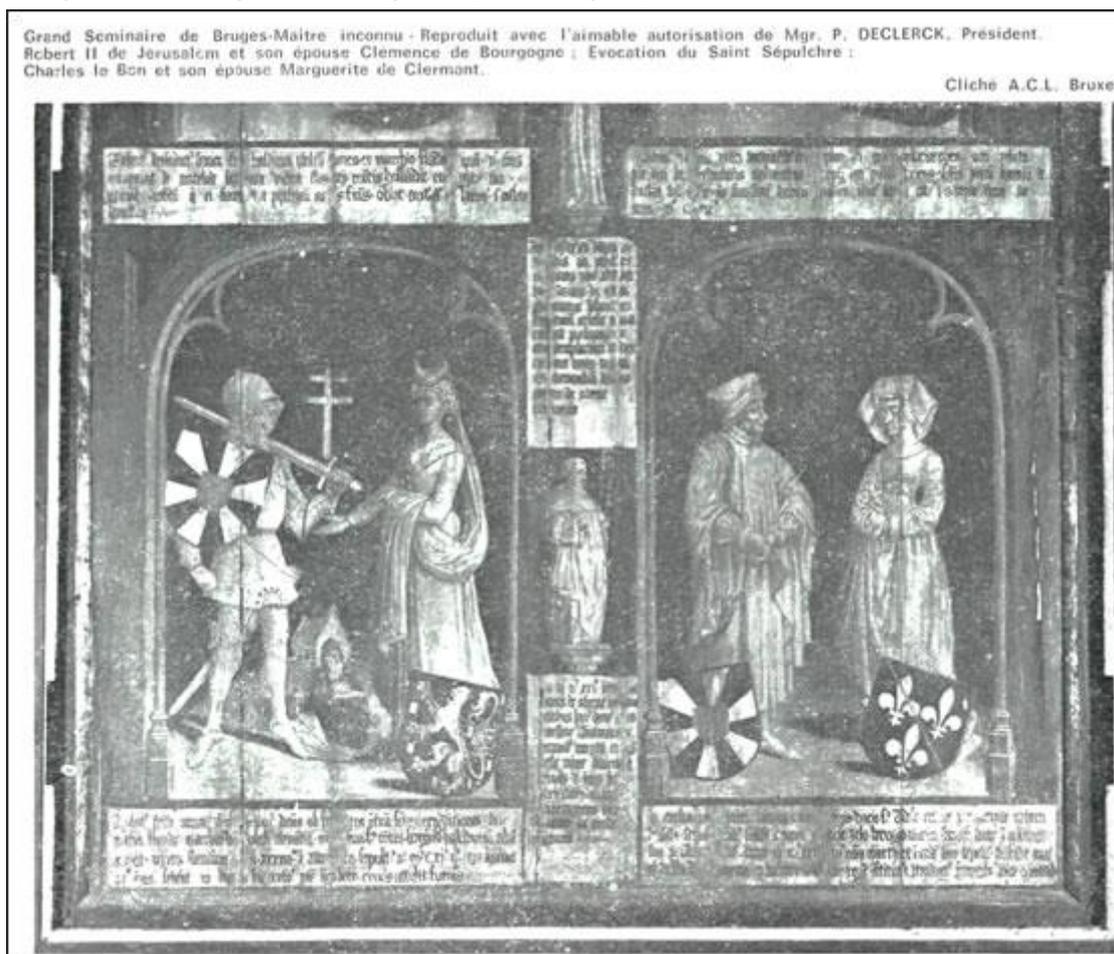
Le Professeur H. VAN WERVEKE signale encore qu'ultérieurement, lorsque le danger normand n'était

plus qu'un mauvais souvenir, le château d'Oudenburg fit l'objet de prélèvements de matériaux au profit de Bruges. Ces prélèvements furent opérés par Arnulf 1er qui régna de 918 à 965 et par Baudouin V de Lille, grand bâtisseur (il reconstruisit le Burg et l'Église Saint Donat à Bruges) qui régna de 1035 à 1067. Des prélèvements furent aussi opérés sur place par les moines bénédictins qui édifiaient l'Abbaye de Saint Pierre à Oudenburg (entre 1081 et 1087, d'après le Service National des Fouilles). Les fouilles pratiquées à Aardenburg révèlent également des prélèvements de matériaux. On n'en connaît ni la date ni la destination mais, sans doute, s'agit-il également de Bruges.

Tous les points cités ci-dessus ne sont, à l'origine, que des postes de défense mais ils vont donner naissance à des localités du même nom.

Le peuplement humain de la côte

Au Xème siècle, nous dit le Professeur A. VERHULST, le peuplement humain de la côte est en marche et Il atteindra un niveau déjà assez sensible en l'an mille. Le danger normand a disparu et des terres nouvelles, que la mer a abandonnées, tendent les bras à l'homme. Ces terres se sont asséchées rapidement et se sont bientôt recouvertes d'une végétation saline propre à l'élevage des moutons. Ce sont les abbayes qui sont principalement à la base de l'extension vers l'Ouest des exploitations rurales. Les terres abandonnées par la mer appartenaient de droit au Comte et celui-ci en fit don aux abbayes. Le progrès vers l'Ouest se fit en occupant des schorres asséchées voisins de la terre ferme. Sur la côte de Flandre, Il n'a pratiquement pas été fait usage de buttes artificielles auxquelles il fallut recourir dans l'île de Walcheren et en Frise. Ces buttes artificielles (ou terpen) servaient de points de relais entre l'ancienne terre ferme et des schorres qui ne les joutaient pas directement mais en étaient séparés par un espace encore sous eau ou susceptible de l'être, ou, tout au moins, trop humide. De telles buttes se rencontrent déjà dans la région de Bruges et, encore plus, en Flandre zélandaise occidentale.



L'une ou l'autre existe près de Furnes. Bert BIJNENS signale que devant Merckeghém, située jadis sur la côte de l'estuaire très élargi de l'Aa, au point culminant de la transgression marine, il existe deux tertres hauts de 5 à 6 m. et d'une circonférence d'env. 400 m. Ils sont situés dans une zone qui ne fut asséchée, pour la première fois, qu'en 1850. Seraient-ce des «terpen» ?

Il est permis déjà de concentrer les regards sur l'estuaire de l'Aa. Au Xème siècle, deux localités y apparaissent. Il s'agit de Oye sur le bras principal occidental (appelé «bras de la Hem») et de Bourbourg sur le bras principal oriental (appelé «bras de l'Enna»). Il faudra attendre le siècle suivant pour entendre parler de deux autres localités et d'un lieu naturel auprès duquel elles sont situées (Saint Folquin et Saint Willibrord en «Gravenenga»). En 944, les reliques de Saint Wandrielle furent transférées solennellement de Boulogne à Bruges. L'étape de Oye à Sint Winoksbergen, étape qui traversait donc le delta de l'Aa, n'est pas mentionnée comme ayant donné lieu à des difficultés. Mais, ajoute prudemment le Professeur A. VERHULST, il faut tenir compte du fait que ce récit (souvent cité par les historiens comme référence au point de vue temps et lieu) n'a été écrit que vers la fin du XIème siècle et peut-être même au début du XIIème siècle ce qui en atténue la précision. Notons aussi que l'homme, à cette époque, ne construit encore que de petites digues individuelles qui ne protègent qu'une exploitation et cèdent facilement à la première tempête. Notons aussi que la végétation des schorres, d'abord uniquement propre à l'élevage des moutons, se transforme, en un siècle, et devient propre à l'élevage des bovidés. Mais, pour ce qui concerne Gravelines, les moutons suffiront.

Au siècle suivant, le XIème, la mer va faire à nouveau parler d'elle, le nom qui va devenir celui de Gravelines apparaît et tout cela se passe sous le règne d'un grand Comte de Flandre dont il est indispensable de dire quelques mots pour comprendre la suite.

La transgression dunkerquienne III-A

Il a été annoncé dans l'introduction que la transgression dunkerquienne III-A se manifeste pendant la première moitié du XIème siècle, qu'elle se résorbe vers 1060-1070 et que des dates sont connues avec plus de précisions à cause de la connaissance d'évènements historiques qui se rattachent à ces inondations. A propos des chenaux qui subsistent après la seconde transgression marine, il a été dit que la Transgression Dunkerquienne III-A concerne le Sincfal, l'estuaire de l'Yser et celui de l'Aa, auquel il y a lieu de joindre le chenal ou golfe de la Gersta.

Les évènements historiques qui permettent de localiser la transgression III-A dans le temps se rapportent à la région de Bruges et au Sincfal. Un récit intitulé «Encomium Emmae reginae» nous apprend que la reine Emma d'Angleterre avait dû fuir son royaume et qu'elle vint se réfugier à Bruges, chez le Comte de Flandre Baudouin V de Lille. En 1037, dit le récit, une petite flotte transportant la reine et sa suite arriva à Bruges non loin du «castellum» (donc, du Burg). Il est donc permis de croire qu'une navigation était possible jusqu'à proximité de Bruges, tout au moins à marée haute. Le retrait de cette inondation, qui a laissé des traces sous forme de petits fossés d'écoulement (Grenspaalader - Zuid-watergang - Scheidingsader et, localement, le Noord-watergang) est attesté par l'apparition des villages de Lissewege et de Uitkerke, en 1060-1070, et confirmé par l'apparition de Westkapelle en 1110. À noter que, pour la première fois, une grande digue, aujourd'hui disparue, existait dans la région. Il s'agit de la Blankenbergse Dijk qui a laissé deux souvenirs, le village de Sint Pieter op den Dijk (fusionné avec Bruges en 1911) et le hameau de Sint Jan op den Dijk. C'est après ce retrait de la mer que les Brugeois songèrent, pour la première fois, à garder le contact avec cette mer qui s'éloignait d'eux. Ils creusèrent le canal d'Eienbroek, qui existe toujours, par Koolkerke et Oostkerke pour atteindre le Sincfal à Schapenbrug (Westkapelle). Ce canal fut ultérieurement appelé d'un nom qui prête à confusion, l'Oude Zwin, alors qu'il n'a rien à voir avec celui-ci.

Dans l'estuaire de l'Yser, l'apparition de Dixmude, citée en 1089, est également un point de repère. Dans l'estuaire de l'Aa, le retrait de la mer doit avoir été plus rapide.

Gravenenga ou Graveninga - Saint Folquin -Saint Willibrord

Le nom qui va devenir celui de Gravelines a été écrit de toutes les façons possibles. Comme si les choses n'étaient pas déjà suffisamment compliquées par ces orthographes multiples, il existe des noms similaires qui recouvrent des lieux assez voisins de Flandre ou de Zélande. Il n'est donc pas sans intérêt de citer brièvement de quoi il s'agit.

Il existe un «Grevingenepolder», lui-même protégé par une «Greveningedijk» à la frontière hollando-beige actuelle. Il s'agit d'un polder du Zwin, endigué sur un tard, dans lequel la ville de Sint Annater-Muiden a été fondée en 1242.

Le «Grevelingen» est un bras de mer qui séparait les îles de Goeree-Overflakkee (Zuid-Holland) et les lies de Schouwen-Duiveland (Zélande). Dans le cadre du Deltaplan, ce bras de mer a été endigué et est

devenu le «Grevelingenmeer de 16.000 ha. Le nom de Gravenenga ou Graveninga apparait pour la première fois en 1040 à propos de la «aecclesia sancti Folquini in Gravenenga». Cette église relevait de L'abbaye de Saint Bertin. Saint Folquin, très honoré dans la région, fut le XVème évêque de Thérouanne (817-855) et Il vécut sous la menace des invasions des Normands. Le petit village de Saint Folquin (en flamand, Sint Volkswins, déjà cité à propos du «land van den hoek») existe toujours et est situé sur la rive gauche de l'Aa, presque en face de la jonction de ce fleuve canalisé avec le canal de Bourbourg. Il possède une petite église ancienne et pittoresque et constitue un but de promenade pour les Graveinois.

La paroisse de Saint Willibrord est citée pour la première fois dans une bulle du Pape Urbain II (le pape de la première Croisade) de 1095. C'est le moment de rappeler l'abbé d'Echternach, Thiofrid, mort en 1110, qui a parlé, en son vivant, de Gravelines et du passage de Saint Willibrord avec son rocher flottant. La date de 1095 (première citation connue) est à mettre en rapport également avec la tradition locale qui fait remonter la construction de la première chapelle aux années 800. Les deux églises de Saint Folquin et de Saint Willibrord sont citées comme proches de Gravenenga ou Graveninga, alors cependant qu'elles sont séparées l'une de l'autre par des kilomètres de distance.

Ceci prouve, et le Professeur A. VERHULST insiste sur ce point, que le nom de Graveninga qui sera donné à la future ville est à cette époque, non pas le nom d'un point bien déterminé, mais le nom d'une région dont nous ignorons l'étendue exacte et qui recouvrait un territoire plus vaste que celui de la ville qui va naître. Du reste, au cours des quelques premières années, la nouvelle ville sera qualifiée de «Novus Portus en Graveninga» ou de «Novus Burgus en Graveninga». Cette région, dit-il, est un schorre apparu après le rapide retrait de la mer qui termine la Transgression Dunkerquienne III-A dans l'estuaire de l'Aa. Ces «schorren» ou salines sont des terrains qui ne sont recouverts par la mer qu'aux marées d'équinoxe. L'orthographe du nom de notre future ville a changé tant de fois et de façon si insidieuse, une lettre par ci ou une lettre par-là, qu'il vaut mieux ne pas donner une liste mais renvoyer à des ouvrages spécialisés. À la différence de nos enseignants et de nos fonctionnaires actuels, nos ancêtres ne se formalisaient pas pour ces changements d'orthographe. Le Professeur VERHULST note avec humour que Philippe d'Alsace lui-même, le fondateur comme on le verra, a signé, à peu de jours d'intervalle, des chartes dans lesquelles l'orthographe du nom de la ville a varié.

Les étymologistes sont tout à fait divisés quant à la signification du nom. Tous sont d'accord pour dire que «inga» ou «enga» est un suffixe germanique. Il s'agit sans doute d'un suffixe frison puisqu'il se retrouve dans des noms comme Etinga, Sortinga, etc. Ce suffixe signifie «lieu de...» ou «demeure de...». il se retrouve dans quantité de noms de localités flamandes ou hollandaises qui se terminent en «ingen» (Huizingen ou Wageningen p.ex.). Il se retrouve aussi dans les noms de localités de langue allemande du Luxembourg et de nos cantons de l'Est et se traduit alors en français par «ange» (Bullange/Bullingen - Martelange/Martelingen, etc.). Mais que veulent dire les syllabes «Graven» ? Les uns disent que cela veut dire «comtes». C'était un territoire des comtes car il n'appartenait à personne. Il y a du vrai là-dedans. D'autres disent que cela veut dire «fossés». Il y avait à cet endroit beaucoup de fossés. Il y a du vrai là-dedans également. Le Larousse étymologique opine même pour un nom propre, celui d'un propriétaire germanique inconnu qui possédait cette terre. Ce recours à un nom propre est toujours la dernière ressource des étymologistes. Le Professeur A. VERHULST pense, pour sa part, que ce nom est plutôt dérivé de grava, grevis ou greva c'est à dire plage de sable. Notons surtout une chose, c'est que le problème d'étymologie se produit déjà avant que le nom ne soit donné à la ville. Nous serons forcés d'y revenir.

Baudouin V de Lille et sa succession

Ce grand comte de Flandre régnait au temps de la Transgression Dunkerquienne III-A et au temps où le nom qui va devenir celui de Gravelines apparaît. Ce fut un grand bâtisseur comme il l'a été dit. Il a attaché son nom au développement de la ville de Lille, il a fait creuser le «Nieuwe gracht» qui est aujourd'hui un canal de 1350 tonnes. Cet ouvrage, dit la chronique, a neuf lieues de longueur et fut creusé en trois jours et trois nuits. C'était un fossé de défense destiné à éviter que la Flandre ne soit tournée par le Sud et il unissait presque Aire sur la Lys à Saint Omer sur l'Aa. Il fut creusé vers 1050, dit-on généralement. J.B. VIFQUAIN, déjà cité, donne la date plus précise de 1056. Par son mariage avec Adèle de France, il devint le beau-fils du Roi de France Robert le Pieux, le beau-frère du Roi de France Henri 1er et, à la mort de celui-ci, il devint le Régent du Royaume de France durant la minorité de Philippe 1er. La charge de Régent du Royaume pouvait revenir au Comte de Flandre qui était, dès la création du Comté, un des «Pairs du Royaume». Il voulut bien marier ses enfants également et profiter

de l'occasion pour nouer des liens d'alliance avec les familles régnantes dans les gays voisins. Il joue un rôle également dans l'histoire de l'Angleterre en fournissant à son beau-fils Guillaume de Normandie une aide importante en hommes et en navires pour l'aider à remporter la victoire de Hastings sur Harald II, le 24 avril 1066. C'est sans doute à cause de cette puissante contribution navale à l'invasion de l'Angleterre que C. VANDER MEER, déjà cité, en fait, en quelque sorte, le premier prince naval connu de nos provinces. Un petit tableau permet de remplacer beaucoup de texte et démontre que Baudouin V de Lille, en voulant bien faire, a créé quatre branches pouvant être appelées à la succession du trône comtal de Flandre et que chaque branche y accédera mais, deux fois, au prix d'une guerre civile.

Puisque nous nous adressons tout d'abord à des militaires, ne quittons pas l'évocation du règne de Baudouin V de Lille sans dire un mot de sa bonne épouse Adèle de France, fille du Roi Robert le Pieux. En 1057, elle fonda à Messines un orphelinat pour filles de bonne famille, où elle ira du reste finir ses jours après la mort de son époux. Cette institution a traversé les siècles. Réformée en 1776 par l'impératrice Marie-Thérèse, qui en fit un orphelinat pour filles de militaires de nos provinces morts en service, par la loi du 16 vendémiaire de l'an V de la République, par le Roi Guillaume 1er des Pays-Bas, qui lui donna en 1818 le titre d'institution royale et, enfin, par notre premier Roi Léopold 1er, elle existe toujours sous le nom d'Institution Royale de Messines. Durant la guerre 14/18, Messines était sur la ligne de front et le vénérable monastère fut détruit. L'institution qui s'était repliée à Saint Germain en Laye, s'installa à son retour à Ledde près d'Alost. Depuis quelques années, elle vient d'abandonner la gestion d'un orphelinat pour filles pour œuvrer comme fondation, sous la tutelle du Ministre de la Défense Nationale, en faveur des veuves et orphelins des deux sexes de militaires belges morts en service. Ceux et celles de notre Force Navale.

y ont leur part. L'institution a toujours pour emblème les armes de la bonne Comtesse de Flandre, Adèle de France et sa devise «L'Espérance me soutient». Après cet intermède souriant et émouvant, revenons à des réalités plus tragiques. Baudouin VI de Mons, à la fois Comte de Hainaut et de Flandre, succède à son père Baudouin V de Lille. Il meurt le 17 juillet 1070, laissant le comté aux mains de sa femme Richilde de Hainaut et de son fils Arnulf III, âgé de 15 ans. Son frère Robert le Frison s'empare du comté grâce à la victoire de Cassel, le 22 février 1071.

Au demeurant, Robert 1er le Frison fut un bon comte de Flandre. Dans le domaine côtier qui nous occupe, on lui doit la fondation de la première église Saint Pierre à Ostende en 1071. Cette église devait être engloutie, lors d'un des Sint Elisabethvloeden, le 22 novembre 1334. On lui doit aussi la fondation, en 1072, de l'Abbaye de Watten qui fut confiée aux Chanoines Réguliers de Saint Augustin. Voilà donc cet important point de 72 m. de haut, Maillon entre Saint Omer et la future Gravelines, occupé pour des siècles.

Toujours dans le domaine maritime et pour en finir avec Robert 1er le Frison, signalons, qu'en 1959, le Comité National de Propagande Maritime a fait éditer une admirable planche en couleurs, œuvre du Baron G. FREDERIC, un de nos peintres de la mer actuels bien connu. Cette fois, c'est Robert 1er le Frison qui est cité comme premier grand navigateur de chez nous. Le fait qu'il est venu par mer pour envahir la Flandre y est peut-être pour quelque chose mais surtout son alliance avec son beau-fils Canut, Roi de Danemark. La flotte de celui-ci opéra, en 1075, un débarquement dans l'estuaire de l'Humber et vint ensuite relâcher en Flandre. À la suite du mariage précité et du traité d'alliance, la flotte danoise se trouvait en permanence dans nos eaux. En 1085, une grande armada danoise, renforcée de 600 voiles flamandes, se rassembla sur notre côte pour envahir l'Angleterre. Mais, le 10 juillet 1086 le Roi Canut de Danemark fut assassiné, ce qui lui valut l'auréole de saint. Son épouse, Adèle de Flandre vint se réfugier à Bruges avec un petit garçon de deux ans, Charles, qui allait monter sur le trône comtal, les relations avec le Danemark cessèrent et la flotte danoise disparut de nos eaux.

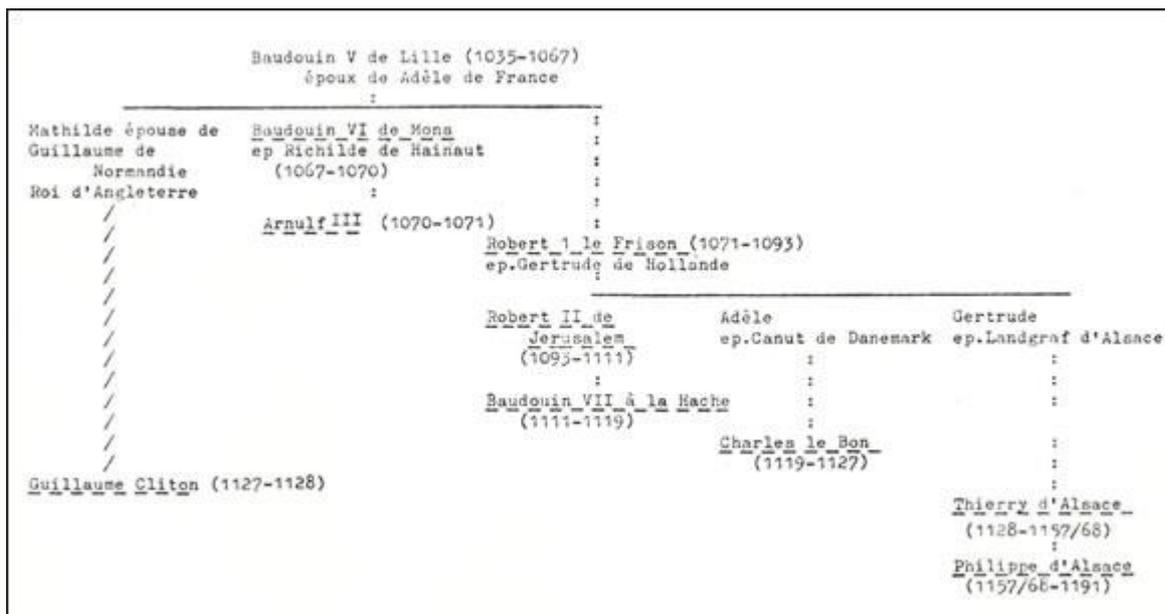
Robert II de Jérusalem

Robert II, fils de Robert 1er le Frison, est le premier comte de Flandre sous le gouvernement duquel il va être question de Gravelines et grâce auquel des dates importantes peuvent être relevées avec précision au sujet de la future ville. Ces données ont été coordonnées par le Professeur VERHULST.

Robert II mérite donc quelques précisions historiques. Il fut l'époux de Clémence de Bourgogne dont un frère devait devenir pape sous le nom de Calixte II. Malheureusement pour notre comte, ce n'est qu'après sa mort que ce beau frère accéda au trône de Saint Pierre et il n'eut pas l'honneur de pouvoir se présenter, de son vivant, comme le beau-frère du Pape. Clémence de Bourgogne joue également un rôle dans le domaine côtier qui nous occupe.

L'activité qui valut à Robert II l'immortalité fut sa participation à la Première Croisade dans laquelle il assura le commandement du contingent flamand qu'il avait réuni. A la tête de ses hommes, il quitte la Flandre en septembre 1096 et, en fin octobre, il rendait visite au Pape Urbain II qui se trouvait réfugié à Lucques. Rome était alors aux mains de l'anti-pape Guibert qui se faisait appeler Clément III. Aussi, nos hommes traversèrent-ils Rome sans s'attarder, atteignirent la Calabre en fin décembre, passèrent en Grèce et arrivèrent en Asie Mineure au printemps de 1097. La flotte vint les y rejoindre. Robert II avait en effet sagement prévu un soutien logistique naval. Cette flotte, sous le commandement de Guynemer de Boulogne, apparente du Sincai et rejoignit les troupes terrestres à Mersin, non loin de Tarse sur la côte de Cilicie. Elle suivit dès lors de progression des Croisés le long de la côte, assurant la navette avec les îles de Rhodes et de Chypre pour amener des vivres frais. S'il le fallait, les charpentiers de marine étaient pris à terre pour construire les machines de siège nécessaires pour s'emparer des villes fortifiées. Ce travail s'avéra très difficile par le fait que l'on ne trouvait pas aisément du bois convenable sur place. On peut donc vraiment donner à cette flotte la qualification de soutien logistique, terme qui paraît bien actuel pour une activité aussi ancienne. Robert II mérite donc bien d'être cité comme prince naval au même titre de Baudouin V de Lille ou son père. Il a été suffisamment insisté sur les progrès introduits dans nos régions en matière de navigation et de construction navale grâce aux Croisades. L'usage du compas devait en résulter.

Pour sa part, Robert II se distingua au siège d'Antioche et au cours d'une expédition lointaine en Syrie, en fin décembre 1097, expédition si dangereuse qu'il fit le vœu de construire, s'il en revenait, le monastère de Saint André les Bruges. Après avoir participé à deux autres sièges, il était à Jérusalem, le jour de la prise de la ville, le 15 juillet 1099. Il participa à la fondation du «Royaume de Jérusalem» qui allait devenir, une trentaine d'années plus tard, une véritable affaire de famille à laquelle la Maison de Flandre allait être si étroitement associée. Il quitte Jérusalem, dont il avait associé le nom au sien, la même année 1099 pour revenir en Flandre au printemps de 1000. Sur le chemin du retour, il passa par Rome pour faire rapport au Pape et il en profita pour prendre des dispositions au sujet de la «Fondation de Saint Julien des Flamands». Cette fondation, qui est une des plus anciennes fondations étrangères établies à Rome, existe toujours sous le nom de «Saint Julien des Belges», nom qu'elle prit à l'époque espagnole. Le Gouvernement belge vient de consacrer d'importants crédits à la restauration de cette fondation et le Ministre des Affaires Etrangères en a rappelé à cette occasion, le passé déjà long. On a dit de la sorte qu'à l'époque des Pays-Bas espagnols, les pèlerins flamands pouvaient y loger trois nuits, les sujets des Pays-Bas autres que les Flamands pouvaient y loger deux nuits et les autres pèlerins une nuit. Le Comité de Flandre fut l'un des premiers états à posséder à Rome une telle fondation. À peine revenu au pays, Robert II de Jérusalem se signale par des mesures qui concernent les estuaires de l'Aa et de l'Yser.



Robert II sentit la nécessité de se ménager l'appui du Roi Angleterre avec lequel les relations étaient mauvaises depuis Robert 1er le Frison. Il conclut avec Henri 1er d'Angleterre un traité signé à Douvres en 1101, donc très peu de temps après son retour de Terre Sainte. C'était un traité d'assistance mutuelle, comme nous dirions maintenant, par lequel Robert s'engageait à tenir à la disposition d'Henri 1er mille

cavaliers que des navires anglais pourraient venir embarquer. Deux lieux d'embarquement en Flandre sont prévus. Il s'agit de Wissant, vieux petit port remontant aux Romains et situé près de Boulogne, port qui sera détruit plus tard par les Anglais, et de «Graveninges». Il y avait donc là, en 1101, un lieu d'embarquement possible. La même année 1101, Clémence de Bourgogne, épouse de Robert II, fonda l'abbaye pour femmes de Notre Dame de Bourbourg. Cette abbaye était réservée aux filles de la noblesse et Godilde, sœur de Clémence et donc belle-sœur de Robert II, en fut la première abbesse.

En 1107, Robert II accorda à la dite abbaye de Notre Dame de Bourbourg une rente annuelle de 10.000 harengs à prélever sur le tonlieu comtal de «Grevenigge». Donc, il existait en ce lieu un port de pêche et un tonlieu comtal ce qui fait supposer l'existence d'un château pour l'abriter. Le fait que ce lieu soit utilisé pour l'échouage des barques de pêche ne doit pas surprendre puisqu'une population de pêcheurs vit dans l'estuaire de l'Aa depuis les Morins et depuis les Frisons et les Saxons rappelés par le culte à Saint Willibrord. Ces gens se sont adaptés aux fantaisies successives de la mer et «Grevenigge» est sans doute l'endroit le plus propice actuellement.

Le Professeur A. VERHULST ne s'est basé que sur des documents certains (Traite de Douvres et rente à l'Abbaye de Bourbourg) pour établir qu'au début du XII^{ème} siècle, ce lieu que l'on appelle «Graveninges» ou «Grevenigge» peut être utilisé comme rade d'embarquement ou pour l'échouage des barques de pêche. Il y avait aussi une construction abritant un bureau de recettes comtales. Prudemment, comme tous les historiens actuels, le Professeur VERHULST ajoute que rien ne permet cependant de démontrer qu'il existait déjà à cet endroit un port.

Le 30 janvier 1109, Robert II et Clémence perdirent un fils nommé Guillaume. Il fut enterré à Saint Bertin. À cette occasion, ils firent don à cette abbaye d'une saline située «in parochia Sancti Willibrodi apud Broburg supra mare». Cette saline, dont nous ignorons l'étendue, deviendra le territoire sur lequel sera bâtie Gravelines. Pour le moment, elle doit servir aux moines de pâture et d'élevage de moutons. On ne possède pas un original de l'acte de donation, sans doute perdu. Mais, la description du bien est reprise dans plusieurs actes postérieurs qui s'y rapportent. Celle qui est donnée ci-dessus est empruntée à une bulle du Pape Honorius II du 26 avril 1125 et il existe d'autres documents, nous le verrons. La date de la donation doit se situer entre celle de la mort du jeune Guillaume, le 30 janvier 1109, et la date de la mort de Robert II. Le comte mourut au début octobre 1111 de la suite des blessures encourues dans une opération militaire menée par le Roi de France, Louis VI le Gros, contre le comte de Blois qui s'était révolté. Robert II mourut ainsi victime de son devoir de vassal du Roi de France. Ce n'est pas le seul comte de Flandre qui trouva la mort dans ces conditions. L'année de sa mort, Robert II et son épouse firent encore don à l'Abbaye de Bourbourg d'une terre «récemment desséchée» sise à Sandeshove. Ce lieu est déjà mentionné en 1083 et 1093. Il est situé dans l'embouchure de l'Yser dont le port était encore alors Lombardzijde. Des travaux d'endiguement par l'Abbaye de Bourbourg dans l'estuaire de l'Yser sont déjà cités en 1107. L'acte de donation est conservé à la Bibliothèque Nationale à Paris. Cette terre conquise sur la mer devait servir également à l'élevage des moutons. Chose curieuse, la terre de Graveninge sera reprise aux moines de Saint Bertin pour servir d'assiette à la future ville de Gravelines tandis que la terre de Sandeshove sera reprise aux moniales de Notre Dame de Bourbourg pour servir à édifier Nieupoort. Il existe donc une totale similitude entre ces deux villes qui seront créées par le même prince, Philippe d'Alsace, à l'embouchure de deux fleuves côtiers voisins. Baudouin VII succéda à son père et mourut en 1119 des suites de blessures encourues, encore une fois, au service du Roi de France. On lui attribue les premiers travaux de canalisation de l'Aa. Il mourut sans enfants et ce fut Charles, de la branche dano-flamande si l'on veut, qui succéda. Il fut assassiné en mars 1127 dans l'église Saint Donat à Bruges, par une bande de factieux. L'église lui a accordé le titre de bienheureux et il est patron auxiliaire du diocèse de Bruges. Charles le Bon étant mort également sans postérité et les prétendants étant nombreux, le Roi de France, Louis VI le Gros choisit pour lui succéder un membre de la branche normande, Guillaume Cliton. Celui-ci ne régna que quelques mois en 1127/1128, se trouvant rapidement face à une guerre civile menée par un prétendant évincé, de la branche d'Alsace, Thierry qui finira par l'emporter. Ceci est pour le chapitre suivant.

Guillaume Cliton eut cependant le temps de prendre deux mesures qui nous intéressent. Dans une charte relative à Saint Omer qui jouera un si grand rôle vis à vis de Gravelines, le lieu de Nieurlet, sur l'Aa, est cité comme point d'embarquement. Dans une charte beaucoup plus importante encore pour nous, les bourgeois de Saint Omer sont exemptés du tonlieu «ad portum Dichesmude et Graveningis». Ce lieu, cité sous Robert II de Jérusalem, existe donc toujours.

(5 207) GRAVELINES ou GRAVELINGE (III)

Par J. Verleyen

Neptunus 173

FONDATION DE GRAVELINES III

L'opinion prévaut généralement que Gravelines est une ville neuve fondée, en 1160, par le Comte de Flandre Thierry d'Alsace. Cette date et ce fondateur sont déjà cités par SANDERUS dans son immortel ouvrage « Flandria Illustrata ». Les historiens actuels s'accordent à dire que SANDERUS n'a fait que recopier de la tradition existante pour accompagner ses illustrations et que son texte ne constitue pas une source historique valable. Mais, Henri PIRENNE lui-même, qui a étudié la vie de Thierry d'Alsace et auquel nous allons nous référer, cite la même date et le même fondateur. Ces données sont, du reste, généralement reprises par les encyclopédies (la date de 1159 est parfois avancée). Il s'agit donc d'une tradition solide à laquelle deux faits ne sont certainement pas étrangers. Gravelines a été fondée du vivant du comte Thierry et celui-ci est mort, en cette ville, le 4 janvier 1168. Comme nous l'avons dit dans l'introduction, une vieille tradition repose souvent sur quelque chose de solide.

Le Professeur Dr. Adriaan VERHULST s'est penché plus particulièrement sur la fondation de Gravelines et s'est efforcé de recueillir plus de précisions. Il en est arrivé à démontrer que la fondation de la ville est légèrement postérieure et que, si Thierry y joue un rôle, la part prépondérante doit être attribuée à son fils Philippe. Ceci amène une mise au point nécessaire. Le Professeur A. VERHULST a toujours témoigné à l'égard d'Henri PIRENNE d'une réelle admiration et il le considère comme le père des historiens actuels de nos régions. Mais, n'oublions pas, comme nous l'avons dit, qu'Henri PIRENNE est né en 1862 et mort en 1935. Après lui et fort heureusement du reste, des progrès ont pu être réalisés dans la connaissance du passé et des précisions ont pu être apportées à une grande œuvre qui, dans son ensemble, demeure toujours valable.

Thierry amène au pouvoir la Maison d'Alsace...

Henri PIRENNE nous dit que la date de naissance de Thierry est inconnue. Il devait être assez jeune cependant, en 1127, lors de l'assassinat de Charles le Bon. En effet, en 1119, lorsque le trône comtal s'est trouvé vacant au décès de Baudouin VII, mort également sans postérité, plusieurs prétendants se sont fait connaître (notamment le Comte de Hainaut Baudouin III) mais Thierry ne s'est pas manifesté.

En 1127, par contre, il se présente comme le plus proche héritier. Il est en effet, par sa mère Gertrude, épouse du Land graf d'Alsace, petit-fils de Robert 1er le Frison, comme l'étaient ses cousins germains Baudouin VII et Charles. D'autres prétendants se font connaître à ce moment ils sont tous issus des mariages conclus par Baudouin V de Lille. Ce sont Henri 1er, Roi d'Angleterre, le comte de Hollande, le comte de Hainaut et le duc de Brabant, Godefroid 1er. Le Roi de France, Louis VI le Gros, par opportunisme compréhensible dans son chef, choisit un autre membre de la branche normande, Guillaume Cliton. Tous les prétendants évincés renonceront à leurs prétentions sauf Thierry.

H. PIRENNE, qui est déjà un historien actuel et, par conséquent, très prudent, nous dit que l'on sait peu de choses de la jeunesse de Thierry. Il est né, croit-on, à Bitche en Alsace et il fut élevé en allemand. Il s'est avéré cependant qu'il connaissait le latin (langue encore fort usitée officiellement à l'époque) et le français. H. PIRENNE en conclut qu'il était donc à même de comprendre les deux langues de ses futurs sujets et que l'on peut affirmer qu'il est le premier prince de chez nous connaissant les deux langues nationales. Ceci sera fort important dans sa vie. Les différents prénoms sous lesquels il est connu trahissent du reste cette situation. Son prénom officiel au baptême, est Theodoricus, nom sous lequel il est souvent désigné dans les chartres encore rédigées en latin. Ce prénom se traduit en français par Thierry mais, comme il avait été élevé en allemand, il est souvent prénommé Diederik (d'où vient le diminutif flamand de Dirk).

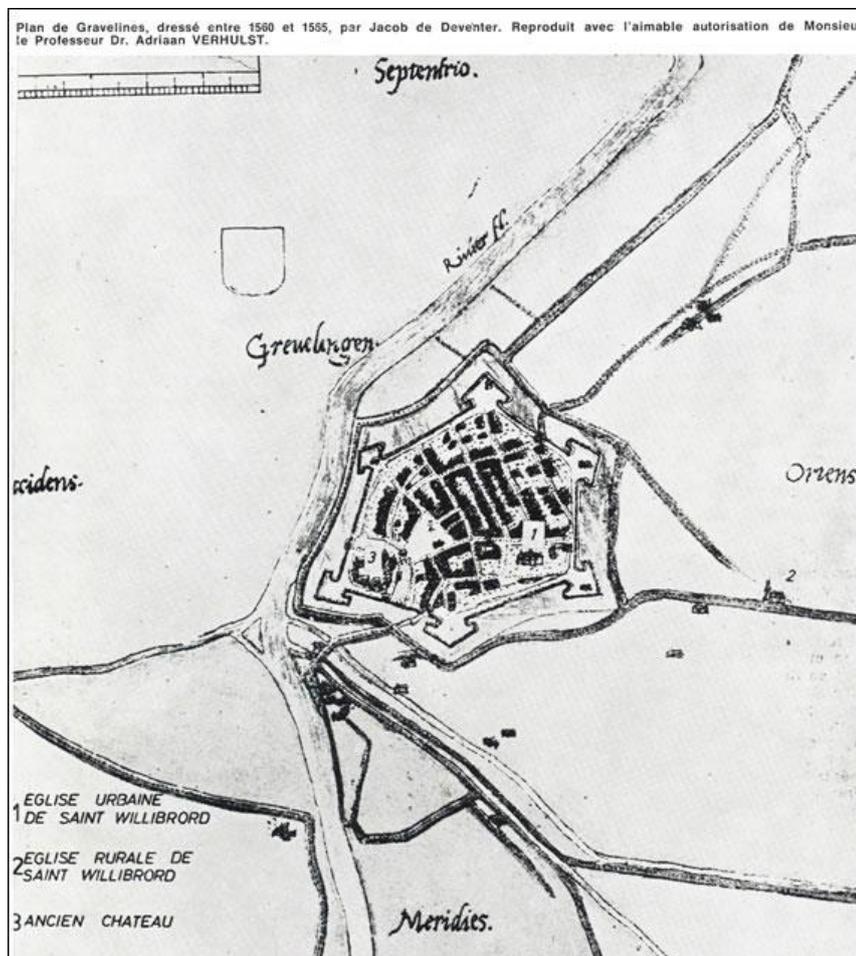
Bien que l'Histoire prouve sa décision de ne pas renoncer à ses prétentions, il ne semble pas, nous dit le prudent PIRENNE, qu'il se soit mis en campagne dès le début. Il va attendre et profiter du mécontentement qui grandit dans les milieux urbains contre le comte Guillaume. Il s'est souvenu certainement là de l'exemple de son grand-père Robert 1er qui s'appuya sur les milieux urbains naissants

lors de son coup de force de 1071. Or, en soixante ans, les milieux urbains n'ont fait que croître. Ces milieux de commerçants et d'artisans de la laine redoutent que la présence sur le trône comtal de Guillaume Cliton amène une rupture des affaires avec l'Angleterre. Ils redoutent aussi un alourdissement de la fiscalité car, dit-on, Guillaume de Normandie a été choisi par le Roi à charge de lui fournir une somme de 1.000 marcs d'argent et déjà il ne tient pas ses promesses faites aux villes.

Bientôt, deux seigneurs, Daniel de Termonde et Iwan d'Alost, entrent en action pour soutenir Thierry. Chose curieuse, ils sont soutenus par le Duc de Brabant Godefroid 1er (leurs seigneuries sont situées sur la frontière du Duché de Brabant) qui met même des hommes d'armes à leur disposition. Voilà donc un premier prétendant évincé qui se rallie à Thierry (pas pour longtemps mais, tout de même, à un moment propice). Daniel et Iwan prirent soin, pour respecter les lois de la féodalité de « rompre "hommage" qu'ils avaient fait au comte Guillaume ». Ils ont donc les mains libres pour parcourir le pays au nom de Thierry. En fait, la guerre civile commence. Le Roi a vainement tenté une conciliation. Il a convoqué Guillaume et Thierry à Arras pour s'expliquer. Aucun des deux ne paraît. Le Roi envoie des renforts à son vassal Guillaume.

Travaillées par la propagande, les villes commencent à se soulever. Le 11 mars 1128, Gand ouvre ses portes à Thierry qui y fait une entrée triomphale. Il reçoit l'appui du Comte de Hollande (deuxième prétendant évincé rallié à sa cause) ce qui lui permet de faire aux Flamands promesse d'avantages en matière de commerce et de pêche en Zélande. Voilà de quoi plaire aux villes. Le 26 mars, Thierry fait son entrée à Bruges, dans le même enthousiasme qu'à Gand. Voilà donc Thierry dans la chef-ville du Comté et Guillaume dans le maquis (pour employer une expression actuelle). À Bruges, au cours de réunions et de cérémonies qui occupent les journées des 30, 31 mars et 1er avril, Thierry est reconnu comme Comte de Flandre par une assemblée de nobles et de bourgeois et il prête serment sur la chasse de Saint Donatien d'observer les privilèges et coutumes. Le Roi d'Angleterre, Henri 1er, lui apporte son appui. Voilà de quoi bien rassurer les villes flamandes. Le Roi d'Angleterre en sera récompensé car, toute sa vie, Thierry s'emploiera à placer la Flandre dans une position de neutralité entre l'Angleterre et la France.

Le 9 avril, Ypres ouvre ses portes au nouveau comte. Cet exemple est suivi, trois jours plus tard, le 11 avril, par Lille. En un mois, Thierry a donc pris possession de quatre des grandes villes de Flandre.



tout est loin d'être fini, poursuit H. PIRENNE. Louis VI le Gros intervient personnellement et vient mettre le siège devant Lille, siège qu'il lève le 21 mai. De son côté, Guillaume, avec ses faibles forces et les renforts royaux mis à sa disposition, ne laisse pas tomber les bras et se bat avec l'énergie du désespoir. Le 21 juin, il inflige même aux troupes de Thierry une lourde défaite à Axpoele (hameau de Ruiselede) mais ne parvient pas à réoccuper Bruges vers laquelle il marchait. À la mi-juillet, Guillaume apprend un événement dans lequel il croit voir le retournement de la situation.

Le Duc de Brabant, Godefroid 1er, s'est brouillé avec Daniel de Termonde et Iwan d'Alost, leur a non seulement retiré l'appui de ses hommes d'armes mais encore assiège même Alost. Guillaume court prendre part au siège d'Alost et... s'y fait tuer, le 29 juillet. Thierry triomphe et Louis VI le Gros doit bien accepter son hommage comme XVIème comte de Flandre.

Analysant les causes du succès difficilement obtenu par Thierry, H. PIRENNE l'attribue en grande partie au ralliement des milieux urbains, facilité par l'appui reçu de l'extérieur. À l'extérieur, Thierry a en effet rallié tous les anciens prétendants à l'exception de Baudouin IV, Comte de Hainaut, qui restera son adversaire durant toute sa vie. Ayant reçu l'appui des milieux urbains, il leur fut toujours dévoué. Il confirma les privilèges et en donna d'autres. Il se montre très large à l'égard de la ville de Saint Omer, qui ne s'était pas ralliée à lui et dont il dut changer le châtelain. Il ne confirma pas le privilège donné à cette ville par Guillaume Cliton de battre monnaie mais donna aux bourgeois de Saint Omer le terrain sur lequel ils avaient édifié leur « Gildehalle » à laquelle il attacha l'immunité judiciaire. En 1157, il octroyait aux mêmes bourgeois les franchises dont jouissent les marchands de Gand, de Bruges, de Furnes et de Dixmude aux foires de Lille, de Messines et d'Ypres. Il établit semble-t-il l'institution des baillis et travailla à l'unification du droit communal que devait achever son fils.

Au sujet du ralliement de la noblesse, Henri PIRENNE parle volontiers d'un personnage qui est Servaes (en français, Gervais) de Praet, Seigneur de Moerkerke. Il est déjà cité par des auteurs plus anciens comme ayant fait la première Croisade sous les ordres de Robert II de Jérusalem. Nous le retrouvons comme camérier du Comte Charles le Bon et il était à ses côtés, le 2 mars 1127, dans l'église Saint Donatien, lorsque le comte fut assassiné. C'est lui qui, quelques jours plus tard, souleva le peuple de Bruges et les gens venus de Gand et autres lieux de Flandre et les mena à l'assaut du Burg dans lequel s'étaient réfugiés les assassins qui furent ainsi capturés et livrés au châtement qu'ils méritaient. Lors de leur arrivée à Bruges, le Roi de France Louis VI le Gros et le nouveau comte Guillaume le félicitèrent pour sa belle conduite et il reçut en récompense la Châtellenie du Burg de Bruges. Étant redevable à l'égard du nouveau comte, il n'avait rien entrepris contre lui, suivi dans cette attitude par toute la noblesse du comté (à l'exception de Daniel de Termonde et d'Iwan d'Alost). Ce sera pourtant lui qui ralliera la noblesse à Thierry et il conservera ainsi la châtellenie du Burg de Bruges.

Du côté de l'Église, nous dit encore H. PIRENNE, les choses ne furent pas commodes. Au cours du conflit avec Guillaume, Thierry fut excommunié par l'évêque de Tournai mais il semble que cette excommunication demeura sans effet. S'il fut au mieux avec les ordres religieux en Flandre, auxquels il accorda de nombreuses libéralités, Thierry fut, par contre, pratiquement toujours en conflit avec l'Église parce qu'il cherchait à intervenir dans la désignation des évêques. Plus précisément dans le diocèse qui nous intéresse, celui de Thérouanne, Thierry profita de la vacance de ce siège en 1130 pour essayer de faire élire son frère Baudouin, encore mineur. Cette candidature était soutenue par les habitants mais elle échoua devant la résistance du clergé soutenu par l'archevêque de Reims et ce fut Milon qui fut désigné. Ce prémontré français fut un grand « évêque des Morins » et gouverna le diocèse jusqu'en 1159. A partir de 1142, il eut besoin de la protection du comte et les rapports s'améliorèrent.

Les grandes périodes de la vie de Thierry d'Alsace - La Terre Sainte.

Devenu comte de Flandre, Thierry vint donc s'installer à Bruges avec son épouse Suanehilde, laquelle est peu connue, nous dit PIRENNE, si ce n'est qu'elle était d'origine allemande. Elle mourut du reste le 4 mars 1133, laissant une fille prénommée Laurette. En 1139, Thierry donna Laurette en mariage à Iwan d'Alost (qui l'avait bien mérité car il avait failli tout perdre pour amener Thierry au pouvoir). Iwan d'Alost et Laurette eurent un fils qui eut le prénom de Thierry en l'honneur de son grand-père. Il devait normalement succéder à son père comme seigneur d'Alost mais il mourut en 1165 ce qui fit retourner la seigneurie d'Alost au domaine personnel du Comte de Flandre. Dès 1134, l'année suivant celle du décès de sa première épouse, Thierry se remaria avec Sybille d'Anjou, fille du Comte Foulques d'Anjou apparenté à la famille des Plantagenets. Sybille avait été fiancée avec le comte Guillaume auquel Thierry prit ainsi et son comté et sa fiancée.

Rappelons que c'est en 1134 que débute la Transgression Dunkerquienne III-B qui intéresse surtout la région de Bruges et dont il faudra parler à propos de Philippe d'Alsace. Le Sincfal devient le Zwin. Le mariage de Thierry et de Sybille nous ramène en Terre Sainte. En effet, le père de Sybille, Foulques V d'Anjou, était devenu, en 1131, le 3ième



La Procession du Saint Sang. - L'escorte de Thierry d'Alsace, revenant avec lui en Terre Sainte. - Clichés - Dienst voor Toerisme - Brugge.



Roi de Jérusalem, en épousant Mélisande, fille de Baudouin II de Jérusalem. Ce Baudouin, il était le cousin de Baudouin 1er (mort en 1118) qui avait succédé à son frère Godefroid de Bouillon (mort en 1100) qui n'avait voulu porter que le titre d'Avoué du Saint Sépulcre. En réalité, le trône de Jérusalem fut inoccupé assez longtemps, sans être officiellement vacant, car Baudouin II était tombé aux mains des Sarrasins. À ce moment, on offrit même la couronne à Charles le Bon, qui déclina l'offre estimant devoir se consacrer entièrement à la Flandre. Voilà donc Thierry devenu le beau-fils du Roi de Jérusalem et des liens de famille se nouent avec ce royaume à l'érection duquel Robert II avait déjà apporté un si grand appui. Il n'y a donc rien d'étonnant à ce que Thierry soit allé quatre fois en Terre Sainte et que son fils Philippe y perdit la vie au cours de sa deuxième expédition.

Des contacts étroits vont tenir Bruges et Jérusalem sur la même longueur d'ondes, dirions-nous. Et c'est ce qui explique ce véritable culte du souvenir qui est toujours si vivant à Bruges depuis des siècles, la Relique du Saint Sang, les deux chapelles du Saint Sang, la Procession et le Jeu du Saint Sang

et cette curieuse Église de Jérusalem qui reproduit (à peu de choses près, dit-on) la Basilique du Saint Sépulcre. Cet ensemble de choses est unique au monde et nous pouvons en être légitimement fiers.

Les quatre voyages de Thierry en Terre Sainte vont vraiment diviser sa vie en grandes périodes. Ses longues absences poseront le problème de son remplacement à la tête du Comté et des voisins mal

intentionnés en profiteront. Ces voyages en Terre Sainte jouent un rôle dans la fondation de la ville de Gravelines.

En 1138/1139, Thierry fit un premier séjour en Terre Sainte, à la demande de son beau-père, Foulques 1er de Jérusalem. Il l'aida à reprendre la ville de Panéas qui était retombée aux mains des infidèles. Sybille gouverna en l'absence de son époux. De 1147 à 1149, Thierry fit un second séjour en Terre Sainte à l'occasion de la Deuxième Croisade, prêchée par le Pape Eugène III. Thierry y joua un rôle prépondérant. Foulques 1er était mort en 1143 laissant le trône à son fils (donc, un beau-frère de Thierry) qui régna sous le nom de Baudouin III. Cette fois, les Croisés, avaient voulu passer à l'offensive et voulaient s'emparer de Damas qui servait de base de départ aux attaques contre la Ville Sainte. Le siège fut long, pénible et inutile (toujours le ravitaillement et l'état de santé). Il fallut lever le siège et rentrer à Jérusalem. Des discussions épouvantables surgirent entre les chefs de détachements qui criaient les uns en allemand, les autres en français, sans se comprendre. Deux clans s'étaient formés. Les uns, ayant à leur tête l'évêque de Langres voulaient tenir Jérusalem à tout prix. Les autres étaient partisans de l'abandon de la ville. Chose qui nous étonne et que H. PIRENNE semble cependant admettre, Thierry (qui domine aisément la situation au point de vue linguistique) et Baudouin III se trouvaient dans le camp des partisans de l'abandon. Il fut cependant décidé de tenir Jérusalem. Est-ce

à cause de ces sombres pressentiments que Baudouin III confia à son beau-frère la Relique du Saint Sang pour la mettre en sécurité à Bruges ? Toujours est-il que c'est le 3 mai 1149 que Thierry d'Alsace fit à Bruges cette entrée triomphale que la Procession du Saint Sang, instituée largement plus tard, fait revivre chaque année. Il était accompagné de son aumônier principal, l'Abbé de Saint Bertin, Leo, qui jouera un rôle actif dans la création de Gravelines. C'est pour abriter la précieuse relique que Thierry fit construire, dans l'enceinte du Burg, la Basilique de Saint Basile qui existe toujours.

Durant cette absence, Thierry fut remplacé à la tête du Comté par son épouse Sybille assistée de son fils aîné Baudouin. Ce jeune prince aurait dû normalement succéder à son père sous le nom de Baudouin VIII mais il mourut jeune, avant 1154. Le Comte de Hainaut Baudouin IV profita du départ de Thierry pour attaquer la Flandre. Sybille obtint heureusement l'appui du Pape Eugène III qui imposa à Baudouin IV de suspendre les hostilités jusqu'au retour de Thierry. Celui-ci avait donc bien des soucis (situation en Terre Sainte et le conflit Flandre-Hainaut) alors qu'il présentait aux Brugeois émerveillés la précieuse relique.

En 1157/1159, Thierry entreprit son troisième voyage en Terre Sainte, à la demande de son beau-frère Baudouin III de Jérusalem. Chose qui reste un mystère pour les historiens, nous dit PIRENNE, la comtesse Sybille l'accompagna et ne revint plus en Flandre. Elle prit en effet le voile au Monastère de Saint Lazare à Jérusalem. Durant cette absence, le gouvernement fut assuré par Philippe, qui eut repoussé une action du Comte de Hollande. Cette période est d'un grand intérêt pour la fondation de Gravelines. Philippe qui s'est bien tiré d'affaires en l'absence de son père, gouverne maintenant en association avec lui. Son rôle personnel devient de plus en plus prépondérant.

Enfin, en 1164, Thierry se rendit une quatrième fois à Jérusalem, poussé, pense-t-on, par le besoin de revoir une dernière fois Sybille. Il était certainement mu par un pressentiment car Sybille mourut à Jérusalem l'année suivante, en 1165. Thierry trouva le trône du Royaume Chrétien occupé par un autre beau-frère, Amaury 1er. Baudouin III avait été assassiné l'année précédente, en 1163. Pendant cette absence, Philippe avait gouverné seul. Il continuera à le faire car, à son retour, Thierry ne s'occupait plus de rien. Il se retira à l'Abbaye de Watten qu'il affectionnait particulièrement. Il trouva pourtant le moyen de mourir à Gravelines, ville toute proche et fondée entretemps. La date de sa mort fut longtemps placée le 17 janvier 1168. H. PIRENNE estime, sur le vu des travaux récents en matière de reconstitution exacte du calendrier de cette époque, qu'il faut retenir la date du 4 janvier 1168. Thierry est mort très



Pour ce qui est des grandes lignes de la vie de Thierry d'Alsace, nous avons suivi H. PIRENNE. Avec le Professeur A. VERHULST, (5) nous allons maintenant essayer de mieux préciser la date de la fondation de Gravelines et de déterminer la part prise par Thierry et par Philippe dans cette fondation. Ceci n'est pas commode car, durant une bonne partie de cette période, le père et le fils gouvernent ensemble.

Donc, les bons moines de Saint Bertin jouissaient en paix de la saline de Gravenenga que Robert II de Jérusalem leur avait donnée, entre 1109 et 1111, en mémoire de son fils Guillaume. Le lieu est situé dans la paroisse de Saint Willibrord, près de Bourbourg, non loin de la mer. Depuis une quarantaine d'années, ce lieu sert à l'élevage des moutons. Nous verrons plus loin que les moines y ont même édifié une petite chapelle pour les besoins de la communauté locale et que cette chapelle est distincte de l'église paroissiale de St. Willibrord. L'Abbaye est gouvernée depuis 1138, avec compétence et bonté (nous le verrons), par l'Abbé Léo, appelé également Léon ou Lionnel. Il fut un des grands abbés de Saint Bertin. Nous savons déjà qu'il fut l'aumônier principal de Thierry au cours de la seconde Croisade.



Cliché A.C.L. Bruxelles
Philippe d'Alsace et Elisabeth de Vermandois. - Bruges. Ancien Refuge de l'Abbaye des Dunes - Reproduit avec l'aimable autorisation de Mgr. P. DECLERCK. Président du Grand Séminaire de Bruges. (à noter: l'ancien écu de Flandre et le nouvel écu de Flandre).

Un certain temps avant 1157, à un moment qu'il n'est pas possible de déterminer, la nature avait, une fois de plus, fait parler d'elle en ce lieu de la côte flamande, cette côte en perpétuelle évolution. Cette fois, ce n'était pas une inondation mais une action combinée des marées et des vents qui avait recouvert une partie de la bergerie par des dunes. Il est évident que ce phénomène ne s'est pas accompli en un jour. Or, en vertu du « droit régalien » de l'époque, les dunes, comme tous les terrains incultes, appartiennent de droit au comte.

Une terre redevenant inculte devait faire retour au comte, moyennant peut-être une indemnité. L'hypothèse d'un acte de mauvaise humeur du comte est à écarter car l'Abbé Léon était, sinon un ami, tout au moins une personne que le comte devait ménager à cause de leur campagne commune en Terre Sainte. Nous verrons du reste Philippe d'Alsace reprendre, dans des conditions analogues, la terre de Sandeshove que Robert II avait donnée aux moniales de Notre Dame de Bourbourg et qui servira d'assiette à la future ville de Nieuport. Le Professeur VERHULST opine donc à croire que Thierry a fait usage de son droit sur les terres incultes et ajoute prudemment que rien ne permet de dire qu'il avait eu, à ce moment, l'intention de fonder à cet endroit une ville portuaire.

Précisément à cause de ses bonnes relations avec Thierry, l'Abbé Léon, tout dévoué aux intérêts matériels de l'Abbaye, insiste pour obtenir la restitution du bien repris. Nous sommes en 1157, au moment où Thierry va partir, pour la troisième fois, en Terre Sainte. Nous savons qu'il quitta la Flandre en mai 1157. Le jour exact n'est pas connu mais, comme nous allons le voir, il doit se situer en fin du mois. La question du remplacement se pose à nouveau. Cette fois, Sybille ne peut le faire car elle part avec son époux. Baudouin est mort avant 1154. Heureusement, le second fils Philippe est à même de remplacer son père. Il est né en 1142 et il atteint donc 15 ans, âge admis à l'époque pour assumer de telles responsabilités. On admet généralement que c'est au cours d'une assemblée tenue à Arras, le 12 mai 1157, mois du départ, que Thierry présenta son fils Philippe comme chargé de le remplacer.

Et c'est au moment du départ pour la Terre Sainte, que Thierry se décide à restituer à l'Abbaye de Saint Bertin la partie de la bergerie envahie par les dunes. Il donne, à ce sujet, des instructions écrites à son fils Philippe. Il faut pour cela envoyer sur place des hommes de la « Curia » du Comte (c.à.d. des fonctionnaires de la Maison Comtale) pour mesurer le terrain, certainement pour le border et le remettre aux moines dans les limites de ce qui avait été accordé jadis par Robert II. Ce qui est curieux, c'est que ces instructions écrites ne sont pas adressées directement à Philippe mais doivent lui parvenir par l'intermédiaire de l'évêque de Thérouanne (qui est précisément Milon, déjà cité, actuellement en bons termes avec le Comte). Ceci fait supposer que Philippe n'était pas aux côtés de son père au moment où la décision définitive fut prise et que Thierry ne devait plus revoir son fils avant son départ. Ceci fait supposer, en outre, que la décision définitive ne fut prise qu'après l'assemblée d'Arras du 12 mai à laquelle Thierry assistait. C'est donc au tout dernier moment, au moment de partir tout de même vers

l'aventure, que Thierry, peut-être anxieux et voulant avoir la conscience tranquille au sujet de l'Abbé Léon, prend sa décision définitive .

Après son retour, en 1159, Thierry constata par écrit que ses instructions avaient été bien suivies et il en exprima sa satisfaction. Ce texte est signé par Thierry et contresigné par Philippe. Le Professeur VERHULST note que la restitution de la bergerie doit être considérée comme le dernier acte personnel de Thierry en ce qui concerne Gravelines. Philippe n'a joué qu'un rôle d'exécutant. L'écrit de 1159 n'est pas daté mais doit avoir été rédigé entre le 16 août (date à laquelle la présence de Thierry en Flandre est certaine) et le 15 décembre. Nous verrons le parti que l'on voudra tirer de cette double signature.

Nous avons vu que durant la période qui s'étend du retour du troisième voyage en Terre Sainte (1159) au départ pour le quatrième voyage (1164), le père gouverne avec son fils. En ce qui concerne le retour, nous avons vu que la présence de Thierry en Flandre, le 16 août 1159, est connue avec certitude. Pour ce qui est du dernier voyage, nous savons que Thierry arriva en Terre Sainte en fin septembre 1164. Durant cette période qui va voir la création de Gravelines, il est, comme le dit le Professeur VERHULST, très difficile de déterminer avec certitude la part qui revient à Philippe et celle qui revient à Thierry dans cette initiative. C'est pour cela qu'il prend en considération ce qui se passe dans deux lieux voisins.

Deux ans après la restitution de la bergerie, en 1161, se produit un nouveau retournement de la situation. En fin 1160, l'Abbé Léon, qui se fait vieux, est devenu aveugle. En quelques mois, cette situation entraîne le désordre dans l'abbaye tant au point de vue de l'administration des biens que de la discipline. Le terrain rétrocédé en 1157/59 est à nouveau repris. Cette fois, Thierry et son fils portent la responsabilité commune de cette reprise. Les « Gesta abbatum Sancti Bertini Sithiensium » disent, à ce sujet, que Thierry et Philippe voulaient construire à cet endroit une nouvelle ville (novum portum vel novam villam facere volentes). Au début de 1162, l'Abbé Léon retrouva la vue et se remit à œuvre avec vigueur pour remettre de l'ordre dans les affaires de l'abbaye. Il se rendit auprès de Thierry pour réclamer à nouveau la restitution de la terre. La chronique nous dit que le comte le reçut fort bien, à cause de son grand âge et de leur vieille amitié, et qu'il renvoya l'abbé à Saint Bertin « avec bon espoir ». Cette attitude est le dernier geste personnel connu de Thierry dans l'affaire qui nous occupe. Ce n'est pas une décision comme en 1157/59. La chronique ajoute que Léon était à peine rentré à Saint Bertin qu'il tomba malade pour ne plus se relever. Il mourut le 26 janvier 1163.

Donc, le 26 janvier 1163, il n'y avait toujours pas de ville puisque l'Abbé Léon est mort avec le « bon espoir » que la bergerie allait être restituée. Cette constatation permet d'éliminer la date de 1159, parfois citée, et surtout la date de 1160, fréquemment citée. Cette constatation permet également d'éliminer une initiative de Thierry gouvernant seul. Godescale, le nouvel abbé de Saint Bertin, élu suivant la Règle en remplacement de Léon, était un homme énergique. Il reprend aussitôt le combat pour essayer de récupérer la bergerie et va même plus loin. Profitant de la présence du Pape Alexandre III au Concile de Tours, il lui fait signer, le 26 mai 1163, une bulle dont il a visiblement rédigé ou inspiré le texte. Par cette bulle, le Pape Alexandre III apporte son autorité apostolique pour confirmer les droits de Saint Bertin sur la bergerie qui lui fut donnée par le Comte Robert, donation qui a été confirmée par le neveu de celui-ci, le Comte Theodoricus et le fils de ce neveu, Philippus. Il est clair que ce texte fait allusion à la constatation par écrit, en 1159, de la restitution de la bergerie.

Thierry et Philippe ne s'émeuvent pas de cet appel à l'autorité pontificale. Le temps et les circonstances vont travailler pour eux. L'Abbé Léon avait gouverné longtemps Saint Bertin en faisant preuve d'un esprit libéral. Il avait conquis les faveurs des jeunes moines formés sous son abbatiat. Mais, les moines plus âgés et partisans d'un retour à plus de sévérité sont les plus nombreux et ce sont eux qui ont porté Godescale au pouvoir. Le nouvel abbé est donc contesté par les jeunes moines et cette situation dure, semble-t-il, tout le reste de l'année 1163. Godescale doit donc, pour finir, rechercher l'appui du comte et celui-ci en profite pour obtenir de lui l'abandon de ses droits sur la bergerie moyennant une rente de 100 sols. Cette convention date, semble-t-il, de fin 1163. Elle n'a pas été retrouvée mais on y fait



explicitement allusion dans une nouvelle convention de 1183, lorsqu'il fallut étendre le territoire de la ville déjà en pleine expansion. Pour cela, l'Abbaye céda alors la totalité de la bergerie moyennant une rente de 20 livres. À cette occasion, le texte de la cession partielle, moyennant rente de 100 sols, dut certainement être restitué ce qui explique sa disparition. Cette nouvelle convention de 1183, portant sur la totalité de la bergerie, nous permet de dire que la première reprise antérieure à 1157, la rétrocession de 1157/59, la seconde reprise que l'on situe en 1161 et la convention avec l'Abbé Godescale moyennant une rente de 100 sols ne portaient que sur une partie de la bergerie.

Dès le moment où la convention que nous pourrions appeler « des 100 sols » est approuvée, Thierry et son fils ont les mains libres. Gravelines a dû être fondée en fin 1163, peut-être au début de 1164. Encore une fois, nous n'avons vraiment pas de chance en matière de textes. On ne possède pas une charte originale de fondation. A-t-elle été perdue ? A-t-elle seulement jamais existé ? L'existence de la nouvelle ville est révélée, pour la première fois d'une façon officielle, par une charte du 21 février 1164. Dans cette charte, signée par lui seul (Thierry n'est cependant pas déjà en route pour la Terre Sainte), Philippe accorde aux bourgeois de Saint Orner l'exemption du tonlieu et de la juridiction des échevins de la « nouvelle ville en Graveninge ». Il y avait donc déjà, en cette nouvelle ville, des échevins pour rendre la justice. Cette nouvelle ville n'a même pas encore de nom. Pendant un certain temps, on l'appelle « Novus Burgus », « Novus Portus » et même « Nieuport » ou « Nieuwpoort », toujours « en Graveninge ». Très certainement, la nouvelle ville se bâtit sur le territoire de la partie cédée de la bergerie auquel s'ajoutent le port de pêche et le lieu d'embarquement ainsi que le tonlieu comtal et ses dépendances qui nous sont connus depuis la fin du règne de Robert II, au début du siècle. Tout porte à croire que la création d'une nouvelle ville et la mise en place d'une juridiction scabinale à Gravelines, notamment, eurent lieu très peu de temps avant cette date du 21 février 1164. Saint Orner est en effet la ville la plus proche et les contacts avec la nouvelle cité sont journaliers à cause de l'Aa. D'autre part, nous avons vu que les bourgeois de Saint Orner, une des plus grosses villes de la Flandre d'alors, sont gâtés par le comte. Il ne fallait donc pas que ces bourgeois, habitués à jouir de privilèges partout, se voient moins bien traités dans un territoire tout voisin, qui va devenir leur avant-port, qu'ils vont fréquenter immédiatement et journalièrement, que dans des villes plus lointaines. Il y avait donc urgence à prévenir tout incident. Ceci donne à penser que la charte du 21 février 1164, donnée à Saint Orner, suit de très peu la fondation de la « nouvelle ville en Graveninge » (si elle n'est pas concomitante). « Il est difficile de déterminer avec certitude la part qui revient à Philippe et celle qui revient à Thierry dans cette initiative » dit le Professeur A. VERHULST. Il opine cependant pour une initiative de Philippe et il justifie son raisonnement. Thierry, une première fois, a restitué la bergerie. La seconde fois, il ne le fait plus, ignorant même l'intervention du Pape. Il y a donc là un revirement dans son attitude, revirement que le Professeur A. VERHULST explique par l'influence grandissante de Philippe, lui-même influencé par Robert d'Aire, Chancelier de Flandre. Philippe a déjà 19 ans lors de la seconde reprise, en 1161. Il y a quatre ans qu'il est associé au pouvoir (il a même gouverné seul durant deux ans). Depuis au moins une année, si pas plus, il est vraiment sous l'influence de Robert, Prévôt d'Aire.

En sus de Gravelines, il est à l'origine de deux autres initiatives de Philippe au moment où celui-ci gouverne encore sous la tutelle de son père. Ces trois initiatives se situent à la même époque de la jeunesse de Philippe, elles ont trait à des lieux voisins de la Flandre maritime de l'Ouest, elles consistent toutes les trois en la mise en valeur de terres incultes, lesquelles, en vertu du droit de l'époque, n'appartiennent à personne si ce n'est au comte. Une grande similitude se présente dans la réalisation de ces trois initiatives.

De 1161 à 1163, Philippe et Robert d'Aire mettent en valeur une vaste étendue de marais sise au Sud de Gravelines et de Bourbourg. Des marais, il n'en manquait pas dans le Blootland et ils ne sont à personne si ce n'est au comte. On draine, on assèche et on crée une vaste étendue cultivable dont le centre devient la nouvelle paroisse de « Sancti Jacobi de nova palude » qui donna naissance à la localité de CAPPELLEBROUCK qui existe toujours. Ce n'est pas pour rien que la convention, que nous avons appelée « des 100 sols », qui entraîne l'acquiescement de l'Abbé Godescale à la cession définitive de la première partie de la bergerie, prévoit que les 100 sols en question sont assignés sur les recettes de la nouvelle paroisse de Cappellebrouck.

En 1163, Philippe, par une charte signée par lui seul (charte toujours conservée), fonde NIEUPOORT à l'embouchure de l'Yser. Ce nouveau port remplace celui de Longobardum (Lombartzijde), vieux port devenu inutilisable depuis un assaut local de la mer, le 20 juin 1116. Ainsi, comme le dit un historien local, Nieuport est née d'un caprice de la nature et de la grâce d'un prince. Cette ville neuve connaîtra

un développement rapide au point de vue fortifications et port. Deux ans après, en 1165, on y trouve déjà un orphelinat et un hospice et Milon, évêque des Morins (déjà cité) vient y consacrer la première église de Notre Dame et en donne l'autel et les biens à l'Abbaye Saint Nicolas de Furnes. Ceci prouve, comme nous l'avons dit, que Furnes et Nieuport relevèrent de l'ancien diocèse de Thérouanne. Ici, comme à Gravelines, on n'a pas hésité à reprendre une terre envahie par les dunes à une abbaye, celle de Notre Dame de Bourbourg. Il y a du Robert d'Aire là-dessous car il se moquait pas mal de l'Église bien qu'il en portât l'habit.

Les exemples de Cappellebrouck et de Nieuport permettent de mieux comprendre GRAVELINES. Du reste, les chroniques de l'Abbaye de Saint Bertin accusent formellement Robert d'Aire d'être le génie malfaisant de l'abbaye, d'être le spoliateur de ses biens. Il fut maudit par les chroniqueurs et certains, dit H. PIRENNE, se sont réjouis en apprenant son assassinat en 1174, y voyant la punition divine pour le mal causé. Le Professeur A. VERHULST, de son côté, note un passage de la « Continuatio » de la chronique de Sigebert de Gembloux, écrite à l'Abbaye d'Anchin, vers la fin du XII^{me}, accusant Robert d'Aire d'avoir enlevé par la force à St Bertin son domaine de Gravelines et faisant allusion au fait que c'est justement en cette ville que Thierry est mort .

Tels sont les éléments qui militent très sérieusement, en l'absence de textes, pour attribuer à Philippe l'initiative de la fondation de Gravelines.

Premiers développements de Gravelines par Philippe d'Alsace...

Après le départ de son père pour son quatrième voyage en Terre Sainte, en 1164, Philippe gouverna seul. Thierry devait du reste mourir le 4 janvier 1168. Philippe eut donc encore beaucoup de soucis au sujet de la nouvelle ville car tout était à faire.

Il est très improbable que ce soit lui qui entoura la ville de murailles, chose qui lui est parfois attribuée, mais il fit aménager un nouveau chenal de communication avec la mer. Un travail semblable fut entrepris à Nieuport. Antérieurement, le bras principal de l'Aa débouchait dans la crique d'Oye, à l'Ouest, et là se trouvait alors le port . Philippe fit aménager un bras oriental de l'Aa, pour servir de chenal. Nous reparlerons de ce nouveau chenal car il donna lieu à beaucoup de critiques ultérieures. Ce même travail a fait naître une tradition solide et toujours vivante à propos de l'origine du nom de la ville. Cette tradition affirme que « Gravelinghe » veut dire « canal du comte » et désigne le chenal creusé (ou tout au moins aménagé) par Philippe, nom qui devint celui de la nouvelle ville. Cette tradition, charmante du reste, est toujours reprise en Flandre française actuelle, elle est citée dans la notice historique de la Ville de Gravelines et dans les éditions Larousse. Messieurs J. DAMS et M. TORRIS m'ont également affirmé avoir toujours entendu dire que telle était l'origine du nom de la ville. Il est toujours très pénible de contester la valeur historique d'une vieille et solide tradition mais force est de constater que, d'autre part, les linguistes ne voient pas la possibilité de traduire le nom de la ville (même orthographié sous une forme ancienne) par canal ou chenal du comte et que, d'autre part, tout l'exposé qui précède révèle que le nom qui fut donné à la ville est celui de la région où elle fut bâtie, nom relevé bien antérieurement à la fondation même de la ville. Nous avons signalé que les paroisses de Saint Willibrord et de Saint Folquin étaient désignées comme se trouvant « en Gravinga ».

Non content d'aménager un chenal vers la mer, Philippe fit également canaliser l'Aa entre Watten et Gravelines. Pour cela, il fit établir à « Watendam » un « passe-lit ». Cette construction a existé sur plusieurs voies d'eau de la Flandre maritime et elle est connue sous plusieurs noms différents, notamment « overdragh ». Nous y reviendrons à propos des liaisons par eau de Gravelines et de son hinterland. Retenons, pour l'instant, qu'il s'agit d'un barrage qui sépare deux biefs à niveaux différents. De chaque côté du barrage, un plan incliné permet de hisser hors de l'eau un bateau et de le faire glisser ensuite dans l'autre bief. Ce système n'est utilisable que pour de petits bateaux d'intérieur. L'établissement à Watten, par Philippe d'Alsace, d'un tel barrage muni de plans inclinés, permet donc de dire que les navires de mer ne pouvaient remonter l'Aa au-delà de ce point et, notamment, ne pouvaient atteindre Saint Omer. Edouard VAN HALTEREN, de l'Académie de Marine de Belgique, s'est consacré à l'étude des anciens « passe-lits » et, notamment, à celui de Watten. Il nous dit, à ce sujet, que Philippe d'Alsace, après avoir assuré par des digues la défense de terrains reconquis sur la mer entre Bergues et Watten (sans doute fait-il allusion à la réalisation de Cappellebrouck), créa, par une charte de 1169, seize prébendes au profit des chanoines de l'église de Saint Pierre à Aire-sur-la-Lys. Ces revenus devaient provenir tant de l'exploitation des susdites terres que du profit du passage à l'overdragh établi à Watendam sur un bras oriental de l'Aa, la Haute Colme. Il résulte de cette charte, que cet ouvrage était

accolé à un moulin à eau et que le treuil était mis en mouvement par ce moulin. Il s'agit donc d'un ouvrage hydraulique remarquable pour l'époque, car, en d'autres endroits, la force motrice était fournie par des chevaux, des chiens ou même... des femmes ! Rappelons ici que les premiers essais de canalisation de l'Aa furent entrepris par Baudouin VII, en 1114, et que Nieurlet est cité comme lieu de débarquement à Saint Omer dans une charte du comte Guillaume (Cliton) de 1127.

En 1180, nous voyons Philippe intervenir pour mettre fin à un conflit qui avait surgi entre les habitants de la nouvelle ville et l'Abbaye de Saint Bertin. Nous apprenons ainsi que la dite abbaye prélevait une « dîme des harengs » sur les pêcheurs de Gravelines. Ceux-ci, étant devenus bourgeois d'une nouvelle ville, se firent tirer l'oreille, faisant valoir qu'ils n'avaient plus d'obligations à l'égard de l'abbaye. Il s'agit là d'un phénomène normal d'affranchissement des citoyens d'une ville neuve tant à l'égard d'un seigneur local que d'une abbaye. Les abbayes avaient rendu de grands services mais s'étaient arrogé certains profits. Philippe intervint comme médiateur et les pêcheurs de Gravelines s'engagèrent à continuer à payer la « dîme des harengs » à l'abbaye. En échange l'Abbé s'engageait, de son côté, à faire célébrer un certain nombre de messes par an pour appeler la protection du Ciel sur les pêcheurs gravelinois. Un conflit de ce genre surgit également, vers la même époque, à Nieuport. Il nous est connu par une déclaration adressée au Pape Luc II, en 1183, déclaration par laquelle les habitants de Nieuport promettent de « continuer à payer la dîme comme ils le faisaient déjà depuis soixante années La dîme du hareng servait, à Nieuport, à l'entretien des établissements charitables. Notons ici, car nous y reviendrons, que tant à Gravelines qu'à Nieuport, villes fondées par Philippe d'Alsace en 1163, la « dîme du hareng » existait au profit d'une autorité ecclésiastique bien avant la fondation de la ville. Vers la même époque, c'est-à-dire, d'après le Professeur A. VERHULST, entre 1179 et 1183, Philippe obtint la cession de la totalité de la bergerie de Saint Bertin moyennant la rente de 20 livres assignée sur les recettes comtales de Furnes en remplacement de la rente des 100 sols assignée sur les recettes de Cappellebrouck. Ceci prouve la rapide extension de la ville au cours de ses vingt premières années. Cette rapidité d'extension se retrouve, nous allons le voir, dans une autre ville portuaire fondée par Philippe.

L'Église adapte son organisation à la création de Gravelines...

Le Professeur A. VERHULST s'est attaché à préciser ce dernier aspect de la création de la ville. Nous avons vu que la bergerie était située dans une paroisse, celle de Saint Willibrord. Cette église se trouvait en dehors de la nouvelle ville. Sur le territoire de la bergerie et donc à l'intérieur de la nouvelle ville, se trouvait une chapelle construite par les moines pour les besoins de la petite communauté locale. Une lettre du Pape Alexandre III (déjà cité, à propos de Gravelines, en 1163), rédigée à la fin de son pontificat, en 1181, nous apprend que cette chapelle avait été abandonnée par les moines lors des temps difficiles (probablement lors de la formation des dunes), mais que, maintenant (en 1181), elle avait été restaurée par les habitants de la nouvelle ville et que les moines se proposaient d'y revenir. Ils le firent du reste pour veiller à leur perception de leur « dîme du hareng ». Or, les habitants de la nouvelle ville avaient restauré l'édifice parce qu'ils voulaient que celui-ci devienne leur église paroissiale dans les murs de leur ville. Le tout fut mis au point par une charte épiscopale de Didier, évêque de Thérouanne et successeur de Milon. En vertu de cette charte de 1190, l'église restaurée sise dans les murs de Gravelines devenait l'église paroissiale de la ville sous le vocable de Saint Willibrord, en lieu et place de l'église sise hors les murs. Les moines quittaient la ville puisque le paiement de la dîme leur était garanti. Ceci prouve, d'une autre façon, qu'il avait fallu une vingtaine d'années pour voir la ville acquérir de l'importance. Le Professeur. A. VERHULST illustre ce transfert de l'église paroissiale par un plan bien ultérieur, de Jacob de Deventer, auquel nous ferons allusion au moment voulu. L'ancienne église rurale figure au plan sur le chemin de Loon, près du hameau des Huttes. Une bulle de 1218 parle du reste d'une « ecclesia de Graveninges cum capellis suis ».

Autres réalisations de la politique économique de Philippe d'Alsace...

Dans le domaine de la politique économique, Philippe d'Alsace ne se limita pas à la création de Gravelines, Nieuport et Cappellebroeck qui datent du début de son règne. Évoquons brièvement les autres principales réalisations car chacun d'elles mérite plus qu'une étude. Philippe se distingua vraiment dans le domaine des endiguements, de la mise en valeur de terres incultes et, notamment, dans l'exploitation de tourbières (richesse naturelle de l'époque) dans les régions jadis recouvertes par les eaux.

En 1174, il entame de grands travaux d'endiguement autour de Bruges, réduisant les dimensions du Zwin qui avait succédé au Sincfal lors de la Transgression III-B qui débute en 1134. Une vaste région fut

ainsi livrée au développement. C'est ce qui explique la création, en 1175, de l'Abbaye de ter Doest, création qui paraît tardive pour une abbaye côtière. Cette même année 1175, Philippe octroie une charte à Westkapelle, localité dont nous avons signalé l'apparition en 1110, au moment final de la résorption de la Transgression II-A. Philippe a donc rapidement gagné du terrain sur la rive Ouest du Zwin. Précisément, à l'extrémité de ce Zwin, près de Bruges, il a fait construire une digue. Ce travail fut exécuté en 1167 grâce à des ouvriers que le Comte de Hollande avait dû lui fournir au titre de dommages de guerre. Cette digue donna rapidement naissance à une agglomération constituant l'avant-port de Bruges. En 1180, treize ans après la construction de la digue, Philippe accorda une charte à DAMME (nom également emprunté au lieu comme Nieuport et Gravelines).

En 1168, Philippe avait accordé une charte à MARDICK, localité portuaire dont l'histoire est terriblement compliquée (déjà citée au temps des Romains, détruite par les Normands, détruite par la nature en 1200, détruite par les Anglais, en même temps que Gravelines, Dunkerque et Nieuport en 1383, rebâtie à grands frais comme ville et port par Louis XIV pour être presque aussitôt démolie). En 1183, Philippe créa le port de BIERVLIET dont nous aurons à reparler. Vers la même époque, il créa DUNKERQUE au sujet de laquelle l'auteur des « Délices des Pays-Bas (16) signale que « Philippe d'Alsace y attira beaucoup d'habitants par les privilèges qu'il accorda à cette ville ».

Signalons encore que Mathieu, frère de Philippe et Comte de Boulogne, accorda une charte à Calais entre 1163 et 1173. Signalons par contre et à titre de comparaison que ce n'est qu'en 1267 qu'Ostende reçut une charte de Marguerite de Constantinople (1244-1278).

Philippe unit encore par des canaux Dixmude et Furnes, Poperinge et l'Yser et Ypres et l'Yser. Il obtint encore pour les marchands flamands la création de deux foires par an à Aix-la-Chapelle et à Duisburg, cette ville où devait mourir Mercator et dont la Salvatoruskirche garde la pierre tombale. Il obtint aussi pour les marchands flamands la liberté de navigation sur le Rhin.

Telles sont, brièvement esquissées, les initiatives de Philippe dans le domaine économique. Elles tendent à confirmer l'opinion qui lui prête l'initiative de la fondation de Gravelines.

Si nous comparons toutes les dates citées ci-dessus, nous constatons qu'elles se situent entre 1163 et 1183. Quel prodigieux développement portuaire et côtier en 20 ans !

Philippe d'Alsace et la puissance navale et maritime de la Flandre...

Le Comté de Flandre, marquisat côtier, fut confronté dès le début avec les problèmes posés par l'usage et la maîtrise de la mer (cfr. Robert 1er le Frison, Baudouin V de Lille et Robert II de Jérusalem). Sous Philippe d'Alsace, l'usage de la marine va devenir courant et s'organiser. Ce n'est pas pour rien que plusieurs ont pensé à lui quand il s'agissait de choisir les noms de nos nouveaux escorteurs. La création de nouveaux ports n'est certainement pas étrangère à cet essor naval et maritime.

En 1184, Mathilde de Portugal, qui allait devenir la seconde épouse de Philippe, faisait route par mer vers la Flandre. Son navire fut capturé par des bâtiments normands. Ceux-ci furent interceptés par des bâtiments dunkerquois et la princesse fut délivrée. C'est la première mention de l'activité de marins de Dunkerque, port qui vient d'être créé. Dunkerque devait du reste fournir neuf navires à l'importante flotte flamande que Philippe d'Alsace enverra à la Troisième Croisade en 1189. En 1184 encore, la flotte de Philippe ravage les côtes de la Normandie et va jusqu'à brûler Cherbourg. Philippe donna en permanence la chasse aux pirates qui infestaient encore notre côte et y trouvaient refuge dans les nombreuses criques.

Une charte de Jeanne de Constantinople (1205/ 12-1244) de 1242 reproduit des stipulations fixées par Philippe d'Alsace. Elles ont trait uniquement au Pays des Quatre Métiers (Hulst, Axel, Bouchaute et Assenede), en Flandre Impériale) sur lesquels Philippe a sans nul doute renforcé son autorité. Elles organisent, dans cette région, un système de marine de réserve à mobilisation rapide, subdivisée par sous-secteurs, système qui vient de Hollande et de Scandinavie. « Les Quatre Métiers doivent servir le comte, quand il part expédition, et le châtelain de Gand doit commander les troupes. Le métier d'Assenede doit servir le comte pour une expédition navale avec deux cogges de guerre (Hercogge) le métier de Bouchaute avec un cogge de guerre, Botersande avec une zeilscoude ; le métier d'Axel, avec deux cogges de guerre, Zaemslacht, avec un seul ; le métier de Hulst, avec un cogge de guerre et une zeilscoude. Aucun métier ne peut être condamné à l'amende à cause du défaut de ces navires, à moins qu'il n'ait pas rempli ses obligations militaires pour l'expédition prescrite ».

Comme on le voit, toutes les localités citées furent maritimes. Bouchaute fut un port belge (en territoire hollandais) jusqu'à la fermeture définitive du Braakman, le 30 juin 1952. (19) Hulst, si curieuse à visiter, a « déterré » récemment sa porte d'eau, vestige du port existant jadis sur la rivière d'Hulst actuellement disparue. Axel n'est plus en communication directe avec le golfe du Braakman depuis la fermeture de l'Axelse Gat lors de la construction du canal de Gand à Terneuzen, dont on a célébré le 150^{ème} anniversaire en 1977. Cette fermeture constitua la partie la plus difficile des travaux. Il en est demeuré l'Axelse Vlakte. Assenede devait être en communication avec l'Escaut par une ou des criques. Zaemslacht est devenue la commune de Zaamslag fusionnée en 1970 avec la Gemeente Terneuzen et forme actuellement un faubourg moderne de cette ville en plein développement. Quant à Botersande, ne cherchez pas cette localité sur les cartes actuelles. Elle était située sur une pointe formée par la mer exactement au Nord de Biervliet. Elle disparut lors des grandes inondations de la fin du XIV^{ème} et du début du XV^{ème}. A noter enfin la prépondérance donnée à Gand sur cette contrée, prépondérance qui est encore conforme à la situation actuelle malgré la frontière qui sépare ces « métiers ».

Points saillants de la politique intérieure et extérieure de Philippe...

Comme son père, Philippe se montra très bienveillant à l'égard des communes et il accorda de nombreuses chartes. Il œuvra cependant soigneusement au renforcement des organes judiciaires et administratifs du comté. En 1180, il acheva l'unification du droit urbain en Flandre, chose qui est propre à ce comté. Le droit de Bruges, de Gand, d'Ypres, de Lille et de Douai fut mis en harmonie avec celui d'Arras. C'est lui aussi qui dota la Flandre du nouvel écu d'or au Lion de sable armé et lampassé de gueules.

Quel était l'écu qui fut porté par les comtes de Flandre antérieurs ? L'Armorial des Provinces et des Communes de Belgique de Max SERVAIS, édité par le Crédit Communal de Belgique en 1955, signale que l'écu au Lion de Philippe d'Alsace apparaît en 1162. Une solide tradition attribue aux précédents comtes de Flandre et même aux prédécesseurs supposés de Baudouin 1^{er} Bras de Fer un écu gironné d'or et d'azur portant en cœur ou en abîme (c.-à-d. au centre) un écu de gueules. On trouve des représentations picturales de ce genre à partir du XVI^{ème} et l'illustration du présent travail en fait foi. Par contre, nulle preuve historique n'a été retrouvée au sujet de cet écu gironné. On croit l'apercevoir sur la pierre tombale de Guillaume de Normandie (Cliton), mort en 1128. Les spécialistes en héraldique actuels étant aussi sévères que les historiens actuels, l'écu gironné est considéré comme appartenant plutôt à la tradition (si pas à la légende) qu'à l'histoire. Il a pourtant acquis une existence légale, par un arrêté royal de 1816, lorsque le Roi Guillaume 1^{er} des Pays-Bas attribua des armes à la province méridionale de Flandre Occidentale, ancien Département de la Lys. Ces armes, toujours en usage, comportent pour moitié l'écu gironné et pour moitié l'écu au Lion de Flandre. Cette combinaison, très seyante en armoirie et en bannière, prouve combien la tradition était solide à l'époque car Guillaume 1^{er} est demeuré connu comme étudiant soigneusement tous les problèmes qui lui étaient soumis.

A peine gouvernait-il seul, que Philippe mit fin au conflit qui couvait depuis longtemps entre la Flandre et le Hainaut. En 1169, il donna sa sœur Marguerite en mariage à Baudouin V de Hainaut. C'est ainsi que la Maison de Hainaut règnera pendant un siècle sur la Flandre.

Du côté de la Hollande, nous avons vu que la digue de Damme fut construite, en 1167, par des ouvriers que le Comte Floris III avait dû mettre à la disposition de Philippe au titre de dommages de guerre. Le comte de Hollande avait déjà dû être rappelé à l'ordre lors du troisième voyage de Thierry en Terre Sainte. Il revint à la charge au moment où Philippe gouvernait déjà en fait seul, durant les vieux jours de son père. Mal lui en prit car il fut vaincu et même détenu durant deux ans à Bruges. Il ne dut qu'à la clémence de Philippe, inspirée sans doute par les liens familiaux, de ne pas perdre les îles de la Zélande qui étaient alors tenues en fief de la Flandre.

Nous avons vu que les belles réalisations de la politique économique de Philippe se situent entre 1163 et 1183. La fin de cette période chevauche avec une période de crise grave vis-à-vis de la France, période qui s'étend de 1180 à 1185. Cette crise se terminera au désavantage de Philippe. En bref, Philippe s'était mis en tête de devenir le second personnage si pas le premier à la Cour de France. Il faut dire, à sa décharge, que tout le poussait dans cette voie. Baudouin V de Lille, son ancêtre, n'avait-il pas été Régent du Royaume ? Elevé dans une cour déjà brillante, à la tête d'une province en pleine prospérité, il fut en cela poussé, pensent les historiens, par Robert d'Aire. Un autre facteur important intervient. En 1156, Philippe avait épousé Elisabeth de Vermandois, comté qui s'étendait entre la Flandre et l'Île de France, dont la frontière méridionale était à deux jours de marche de Paris ! Elisabeth

fit de Bruges une cour encore plus somptueuse que ne l'avait fait Sybille d'Anjou. De grands artistes de l'époque, comme Chrétien de Troyes, y vinrent. Il y a malheureusement une grande ombre au tableau, le jeune ménage demeure sans enfants. En 1162, à la mort de son père, Elisabeth hérite du comté de Vermandois avec ses dépendances, l'Amiénois et le Valois, avec les villes de Noyon, Saint Quentin et Amiens. C'était le comté de sa femme, mais Philippe était fier de pouvoir s'intituler sur les chartes : « Ego, Philippus, Flandrie et Viromandie cornes » ! En 1173 (Robert d'Aire vivait ses derniers mois), Philippe parvient à se faire introduire à la Cour et devient le personnage le plus influent auprès du Roi Louis VII. En 1179, le roi qui se fait vieux, confie à Philippe l'éducation du dauphin, le futur Philippe II Auguste. Notre comte croit son heure arrivée mais, derrière son dos, d'autres mettent déjà le dauphin en garde. Le futur roi joue bien son rôle et il feint la plus grande admiration pour Philippe. Celui-ci va de l'avant. A défaut de fille, il veut marier sa nièce Isabelle, fille de sa sœur Marguerite et du Comte de Hainaut avec le futur roi. Il promet pour cela une dot magnifique. Isabelle recevra toute la partie du Comté de Flandre sise au Sud du Neuf-fossé, de la Lys et de la Scarpe. Il s'agit de la plus grosse partie des régions francophones du comté avec les riches villes de Saint Orner, Aire, Arras et Bapaume. Le mariage, conclu très péniblement en fin 1179 (Philippe aurait dû se méfier) est célébré à Bapaume, le 28 avril 1180. Philippe est maintenant certain de son succès et il ne sait pas ce qui l'attend. Le 19 septembre de la même année 1180, Philippe II Auguste monte sur le trône dans ce Paris où l'on est en train de bâtir Notre-Dame. Une fois couronné, Philippe II Auguste dévoile ses véritables sentiments tant à l'égard de Philippe que de tout le Royaume. Il veut être et il sera le premier roi absolu. Le régime féodal, dans lequel le Roi devait ménager les uns pour tenir tête aux autres, prend fin. Cela Philippe ne pouvait le prévoir et c'est la pauvre Isabelle qui paiera toute sa vie les ambitions de son oncle. Un conflit faillit déjà éclater dès 1181. Les armées étaient déjà en mouvement et Baudouin V de Hainaut marche avec Philippe d'Alsace. Le 26 mars 1182, Elisabeth de Vermandois vient à mourir, ce qui donne au Roi une belle occasion d'intervenir. Il fait savoir à Philippe que le Comté de Vermandois et ses dépendances reviennent à Eléonore, sœur cadette d'Elisabeth. Voilà une bonne occasion de faire reculer cette frontière sise à deux jours de marche de Paris. Malgré tout, Philippe II Auguste, qui ne se sent peut-être pas encore assez assuré, compose avec Philippe d'Alsace. Celui-ci peut conserver le comté de Vermandois jusqu'à sa mort mais il doit céder immédiatement le Valois à Eléonore et confirmer la dot d'Isabelle (qu'il regrette déjà d'avoir promise). En 1183, Philippe se fiance avec Mathilde, fille du Roi du Portugal Alfonso 1er. Du coup, Baudouin V de Hainaut prend peur et craint pour sa succession au Comté de Flandre au cas où la nouvelle épouse donnerait un fils à Philippe. Cette éventualité ne se réalisera du reste pas. En mai 1184, un bref conflit éclate et, cette fois, Baudouin V de Hainaut marche avec Philippe II Auguste. Mathilde arrive cependant en Flandre, non sans incidents comme nous l'avons vu, et le mariage est célébré en août de la même année 1184. Philippe, une fois remarié, repart en campagne contre Philippe II Auguste, toujours soutenu par Baudouin V de Hainaut mais il doit conclure une paix désastreuse en juin 1185.

Dès ce moment, Philippe renonce à ses ambitions. Il va se faire une raison à tout, au fait qu'il ne sait pas avoir d'enfants, au fait qu'après sa mort le Vermandois et les villes de la dot d'Isabelle échapperont au comté de Flandre. Les territoires formant la dot d'Isabelle deviendront le Comté d'Artois qui ne sera plus jamais réuni à la Flandre. Deux siècles plus tard, en 1361, un hasard de succession ramena cependant l'Artois au Comte de Flandre Louis de Male. Le comté fera partie du domaine des Ducs de Bourgogne, constituera une des XVII provinces des Pays-Bas sous Charles Quint et sera reconquis par Louis XIV et rattaché à la Couronne de France, en partie, par le Traité des Pyrénées de 1659 (en même temps que Gravelines) et, en partie, par le Traité de Nimègue de 1677. La dot constituée par Philippe d'Alsace à la pauvre Isabelle, geste que certains auteurs qualifient de « folie des grandeurs », a peut-être fourni des arguments aux juristes du Roi Soleil.

La Terre Sainte et la mort de Philippe d'Alsace...

Philippe avait hérité de son père et de sa mère cet attrait pour la Terre Sainte, affaire de famille pour la Flandre, nous l'avons vu. Il devait y périr à 49 ans ! En 1173, il y fit un premier mais bref séjour. Son oncle Amaury 1er occupait encore le trône. Rien de spécial n'est signalé si ce n'est le mauvais contact avec les barons de Syrie, mauvais contact dû au caractère de Philippe, pensent les auteurs. Au cours des années qui suivent, la situation du Royaume de Jérusalem se dégrade de plus en plus. On serait tenté de croire que le pessimisme affiché, en 1149, par les deux beaux-frères, Baudouin III de Jérusalem et Thierry d'Alsace, était justifié. Amaury 1er meurt en 1174 laissant un fils Baudouin qui va régner de 1174 à 1185. Il est connu dans l'histoire sous le triste nom de Baudouin IV le Lépreux car il mourut de cette maladie. A sa mort, la couronne passe à Sybille de Jérusalem, sœur de Baudouin IV et donc cousine

de Philippe. La même année, Sybille épouse un seigneur français, Guy de Lusignan, qu'elle impose sur le trône alors qu'il est mal accueilli par les barons du Royaume Chrétien. Ceux-ci prétendent que Guy de Lusignan, malgré son nom, n'est pas de véritable noblesse. La mésentente éclate et les Arabes, qui sont gens patients et savent attendre le moment propice, en profitent. Le 2 novembre 1187, le Grand Vizir Saladin réoccupe Jérusalem. Le Pape Clément III (le vrai !) appelle les Chrétiens à une Troisième Croisade. Entretemps, les Croisés sont refoulés jusqu'à la côte. Philippe n'hésite pas une seconde et il part avec une importante flotte en 1189. Le hasard voulut que l'objectif qui lui fut assigné fut la reprise de la ville côtière de Saint Jean d'Acre (l'antique Ptolemaïs et l'actuel port israélien d'Akko), conjointement avec le contingent anglais commandé personnellement par le Roi d'Angleterre, Richard Cœur de Lion, contre lequel Philippe s'apprêtait à partir en guerre, comme vassal de Philippe II Auguste, au moment où la Croisade fut décidée. La ville fut reprise mais, le 1er juin 1191, Philippe devait mourir, victime d'une épidémie qui ravageait, une fois de plus, le camp des Croisés. Ce jour-là, l'épopée flamande en Terre Sainte prenait fin. Elle entrait dans l'histoire et dans la légende qui vit toujours chez nous, à Bruges. La Troisième Croisade s'acheva en 1192. Elle fut suivie de cinq autres Croisades qui permirent au Royaume Chrétien de subsister jusqu'en 1291 avec même une réoccupation négociée de Jérusalem durant dix ans, dix mois et dix jours. Philippe fut d'abord inhumé en l'Eglise de Saint Nicolas sous les murs de Saint Jean d'Acre. Mathilde fit rapatrier son corps et fit bâtir pour lui la Chapelle de Flandre en l'Abbaye de Clervaux au Luxembourg. Cette chapelle disparut au cours de travaux exécutés de 1718 à 1740.

(à suivre)

(5 208) GRAVELINES ou GRAVELINGE (IV)

Par J. Verleyen

Neptunus 174

Prospérité, menaces et destruction.

Durant les deux siècles qui vont suivre la fondation et les premiers développements de Gravelines, c'est-à-dire de 1163/1183 à 1383, la nouvelle ville va connaître un grand essor comme port de pêche et comme port de commerce. Ce résultat sera obtenu malgré un chenal d'accès à la mer qui s'avère défavorable, ce qui sera souvent souligné dans la suite. Il est tortueux ce qui ralentit le flux et le reflux et sera cause d'ensablement. Il est, de surcroît, mal orienté vers le Nord-Est c'est-à-dire à l'encontre des vents et marées qui dominent sur cette partie de la côte.

Un seul événement politique est à signaler au début de cette période. A la mort de Philippe d'Alsace, la partie du Comté de Flandre formant la dot d'Isabelle devient le Comté d'Artois, attribué à une branche cadette de la famille royale descendant de Louis VII. La ville de Saint Orner et ses dépendances demeurent cependant aux mains de Mathilde, veuve de Philippe, jusqu'en 1212. En effet, au moment de se remarier (en 1184) et alors qu'il est déjà déçu par l'attitude du Roi de France, Philippe II Auguste, Philippe d'Alsace a, en quelque sorte, repris une partie de la dot promise à Isabelle. Il a constitué la ville de Saint Orner en dot à sa nouvelle épouse Mathilde de Portugal. Ce fait aurait pu être signalé à propos des événements de 1184. Il peut aussi bien l'être actuellement. En 1212 donc, la ville de Saint Orner passe au Comté d'Artois et se trouve, par le fait même, dans un comté distinct de celui de son avant-port, Gravelines. Cette situation (qui se retrouvera, du reste, ultérieurement) ne semble pas avoir eu de conséquences au début de cette période. Comme nous le verrons, les bourgeois de Saint Orner conserveront, leurs privilèges à Gravelines.

L'Aa canalisée formait, de Saint Mommelin jusqu'aux abords de Gravelines, la ligne de démarcation de Flandre et Artois, ligne qui se continue en s'incurvant, à l'ouest de la rivière, jusqu'à la mer. Cette limite a été conservée entre les départements du Nord et du Pas-de-Calais. C'est ainsi, comme nous l'avons signalé, que Gravelines a conservé une tête de pont sur la rive gauche de l'Aa, à son embouchure. Ce lieu, qui prit ultérieurement le nom de Grand Fort Philippe, est devenu une commune distincte, le 1er janvier 1885, mais est toujours uni à Gravelines dans les liens d'une communauté portuaire. Le Neuf-fossé de Baudouin V de Lille servait également de limite entre la Flandre et l'Artois.

GRAVELINES, premier centre important de la pêche au hareng...

C'est ce que n'hésite pas à dire Monsieur Roger DEGRYSE, Membre de l'Académie de Marine de Belgique, qui s'est spécialisé dans les recherches relatives aux origines et au développement de la pêche, flamande. Depuis l'avant-guerre, il a publié des études de plus en plus poussées dans diverses revues (et, notamment, dans notre regrettée consœur « MARINE » de la Ligue Maritime Belge), dans les « Communications de l'Académie de Marine de Belgique » et dans les « Bijdragen voor de Geschiedenis der Nederlanden ». Cet érudit et réputé chercheur dans un domaine aussi spécialisé n'a pas hésité une seconde de nous venir en aide en supervisant les grandes lignes de l'exposé général sur la pêche et en pointant tout particulièrement les détails qui concernent Gravelines. Qu'il en soit vivement remercié ici de même que Monsieur Gaston DESNERCK, Conservateur du «

Nationaal Visserijmuseum » d'Oostduinkerke (actuellement, commune de Coxyde) et auteur d'un important ouvrage (en 2 tomes) « Vlaamse Visserij en Vissersvaartuigen », ouvrage qui évoque, en texte et en images, tout le passé de la pêche flamande. Enfin, remercions également deux hommes de métier, découverts à l'occasion d'une enquête sur la participation des unités de pêche belges aux évacuations de Dunkerque et autres lieux en 1940, enquête dont la publication est assurée par NEPTUNUS. Ces modestes, dans le travail comme dans la guerre, nous donneront quelques explications pratiques sur les moeurs du hareng et la manière ancienne de le pêcher. Ce sont deux Heystois, Théofiel DE GROOTE, ancien patron et armateur du H.42 « Pharaïlde » et Jozef VLIETINCK, ancien patron et armateur du H.16 « Emma-Leon ».

En matière de pêche, Gravelines a bénéficié d'une situation privilégiée sur une partie elle-même avantageuse de la côte qui s'étend de Nieuport à Boulogne et qui borde approximativement cette partie de la mer appelée le « Pas-de-Calais ». Cette côte se peupla sensiblement vers l'an 1000 (Roger DEGRYSE rejoint donc sur ce point l'opinion du Professeur Dr. A. VERHULST). En ces temps lointains, ces régions étaient pauvres en ressources alimentaires végétales et animales. De surcroît, par suite de l'absence de transports, elles devaient se suffire à elles-mêmes. Aussi, le poisson n'était-il pas à dédaigner. On peut donc dire que chaque point d'occupation humaine sur cette côte fut également une station de pêche. Au début, il n'était même pas nécessaire de s'aventurer sur mer pour se procurer du poisson.

La côte, loin d'être rectiligne, était entrecoupée de nombreux chenaux, grands et petits, dans lesquels la marée pénétrait, parfois loin à l'intérieur. Les eaux étaient alors très poissonneuses. La présence sur cette côte de baleines, présence signalée par des récits anciens, en fournit une preuve. Les baleines fréquentent en effet des eaux très poissonneuses. Si la marée pénétrait dans les chenaux, les poissons y pénétraient aussi. Il suffisait donc, au point culminant de la marée haute, de barrer le chenal d'accès par des claies primitives qui retenaient le poisson prisonnier. L'eau s'écoulait avec le reflux et il n'y avait qu'à ramasser le poisson.

Cette forme de pêche sur la plage (la « strandvisserij ») s'est maintenue jusqu'à une époque rapprochée sur la partie actuellement belge de cette côte, la « Westkust ». Jusqu'au début du siècle, on tendait encore des filets sur des piquets plantés sur la plage de la Panne. La présence de « bâches » (flaques d'eau qui subsistent à marée basse), qui se retrouvent du reste sur la plage de Petit Fort Philippe à Gravelines, facilitait cette opération. La pêche à l'aide de filets poussés ou tirés dans l'eau par des hommes (ou des femmes) s'est maintenue également longtemps sur cette partie de la côte. La pêche à l'aide d'un filet tiré dans l'eau par un mulet ou un cheval est encore pratiquée, à titre folklorique, par les « paardevissers » d'Oostduinkerke. En ces temps lointains, le pêcheur ne travaillait pas full-time. Il était également petit agriculteur. Encore une fois, cette dualité s'est maintenue longtemps sur notre « Westkust ». Tout ce qui précède est magnifiquement illustré et même reconstitué grandeur nature au « Nationaal Visserijmuseum » d'Oostduinkerke qui mérite vraiment une visite.

Au XII^{ème} siècle, et très tôt, les nécessités alimentaires des communautés urbaines naissantes et des grande abbayes vont contribuer au développement de certaines stations de pêche et l'on va s'aventurer en mer avec des barques. En d'autres termes, on va passer de la pêche sur la plage à la pêche côtière

(de la « strandvisserij » à la « kustvisserij »). L'auteur insiste aussi sur le grand nombre de jours « maigres » et particulièrement dans les abbayes.

Gravelines est la première station de pêche à être citée à propos d'un tonlieu sur le hareng. Roger DEGRYSE avait découvert un texte de 1127 relatif à un tonlieu sur le hareng à Gravelines. Nous avons vu que le Professeur Dr. A. VERHULST a pu remonter plus loin encore. Il nous a cité, en effet, l'octroi, accordé en 1107 par Robert II de Jérusalem, d'une rente annuelle de 10.000 harengs à l'Abbaye de Notre Dame de Bourbourg, rente à prélever sur le tonlieu comtal de « Grevenigge ». Jusqu'à présent donc, Graveline peut être considérée comme le plus ancien centre connu pour la pêche au hareng d'une certaine importance. Il sera suivi par Calais. L'auteur attribue cette situation au fait que Gravelines et Calais étaient situées à proximité des bancs de Dyck, Sandettie et Ruytingen. C'est sur ces « hoofden » que la pêche flamande au hareng a débuté.

La pêche au temps de Philippe d'Alsace...

L'abondance des renseignements connus sur la pêche, au temps du fondateur de notre ville, justifie amplement de lui consacrer une rubrique spéciale. Elle nous montrera que la pêche avait déjà pris, à cette époque, un grand développement et nous fera mieux connaître le rôle des abbayes. Le fait que Philippe d'Alsace fonde quatre de ses six ports flamands (Gravelines, Mardyck, Dunkerque et Nieuport) sur cette partie de la côte comprise entre l'estuaire de l'Aa et celui de l'Yser, illustre son importance au point de vue de la pêche. Tous ces havres sont en effet des ports de pêche. On peut y associer Calais qui reçoit le titre de ville à la même époque. Les deux autres ports fondés par Philippe d'Alsace (Biervliet et Damme) ne sont du reste pas étrangers à la pêche non plus quoique situés sur une autre partie de la côte de Flandre.

A cette époque, les abbayes vont faire parler d'elles tant à propos de la perception de la dîme du hareng qu'à propos de la pêche qu'elles pratiquent elles-mêmes. Nous avons vu que la dîme existait déjà au profit d'une autorité religieuse, tant à Gravelines qu'à Nieuport, un certain nombre d'années avant la fondation officielle de ces villes. Le Professeur A. VERHULST nous a signalé un conflit survenu en ce domaine, en 1180, entre les pêcheurs de Gravelines et l'Abbaye de Saint Bertin, conflit aplani par Philippe d'Alsace. À cette occasion, nous avons fait allusion à un conflit semblable survenu à Nieuport en 1183. Roger DEGRYSE, pour sa part, a recueilli, à ce sujet, différents textes. Il cite un écrit du Pape Alexandre III en 1179, reconnaissant à l'Abbaye de Saint Bertin le droit de prélever la dîme sur les paroisses dont elle avait la charge spirituelle parmi lesquelles les lieux de pêche de Calais, Peternesse, St.-Folquin, Gravelines et Loon. Il cite, à ce sujet, un incident survenu à Calais, en 1179, lorsque deux moines de Saint Bertin, venus prélever la dîme, furent obligés de se réfugier dans l'église. Il cite qu'en 1183, l'Abbaye de Notre Dame de Kapelle à Marck (près de Calais) reçut le privilège de la dîme pour les paroisses de Oye et de Marck, l'Abbaye de Sint Winoksbergen le reçut pour les paroisses de Mardyck, Dunkerque, Stine, Tetegem, Zuydcote et Ghyvelde et l'Abbaye de Saint Nicolas de Furnes le reçut pour les paroisses d'Oostduinkerke et de Nieuport.

Les différents actes relatifs à la perception de la dîme du hareng donnent quelques renseignements sur les bateaux, les équipages et les filets utilisés pour la pêche au hareng dans les eaux du Pas-de-Calais. Au début, la pêche ne semble avoir été pratiquée que durant les mois d'octobre et de novembre, lorsque le hareng s'approche de la côte. C'est ce hareng qui fut pêché en abondance durant la dernière guerre par nos pêcheurs contraints de rentrer dans les ports occupés et qui contribua grandement à améliorer le ravitaillement.

On utilisait alors pour la pêche des bateaux ouverts munis d'un certain nombre de bancs de nage et propulsés par des rameurs dont le nombre oscillait entre moins de 7 et plus de 13. Le hareng était pris à l'aide d'une série de filets assemblés suspendus à un câble muni de flotteurs. Ce système de filets dérivants (drijfnetten) suspendus droit dans l'eau formait le « vleet ». Les filets semblent avoir été confectionnés, au début, en lin. Ce n'est que bien ultérieurement qu'apparurent des filets en chanvre. Chaque membre de l'équipage devait fournir un certain nombre de filets. Les hommes d'équipage devenaient ainsi les associés (vennoten) du patron (stuurman ou stierman). Le partage des gains entre les associés et le patron se faisait en fin de saison. C'est alors aussi que la dîme était payée à l'autorité religieuse.

Le profane (dont j'étais) peut se demander, non sans raisons, comment il est possible de capturer du poisson à l'aide d'une muraille de filets suspendus droit dans l'eau. On est tenté de croire, à première vue, que le poisson va rebrousser chemin ou contourner cet obstacle. Theofiel DE GROOTE m'a expliqué

que l'ensemble des filets assemblés était bien suspendu droit dans l'eau grâce à des plombs qui lestent la partie inférieure. La profondeur de l'immersion du filet peut être réglée par rapport au câble muni de flotteurs qui le soutient. Il faut tendre le filet en travers du trajet présumé du banc de harengs. S'il en est bien ainsi, les harengs viennent emprisonner leur tête dans une maille du filet et ne parviennent plus (sauf quelques-uns) à se dégager. Le filet était mis à l'eau la nuit et ramené au petit jour. Le filet n'est donc pas tiré par le bateau. On le laisse dériver. De là vient son nom de « drijfnetten » et le mot anglais de « drifter » utilisé pour désigner le bateau. On peut même abandonner le filet si l'on a pris soin de le marquer par des bouées qui portent les marques du propriétaire. Le hareng se déplace en bancs d'une certaine épaisseur et obéit à des lois qui ne sont pas si bien connues qu'on ne le croit. Notamment, il ne nage pas toujours à la même profondeur. Le banc monte et descend. De là vient la difficulté de régler la profondeur d'immersion du filet. L'intuition due à l'expérience et la chance jouent un grand rôle dans le succès de la pêche. Le banc de hareng peut en effet passer, totalement ou partiellement, soit au-dessus soit en-dessous du filet. En ramenant le filet à bord, il faut arracher les harengs des mailles ou les faire tomber dans le bateau (Gaston DESNERCK utilise l'expression « jagen of plukken » c.-à-d. chasser ou cueillir). Encore une fois, l'expérience et les conditions de la mer jouent un grand rôle dans l'opération de ramener le filet à bord. On perd plus ou moins de poissons.

Une preuve de ce que les pêcheurs, à cette époque, ne s'aventuraient pas loin en mer est fournie, estime Roger DEGRYSE, par le fait que les abbayes se livraient elles-mêmes à la pêche avec leurs propres pêcheurs (recrutés parfois parmi les frères laïcs) et avec leurs propres bateaux. En 1177, Philippe d'Alsace accorda à l'Abbaye de Notre Dame de Kapelle près de Marck une rente annuelle de 3 livres prélevée sur le tonlieu comtal de Gravelines pour assurer les frais d'entretien de son bateau de pêche. Ce bateau était lui-même un cadeau du comte. L'Abbaye de Sint Winoksbergen reçut, en 1183, l'exemption totale d'impôts comtaux sur son bateau de pêche dans tous les ports de la Flandre. L'Abbaye des Dunes à Coxyde et sa filiale de ter Doest à Lissewege possédaient même plusieurs bateaux. Ceux-ci étaient utilisés pour le transport vers l'Angleterre et aussi, fort probablement, pour la pêche. Grâce à l'intervention de Philippe d'Alsace, ces deux abbayes reçurent, en 1187, du Roi d'Angleterre Henri II d'importants privilèges pour leur petite flotte (notamment celui de pouvoir faire réparer leurs bateaux dans les ports anglais). Aux environs de 1190, les mêmes moines des Dunes et de ter Doest reçurent de Philippe d'Alsace 15 mesures de dunes et de schorres sises à Gravelines pour leur permettre de sécher et de réparer leurs filets. Ceci est considéré comme une preuve du développement, en longueur, des filets. Il faut disposer d'une certaine étendue à terre pour les sécher avant les réparations. Les auteurs insistent sur le fait que les besoins en poisson de ces deux abbayes étaient d'autant plus grands que les Cisterciens ne mangeaient jamais de viande.

En résumé, nous dit Roger DEGRYSE, la pêche, au temps de Philippe d'Alsace, était purement côtière et saisonnière. Le poisson était ramené frais. Ceci ne veut pas dire que l'on n'essayait pas, déjà, de conserver plus longtemps le hareng. On le salait (la tête étant coupée) ou on le fumait.

La charte donnée, en 1163, par Philippe d'Alsace à Nieuport contient beaucoup de renseignements relatifs à la pêche. Elle nous apprend que l'on importait des filets de pêche d'Angleterre ; que les espèces de poissons amenés au port étaient le hareng, le saumon, le maquereau, le cabillaud (qui abonda en Mer du Nord jusqu'au siècle dernier), l'églefin (le « schelvis » que nos pêcheurs appellent le « poisson de Saint Pierre » car il porte à la nuque les marques du pouce et de l'index de leur saint patron) (5) et... la baleine (mentionnée comme poisson) ; que les différents types de bateaux utilisés étaient la scute, la clinque, la buza, l'ever et le kogge. Le Professeur A. VERHULST nous a dit que la charte originale de Gravelines n'a pas été retrouvée. Il est à croire que, si elle a existé, elle renfermait des renseignements analogues à celle de Nieuport de la même époque. Observons que de tous les poissons cités, seul le hareng se prêtait à une capture (en quantité relative) au filet. Les autres poissons devaient être pêchés avec des lignes. Quant à la baleine, c'était une autre histoire. Le « porc de mer » est aussi souvent cité dans de vieux textes. C'était le nom du marsouin. La pêche locale au hareng se terminait, à Nieuport, à la Saint Martin (11 novembre).

Cette pêche au hareng, d'une certaine importance, pratiquée très près de la côte et avec des barques à rames peut, à juste titre, laisser sceptiques certains lecteurs. Le témoignage de Jozef VLIETINCK, cité plus haut, est de nature à les détromper. Le témoignage de cet ancien patron et armateur, témoignage recueilli par hasard, nous apprend que, sous l'occupation, deux anciens canots de sauvetage qui provenaient d'un navire coulé, furent utilisés pour la pêche au hareng au départ de Zeebrugge. Tout est donc possible si le hareng fait preuve de bonne volonté.

De la pêche côtière à la pêche de haute mer...

Poussés par la nécessité de faire face à une demande de plus en plus grande qui émanait des communautés urbaines en plein développement, les pêcheurs flamands ne vont plus se contenter de la petite pêche côtière au poisson frais. Ils vont aller à la rencontre des bancs de harengs et le pêcher de plus en plus tôt, septembre, août, juillet, juin et même mai... Pour cela, ils devront s'éloigner vers le Nord, le long des côtes de l'Angleterre et même d'Ecosse. Un cycle complet de pêche va se créer et occuper toute la saison. Le hareng jeune sera pêché dans la partie la plus septentrionale de la Mer du Nord durant les mois de mai, juin et juillet. Cette pêche sera suivie par celle du « hareng plein », pratiquée dans la partie méridionale de la Mer du Nord en août et septembre. La pêche du hareng tardif, dans les eaux du Pas-de-Calais et sur la côte de Flandre, clôturera la saison.

Il est donc émouvant de constater que, dès le début de la pêche de haute mer, nos pêcheurs flamands vont se trouver dans la même situation que celle de nos contemporains. Ils vont entrer en contact avec l'Angleterre, pays qui est à la fois gros consommateur et gros acheteur de poisson. Ils vont, très vite, vendre leur première pêche dans ce pays. De là provient que des archives anglaises comme celles de Great Yarmouth ou de Scarborough constituent, encore maintenant, une source historique pour les chercheurs sur la pêcherie flamande. En outre, nos pêcheurs devront faire escale en Angleterre pour acheter des provisions, faire réparer leurs bateaux, sécher et réparer les filets, saler ou fumer du poisson. Ils seront en contact et en conflit avec les pêcheurs anglais et avec les autorités anglaises. Ces contacts et conflits ont laissé des archives qui constituent d'autres précieuses sources historiques. Aujourd'hui encore, l'autorité anglaise tient en mains le gagne-pain de nos pêcheurs. Une extension des eaux territoriales avec interdiction d'y pêcher signifierait la ruine d'une bonne partie de notre flotte de pêche. Ce n'est pas pour rien, nous y reviendrons, qu'un roi d'Angleterre, voulant un jour remercier des Flamands de leur hospitalité, leur donna un privilège de pêcher dans les eaux anglaises.

Il est malaisé de préciser quand est née la pêche de haute mer. Roger DEGRYSE estime qu'elle était déjà née en 1247. Cette année est prise comme point de repère par les chercheurs parce qu'une lettre du magistrat de Nieuport de 1247 parle en effet de la pêche dans le « Nortover ». Elle précise que le poisson pêché avant la fête de Saint Michel (29 septembre) n'est pas soumis à l'impôt (dîme). La même lettre parle encore du type de bateau utilisé pour la pêche lointaine. Ce n'est plus la « buza » mais un « magna navis » qui emporte lui-même, à son bord, un « slabbert ». Cette chaloupe à rames est mise à l'eau pour reconnaître la présence d'un banc de hareng valant la peine de mouiller le filet. L'éloignement des lieux de pêche avait donc inévitablement entraîné l'adoption de bateaux plus grands que les barques à rames. Un fait important est pris également en considération par les chercheurs. C'est aux environs de 1250 que le gouvernail d'étambot commence à faire son apparition. On le qualifie, au début, d'aviron (roer) suspendu à l'arrière pour le distinguer de l'aviron suspendu à tribord (qui en a conservé le nom de « stuurboord »).

Dès que la pêche de haute mer va faire son apparition, une distinction va s'opérer entre pêche côtière et pêche hauturière. Les pêcheurs de haute mer vont devenir des spécialistes. Les auteurs insistent bien sur le fait que les deux pêches vont coexister au départ du même port d'attache mais vont vivre d'une vie propre. La pêche côtière au poisson frais va subsister et c'est elle qui se maintiendra de la façon la plus stable. La pêche de haute mer, par contre, va subir des hauts et des bas au gré des circonstances politiques et économiques. Cette situation se retrouve pour tous les ports de Flandre. Gravelines demeurera toujours un grand port de pêche au poisson frais à cause de la proximité de la grande ville de Saint Omer dont elle constitue l'avant-port.

Au temps de Jeanne de Constantinople...

Cette importante évolution de la pêcherie flamande se produit donc au temps de cette comtesse, déjà citée à propos d'une charte relative à la contribution navale des pays des Quatre Métiers. Elle régna de 1205 à 1244 et une bonne partie du début de son règne fut troublée par le conflit violent qui opposa son époux Ferrand de Portugal au Roi de France Philippe II Auguste. Le Roi avait imposé cet époux à la Comtesse croyant ainsi faire de la Flandre une province bien soumise et ce fut le contraire qui se produisit. Ferrand de Portugal vit l'intérêt flamand avant tout et ce fut le conflit. Le chroniqueur du Roi, Guillaume le Breton, qui accompagna son souverain dans sa campagne en Flandre, nous a décrit cela dans sa « Philippide ». Roger DEGRYSE se fonde sur le texte de Guillaume le Breton pour affirmer que Gravelines demeura, durant tout le XIII^{ème} siècle, le centre le plus important de la pêche au hareng

dans les eaux du Pas-de-Calais. Ce correspondant de guerre de l'époque loue dans ses vers la grandeur et la puissance de Damme et de... Gravelines. Il ne souffle mot de Dunkerque, de Nieuport ni de Calais toute proche.

Que Guillaume le Breton ait parlé de Damme s'explique facilement. C'est en effet en 1213 que se déroule la bataille navale de Damme qu'il ne faut pas confondre avec celle de l'Ecluse de 1340. Ce bon siècle d'écart est du reste souvent cité pour permettre de se rendre compte du recul du Zwin, recul d'au moins cinq kilomètres. En 1213, la flotte flamande et la flotte anglaise du Roi Jean sans Terre, allié de Ferrand de Portugal, infligèrent de lourdes pertes à la flotte française entrée dans le Zwin pour essayer de capturer les nefes flamandes que Ferrand refusait de mettre à la disposition du Roi pour une expédition contre l'Angleterre. Philippe II Auguste avait, en effet, en avril 1213, rassemblé près de Boulogne plus de mille nefes marchandes en vue d'envahir l'Angleterre. Cette flotte était commandée par un pirate, Eustache le Moine, Bénédiction défroqué.

L'année suivante, en 1214, Ferrand de Portugal, moins heureux sur terre que sur mer, fut battu et fait prisonnier à Bouvines.

C'est à propos de cette bataille de Bouvines que le nom de Gravelines est cité. Cette ville est bien décrite comme opulente par Guillaume le Breton. Gravelines avait pris parti pour le comte Ferrand contre le Roi et aurait envoyé un contingent d'hommes d'armes pour combattre à Bouvines dans les rangs des milices flamandes. D'après le chroniqueur Guillaume Guiart, cité par H. PIERS, Gravelines aurait été prise, trois années auparavant (donc en 1211), par le fils de Philippe Auguste, le futur Louis VIII, et « anéantie ». Jules FINOT, archiviste départemental du Nord et inspecteur des Archives Communales et Hospitalières de ce département, après avoir cité ce qui précède dans son « Inventaire sommaire des archives communales de Gravelines antérieures à 1790 » (travail terminé en 1899 et publié en 1900), estime cependant que cette destruction de 1211 doit avoir été exagérée par le chroniqueur. Il dit en effet, comme Roger DEGRYSE, que le XIII^{ème} siècle paraît avoir été une époque de grande prospérité pour Gravelines et son port et que si un incident assez grave s'est produit en 1211, les suites en ont été rapidement effacées. L'auteur cite plusieurs textes relatifs à la pêche (dîme au hareng au profit de Saint Bertin et au profit de deux autres églises désignées par la châtelaine de Gravelines, Béatrix de Guines) et à la marine marchande (trafic entre le continent et l'Angleterre). Enfin, il cite des extraits de l'ouvrage de l'auteur belge WAUTERS « Table des diplômes belges ». Le 18 décembre 1226, la ville et la commune de Gravelines (tota communitas) s'engagèrent avec la plupart des autres villes de Flandre, à rester fidèles au Roi de France si le comte « Fernand » et la comtesse Jeanne venaient à manquer à leurs promesses envers lui. En août 1229, Louis VIII, roi de France, permit au comte de Flandre de rétablir les portes de ses villes et l'autorisa à entourer d'une enceinte sa maison forte de Gravelines. L'auteur en déduit qu'il y avait eu des destructions à Gravelines en 1211. Ferrand de Portugal ayant été fait prisonnier à Bouvines, le 27 juillet 1214, Jeanne de Constantinople dut signer, en octobre de la même année 1214, le traité de Paris imposant, notamment, le démantèlement de certaines fortifications et interdiction d'en élever de nouvelles. Ce furent à nouveau quelques années pénibles pour la Flandre. Jeanne dut gouverner seule, son époux demeurant prisonnier et le pays étant agité par les menées du « faux Baudouin ». Sur la fin du règne de Louis VIII et sous la régence de Blanche de Castille durant la minorité de son fils, le futur Saint Louis IX, les relations entre la Flandre et la Couronne s'améliorèrent. Ferrand de Portugal fut, pour finir, libéré le 6 janvier 1227. Mais, avant cette libération, le Roi de France avait encore pris des précautions, par le traité de Melun d'avril 1226. Il n'est donc pas étonnant de voir imposer, en décembre de la même année 1226 et peu avant la libération du comte, un serment de fidélité aux villes flamandes. Ferrand de Portugal, assagi par sa longue détention et miné par la maladie dont il devait mourir, se montra dès lors un vassal docile. Il rendit de grands services à la Régente Blanche de Castille et en fut récompensé.

Au temps de Marguerite de Constantinople...

Des incidents survenus vers la fin du règne de cette comtesse (1244-1278), nous révèlent que des pêcheurs de Gravelines fréquentaient l'important port de pêche de Yarmouth. Ils nous révèlent aussi que d'autres flottilles de pêche flamandes sont venues rejoindre celles qui ont pour port d'attache un des havres créés par Philippe d'Alsace.

Le port de Yarmouth, près de Norwich dans le comté de Norfolk, existait déjà au temps de Guillaume le Conquérant. Il fut élevé au rang de ville, en 1209, par le Roi Jean sans Terre et il était, durant la saison de pêche au hareng, le lieu de rassemblement des pêcheurs anglais et étrangers, principalement les

Flamands, les Zélandais et les Hollandais. Chaque année, de septembre à novembre, il s'y tenait au grand marché qui attirait une foule de commerçants, anglais et étrangers. Ceux-ci, après avoir traité leurs affaires, embarquaient du hareng salé comme fret de retour. La ville elle-même était née sur un banc de sable situé dans l'embouchure du fleuve Yare et la population locale était constituée d'un ramassis de chercheurs de fortune et d'aventuriers qui intervenaient comme intermédiaires entre les pêcheurs étrangers et les commerçants. Il en résultait de nombreux conflits. À la fin de son règne, en 1272, le roi Henri III conféra à la ville le titre de « Great Yarmouth ».

C'est précisément entre le roi Henri III et la comtesse de Flandre Marguerite de Constantinople qu'éclata, en 1270, un conflit pour des raisons purement personnelles. De conflit entre souverains, le conflit dégénéra en conflit entre pêcheurs. C'est ainsi qu'à Yarmouth et dans d'autres ports, des pêcheurs flamands furent attaqués et perdirent leur bateau et tout ce qui se trouvait à bord. Des plaintes relatives à de tels méfaits commis en 1273 et 1274 émanent de pêcheurs de Gravelines, Dunkerque, Damme et Hughevliet. Ce dernier port dont il sera beaucoup question était situé sur l'Escaut, non loin de Biervliet, au nord d'IJsendijke. Il disparut, en 1404, submergé par une des grandes inondations de cette époque. Marguerite de Constantinople et le nouveau roi d'Angleterre Edouard 1er s'efforcèrent en vain de conclure une paix en 1274. Les conflits entre pêcheurs flamands et anglais continuent de plus belle et, pour finir, l'accès de l'Angleterre est interdit aux Flamands en 1276. Ceci nous amène au comte de Flandre suivant.

Au temps de Guy de Dampierre...

Le règne tourmenté de ce comte de Flandre (1278-1305) nous fournit de précieux renseignements tant sur la pêche à Gravelines, à cette époque, que sur les répercussions, en cette ville, des graves événements de 1302.

L'édit de 1279, par lequel Guy de Dampierre interdisait à une même personne d'acheter, saler ou exporter en un même jour plus de 25.000 harengs (2,5 last ou env. 2.500 Kg.) au port de Gravelines, est souvent cité pour montrer l'importance formidable de ce port de pêche à l'époque. Roger DEGRYSE s'est penché tout particulièrement sur cette décision, ses causes et ses suites. Le tout mis ensemble nous apprend, en effet, énormément de choses. En succédant à sa mère, en 1278, Guy de Dampierre doit faire face à une situation particulièrement difficile en Flandre au point de vue du ravitaillement en poisson. Par suite des difficultés évoquées, le ravitaillement en poisson provenant des côtes anglaises est compromis. Les acheteurs se ruent donc sur les centres d'apport de poisson frais. Le fait que c'est à Gravelines que le comte doit intervenir démontre l'importance de ce port comme centre d'apport de poisson frais et comme centre de salaison du hareng. Or, à Gravelines, les bourgeois de Saint Orner, grosse ville toute proche, sont les plus gros acheteurs et ils bénéficient toujours des privilèges d'exemption de tonlieu que leur accorde Philippe d'Alsace en 1164. Mais, Guy de Dampierre entend faire appliquer sa mesure à tout le monde, y compris les bourgeois de Saint Orner. Sa thèse est que les Audomarois ne peuvent plus invoquer les privilèges leur accordés, jadis, par le Comte de Flandre puisqu'ils ne sont plus sujets de Flandre depuis 1212 mais bien d'Artois. Les Audomarois ne l'entendent pas de cette oreille. Pour eux, le privilège a été accordé à perpétuité et ils portent l'affaire devant le Parlement de Paris, la haute cour de Justice du Royaume. Cette haute juridiction leur donne gain de cause et Guy de Dampierre qui est loin d'être persona grata auprès du Roi Philippe III le Hardi, doit s'incliner. En 1282, il doit confirmer les privilèges de Saint Orner à Gravelines.

Et pourtant, Guy de Dampierre a choisi le parti du Roi de France contre le Roi d'Angleterre. C'est pour cela que lorsque Edouard 1er d'Angleterre, voulant mettre fin aux exactions de ses pêcheurs contre les pêcheurs étrangers, ordonne, en 1295, à son bailli de Great Yarmouth de veiller à ce que ceux-ci puissent participer en paix à la campagne harenguière, cette recommandation ne s'étend qu'aux Frisons, Hollandais et Zélandais et non pas aux Flamands.

Précisément, nous disposons d'un renseignement précis relatif à Gravelines à cette époque. Il s'agit du compte du tonlieu comtal pour Gravelines de 1296. Cette pièce nous apprend que ce tonlieu sur le hareng était affermé et qu'il rapporta, cette année, la somme de 57 livres et 10 « schellingen ». Si l'on admet que le tonlieu comtal sur le hareng était le même à Gravelines qu'à Nieuport et dans les autres ports de Flandre, soit 1 denier par 1.000 harengs, on arrive à la constatation que 1.380.000 Kg. (env.) de hareng sont nécessaires pour couvrir cette somme. A cela s'ajoute la quantité non limitée de hareng que les Audomarois pouvaient acheter à Gravelines sans payer le moindre droit ! On pourrait douter de ce chiffre d'autant plus que nous ne possédons les comptes que pour une année. Mais, les comptes de Calais pour les années 1268 à 1347, soit pour une longue période, nous sont parvenus. Ces comptes très détaillés ont été étudiés minutieusement par Roger DEGRYSE. Le résultat, même résumé, de cette étude est trop long à reproduire ici. Il établit cependant que Calais était un centre d'apport de hareng et autres poissons très important et que le chiffre cité pour la seule année connue de Gravelines peut être considéré comme normal. Bornons-nous à un détail. Les chiffres et renseignements très précis pour Calais permettent une évaluation du nombre de bateaux qui participaient à la campagne au hareng au départ de ce port. Ces chiffres concernent la première partie du

XIVème siècle qui précède la prise de la ville par les Anglais en 1347. Le nombre moyen par année est de 30 à 90 unités locales et de 200 à 300 unités étrangères dont la plupart étaient des unités françaises de ports situés au-delà de Boulogne. Les unités flamandes étaient de Gravelines, Dunkerque, Nieuport, Lombardsijde, Ostende, Blankenberge, Sluis et Bruges. Des unités anversoises sont même signalées.

En 1297, Guy de Dampierre, qui subit humiliations sur humiliations de la part du Roi de France, qui est maintenant Philippe IV le Bel, décide de changer de camp et il se rallie au Roi d'Angleterre. Du coup, celui-ci (qui est toujours Edouard ter) ordonne aux siens de laisser les Flamands en paix sur mer. Cela ne servira pas à grand-chose tant est grande la piraterie qui règne sur la mer et la flotte de pêche flamande continue à payer un lourd tribut.

Edouard ter d'Angleterre, allié de Guy de Dampierre, est venu en Flandre mais s'est retiré, et, en 1300, Philippe IV le Bel occupe le pays ce qui provoque la réaction populaire de 1302 à Bruges d'abord et à Courtrai ensuite. Mais, l'inoubliable succès des « Éperons d'or » est suivi de défaites. Une curieuse petite escadre flamande (formée, peut-être, de bateaux de pêche) se fait détruire devant Zierikzee (en Zélande) par une flotte combinée française et hollandaise tandis que les forces terrestres sont écrasées à Mons-en-Pévèle (près de Lille). Ces deux défaites sont subies en 1304.

La victoire des « Éperons d'or » devait être la cause d'un « raid de représailles » (pour employer une expression actuelle) contre Gravelines.

H. PIERS nous fait à ce sujet le récit suivant : « Oudart de Maubuisson, capitaine de Calais, jaloux de venger la défaite des Français à Courtrai, part de Calais la veille de l'Assomption, à la tête de deux cent hommes d'armes à cheval et de cinq cent fantassins pour recommencer les hostilités. Toute la troupe se dirige vers Gravelines, Oudart passe la rivière d'Aa avec ses gens d'armes, tandis que les sergents de pied restent pour garder le passage. Oudart s'avance en bon ordre, bannières déployées, vers la ville ; les gens du port, qui les aperçoivent, quittent la place sans crainte et sans hésitation, et courent aux champs pour combattre ceux qui arrivent ; ce n'est pas merveille que cette prompte résolution, car ils sont deux mille hommes de pied et cent vingt gens d'armes environ qui les encouragent et les guident. Malgré ce nombre, les Français, l'écu au cou, la lance basse, se précipitent au milieu du gros des Flamands, à très merveilleuses criées ; les lances ayant été rompues, les épées sont tirées, et les Français qui les ont ordinairement courtes et assez légères s'en servent avec dextérité, et maint ennemi tombe sous leurs terribles coups. Oudart et les siens se conduisent si vaillamment que les Flamands, défaits et

mis en pleine déroute, fuient de tous côtés. Les Français qui, en cette circonstance, veulent les châtier de leur inhumanité à Courtrai, usent de représailles, en tuent plus de quatre cent et entrent dans la ville ; ils mettent le feu aux lits de paille ; la flamme se répand, vole aux hautes couvertures qu'elle consume et des tourbillons de fumée inondent le port. Les piétons qu'Oudart a laissé derrière lui s'en aperçoivent aussitôt, et tandis que les gens d'armes sont dans la ville, ils s'acheminent de ce côté, s'emparent de tout ce qu'ils rencontrent et reviennent à Calais avec leur capitaine ».

En nous transmettant ce texte, notre ami Maurice TORRIS ajoute que, comme l'on sait, le terrible Oudart fit également un raid sur Nieuport mais que l'on ne fait pas mention de Dunkerque. Sans doute, Oudart, avec sa petite troupe, n'osa-t-il pas s'y frotter, la ville devant posséder une importante garnison. Camille WYBO, dans son « Nieuport ancien et moderne », déjà cité, fait également mention du raid sur Nieuport qui constitue le second siège subi par cette ville. Il cite comme commandant du détachement un certain Robert d'Aath.

Retenons donc que Gravelines, Dunkerque et Nieuport étaient demeurées aux mains de fidèles de Guy de Dampierre et de la cause populaire flamande ; que Gravelines possédait une garnison de 120 hommes ; que 2.000 Gravelinois ont pris part à la défense de la ville (ce qui donne une idée du chiffre de la population) et, surtout, qu'il était facile à des cavaliers de franchir à gué le fleuve Aa devant la ville. Cette question reviendra sur le tapis.

Au temps de Robert III de Béthune...

Robert de Béthune (1305-1322), fils aîné et héritier de Guy de Dampierre, succède à son père dans de bien mauvaises conditions. Il va payer durement les défaites de 1304. En 1305, au traité d'Athis-sur-Orge (actuellement département de Seine-et-Oise), il doit mettre en gage entre les mains du Roi de France les châtelainies de Lille, Douai et Béthune. Par le traité de Pontoise, en 1312, il doit les abandonner définitivement (pour l'instant). Nous avons pris connaissance, par ailleurs, des pertes en vies humaines et des dégâts subis par Gravelines en 1302. Tout ceci n'empêche pas les pêcheurs gravelinois de poursuivre leur activité, même dans le domaine de la pêche lointaine. Un hasard des recherches a permis de les retrouver à Scarborough. Il y a quelques années, Monsieur O. MUS, Bibliothécaire de la ville d'Ypres a procédé au « Public Record Office » à Londres (qui est le pendant anglais de nos Archives Générales du Royaume) à de minutieuses recherches sur les comptes des receveurs royaux du « petty custom » sur les importations faites au port de Scarborough. Ces receveurs étaient M.M. R. de Barton et G. de Bedeford. Les comptes examinés sont ceux des années 1305, 1306, 1307, 1308 et 1309. Les apports de hareng ont été retenus de même que les apports de sel. L'Angleterre devait, en effet, importer du sel et ce sel était parfois amené par des bateaux de pêche en guise de fret pour le voyage aller vers les lieux de pêche. Disons tout de suite qu'aucun bateau de Gravelines n'est mentionné pour un apport de sel. Les bateaux mentionnés proviennent des ports et stations dont les noms suivent : du Honte à l'Aa (bateaux flamands) : Hügevliet, Waterduine, Koksijde (près de Sluis), Muide, Heist, « Wayn » (que l'on suppose être Wenduine, car les noms sont mentionnés en anglais), Blankenberge, Tarrendijke (près de Blankenberge), Ostende, Mariakerke (près d'Ostende), Lombardsijde, Nieuport, Nieuwe Yde (près de Nieuport), Zuidkote, Dunkerque, Mardijk, Loon en Gravelines ; au sud de l'Aa : 'Oye, « Wale » (près de Marck ?), Calais, Hildernesse (près de Calais), Sangatte, Dijkland (près de Sangatte), et Wissant. Plus au sud, suivent Audresselles, Ambleteuse, Boulogne, Hekelsberg (près de Boulogne), Waben, Etaples, Dieppe, Berck-sur-mer, Etretat, La Polette et Caen. Le chercheur s'est efforcé d'analyser ces données, il le fait avec minutie et, modestement, il qualifie son travail de « partiel ». Il en résulte que les deux gros clients de Scarborough, durant ces années, sont Nieuport (avec Nieuwe Yde) et Blankenberge. Les clients importants sont Ostende, Lombardsijde, Dunkerque et Calais. Gravelines se classe parmi les clients secondaires, les occasionnels, venus peu nombreux et avec de petites quantités. Leur passage n'est noté qu'en 1305, 1307 et 1308. C'est modeste, dira-t-on, mais ce simple coup de sonde permet, tout de même, de détecter que des Gravelinois n'hésitaient pas à braver cette insécurité totale de la mer pour se rendre (isolément, presque certainement) en un port si lointain pour eux. Saluons-les !

Au temps de Louis de Nevers ou de Crécy...

Petit fils de Robert III de Béthune et beau fils du Roi de France Philippe V, Louis de Nevers monta sur le trône comtal à 18 ans. Dès le début de son règne, il se trouva confronté avec les difficultés soulevées par le paiement des lourdes amendes imposées à la Flandre par le Roi de France, auquel il était, du reste, tout dévoué. Ces levées d'impôts provoquèrent la révolte de toute la Flandre maritime sous la conduite de Nicolas Zannekin. L'insurrection dura de 1323 à 1328. Cette année-là, Philippe VI de Valois,

qui venait de monter sur le trône de France, décida d'en finir et les « Kerels » furent écrasés à Cassel par l'armée royale, perdant beaucoup de monde. Une dure répression suivit l'échec de l'insurrection. C'est ainsi que Nieuport se vit imposer une amende de 4.000 livres. La question se pose donc de savoir si Gravelines fut mêlée à cette affaire. Pour Maurice TORRIS, la réponse n'est pas douteuse. Il est communément admis que Gravelines se joignit au mouvement. Tout le « Welstkwartier » avait en effet totalement adhéré à la révolte.

Cette même année 1328 et la montée sur le trône de France de Philippe VI de Valois marquent, en somme, le début de la fameuse « Guerre de Cent Ans ». Edouard III d'Angleterre revendique, en effet, le trône de France car Philippe IV le Bel était son grand-père maternel. Il commence à rechercher des alliés sur le continent en agitant le spectre d'une interruption éventuelle des fournitures de laines anglaises sans lesquelles l'importante industrie drapière flamande est condamnée au chômage. Louis de Nevers refuse d'abord de prendre en moindre parti pour le Roi d'Angleterre. Celui-ci met sa menace à exécution en 1336, les laines anglaises n'arrivent plus en Flandre et la misère s'installe dans l'industrie drapière.

C'est alors qu'apparaît sur la scène Jacques Van Artevelde qui rallie toute la Flandre et fait reconnaître la neutralité de celle-ci dans le conflit entre les deux rois. Les laines anglaises reviennent. Van Artevelde veut aller plus loin et faire de la Flandre l'alliée de l'Angleterre. Le comte se réfugie à Paris tandis qu'Edouard III et son épouse, Philippine de Hainaut (dont nous allons reparler) font leur Joyeuse Entrée à Gand (le 26 janvier 1340). Edouard III, Roi de France et d'Angleterre, promet à la Flandre (en cas de succès, bien entendu) de lui restituer l'Artois, le Tournaisis et les Châtellenies de Lille, Douai et Béthune. La présence anglaise sur notre territoire et dans nos eaux amène la grande bataille navale de l'Ecluse, le 24 juin 1340. Philippe VI de Valois possède une flotte puissante, héritée de Philippe IV le Bel. Ce ne sont plus des nefes marchandes nolisées, comme au temps de Philippe II Auguste, mais des galères, c.à.d. des navires de guerre spécialement construits pour des opérations navales. Il existe une escadre basée à La Rochelle et une escadre de Méditerranée, fournie par la province maritime du Languedoc. Philippe VI de Valois a réuni les deux escadres pour faire face au Roi d'Angleterre. Les galères de Méditerranée ont donc franchi le détroit de Gibraltar sous les ordres du Sénéchal de Beaucaire. Cette vaste flotte fut surprise au mouillage dans le Zwin par la flotte anglaise tandis qu'elle était prise à revers par des cogges flamands qui avaient contourné l'île de Cadzant. Ce fut le désastre. La même année, Jacques Van Artevelde assiège vainement Tournai. En 1345, le tribun gantois est assassiné dans sa ville mais, en 1346, Edouard III débarque d'importantes troupes en Normandie. Des unités de milices flamandes coopèrent avec lui. L'armée royale française tente d'arrêter l'invasion mais se fait battre durement à Crécy (en Ponthieu), le 26 août 1346. Pour la première fois en Occident, les Anglais ont fait usage, sur terre, de l'artillerie. Ils avaient été les premiers, également, à faire usage de l'artillerie sur mer, deux ans auparavant, lors d'un engagement naval devant Arnemuiden (Zélande) en septembre 1338, engagement qui tourna cependant à leur désavantage. Louis de Nevers, comte de Flandre en exil, fut tué dans les rangs de l'armée royale à Crécy. C'est ce qui lui vaut d'être connu dans l'Histoire sous le double nom de « Nevers ou de Crécy ». Edouard III a maintenant les mains libres, il va en profiter pour atteindre un objectif important et ce succès va être lourd de conséquences pour Gravelines.

Les Anglais à Calais et... pour deux siècles !!!

Calais est assiégée par terre et par mer. La résistance fut opiniâtre. Les galères françaises de Grimaldi (un nom bien méditerranéen) se lancent en vain contre la flotte de blocus anglaise. Le 26 août 1347, Eustache de Saint Pierre et cinq autres « Bourgeois de Calais » venaient en chemise et « la hart au col » présenter les clefs de la ville au Roi Edouard III. Ils se livraient à sa discrétion pour essayer de sauver leur ville du pillage et du massacre. C'est la Reine Philippine de Hainaut qui intercédait auprès de son royal époux et obtint leur grâce et celle de la ville. Eustache étant de Saint Pierre c'est-à-dire du hameau de pêcheurs de Peternesse dont il était bourgmestre, Roger DEGRYSE se demande s'il ne s'agit pas d'un homme de la pêche. Il en est peut-être de même pour certains de ses compagnons. La prise de Calais, nous dit encore cet auteur, marqua un tournant décisif dans l'histoire de Gravelines. Désormais, et pendant trois siècles, ce port va devenir principalement un avant-poste frontière. Cette insécurité n'est pas favorable pour la pêche. On trouve cependant encore des traces ultérieures au point de vue pêche lointaine.

Jean DAMS, quant à lui, insiste sur le fait que Calais fut une ville anglaise durant deux siècles et qu'elle est demeurée une ville moins attractive pour les Gravelinois que ne l'est Dunkerque, alors que les deux villes sont situées à égale distance.

Il existe encore, à l'heure actuelle, chez les Gravelinois, le sobriquet de « bâtards d'Anglais » à l'égard des Calaisiens. De la période anglaise, Calais a cependant conservé un souvenir plus agréable, son église Notre-Dame, seul édifice de style gothique Tudor en France. Le Roi d'Angleterre va s'efforcer de faire de Calais le principal port du continent pour le trafic transmanche. Chose curieuse, Calais est encore actuellement le principal port pour le trafic des passagers entre l'Angleterre et le continent. C'est pour assurer ce monopole de Calais, que le Roi d'Angleterre fera détruire Wissant et procédera, un peu plus tard, à d'autres destructions dont nous allons parler. Les Anglais aménagèrent le cours de la rivière d'Oye pour assurer le trafic de petites barques entre Calais et Saint Omer via l'Écluse. Ce lieu ainsi dénommé était situé au confluent de la rivière d'Oye et de l'Aa et consistait en une écluse fortifiée. Ainsi déjà, et Justin De Pas (déjà cité), insiste sur ce point, nous constatons une desserte de Saint Orner au détriment du port de Gravelines.

Le traité de Bretigny, en 1360, qui met fin à la première partie de la Guerre de Cent Ans, va consacrer l'existence de cette tête de pont anglaise sur le continent. Les Anglais vont dresser des palissades, des « pales des Anglais » à la limite de leur zone. La petite tête de pont de la Flandre, sur la rive gauche de l'Aa, dont nous avons parlé, va devenir un véritable no-mans land entre l'Aa et ces « pales des Anglais

». Nous y reviendrons, non sans avoir répondu à une question qui vient à l'esprit. Ces « pales des Anglais » ne suivaient-elles pas l'actuelle limite entre les départements du Nord et du Pas-de-Calais à laquelle il a déjà été fait allusion ? Maurice TORRIS est affirmatif sur ce point. Les limites de la zone d'occupation anglaise, dit-il, n'épousaient pas exactement celles du Nord et du Pas-de-Calais actuels. Au-delà de la petite tête de pont du Nord actuel au sud de l'Aa, la Flandre conservait même une petite zone qui fait partie actuellement du Pas-de-Calais. Les Anglais n'ont pas détruit Calais mais, peu à peu, ils en expulseront une partie de la population et la remplaceront par des nationaux. Calais va perdre ainsi son caractère partiellement flamand qu'elle possédait. La ville ne sera reprise aux Anglais que le 8 janvier 1558.

Au temps de Louis II de Male...

Ce prince, qui régna de 1346 à 1384, monte sur le trône comtal dans de bien mauvaises conditions. Il vient de perdre son père à la bataille de Crécy, bataille dans laquelle il fut blessé lui-même, et la Flandre est en état de révolte. Et pourtant, par une succession de manœuvres habiles, il va parvenir à rétablir la situation de la Flandre, situation toujours délicate entre la France et l'Angleterre. Au bout d'une vingtaine d'années, il y est parvenu et il va poser un acte qui sera lourd de conséquences pour nous et pour l'Europe Occidentale, peut-on dire. En 1369, il donne sa fille unique, Marguerite, en mariage à Philippe, frère du Roi de France Charles V. Philippe a reçu de son frère le Duché de Bourgogne, Ce mariage va ouvrir la voie à une ère nouvelle pour nous, celle des Ducs de Bourgogne. Cette ère nouvelle est totalement imprévue et imprévisible à l'époque (nous y reviendrons). En réalité, ce que recherche le Roi de France, c'est encore une fois de refaire de la Flandre une province soumise, comme au temps du mariage de Jeanne de Constantinople et de Ferrand de Portugal. Mais, le rusé Louis de Male en profite pour obtenir, en compensation de ce mariage, la rétrocession des Châtellenies de Lille, Douai et Béthune (devenues entretemps, par suite d'une réorganisation interne, Lille, Douai et Orchies) qui forment la région connue sous le nom de Flandre Gallicante. En 1382, il hérite de sa mère, Marguerite de France (veuve de Louis de Nevers ou de Crécy et fille du Roi Philippe V) le Comté d'Artois. Dès ce moment, Louis de Male qui, sans le savoir, ouvre la voie aux Ducs de Bourgogne, se trouve déjà en possession de trois des futures XVII provinces.

Entre ces deux ré-acquisitions territoriales, se produit un événement extérieur dont les conséquences seront lourdes et qui va, notamment, être évoqué à propos de Gravelines. Le 8 avril 1378, un nouveau Pape est élu à Rome sous le nom d'Urbain VI et, le 20 septembre de la même année, un autre Pape est élu en Avignon sous le nom de Clément VII. C'est le début du Grand Schisme d'Occident qui provoque la querelle des Urbanistes et des Clémentistes. Le Roi de France reconnaît le Pape d'Avignon, le Roi d'Angleterre (peut-être par esprit de contradiction) reconnaît le Pape de Rome. Le Comte de Flandre, bien que vassal du Roi de France, reconnaît le Pape de Rome. On serait tenté de croire que cet événement grave marque le début d'une nouvelle ère de troubles en Flandre, troubles qui vont assombrir totalement la fin du règne de Louis de Male et, au cours desquels, seront détruites plusieurs cités côtières flamandes dont Gravelines.

Tout commença par une histoire de canal. Louis de Male bénéficiait de la sympathie des Brugeois mais non de celle des Gantois, gens du textile toujours frondeurs et toujours tournés vers l'Angleterre. Encore maintenant, les Brugeois sont très fiers de dire que la première pierre de leur Hôtel de ville sur le Burg a été posée en 1376 par Louis de Male. Cet édifice n'a subi, au cours des siècles, que des modifications de détail. En 1976, ce six centième anniversaire a été commémoré à Bruges par une exposition.

En 1379, Louis de Male (qui avait besoin d'argent, dit-on) avait autorisé les Brugeois à creuser un canal de Deynze (sur la Lys) à Bruges. Il s'agissait d'essayer de redonner vigueur au port de Bruges totalement déclinant par suite du recul du Zwin, recul signalé à propos des batailles navales de Damme (1213) et de l'Écluse (1340). Bruges ne disposant pas d'un cours d'eau naturel d'une certaine importance, il était très intéressant d'y amener les eaux d'un fleuve ou d'une rivière dont le courant aurait pu créer un salutaire effet de chasse dans la voie d'accès au Zwin. Il s'agissait donc d'un détournement de la Lys. C'est pourquoi, le projet est demeuré connu sous le nom de « Lys méridionale » ou de « Lys occidentale ». Les travaux furent entamés au départ de Bruges et atteignirent Sintoris-ten-Distel à trois lieues et demie de la Lys. C'est à ce moment que les Gantois, conduits par Jan Yoens, doyen de la Corporation des Bateliers de Gand, vinrent massacrer les travailleurs sur le chantier de Sint Joris. Les travaux furent abandonnés. Ils devaient être repris brièvement en 1613, durant la Trêve de 12 ans. Les Archiducs Albert et Isabelle entreprirent, en effet, la création d'un canal de Bruges à Gand pour pallier les effets de

l'occupation par les Provinces Unies de l'actuelle Flandre Zélandaise. Le travail ne fut repris et achevé qu'en 1664, encore sous le règne du Roi d'Espagne Philippe IV, qui avait, entretemps, perdu Gravelines. Il en est demeuré que l'actuel canal de Gand à Bruges, après avoir quitté cette ville en direction S.E. jusqu'à Sint-Joris-ten-Distel, oblique vers l'E. en direction de Gand.

L'attaque du chantier du canal fut le signal d'une révolte générale contre le comte, révolte qui va durer cinq ans. Le comte parvint cependant à rétablir la situation à Bruges mais non à Gand où apparaît Philippe Van Artevelde, fils du tribun assassiné. Le 3 mai 1382, les insurgés profitèrent traîtreusement de la Procession du Saint Sang. Cette procession, que nous avons signalée à propos de Thierry d'Alsace, existait donc déjà. Le traité de Bretigny, en 1360, qui met fin à la première partie de la Guerre de Cent Ans, va consacrer l'existence de cette tête de pont anglaise sur le continent. Les Anglais vont dresser des palissades, des « pales des Anglais » à la limite de leur zone. La petite tête de pont de la Flandre, sur la rive gauche de l'Aa, dont nous avons parlé, va devenir un véritable no-mans land entre l'Aa et ces « pales des Anglais ». Nous y reviendrons, non sans avoir répondu à une question qui vient à l'esprit. Ces « pales des Anglais » ne suivaient-elles pas l'actuelle limite entre les départements du Nord et du Pas-de-Calais à laquelle il a déjà été fait allusion ? Maurice TORRIS est affirmatif sur ce point. Les limites de la zone d'occupation anglaise, dit-il, n'épousaient pas exactement celles du Nord et du Pas-de-Calais actuels. Au delà de la petite tête de pont du Nord actuel au sud de l'Aa, la Flandre conservait même une petite zone qui fait partie actuellement du Pas-de-Calais. Les Anglais n'ont pas détruit Calais mais, peu à peu, ils en expulsèrent une partie de la population et la remplacèrent par des nationaux. Calais va perdre ainsi son caractère partiellement flamand qu'elle possédait. La ville ne sera reprise aux Anglais que le 8 janvier 1558.

Au temps de Louis II de Male...

Ce prince, qui régna de 1346 à 1384, monte sur le trône comtal dans de bien mauvaises conditions. Il vient de perdre son père à la bataille de Crécy, bataille dans laquelle il fut blessé lui-même, et la Flandre est en état de révolte. Et pourtant, par une succession de manoeuvres habiles, il va parvenir à rétablir la situation de la Flandre, situation toujours délicate entre la France et l'Angleterre. Au bout d'une vingtaine d'années, il y est parvenu et il va poser un acte qui sera lourd de conséquences pour nous et pour l'Europe Occidentale, peut-on dire. En 1369, il donne sa fille unique, Marguerite, en mariage à Philippe, frère du Roi de France Charles V. Philippe a reçu de son frère le Duché de Bourgogne, Ce mariage va ouvrir la voie à une ère nouvelle pour nous, celle des Ducs de Bourgogne. Cette ère nouvelle est totalement imprévue et imprévisible à l'époque (nous y reviendrons). En réalité, ce que recherche le Roi de France, c'est encore une fois de refaire de la Flandre une province soumise, comme au temps du mariage de Jeanne de Constantinople et de Ferrand de Portugal. Mais, le rusé Louis de Male en profite pour obtenir, en compensation de ce mariage, la rétrocession des Châtellenies de Lille, Douai et Béthune (devenues entretemps, par suite d'une réorganisation interne, Lille, Douai et Orchies) qui forment la région connue sous le nom de Flandre Gallicante. En 1382, il hérite de sa mère, Marguerite de France (veuve de Louis de Nevers ou de Crécy et fille du Roi Philippe V) le Comté d'Artois. Dès ce moment, Louis de Male qui, sans le savoir, ouvre la voie aux Ducs de Bourgogne, se trouve déjà en possession de trois des futures XVII provinces.

Entre ces deux réacquisitions territoriales, se produit un événement extérieur dont les conséquences seront lourdes et qui va, notamment, être évoqué à propos de Gravelines. Le 8 avril 1378, un nouveau Pape est élu à Rome sous le nom d'Urbain VI et, le 20 septembre de la même année, un autre Pape est élu en Avignon sous le nom de Clément VII. C'est le début du Grand Schisme d'Occident qui provoque la querelle des Urbanistes et des Clémentistes. Le Roi de France reconnaît le Pape d'Avignon, le Roi d'Angleterre (peut-être par esprit de contradiction) reconnaît le Pape de Rome. Le Comte de Flandre, bien que vassal du Roi de France, reconnaît le Pape de Rome. On serait tenté de croire que cet événement grave marque le début d'une nouvelle ère de troubles en Flandre, troubles qui vont assombrir totalement la fin du règne de Louis de Male et, au cours desquels, seront détruites plusieurs cités côtières flamandes dont Gravelines. Tout commença par une histoire de canal. Louis de Male bénéficiait de la sympathie des Brugeois mais non de celle des Gantois, gens du textile toujours frondeurs et toujours tournés vers l'Angleterre. Encore maintenant, les Brugeois sont très fiers de dire que la première pierre de leur Hôtel de ville sur le Burg a été posée en 1376 par Louis de Male. Cet édifice n'a subi, au cours des siècles, que des modifications de détail. En 1976, ce six centième anniversaire a été commémoré à Bruges par une exposition.

En 1379, Louis de Male (qui avait besoin d'argent, dit-on) avait autorisé les Brugeois à creuser un canal de Deynze (sur la Lys) à Bruges. Il s'agissait d'essayer de redonner vigueur au port de Bruges totalement déclinant par suite du recul du Zwin, recul signalé à propos des batailles navales de Damme (1213) et de l'Écluse (1340). Bruges ne disposant pas d'un cours d'eau naturel d'une certaine importance, il était très intéressant d'y amener les eaux d'un fleuve ou d'une rivière dont le courant aurait pu créer un salubre effet de chasse dans la voie d'accès au Zwin. Il s'agissait donc d'un détournement de la Lys. C'est pourquoi, le projet est demeuré connu sous le nom de « Lys méridionale » ou de « Lys occidentale ». Les travaux furent entamés au départ de Bruges et atteignirent Sintoris-ten-Distel à trois lieues et demie de la Lys. C'est à ce moment que les Gantois, conduits par Jan Yoens, doyen de la Corporation des Bateliers de Gand, vinrent massacrer les travailleurs sur le chantier de Sint Joris. Les travaux furent abandonnés. Ils devaient être repris brièvement en 1613, durant la Trêve de 12 ans. Les Archiducs Albert et Isabelle entreprirent, en effet, la création d'un canal de Bruges à Gand pour pallier les effets de l'occupation par les Provinces Unies de l'actuelle Flandre Zélandaise. Le travail ne fut repris et achevé qu'en 1664, encore sous le règne du Roi d'Espagne Philippe IV, qui avait, entretemps, perdu Gravelines. Il en est demeuré que l'actuel canal de Gand à Bruges, après avoir quitté cette ville en direction S.E. jusqu'à Sint-Joris-ten-Distel, oblique vers l'E. en direction de Gand.

L'attaque du chantier du canal fut le signal d'une révolte générale contre le comte, révolte qui va durer cinq ans. Le comte parvint cependant à rétablir la situation à Bruges mais non à Gand où apparaît Philippe Van Artevelde, fils du tribun assassiné. Le 3 mai 1382, les insurgés profitèrent traîtreusement de la Procession du Saint Sang. Cette procession, que nous avons signalée à propos de Thierry d'Alsace, existait donc déjà. Le comte et ses partisans brugeois furent sévèrement battus devant Bruges, au Beverhoutsveld et le comte dut même s'enfuir sous un déguisement. Les insurgés étaient à nouveau les maîtres de la situation. Ce fut pour se faire écraser, le 27 novembre de la même année 1382, à Westrozebeke par les forces royales françaises. Philippe Van Artevelde y trouva la mort.

Le Roi d'Angleterre vint alors au secours des Gantois.

La destruction de Gravelines, Mardick, Dunkerque et Nieuport en 1383...

Sous le prétexte de rétablir l'autorité du Pape de Rome vis à vis de celui d'Avignon, le Roi d'Angleterre Richard II débarqua un important contingent de troupes à Calais, en 1383. Ces troupes étaient placées sous les ordres du jeune évêque de Norwich, Henry Spencer. Au lieu de soutenir le Pape de Rome et, sous le prétexte de soutenir les Gantois, ces troupes s'emparèrent de Gravelines, Mardick, Dunkerque et Nieuport. Partout, ce furent le pillage et la destruction. Les récits de ces événements nous apprennent que les Anglais occupèrent également Bergues et Furnes. Les auteurs actuels s'accordent à dire que tant l'aide au Pape de Rome que le soutien des Gantois n'étaient que de bons prétextes. Le but réel poursuivi était de détruire tous les ports concurrents de Calais, comme on l'avait fait pour Wissant, de façon à donner à la tête de pont anglaise sur le continent le monopole du trafic trans-Manche. Avant de procéder aux destructions, un important butin fut évacué sur l'Angleterre. Les marchandises entreposées dans les ports furent, autant que possible, emportées. L'opération poursuivait donc un double but. La zone côtière entre les embouchures de l'Aa et de l'Yser se trouva donc complètement dévastée. Une riposte française s'organisa, ce qui eut pour effet de détruire ce que les Anglais n'avaient pas détruit. Bergues subit à cette occasion de lourds dégâts. L'insécurité se maintint très longtemps dans la région qui fut, durant de longues années, parcourue par des bandes anglaises isolées. Nous y reviendrons.

Voici ce que dit Maurice TORRIS au sujet de la destruction de Gravelines :

« 1383 fut une année de grande désolation pour Gravelines. Le 12 juin, les Anglais, appelés par les Gantois révoltés, s'emparèrent sans mal de la ville, défendue par de simples palissades. L'église, où s'étaient réfugiés les habitants, fut saccagée, et la petite garnison impitoyablement massacrée. Trois mois plus tard, quand les Anglais reflurent vers le Calaisis, à la suite des négociations avec le Roi de France, ils passèrent une journée à Gravelines, mais en partant, méchamment, ils y mirent le feu. La ville fut entièrement brûlée ». Roger DEGRYSE nous dit, pour sa part, que la destruction de 1383 marque la fin de la grande pêche gravelinoise vers le « Nortover ». On ne trouve plus de traces de passage de bateaux de Gravelines dans les ports anglais. Il conclut en disant que les Gravelinois devaient, du reste, reprendre ultérieurement leur place dans la grande pêche avec les « IJslandvaarders et en nous rappelant qu'il ne faut surtout pas oublier de parler de l'importance de Gravelines comme port de commerce à cette époque. Précisément, nous allons le faire, mais après avoir mentionné un dernier événement.

Au milieu de toute cette désolation et de cette insécurité totale de la zone côtière comprise entre l'Aa et l'Yser, le Comte de Flandre, Louis II de Male, mourut à Saint Orner, le 30 janvier 1384. Il est demeuré connu sous le nom de Louis de Male parce qu'il était né au château du même nom près de Bruges. On pourrait le nommer Louis de Saint Orner puisque sa mort, en cette ville, montre bien qu'il avait récupéré l'Artois. C'est à son beau-fils, le Duc de Bourgogne Philippe le Hardi, qu'il va échoir de rétablir la situation.

Le port de commerce de Gravelines de Philippe d'Alsace à 1383...

Cet autre aspect, non moins important que le premier, est décrit « à posteriori » dans un document daté du 9 novembre 1441. Il s'agit de la conclusion apportée par Jehan Aubert et May Carneux, contrôleurs au dit lieu de « Gravelinghes » à une enquête exécutée sur ordre de leur « très redouté seigneur, Monseigneur le Duc de Bourgogne et de Brabant , Philippe le Bon. Cette enquête, sur laquelle nous reviendrons en détail,

était une information sur les moyens à mettre en œuvre pour relever le port de Gravelines et empêcher le passage des Anglais (toujours ce fameux gué !). Ils concluent en disant qu'ils ont interrogé plusieurs personnes âgées de Gravelines et des environs qui leur ont affirmé qu'avant que la dicte ville ne fut prise des Anglais et « arse » (brûlée), ce qui remonte à environ LVI ans, le havre de cette ville était le meilleur de Flandre après celui de l'Ecluse (Sluis) et qu'y arrivaient tous les vins venant de La Rochelle, qui présentement arrivent à Nieuport, Dunkerque et Etaples.

Maurice TORRIS confirme, pour sa part, que le port de Gravelines exportait vers l'Angleterre du vin et des draps. Il importait du même pays de la laine et du miel (certains auteurs parlent également de la cervoise anglaise, la « goudale »). Le port importait également de la laine d'Espagne. Il pouvait contenir, dit-on, 50 à 60 bateaux. Ces chiffres sont mentionnés par J. FINOT, déjà cité, dans son inventaire des archives locales.

(à suivre)

(5 209) GRAVELINES ou GRAVELINGE (V)

Par J. Verleyen

Neptunus 175

Avant-poste côtier des Ducs de Bourgogne...



Photo Jean DAMS - Dunkerque
Le LEUGENAAR complètement restauré.
La tradition est partagée au sujet de l'origine de la dénomination. Certains disent que c'était un lieu où les marins, retour de mer, exagéraient leurs exploits. D'autres disent que la tour fut utilisée comme sémaphore et ne renseignait pas le temps exact.

Cette qualification d'avant-poste côtier, sur laquelle insiste Roger DEGRYSE, reflète très bien la réalité. Gravelines était déjà située à la limite de deux provinces du Royaume de France, la Flandre et l'Artois. Avec la prise de Calais par les Anglais, le 4 août 1347, une frontière nouvelle et toute proche apparaît. Cette fois, il s'agit d'une frontière entre états, bien que le Roi d'Angleterre se dit également Roi de France.

Du coup, Gravelines devient le petit coin isolé et peu sûr dont la valeur comme port de pêche ou port de commerce va tomber à rien ou presque, pour la Flandre et pour la France, même avant la destruction de 1383. S'il faut en croire deux auteurs (dont H. PIERS, déjà cité) auxquels se réfère J. FINOT, Gravelines fut même occupé par les Anglais, en 1347, peu après la prise de Calais. Quoi d'étonnant à cela et qui eut pu s'y opposer ? Le Roi de France, Philippe VI, est complètement vaincu. Il mourra du reste en 1350 dans un pays ravagé par une terrible épidémie de peste. Par ailleurs, nous avons vu le jeune Comte de Flandre, Louis de Male, rescapé lui-même de Crécy, entamer son règne dans des conditions bien pénibles.

Ce n'est pas le moment de faire respecter ses droits en cette pointe extrême du comté et face aux Anglais. Jean II le Bon succède à son père sur le trône de France. A l'intérieur, il doit faire face à une véritable guerre civile qui se complique d'une révolte sociale des paysans et des exactions de bandes de mercenaires que l'on ne sait plus payer. A l'extérieur, l'Anglais demeure toujours menaçant et écrase, une nouvelle fois, l'armée royale de France à la bataille de Poitiers, le 19 septembre 1356. Jean II le Bon est fait prisonnier dans ce combat mais un de ses fils, Philippe (notre futur premier Duc de Bourgogne !), s'y est distingué par sa bravoure. Il en conservera le surnom de « Hardi ». Rien d'étonnant donc à ce que les Anglais soient toujours, en toute quiétude, à Gravelines. Mais, Edouard III rencontre moins de succès et il échoue dans une tentative de se faire couronner Roi de France à Reims. Il accepte donc de négocier avec son prisonnier, Jean II le Bon. Ces négociations conduisent à la signature du traité de Brétigny (près de Chartres), le 24 octobre 1360. Ce traité est dur pour la France qui doit reconnaître la cession de Bayonne, Bordeaux, La Rochelle, Abbeville et Calais avec les régions qui en dépendent. C'est ainsi que le Ponthieu est cédé avec Abbeville. Quant au Calaisis cédé, il comprend les villes de Guines et d'Ardres mais non Gravelines que les Anglais doivent donc évacuer. La limite des Anglais est fixée sur l'Aa (terre d'Oye). Quant à Jean II le Bon, il est libéré moyennant une rançon énorme qu'il ne saura pas payer complètement. Chevaleresquement, il retournera volontairement mourir en Angleterre, le 8 avril 1364.

Son fils, Charles V le Sage, monte à son tour sur le trône dans les pires conditions mais il ne l'entend pas de cette oreille. En quelques années, il va rétablir son autorité en France, se débarrassant des factieux et des aventuriers, et faire face à l'Anglais. Il est aidé en cela par plusieurs hommes de haute valeur. L'Amiral Jean de Vienne (le malheureux mais vaillant défenseur de Calais en 1347) ira inquiéter l'Angleterre en croisant jusque sur ses côtes en 1377 et en en 1380 (1). Et puis, il y a le fameux Connétable Bertrand du Guesclin, popularisé et légendarisé par les histoires illustrées pour le bon peuple et pour les enfants. Il l'est encore dans des bandes dessinées. On a dit de lui qu'il a créé les opérations de commandos, réussissant des coups de main étonnants. Il va liquider les factieux navarrais et conduire en Espagne les « Grandes Compagnies » de mercenaires qui écumaient le pays. Il va ensuite s'attaquer aux Anglais et, p. ex. en 1373, il s'empare de l'île de Jersey. Enfin, il y a un homme qui aide grandement

son frère et c'est Philippe le Hardi, notre futur premier Duc de Bourgogne. Parallèlement, notre Comte de Flandre, Louis de Male, est en train de rétablir la situation dans son comté et ce n'est pas pour rien que Charles V le Sage réalise, en 1369, le « mariage flamand » (selon l'expression d'auteurs français) de son frère Philippe le Hardi avec Marguerite de Male, unique héritière de Flandre.

En 1376, Charles V le Sage reprend aux Anglais une partie de leur conquête réduisant ainsi la tête de pont de Calais. En cette même année 1376,

Ardres et l'Ardrésis forment le « gouvernement d'Ardres » rattaché à la province royale de Picardie. Le « baillage royal d'Ardres, malgré le titre de baillage souverain dont il était doté, ressortissait au baillage de Montreuil (Montreuil jadis sur mer et encore appelée Montreuil-sur-mer, à l'embouchure de la Canche). Cette région prit le nom de « Pays-Conquis » à ne pas confondre avec celui de « Pays-Reconquis » qui va faire son apparition, en 1558, lors de la reprise totale du Calaisis par la France. Le territoire demeuré aux Anglais, après 1376, était donc borné, à l'Est, par la nouvelle entité territoriale de l'Ardrésis ; au Nord, par l'Aa (c.-à-d. les approches de la rive gauche de l'Aa) ; à l'Ouest, par la mer, et, au Sud, par le Boulonnais. Il en résulte donc que, pendant un laps de temps assez long, Gravelines va posséder une frontière commune avec les Anglais tandis que deux frontières intérieures, celles de l'Artois et de l'Ardrésis (c.-à-d. de la Picardie) ne seront pas éloignées. Les deux villes de Guines et d'Ardres, distantes l'une de l'autre d'une douzaine de kilomètres, furent donc prises par les Anglais, en 1347, en même temps que Calais mais, dès 1376, Ardres est reprise par le Roi de France. C'est entre ces deux villes, l'une anglaise et l'autre française, que sera établi, en 1520, le fameux « Camp du Drap d'Or » auquel nous aurons à faire allusion à propos de Charles Quint. Cette campagne victorieuse de 1376 explique comment il se fait que l'année suivante, en 1377, Philippe le Hardi, qui défend déjà le futur héritage de son épouse, occupa, sans coup férir, Gravelines où les Anglais étaient revenus, en dépit du traité de Brétigny.

Roger DEGRYSE nous a dit que la prise de Calais entraîna aussitôt l'insécurité du port de Gravelines dès avant sa destruction et que les bateaux de pêche gravelinois faisant escale en Angleterre se firent plus rares, au cours de cette époque, pour disparaître complètement après 1383. En comparant ce que nous dit Roger DEGRYSE avec l'exposé qui précède, on peut se demander si certaines de ces unités n'ont pas, parfois, quitté le port de Gravelines sous contrôle anglais.

À propos de la frontière séparant Gravelines de la tête de pont anglaise de Calais, nous avons parlé d'une frontière entre états, frontière qui subsistera jusqu'en 1558. Mais, entretemps, les limites intérieures avec les provinces royales françaises vont se muer, elles aussi, en frontières entre états. À quel moment ? Ici, nous percevons une légère mais nette différence de longueur d'ondes entre l'enseignement de l'histoire professé en France et celui professé en Belgique. Nous avons appris, dans « notre histoire de Belgique » que Philippe le Hardi ouvre, pour nous, l'ère des Ducs de Bourgogne. Nous avons appris que son petit-fils, le troisième Duc de Bourgogne Philippe le Bon, peut être considéré comme le fondateur de la Belgique (on pourrait dire des Pays-Bas également).

L'enseignement de l'histoire étant devenu plus réaliste, on nous dit que Charles V le Sage, en réalisant le « mariage flamand » n'avait d'autre but que de rattacher solidement à la couronne de France cette province turbulente de Flandre, qu'il ne pouvait prévoir que le contraire allait en résulter, que cette création de l'état bourguignon ne s'est pas faite du jour au lendemain et que, par exemple, le premier Duc de Bourgogne Philippe le Hardi (celui qui va retenir, en premier lieu, notre attention) est demeuré, avant tout, un prince français (ce qui ne l'a pas empêché de bien défendre nos régions). Certains de nos voisins du Sud solutionnent le problème autrement et en commençant par la fin. Ils disent que la rupture définitive entre la France et les états de Bourgogne ne se produisit qu'en 1477, à la mort de Charles le Téméraire. C'est Marie de Bourgogne, fille unique de Charles le Téméraire, qui en est la responsable. Au lieu d'épouser le futur Roi de France Charles VIII, mariage qui eut entraîné le rattachement des vastes domaines de Bourgogne à la couronne de France, elle épouse un étranger venu de loin et qui n'avait rien à faire dans nos régions. Ainsi, la Maison de Habsbourg s'installe à la tête de ces magnifiques provinces et tout le reste en découle alors automatiquement : Charles Quint, les Habsbourgs d'Espagne d'abord et puis, à nouveau, les Habsbourgs d'Autriche avec tous les conflits franco-habsbourgeois qui en résulteront. D'autres auteurs ne compliquent pas tant les choses et, pour expliquer à leurs lecteurs comment il se fait que Gravelines dont ils ont parlé jusqu'alors comme d'une ville française, est devenue une ville espagnole, se bornent à dire que cette situation résulte d'une série de mariages et de successions.

Comme quoi, malgré des divergences, tout le monde est d'accord pour considérer que Gravelines occupe une position frontière de 1347 à 1659, année du Traité des Pyrénées, vis-à-vis des Anglais jusqu'en 1558 et vis-à-vis de la France depuis une date déjà antérieure.

François de Madrys, qui fut intendant de la Flandre Maritime de 1680 à 1699, résumait ainsi la situation dans un rapport adressé au Roy Louis XIV :

« La ville de Gravelines est une petite ville fortifiée qui a 1567 toises de circuit et contient 284 mai sons, 1162 habitants. Elle est située sur la rivière d'Aa, à un quart de lieue de la mer, à moitié chemin de Dunkerque à Calais, c'est à dire à quatre lieues de l'une et l'autre ville. Elle a toujours été plus considérable par sa situation que par le nombre de ses habitants ». C'est en citant cette observation qu'il considère comme empreinte de la plus grande justesse, que Jules FINOT, déjà cité, entame l'introduction historique qui précède l'Inventaire Sommaire des Archives de Gravelines.

Voyons maintenant ce que va faire le Duc de Bourgogne puisque c'est lui, désormais, qui succède au Comte de Flandre dans l'exercice de l'autorité.



Cliché A.C.L. Bruxelles
Peinture sur bois attribuée à Lancelot BLONDEEL - Musée de la Ville de Nieupoort - reproduit avec la bienveillante autorisation de l'Administration Communale. Le nettoyage a fait disparaître des maisons qui surplombaient les remparts et reparaitre un bateau dans l'estuaire. Noter les remparts en terre et les deux phares (vuerboeten). L'un d'eux est celui de Guy de Dampierre qui subsista jusqu'en 1914. L'autre, nous dit Camille WYBO, fut détruit par un incendie en 1314 et reconstruit en 1414, reconstruit en 1716 et détruit lors du bombardement qui précéda la prise de la ville par les Français en 1794.

La reprise en mains du territoire côtier de l'Aa à l'Yser...

Lorsque Louis de Male mourut à Saint-Orner, le 30 janvier 1384, son beau-fils, Philippe le Hardi, héritait d'une Flandre en proie aux plus grandes difficultés

internes et externes. À l'intérieur,

Philippe le Hardi parvint, assez rapidement, à ramener la paix dans ce pays ravagé et divisé



Cliché A.C.L. Bruxelles
Peinture sur bois attribuée à Lancelot BLONDEEL - Musée de la Ville de Nieupoort - reproduit avec la bienveillante autorisation de l'Administration Communale - Le tableau, qui a été nettoyé, représente le port de NIEUPOORT.

par la guerre civile. Le Duc se révéla habile et, par la Paix de Tournai du 18 décembre 1385, il obtint la soumission totale des communes flamandes, y compris Gand, moyennant la garantie de leurs privilèges, franchises et coutumes et une amnistie totale pour les rebelles. En échange, lui et son épouse, Marguerite de Male, furent reconnus comme les souverains du pays. Il obtint aussi le retour des marchands allemands de la Hanse qui avaient quitté la Flandre. Nous y reviendrons.

Sur la côte, de l'estuaire de l'Aa à celui de l'Yser, tout était à refaire. Les villes avaient été pillées et brûlées et des bandes armées anglaises continuaient à parcourir la région, y entretenant l'insécurité. Essayons de voir ce qui s'est passé à Nieupoort, à Dunkerque et à Gravelines.

En ce qui regarde Nieupoort, Camille WYBO, déjà cité, note que Philippe le Hardi fit exécuter le dévasement de l'Yser dès 1385 et que par un octroi vidimé par Jehan de Ghisteltes, Capitaine général des Flandres, il ordonna la construction d'une enceinte autour de Nieupoort et la reconstruction du château. La ville fut entouré de fossés mesurant « dix verges ou plus de largeur et la profondeur à l'advenant ». Deux portes fortifiées, dont celle du Port, et quarante tours crénelées complétaient l'ouvrage. Le fait qu'en 1395, Jehan de Ghisteltes, accompagné de son épouse et de son fils, vint en visite officielle à Nieupoort et y fut reçu en grande pompe, pourrait faire supposer que les fortifications étaient achevées ou, en tous les cas, très avancées dans leur construction. Il existe encore, au Musée Communal de Nieupoort, parmi d'autres

magnifiques tableaux anciens échappés par miracle à la destruction de la ville en 1914, un triptyque attribué à Lancelot Blondeel, ce Léonard de Vinci de chez nous. Le panneau central est consacré à la vie de Saint Antoine l'Ermite ou du Désert (le populaire « Saint Antoine et son cochon » très vénéré sur notre côte). Les deux panneaux latéraux représentent le port et les fortifications de Nieuport au XVe siècle. On remarque que, au-delà d'une porte fortifiée (sans nul doute, celle du Port), le rempart est constitué par une levée de terre. Ceci fournit l'occasion de faire une mise au point nécessaire au sujet des villes fortifiées. On a dit, trop facilement, que les villes furent entourées de murailles dès leur création. Le Professeur Dr. A. VERHULST avait déjà imposé la prudence sur ce point, en ce qui concerne Gravelines. Nous avons vu, par ailleurs, que Gravelines n'était encore entourée que d'une palissade en 1383. On a dit, trop souvent et trop facilement également, que les villes fortifiées étaient toujours entourées complètement d'épaisses murailles crénelées ce qui fait penser immédiatement à la Cité de Carcassonne. Certes, il y a eu des murs et il en subsiste même des vestiges, parfois anciens, comme à Bruxelles ou à Tournai. La ville de Montreuil-sur-Mer, que nous avons citée à propos de l'Ardrésis, possède encore de vieux murs. Cette ville est même, parfois, surnommée la « Carcassonne du Nord ». Mais, bien souvent, les villes étaient entourées d'une épaisse levée de terre dominant le fossé avec des portes fortifiées et, aux endroits propices, des tours construites en dur comme les portes. Bruges possède encore, entre la Porte de Damme et la Porte Sainte-Croix, des tronçons de beaux remparts de terre surmontés de moulins.

En ce qui concerne Dunkerque, nous savons que Philippe le Hardi autorisa, en 1403, la construction d'une enceinte autour de la ville. Les travaux durèrent trois ans et furent exécutés par Justin Avekerke. L'ensemble comportait 28 tours dont une est parvenue jusqu'à nous, avec des remaniements bien entendu. C'est le fameux « Leugenaar » qui se dresse près des anciens bassins destinés, semble-t-il, à être comblés prochainement. Cette tour a échappé à toutes les vicissitudes endurées par Dunkerque et ses fortifications et, en dernier lieu, au pilonnage de 1940. Elle était pourtant aux premières loges, pas loin des lieux de débarquement (les chantiers de constructions navales dont parlent nos pêcheurs qui « ont fait Dunkerque »). En ce qui concerne Gravelines, Justin de PAS (déjà cité et que nous allons maintenant souvent citer) nous dit que Philippe le Hardi fit creuser, en 1402, un nouveau lit de la rivière tel qu'il est demeuré depuis, entre Holque et le lieu-dit « les Hauts Arbres », où rejoignant la Hem devenue à cet endroit la Mardick, les eaux gagnèrent dès lors directement Gravelines par le cours inférieur de cette rivière.

Philippe le Hardi mourut inopinément à Hal, le 27 avril 1404. Il ne vit donc pas l'achèvement de son œuvre sur la côte puisque, p. ex., les fortifications de Dunkerque ne furent achevées qu'en 1406. Bien plus, son fils Jean sans Peur, eut encore à combattre des bandes d'Anglais qui parcouraient la région. C'est ainsi qu'en 1405, il eut à reprendre Gravelines dont les Anglais s'étaient à nouveau emparés, malgré une héroïque résistance de son seigneur et châtelain, le Comte de Saint Pol. C'est ce qui décida Jean sans Peur à entourer, cette fois, la ville de fortifications sérieuses.

« On ne connaît rien au sujet de ces fortifications, nous dit Maurice TORRIS, le premier fortificateur connu de Gravelines étant Charles Quint dont les travaux sont encore visibles ». SANDERUS parle des fortifications élevées après l'incendie et avant Charles Quint. Mais, il le fait très vaguement .

Incidemment, Justin de PAS nous donne quelques détails sur ces fortifications. En 1440, fut conclue une convention avec le seigneur de Gravelines, convention qui devait confier à la ville de Saint-Omer la réfection et l'entretien du port de Gravelines et de la voie d'eau entre ces deux villes. Le châtelain céda une partie de terrains sis à l'Ouest de la ville pour permettre le creusement d'un nouveau chenal. Nous y reviendrons, bien entendu. Le texte de la convention de 1440 fait connaître que les 160 mesures de terre cédées tiennent « du lez vers Calais au cours que a de présent » lad e rivière... et, d'autre costé, tenant à la dicque des fossez de la forteresse de lad ville de Gravelinghes jusques à l'opposite ou assez près d'une tour nommée le tour de Drinckamp... ». Donc, en 1440, il y avait une « forteresse de la ville de Gravelines » avec des fossés et, notamment, une tour dont le nom nous est connu. On peut donc supposer que, cette fois, la ville était entourée de fortifications comme ses villes-sœurs de Nieuport et de Dunkerque, comprises dans le même plan de restauration de cette partie de la côte de l'Yser à l'Aa. Bien entendu, un contradicteur peut faire observer que ces lignes peuvent s'appliquer à l'enceinte fortifiée du château de Gravelines et non à une enceinte fortifiée entourant entièrement la ville. Qu'il s'agisse de l'une ou de l'autre enceinte, nous pouvons, raisonnablement, nous la représenter comme semblable à celle reproduite sur les tableaux de Nieuport. L'Yser doit être remplacé par l'Aa et la mer

n'est pas si proche mais la vision d'une ville portuaire fortifiée, de cette époque et de cette région, paraît refléter ce qui a dû être la réalité.

Un autre élément de commencement de preuve en faveur de l'existence de fortifications solides à Gravelines nous est fourni par un passage de la chronique d'Enguerrand de Monstrelet (passage cité par H. PIERS et repris par J. FINOT, op. cit. p. XV). Ce chroniqueur nous dit qu'en 1437 (donc, peu avant la convention de 1440), Philippe le Bon, après avoir dû renoncer à un projet d'expédition contre Calais, logea à Gravelines et y tint conseil. Voilà bien une preuve que notre ville présentait, à cette époque, de solides garanties au point de vue de la sécurité. Les Anglais de Calais passaient continuellement le gué de l'Aa devant Gravelines pour faire des incursions en territoire bourguignon. Philippe le Bon s'en préoccupait grandement, nous allons le voir. Notre « Grand Duc d'Occident » n'allait tout de même pas exposer sa précieuse personne en la logeant dans un lieu mal protégé, à proximité immédiate de l'ennemi. La prise eut été trop belle s'il s'était fait capturer, au saut du lit, par un détachement d'Anglais !

Notons encore un point de similitude entre Nieuport et Gravelines, point de similitude qui peut être un argument. Camille WYBO nous dit que les fortifications élevées à Nieuport par Philippe le Hardi ne comportaient que deux portes (d'autres furent ajoutées ultérieurement). Or, Gravelines n'a jamais connu que deux portes, celle de Calais et celle de Dunkerque.

Avant d'examiner, avec plus de détails, le relèvement de la ville dans les domaines plus particuliers de la pêche et du port de commerce, notons déjà que, sur le plan général, les dates citées ci-dessus nous donnent, à elles seules, une idée du temps qu'il a fallu pour relever l'essentiel et reprendre la région en mains. Elles nous donnent aussi l'idée que ce relèvement s'est opéré d'Est en Ouest, en débutant par Nieuport, en poursuivant par Dunkerque et en s'achevant par Gravelines. La situation de cette dernière ville à l'extrémité de la Flandre et face aux Anglais explique peut-être cette orientation du relèvement de la région côtière. On pourrait être tenté de croire que les ruines de la ville demeurèrent à l'abandon durant assez longtemps. Maurice TORRIS est d'avis qu'il est exagéré d'estimer à 20 ans cette période. Il pense, au contraire, que la ville s'est assez rapidement relevée et devait avoir retrouvé une certaine importance maritime à la fin du siècle. Il se base principalement sur la restitution des privilèges et coutumes faite par Philippe le Hardi à la Paix de Tournai de 1385. Les bourgeois de Gravelines avaient donc recouvré la plénitude de leurs droits. Karel de FLOU, dans son dictionnaire toponymique, donne plusieurs citations qui s'échelonnent de 1383 à 1400. Deux d'entre elles nous paraissent intéressantes et elles datent de 1390: « cent aunes de toile pour faire voyles au moulin de Greffeninghe (Inv. Arch. Nord 4 B. 1849) » et « gisans en le paroche de Gravelines (Com. Flam. 13, 143) ». Observons au passage cette orthographe actuelle du nom de la ville, qui se retrouve déjà en 1331 mais demeura rare pendant longtemps.

Voyons maintenant ce qui s'est passé et ne s'est pas passé en matière de pêche et ce qui fut mis en œuvre pour relever le port de commerce.

Une occasion fut-elle perdue par la pêche gravellinoise après 1382

En ce qui concerne la pêche, après 1383, Justin de PAS note que l'on ne pouvait demander aux pêcheurs de Gravelines de contribuer au relèvement du port. Pour les pêcheurs, dit-il, l'estuaire de la rivière était toujours suffisant en tant qu'accessible à leurs barques. D'ailleurs, ce trafic de harengs dont Gravelines fut longtemps le principal centre pour les Pays-Bas, commença à baisser avec l'invention de la « caque c'est-à-dire dès le début du quinzième siècle. Les autres ports, au nord des Pays-Bas, commencèrent alors à en entreprendre un commerce intensif et l'auteur s'en réfère à H. PIRENNE (opus cité pages 154 et 155).

Ces lignes pourraient faire croire que l'auteur veut dire que la destruction de Gravelines était tombée à un bien mauvais moment, au moment où s'opérait une véritable révolution dans le domaine de la pêche au hareng, révolution dont Gravelines ne put profiter au moment propice. Comme le diraient nos journalistes actuels, une occasion a-t-elle été perdue ?

En réalité, l'auteur a écrit ces lignes, avant 1930, à un moment où l'on croyait encore à l'invention de la caque vers 1400. Nous allons voir que des recherches plus récentes ont démontré que la caque date de bien avant 1400, même si elle ne fut introduite dans nos régions que peu avant cette date. Nous allons voir aussi qu'elle fut connue à Nieupoort et à Dunkerque, ports qui ne sont pas du nord et qui furent détruits en même temps que Gravelines, et qu'elle ne fut pas inconnue non plus dans notre ville.

Longtemps, l'origine du caquage du hareng fut entourée d'une véritable légende qui était tenue pour une solide tradition. On disait qu'elle avait été inventée par un pêcheur ou un pilote de Biervliet (cette ville fondée également par Philippe d'Alsace). On le prénomme Gilles, ou Gillis, ou Willem ou Guillaume. On le nomme BEUKEL, BEUKEL'S, BEUKELSZ ou BEUKELSZOON. L'auteur des « Délices des Pays-Bas », travail édité en 1779 et déjà cité, l'appelle même BEUKELINS (nom que l'on retrouve curieusement dans le dialecte marollien de Bruxelles pour désigner une espèce de nos actuels saurets). On a dit de lui qu'il était échevin de Biervliet et qu'il mourut, en cette ville, en 1397.

On a dit de lui qu'il fut corsaire au service du Duc Philippe le Hardi. On a dit que Charles Quint, au cours de ce curieux voyage d'adieu qui suivit son abdication et précéda son départ

en Espagne, vint, en 1556, en l'île de Biervliet (nous verrons pourquoi Biervliet était une île à l'époque) pour saluer la tombe de ce grand homme. La date de ± 1400 était toujours admise comme étant celle de l'invention. Les légendes ont la vie dure, dit-on à juste titre. La preuve en est qu'en 1928, le Pasteur de l'Église Réformée de Biervliet, qui était alors le Révérend Vrijlandt, fut encore interrogé, à la demande d'un chercheur français, sur le point de savoir s'il était exact que l'église renfermait un monument funéraire dédié à l'inventeur de la caque du hareng. Le Pasteur répondit qu'il n'y avait, dans l'église, ni mausolée ni stèle funéraire de l'inventeur mais bien un beau vitrail qui rappelait cet événement. Il ajoutait, en outre, qu'une tombe de l'inventeur n'était pas connue. Comme on le voit, les recherches n'étaient pas encore très avancées à cette époque. On en était encore à essayer de vérifier la légende

et il ne faut pas s'étonner, dès lors, que l'éminent auteur qu'est Justin de PAS, écrivant vers 1928 également, partageait encore l'opinion communément admise suivant laquelle la caque du hareng avait été « inventée » vers 1400.

Des chercheurs acharnés se sont, depuis, attelés à faire la lumière sur cette question qui a fait l'objet d'une abondante littérature en Hollande en Belgique et même en France. Ils n'ont pas ménagé leur peine et ont fouillé toutes les archives possibles pour préciser l'origine du procédé et éclairer la personnalité du mystérieux Biervlietois. Parmi



Cliché : Musée Royal de l'Armée et d'Histoire Militaire. La pêche locale est restée très vivante à Gravelines, durant des siècles. Photo prise par des militaires belges durant la guerre 14/18. Au fond, Petit Fort Philippe avec église et phare qui apparaît au travers du filet de la barque amarrée à l'avant-plan.



Cliché : Documentatiecentrum Zeeuws Deltagebied à Middelburg-Province de Zélande-Pays-Bas aimablement transmis par Mr Wim HELM à l'intervention de Mr P.J. van der KOORDE, Administrateur de la revue « Zeeuws Tijdschrift » à Middelburg. Ce cliché, nous dit Roger DEGRYSE, représente la réplique du vitrail de 1611, dans l'église de Biervliet.

C'est à ce vitrail que faisait allusion le Pasteur Vrijlandt en 1928. L'original fut détruit par fait de guerre. Le signe étrange, entre le hareng couronné et le « kaekmesje », est une marque à apposer sur les tonnelets. Le bateau est une buse rentrant son filet. À noter que la date de 1397 figure sur ce vitrail. Tous sont d'accord pour dire que la date est inexacte.

ces chercheurs, l'Académicien de Marine belge Roger DEGRYSE, qui nous aide avec tant de sympathie,

est loin d'être le dernier. Essayons de résumer fidèlement ce qu'il dit. Depuis longtemps, le salage du hareng, sur terre et même sur mer (de là vient le terme de « korfharing », harengs en paniers), était connu de même que le fumage. Le problème que l'on cherchait à résoudre était toujours le même, profiter des pêches abondantes à certains mois de l'année pour constituer des réserves pour les mauvais jours et, surtout, pour les nombreux jours de maigre imposés par l'Église. Il fallait aussi atteindre des régions plus éloignées de la côte où le hareng frais ne pouvait parvenir. Les harengs salés étaient présentés avec ou sans tête. On les appelait « harengs saurs » ou « harengs sorets ». Ils étaient, certes, nourrissants mais pas toujours très appétissants. Vers ± 1250, a-t-on des raisons de croire, des pêcheurs danois qui opéraient dans le Sund (ou Sond) trouvèrent le moyen de conserver le hareng dans des tonneaux, des « caques » comme on disait en français. Les caques servaient au transport de toutes sortes de produits, graisse, beurre, viande salée, etc. Roger DEGRYSE nous fait même remarquer avec humour que ce mot, qui fut tellement usité en français, y est demeuré fut tellement utilisé en français, y est demeuré uniquement dans un proverbe qui n'a pas son équivalent en néerlandais. « La caque sent toujours le hareng » dit-on d'un « parvenu » dont un trait ou l'autre dénote les origines. Les pêches dans le Sund étaient particulièrement abondantes d'août à octobre. La préparation se faisait sur la côte méridionale de la Suède (alors territoire danois). Cette région, où se trouve notamment la ville de Falsterbô était appelée la « Scanie ». Le poisson devait être traité aussi rapidement que possible après la pêche, ouvert, fendu, vidé des entrailles et organes génitaux et conservé, dans le sel, en tonnelets. Le sang du hareng joue un rôle dans cette préparation et le poisson, ainsi encaqué, conserve l'aspect du frais.

Le « hareng de Scanie » fut importé dans nos régions par les « Hanséates », les membres de cette puissante « Hanse germanique » qui groupait des marchands de Brême, Hambourg, Lubeck, des ports de la Baltique et aussi des villes de Kampen et Harderwijk en Hollande. Les navires hanséates venaient jusque dans le Zwin et l'on doit même à la Hanse la création de la station d'hivernage de Hoeke. On ne connaît pas la date exacte des premières importations mais l'on sait, avec certitude, que l'étape du « Hareng de Scanie » était déjà établie à Damme, en 1324. Les déchargements avaient même déjà lieu, plus souvent, à Sluis (port plus accessible comme nous l'avons vu à propos de la bataille navale de l'Ecluse, en 1340). Le hareng de Scanie se répandit dans toute l'Europe occidentale. Il était plus cher que le hareng salé mais recherché pour son goût.



Au fil des années, des pêcheurs anglais, hollandais, zélandais, normands et, bien entendu, flamands eurent l'occasion de se familiariser avec ce nouveau procédé de conservation. À la suite de certaines circonstances parmi lesquelles les troubles en Flandre sous Louis de Male et les interventions françaises et anglaises subséquentes ne sont pas étrangers, les importations diminuèrent progressivement, à partir de 1382. En 1388, la Hanse replia même son comptoir de Bruges à Utrecht. Seule, la ville de Kampen continua à commercer avec nos régions. Il en résulta une baisse considérable de l'apport de hareng de Scanie. Pour comble, les Hanséates se trouvèrent aux prises, en 1393 et 1394, avec une puissante organisation

de pirates connue sous le nom de « Frères Vitaliens ». Ils opéraient en Baltique et le long des côtes de Danemark, de Suède et même de Norvège (Bergen fut prise par eux en 1394). C'étaient, dit H. DE VOS, des marins sans travail. Il en résulta l'arrêt complet des apports.

Dès 1390, des pêcheurs allemands d'abord (ceux de l'île d'Heligoland ou « Heylighenland »), de Hollande, Zélande, Angleterre et Flandre ensuite, au courant du procédé et profitant de la disparition des Hanséates, se mirent à caquer, eux-mêmes, du hareng de la Mer du Nord et même de la Zuyderzee. Des renseignements, obtenus par recoupements, ont permis d'établir que certains (notamment à Hughevliet et à Biervliet) réalisèrent de plantureux bénéfices à cette occasion mais aussi que des protestations de la part des consommateurs des villes de l'intérieur se firent entendre.

On prétendait qu'il s'agissait d'une imitation qui ne valait pas le produit d'origine. On caquait le hareng à terre mais aussi, déjà, sur mer.

Nous avons vu que Philippe le Hardi obtint le retour à Bruges des Hanséates. C'était en 1396, dix ans après la Paix de Tournai. Les Hanséates firent immédiatement observer qu'ils avaient le monopole de

l'importation en Flandre du hareng caqué et que l'on ne pouvait leur faire concurrence par une imitation. Aussi, dès l'année 1396, Philippe le Hardi interdit-il le caquage du hareng en Flandre. Des protestations véhémentes se firent entendre à Biervliet et à Hughevliet mais aussi à Nieuport et à Dunkerque (ce qui prouve que l'on y caquait aussi le hareng).

En 1398, le Duc autorisa les pêcheurs de Hughevliet et de Biervliet à casquer le hareng sous réserve de débarquer tous les chargements à Biervliet, de marquer les tonnelets d'une marque spéciale (pour les distinguer de ceux de Scanie) et d'exporter le produit hors de Flandre (principalement en Brabant). L'octroi de cette faveur initiale à Biervliet est attribué au fait que Marguerite de Male, Comtesse de Flandre et Duchesse de Bourgogne, était également « Dame de Biervliet », c.-à-d. seigneur du lieu. En 1402, Philippe le Hardi autorisa les pêcheurs de tous les ports de Flandre à caquet le hareng mais toujours avec l'obligation de débarquer les chargements à Biervliet et d'exporter. En 1412, Jean sans Peur autorisa le débarquement dans tous les ports de Flandre mais, toujours, avec obligation d'exporter. On note une activité de ce genre à Sluis, Ostende, Nieuport et Dunkerque. Les derniers apports de hareng de Scanie eurent lieu en 1418 et le marché était libre pour le hareng caqué flamand et pour longtemps.

Pour avoir un aperçu sommaire de la révolution dont le caquage du hareng fut la cause dans la pêche flamande, le mieux est de dresser un petit tableau des chiffres que Roger DEGRYSE a pu réunir et de les commenter ensuite.

Apport de tonnelets de hareng caqué flamand :
 Dernier apport de hareng de Scanie à Damme : 480 tonnelets par 3 Hanséates.

Année :	Biervliet	Nieuport	Oostende	Gravelines
1413	290	338		
1414	462	352		
1415	492			
1416	546		24	
1417			153	
1418				89
1420				36
1421				134
1426	4.254,5			
1427	3.538,5			

Voilà donc quelques chiffres que des coups de sonde heureux ont pu faire découvrir dans les archives. Ils sont relatifs au début du XV^e siècle, période durant laquelle le caquage du hareng s'implante solidement chez nous. Les chiffres relatifs à Gravelines proviennent des Archives Départementales du Nord à Lille (Comptes du Receveur Ducal à Gravelines de 1418 à 1423 - réf. B. 5.575). Il est donc possible que le caquage du hareng ait été tenté à Gravelines, dit Roger DEGRYSE, puisque l'on en trouve des traces.

Bien entendu, les chiffres nous montrent que Biervliet a bénéficié de la priorité qui lui avait été accordée par le privilège de 1398. Il fallut cependant un certain temps pour démarrer. Nous voyons que ce bond en avant se situe entre 1416 et 1426, soit après la libération totale du marché. Il fallut aussi s'adapter sur le plan de la technique et du personnel. Le hareng doit être traité aussitôt après la pêche. C'est un facteur primordial de succès. Il fallait donc caquer sur mer ce qui entraîna la construction de bateaux plus grands. Le navire-usine était né. Ce n'est toutefois que vers 1450 qu'apparurent les premières « buses à hareng ». (Jusqu'à là, il fallut tirer son plan avec des bateaux ordinaires.) Ce type de bateaux fut reproduit à un nombre incalculable d'exemplaires et subsista, pratiquement, jusqu'à la fin de l'Ancien Régime. Il disparut, en somme, avec l'occupation française des côtes des Pays-Bas et le blocus anglais subséquent qui entraînaient la disparition momentanée de la pêche lointaine et la renaissance d'une pêche côtière (comme à Heist p. ex.).

Il n'est pas aisé de donner des dimensions moyennes des buses à hareng, ces dimensions ayant varié, d'après le temps et le lieu, avec une tendance à s'accroître. Le mieux est de consulter un ouvrage spécialisé comme celui de J. VAN BEYLEN ou celui de G. DESNERCK ou, encore, de visiter le Nationaal Scheepvaartmuseum à Anvers ou le Nationaal Visserijmuseum à Oostduinkerke. En effet, à la différence de ce qui se passe pour les bateaux de pêche antérieurs, de nombreuses reproductions (tableaux, gravures, et, même, quelques modèles d'époque) de buses sont parvenues jusqu'à nous. Ce type de bateau s'est développé prodigieusement mais davantage en Zélande et encore plus en Hollande et c'est ce que H. PIRENNE (auquel se réfère J. de PAS) veut dire lorsqu'il parle des ports du nord des Pays-Bas. Vers 1550, on note, en effet, qu'il y a ± 100 buses flamandes, ± 200 buses zélandaises et ± 400 buses hollandaises !

Roger DEGRYSE insiste encore sur le fait que les campagnes de pêche entreprises par les buses à hareng devinrent plus longues et plus lointaines et que ces circonstances entraînèrent la nécessité de protéger les unités de pêche. Cette nécessité de la protection de la pêche est à la base de la constitution par les Ducs de Bourgogne d'embryons de forces navales permanentes. On peut affirmer que ces embryons constituent les ancêtres organisés les plus lointains de notre actuelle Force Navale. Celle-ci doit encore protéger nos pêcheurs si besoin en est.

Nous avons vu le rôle important joué, dans cette affaire, par Biervliet, port créé en 1183 par Philippe d'Alsace et qui était alors situé sur la voie d'eau du même nom qui mettait la ville en communication avec l'Escaut. Dans notre introduction, nous avons fait allusion aux grands assauts de la mer de la fin du XIV^{ème} et du début du XV^{ème} sur la rive sud de l'Escaut avant la construction de la « Graaf Jansdijk ». Le plus étonnant c'est que toute cette introduction en Flandre du caquage du hareng se situe précisément dans cette région en pleine période de cataclysmes. Hughevliet fut durement touché par la grande tempête de 1377 et disparut à jamais lors du Saint Elisabethsvloed du 19 novembre 1404. Entretemps, en 1387, Hughevliet avait encore été brûlée et pillée par les Anglais, une affaire qui ressemble à la destruction de Gravelines et autres ports voisins en 1383 et qui se situe dans le cadre des mêmes hostilités. Le cataclysme de 1404 fit disparaître toute une série de villages (parmi lesquels, sans doute, Botersande, citée antérieurement) et coupa l'actuelle Flandre Zélandaise par une immense étendue d'eau appelée d'abord la Zuudzee, ensuite Dullaert et enfin Braakman. Biervliet devint une île au milieu de cette Zuudzee et pour longtemps. La petite ville d'IJzendijke constitue véritablement un appareil enregistreur du lent retrait des eaux. Cette localité, datant du début du XII^{ème}, fut complètement submergée en 1404, également. Deux siècles plus tard, en 1604, quelques ruines commencèrent à émerger de façon permanente. Nous étions alors en pleine guerre de 80 ans et Maurice de Nassau s'empressa d'établir sur cette nouvelle île un point fortifié des États Généraux.



Cette situation insulaire de Biervliet lui fut, semble-t-il, profitable en tant que port de pêche. Elle le fut certainement en tant que producteur de sel. Nous avons vu que le sel était recherché et qu'il était exporté vers l'Angleterre. Un des gros producteurs de sel et d'un sel recherché pour sa qualité (la marque était protégée par les armes de la ville) était Biervliet avec son « moerzout ». A quelque chose malheur est bon, dit le proverbe.

Quant à ceux auxquels la tradition a longtemps attribué l'invention du caquage du hareng, Roger DEGRYSE nous dit que Willem BEUKEL est un personnage historique en tant que pêcheur d'Hughevliet. Il faisait partie d'un équipage qui captura, en 1388, le prince portugais Don Diniz. On en trouve trace dans les archives. Il avait donc à Hughevliet au moment où le caquage fut introduit en cette localité et à Biervliet. Le fait qu'au XIV^{ème}, une famille notable de Biervliet portait ce nom est certainement à l'origine de la tradition qui en fait un habitant de cette ville. Jacob KIEN, « inventeur » proposé par les Ostendais, est mentionné comme « zeerover » en 1404. Willem BEUKEL et Jacob KIEN sont de ces figures de marins qui, par leurs faits et gestes sur mer, sont demeurées populaires comme le « stierman LEIRZE » à Ostende.

Moins heureuse que sa sœur jumelle de Gravelines, Biervliet n'est plus ni port ni ville. Soudée lentement par des digues à la rive occidentale du Braakman, elle s'est trouvée reliée directement à Terneuzen lors de la fermeture définitive de ce golfe, le 30 juin 1952, et fusionnée avec cette ville, en 1970. Mais, la tradition est toujours vivante et elle reste même jeune. Ce sont, en effet l'Harmonie « Willem BEUKELSZON » et le « drumband » du même nom qui représentaient Biervliet aux belles fêtes organisées, en 1977, à l'occasion du 150^{ème} anniversaire de l'inauguration du Canal de Gand à Terneuzen !

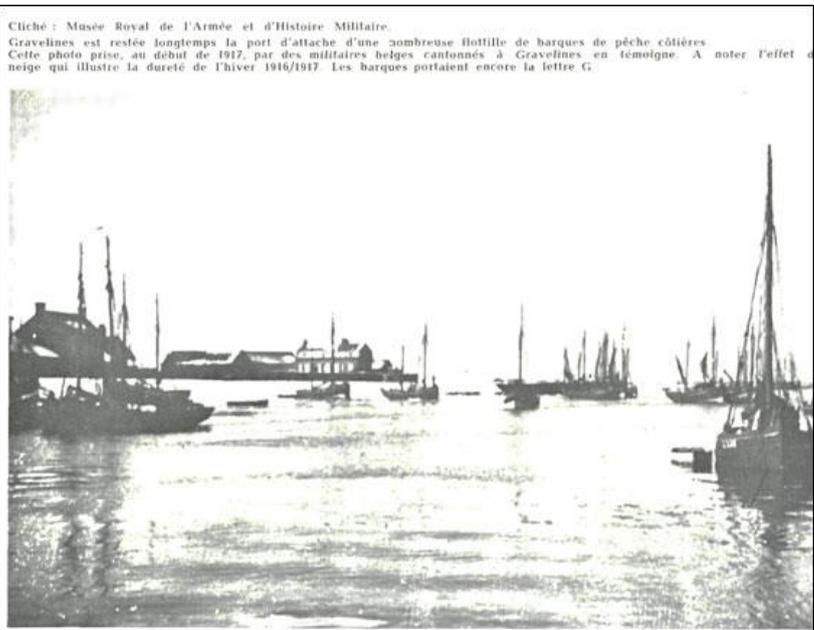
(à suivre)

L'hinterland du port de commerce de GRAVELINES...

Dès que l'on parle d'un port de commerce, surgit la question de savoir quel est son hinterland. Au début, en ce qui concerne Gravelines, la réponse était simple : Gravelines a été créée comme avant-port de la grande ville de Saint-Omer. Mais, bien vite, le trafic en provenance ou à destination de Saint-Omer va être disputé à Gravelines par d'autres ports, voisins ou même plus lointains, unis à Saint-Omer par une voie d'eau, parfois longue et précaire, qui les met en communication avec l'Aa en amont de Gravelines. Nous avons déjà vu que ce fut le cas pour Calais au profit de laquelle les Anglais canalisèrent la rivière d'Oye. D'autres « détournements du trafic », si l'on peut dire, suivront. En réalité, lorsque la ville fut détruite en 1383, la grande prospérité du port commercial de Gravelines appartenait déjà à un passé lointain. Ce n'est pas pour rien que, déjà avant cette destruction, vers 1360, la châtelaine de Gravelines, Iolande de Flandre, comtesse de Bar, dame de Cassel, Dunkerque, Gravelines et autres lieux, conçut le projet de faire creuser un nouveau canal de Gravelines à l'Aa avec une écluse et un bassin. Ce projet n'eut aucune suite mais, plus tard, Philippe IX d'Espagne va reprendre cette idée, cette fois uniquement dans le but de faire de Gravelines une base navale .

C'est la raison de placer ici cette pause économique, pourrait-on dire, consacrée à l'hinterland du port de commerce de Gravelines plutôt que d'en faire une annexe publiée à la fin. Nous allons abandonner l'exposé général à la période de l'histoire à laquelle nous sommes arrivés, celle des Ducs de Bourgogne, pour survoler rapidement les siècles qui nous séparent de cette période, en nous concentrant sur cet hinterland. Nous reviendrons à l'exposé général avec la période qui suit celle des Ducs de Bourgogne c.-à-d. celle des Habsbourgs pour parler, désormais, d'une place forte.

Ce port commercial de Gravelines, détruit en 1383, fera l'objet d'une longue tentative de relèvement. Nous allons, pour exposer cela, essayer de résumer, le plus fidèlement possible, le travail de 113 pages que Monsieur Justin de PAS, Secrétaire général de la Société des Antiquaires de la Monnie, a consacré à « la Ville de Saint-Omer et le Port de Gravelines » et le travail de 42 pages qu'il a consacré aux « Premiers Projets de Jonction de l'Aa à la Lys ». Le premier de ces travaux est consacré principalement à ce que nous pourrions appeler la « gestion audomaroise du port et de la rivière de 1441 à 1721 ». Le second travail, consacré principalement à la réalisation du « canal de Neuf-fossé », donne, en même temps, un excellent aperçu des diverses liaisons par voie d'eau entre Saint-Omer et d'autres ports, par le fait même, nous fait percevoir les détournements de trafic au détriment de l'avant-port naturel de Gravelines. Ces deux travaux ont été publiés dans le Tome XXXV des Mémoires de la Société des Antiquaires de la Morinie à Saint-Omer. Ce tome, particulièrement riche en enseignements, a été publié en 1931 à l'occasion du centenaire de cette société savante. C'est le moment de remercier vivement cette respectable société, qui approche maintenant de son 150ème anniversaire, pour l'autorisation nous accordée, sans l'ombre d'une hésitation, par son actuelle secrétaire, Madame Geneviève MASSE, de reproduire deux précieux croquis qui illustrent le travail de celui qui fut, si longtemps, secrétaire général de la société. Cet auteur a certainement consacré de nombreuses années de sa vie à ces recherches et il a eu la chance de pouvoir disposer des volumineuses archives d'époque conservées à Saint-Omer.



La gestion audomaroise du port et de la rivière 1441/1771

La pêche gravelinaise, après 1383, semble donc bien se concentrer sur l'apport de poisson frais. Elle était favorisée, dans ce domaine, par la proximité immédiate du gros marché que constituait Saint-Omer. Si les barques de pêche ont pu continuer à utiliser le chenal de l'Aa, tel qu'il était, il n'en allait pas de même pour les navires de commerce. Il faut attendre 1440 pour voir apparaître une solution hardie de rénovation. Camille WYBO, déjà cité, note également que le relèvement économique de Nieuport fut lent. Le règne de Jean sans Peur s'est donc écoulé. Il a vu une nouvelle et lourde défaite de l'armée de Charles VI l'Insensé, le 25 octobre 1415, à Azincourt (encore une fois, un champ de bataille anglo-français pas tellement éloigné, à une trentaine de kilomètres au sud de Saint-Omer). Le Duc de Bourgogne s'est tenu à l'écart de ce conflit. Par contre, il est mêlé de près à la rivalité Armagnacs contre Bourguignons, dont l'enjeu est le trône de France si misérable, et il périt assassiné sur le pont qui enjambe l'Yonne à Montereau, le 19 septembre 1419. Il avait eu presque la situation en mains.

Il nous faut atteindre presque la moitié du règne de Philippe le Bon. Nous n'allons pas retracer ici toutes les péripéties des accroissements territoriaux dont il est l'auteur. Notons cependant, pour les besoins du présent exposé, que le premier accroissement concerne, précisément, une région qui est proche de Gravelines. L'année de la mort de son père, en 1419, il a épousé une des filles de Charles VI l'Insensé, Michelle de France. Cette duchesse meurt dès 1422 laissant à son époux les « villes de la Somme ». Philippe le Bon est donc maître de pratiquement tout le territoire sis au nord de ce cours d'eau. De là vient que la Somme a été considérée comme la limite méridionale extrême des Pays-Bas. Rappelons aussi brièvement que, d'abord il s'est montré plutôt l'allié des Anglais. En 1422, au Traité de Troyes, il reconnaît Henri VI comme roi de France et d'Angleterre. En 1430, encore, il livre Jeanne d'Arc aux Anglais. Il va cependant lâcher les Anglais pour se réconcilier avec le Roi de France Charles VIII, le Roi de Bourges (2), qui a redressé partiellement sa situation. Pour prix de cette attitude, Philippe le Bon obtient, par le Traité d'Arras du 21 septembre 1435, la cession de tous les territoires situés au nord de la Somme sauf Saint Amand et Tournai (et hormis l'enclave de Calais, bien sûr). C'est pourquoi, nous allons retrouver Philippe le Bon, bien à son aise, dans sa résidence méridionale la plus favorite, le château de Hesdin. Ce lieu est situé au confluent de la Canche et de la Ternoise, non loin de Saint-Pol-sur-Ternoise, au sud de l'Artois. Nous en reparlerons, à plusieurs reprises, car il constitue un véritable baromètre de la situation ainsi que nous le verrons. Le temps est maintenant venu de parler, à nouveau, de Gravelines.

Pour essayer de relever le port de commerce, nous allons voir utiliser une formule encore usitée de nos jours. La réfection et l'entretien du port de Gravelines et de l'Aa, entre Saint-Omer et cette ville, vont être confiés à la Ville de Saint-Omer qui va devenir propriétaire de l'ensemble du plan d'eau jusqu'à la mer. Nous avons connu un système similaire, le canal de Louvain à Malines qui fut, pendant 210 ans, la propriété exclusive de la Ville de Louvain avant d'être repris par l'État. Nous connaissons encore le Canal Maritime de Bruxelles au Rupel qui fut, de 1561 à 1895, la propriété de la Ville de Bruxelles avant d'être repris par la Société Anonyme du Canal et des Installations Maritimes de Bruxelles dont la durée

d'existence est presque arrivée à son terme, ce qui entraînera des adaptations. Nous connaissons encore le canal de Bruges à Zeebrugge, propriété de la Société Anonyme « Maatschappij der Brugse Zeevaart Inrichtingen ». Nihil novi sub sole !

En 1440, donc, une convention est conclue entre la Ville de Saint-Omer et Jean de Luxembourg, comte de Saint-Pol et seigneur de Gravelines. Ce dernier cède à la Ville de Saint-Omer un certain nombre de mesures de terre sises à l'ouest de la ville pour permettre d'y « fouir » (creuser) un nouveau port. Il revoit, en échange, une rente annuelle qui sera, du reste rachetée par la ville et conserve certains droits en cas de cessation de l'exploitation. Ces « hems » ou « hems de Saint-Pol » seront augmentés, en 1445, par le Duc de Bourgogne lui-même qui cède des rejets de mer. Il agit ainsi comme le faisait Thierry d'Alsace.

Le comte, actuellement le duc, est propriétaire des terrains délaissés par la mer et qui ne sont à personne. En 1466 et 1485, de nouvelles mesures de terre seront encore cédées par le comte et, cette fois, l'ensemble du terrain ainsi cédé atteint les limites du territoire des Anglais. L'auteur nous dit que ces limites suivaient l'ancien lit de l'Aa, celui qui se dirigeait vers la crique d'Oye et qui fut abandonné à l'époque de la fondation de la ville (pp. 142 et 143). Dans la suite, les hems ne cessèrent de s'accroître de terres délaissées par la mer. Ces hems étaient donnés en location et le produit de ces fermages servait partiellement à couvrir les frais. Ces ressources étaient cependant insuffisantes et la ville fut autorisée à percevoir plusieurs impôts sur les produits transportés par la voie d'eau. Un seul de ces impôts survécut du début à la fin de la gestion.

Il s'agit d'un impôt sur le sel (la « ceuillote »). Des impôts sur d'autres produits furent imaginés mais leur perception, affermée également, ne dura guère car elle se heurta à des difficultés et à l'impopularité. Ce fut, notamment et principalement, le cas, en 1467, durant les derniers jours du règne de Philippe le Bon et les premiers jours du règne de Charles le Téméraire, lorsqu'un impôt sur la servoise (bière) fut peut-être bien à la base d'une sédition urbaine qui fut durement réprimée. A plusieurs reprises, à l'occasion de difficultés, le droit de propriété total de la ville sur le plan d'eau fut réaffirmé. On en trouve une dernière manifestation dans une décision des Archiducs Albert et Isabelle du 30 avril 1605.

En quoi consistaient ces travaux ? On ne le sait exactement. Ils semblent avoir été exécutés en 1441 et assez rapidement. On sait qu'il s'agissait de redresser le cours de l'Aa devant la ville, là où il était tortueux. Ce travail devait être exécuté « aussi loin que les pâtures sont vertes ». Par contre, une fois arrivé aux terrains que la mer recouvre, il fallait rejoindre le lit de l'ancien chenal. Le nouveau chenal semble avoir été creusé entre la ville et l'ancien chenal. À deux reprises, la barrière de terre entre le chenal existant et le nouveau en construction se rompit entraînant l'inondation des chantiers. On le sait parce que les Cordeliers de Saint-Omer reçurent des dons pour implorer la protection divine sur les travaux.

On sait aussi que « ceux de Calais et de Oye » projetèrent d'attaquer les chantiers mais que l'on parvint à les en dissuader grâce à une intervention auprès du gouverneur anglais de Calais. Ceux qui vivent du trafic par la « rivière d'Oye » se sentent donc menacés par la construction d'un nouveau port à Gravelines et ils avaient envisagé de recourir à la violence comme nous l'avons vu faire par les Gantois à propos de la « Lys Occidentale » au temps de Louis II de Male. Un massacre fut certainement évité dans le présent cas.

Ces travaux (en dépit d'une déclaration optimiste) ne semblent cependant pas avoir donné satisfaction et ce, dès le début. En effet, dès l'année 1441, nous voyons le Duc de Bourgogne lui-même ordonner, de son château de Hesdin, la réunion d'une commission d'experts pour rechercher les moyens de porter remède à des défauts de deux ordres. D'une part, on a signalé au Duc que le Chenal s'ensable et, d'autre part, les régions limitrophes se plaignent de ce que les Anglais de Calais passent aisément le gué qui se trouve devant le château de Gravelines et font des incursions dans ces régions.

Le procès-verbal de l'audition de quatre experts, en date du 9 novembre 1441, est toujours conservé aux archives de Saint-Omer. Chose assez curieuse, pour nous, ils sont entendus sous serment, leurs déclarations pouvant servir dans un procès éventuel contre la Ville de Saint-Omer.

Nous allons voir qu'ils présentent de sérieuses références et que leurs déclarations sont très intéressantes et ne manquent pas de pittoresque.

Le premier est « Maistre Willem WOITZOONE demeurant à Sericxe en Zeelande » (lisez Zierikzee). Il a une longue expérience de travaux de construction de ports et de digues en Hollande et en Zélande et il

y travaillé à Gravelines pour les ouvrages que « ceux de Saint-Omer » ont exécuté dans ce port. Il a eu ainsi l'occasion de se rendre compte de la situation et de réfléchir au sujet des remèdes à y apporter. Ce qu'il faut, dit-il, c'est redresser la rivière de façon à ce que la marée monte rapidement et se retire de même.

Ainsi, la marée montante aura peu de temps pour déposer des « sablons » et ceux-ci seront plus facilement éliminés par le reflux rapide. L'effet de chasse produit par l'eau douce venant avec plus de vigueur de Saint-Omer complétera encore le nettoyage du chenal. La rivière deviendra ainsi plus profonde et ceux qui risqueraient de passer à gué, à pied ou à cheval courront le danger de se noyer.

Le second expert entendu est « Maître Willem d'Utrecht, demeurant à Neufport en Flandre » (lisez Nieupoort). Son nom nous fait supposer qu'il s'agit également d'un de nos voisins du Nord et nous prouve que, déjà à cette époque, ceux-ci étaient spécialisés en matière de travaux de constructions de ports et de digues et qu'ils n'hésitaient pas, déjà, à entreprendre des travaux de ce genre en dehors de leur région. Il a aussi une longue expérience et il a travaillé, notamment, au port de Nieupoort et aux écluses et digues de Furnes et des environs. Il confirme exactement l'exposé de Maître Willem WOITEZOONE sur la nécessité de redresser la rivière pour obtenir un bon nettoyage grâce à un flux et un reflux rapide de la marée et à l'effet de chasse de l'eau douce. Sur la question du passage à gué, il est un peu plus prudent. Il dit que la rivière deviendra plus profonde au point que, si même on peut encore passer à gué, on ne pourra le faire que pendant une heure, durant laquelle il faudra passer et repasser, ce qui ne permettra de s'aventurer sur la rive nord qu'à une distance maximum de deux lieues. Ces distances nous font supposer que l'expert envisage le passage à gué par des cavaliers. L'expert se permet de donner à son auditoire une petite leçon sur les marées dont beaucoup de nos contemporains auraient encore besoin. Il dit, en effet, que celui qui n'aurait pas repassé le gué dans le temps voulu risquerait de devoir attendre onze heures pour avoir à nouveau l'occasion de le faire, car la marée met toujours six heures à monter et six heures à « ravalier ». Le troisième expert entendu est « Maître Henry de Saint Ford, natif de Malines ». Il confirme ce qu'ont dit les précédents et détaille soigneusement toutes les sources d'apport d'eau douce (eau d'écoulement) qui peuvent contribuer, en supplément de l'Aa lui-même, au nettoyage du chenal.

Le dernier expert est « Maître Jehan MUTENGHELDE, natif d'Anvers ». Il a également une longue expérience et il a travaillé, en cette année 1441, au port de Gravelines. Il confirme ce qu'ont dit les précédents.

Les deux « contreroleurs au dit lieu de Gravelinghes », Jehan AUBERT et May CARNEUX, chargés de l'information, clôturent leur procès-verbal par la description enthousiaste de la prospérité du port avant que la ville ne fût prise des Anglais et « arse ».

Observons que la création du nouveau port en 1440 et 1441 se situe à une époque postérieure au traité d'Arras de 1435. Philippe le Bon est du côté du Roi de France et les Anglais sont considérés comme indésirables. Comme il arrive souvent, en matière de travaux publics, il semble bien que les avis autorisés donnés par ces experts expérimentés et compétents ne furent pas écoutés. En effet, en 1451, Philippe le Bon doit de nouveau intervenir. La Châtellenie de Bourbourg se plaint de ce que les travaux exécutés en 1441 ont été faits par des gens qui ne s'y connaissaient pas. On a relevé la digue du côté occupé par les Anglais et l'eau inonde la Châtellenie de Bourbourg. La lettre, dans laquelle Philippe le Bon parle encore du passage des Anglais qu'il appelle nos anciens ennemis, termine comme suit : « Donné en notre ville de Brouxelles le XVIIe jour de juing l'an de grâce mil IIII c et cinquante ung ». Et cela nous fait penser que Philippe le Bon avait établi sa résidence centrale à Bruxelles, cette ville aujourd'hui millénaire. De son palais ducal, accroché au flanc du Coudenberg, il pouvait contempler l'édification de la tour de l'Hôtel de Ville, achevée en 1454. Cette question des terres reportées du côté des Anglais peut faire douter de la position du nouveau chenal par rapport à l'ancien. L'auteur lui-même est très prudent sur ce point, nous l'avons vu.

A la mort de Charles le Téméraire en 1477, se produit un événement extérieur. Louis XI envahit l'Artois et cette affaire ne se terminera définitivement qu'en 1493 par le Traité de Senlis. Nous le verrons à propos de Maximilien d'Autriche.

Dans toute cette affaire, Saint-Omer ne sera occupée qu'éphémèrement par la France du 24 juillet 1487 au 10 février 1489. Voilà donc Saint-Omer aux mains du Roi de France, qui est maintenant Charles VIII (dont nous aurons à reparler à propos de son mariage), tandis que Gravelines est aux mains de Maximilien, les deux souverains étant en guerre. Cette situation n'est pas de nature à favoriser le complexe portuaire Gravelines-Saint-Omer et la ville se dépeuple, note dans une décision au sujet du

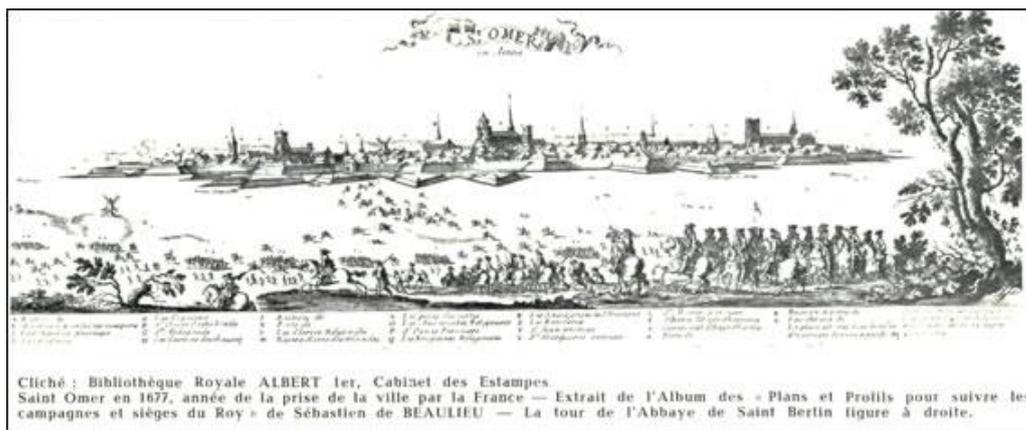
port le Maréchal de France Philippe de Crèvecoeur, seigneur d'Esquerdes qui est capitaine général de Picardie et d'Artois.

Chose à signaler, la décision est datée de Hesdin où le représentant du Roi se trouve donc en lieu et place de Maximilien successeur des Ducs de Bourgogne. Dès le 27 octobre 1490, cette décision est du reste confirmée par Maximilien lui-même ce qui prouve bien qu'il a repris le pouvoir sur Saint-Omer, bien avant la conclusion de la paix de Senlis en 1493. Mais, s'il a rétabli son autorité sur Saint-Omer et s'il va la rétablir sur pratiquement tout l'Artois, il ne retrouvera pas le château de Hesdin. En vertu du traité de Senlis du 23 mai 1493, Hesdin, Aire, Béthune et Théroutte restent à la France. Maximilien a assiégé en vain Hesdin et Théroutte. Nous verrons Charles Quint s'emparer de ces places peu de temps avant la fin de son règne.

Après cette première mais brève rupture dans l'unité de souveraineté sur le port et la rivière, la « gestion audomaroise » se poursuit. En septembre 1508, une violente tempête suivie d'une marée extraordinaire fut cause d'inondations dans la région à la suite de ruptures de digues. Bourbourg se plaignit à nouveau. Les choses traînèrent mais s'orientèrent vers un projet d'un nouveau port, tout à fait à l'ouest, à la limite même des marches des Anglais. Il en fut question durant une dizaine d'année de ± 1520 à 1530. En dépit d'une intervention de Marguerite d'Autriche, les choses n'aboutirent pas par suite du refus des Châtellenies du « West-Kwartier » de Flandre (Bourbourg, Furnes, Dixmude et Bergues) d'intervenir dans les frais. Il s'agissait là donc d'un projet régional assez vaste comme nous en connaissons actuellement.

Le siècle suivant, qui verra le transfert de souveraineté de l'Espagne à la France sur Gravelines d'abord et sur Saint-Omer ensuite, sera particulièrement agité. Avant que n'éclatent les hostilités, en 1635, nous voyons l'Espagne entreprendre la construction d'un nouveau port à Gravelines comprenant un chenal unissant directement la ville à la mer et une écluse maritime, le tout puissamment fortifié. Nous en parlerons, en temps voulu, car ce port n'a rien à voir avec celui qui est géré par la Ville de Saint-Omer. En 1621, au moment où débute ce nouveau port, Saint-Omer consulte encore un expert étranger à la région au sujet de son port. Il s'agit de Jean SPRUTZ, « ingénieur » à Ostende. Viennent alors les grandes ruptures dans l'unité de souveraineté sur le port et la rivière. De 1644 à 1652, Gravelines est aux mains de la France tandis que Saint-Omer est toujours à l'Espagne. De 1652 à 1658, Gravelines est aux mains de l'Espagne et l'unité de souveraineté est provisoirement rétablie. En 1658, Gravelines est reprise par la France et lui est définitivement acquise par le Traité des Pyrénées de 1659. La nouvelle rupture de l'unité de souveraineté dure 19 ans puisque ce n'est que le 22 avril 1677 que Saint-Omer est prise par la France et lui sera attribuée définitivement par le Traité de Nimègue de 1678. Pendant ces 19 ans, l'état de guerre a été pratiquement continu entre la France et l'Espagne.

Cette situation, dit l'auteur, devait entraîner une baisse du trafic et on en trouve traces dans les « comptes de l'Argentier ». Et cependant, le régime de la « gestion audomaroise » continue. Il existe toujours juridiquement et même administrativement, dirions-nous. On continue à percevoir des recettes et à exécuter des travaux. On commence, tout de même, à se demander ce que l'on va faire. Le chenal de l'Aa est encombré par les épaves de vaisseaux « enfoncés » pour le bloquer. Seules, les barques des pêcheurs de Gravelines parviennent encore à se faufiler. Ils ont toujours tiré leur plan durant tout le cours de l'Histoire, ces pêcheurs de Gravelines ! D'autre part, l'installation de la souveraineté française dans la région a fait naître, assez rapidement, deux voies d'eau nouvelles qui « détournent » maintenant sérieusement le trafic au profit de Dunkerque et au profit de Calais. Nous allons le voir au chapitre suivant.



Dès 1683, le Roi Louis XIV décide que la Ville de Saint-Omer n'a rien à voir dans la réparation du chenal et de l'écluse de ce que nous pourrions appeler l'ancienne base navale espagnole. Ces installations sont, du reste, à l'abandon et en plus que piteux état. Elles vont d'ailleurs disparaître à l'occasion d'une tempête. Cette décision royale illustre bien la séparation des deux ports. Il n'y a là rien d'extraordinaire. Nous connaissons pas mal de complexes portuaires dont une partie est administrée par l'État, une partie par la ville, une partie par un groupement ou une société et une partie par l'autorité militaire.

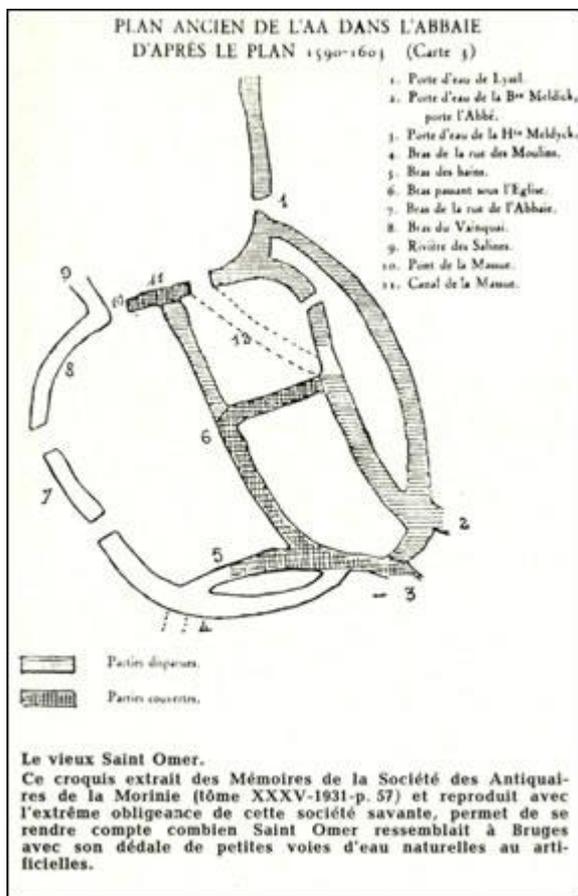
Les pourparlers pour arriver à la liquidation de la « gestion audomaroise » furent particulièrement longs. Ceci peut nous consoler en présence de certaines situations actuelles. Nous avons vu, dès le début, que lors de la création de la gestion audomaroise, en 1440, le seigneur de Gravelines de l'époque s'était réservé certains droits en cas de cessation de l'exploitation. Quand il y a espoir de toucher une indemnité, il se présente toujours des candidats. Des personnes, se prétendant subrogées dans les droits du seigneur de 1440, émirent des prétentions. Elles n'eurent pas de succès (on ne paie jamais si facilement des indemnités). La question se posait aussi de savoir si la ville de Saint-Omer ne pouvait pas prétendre à une juste indemnisation des frais immenses qu'elle avait exposés. L'auteur nous dit que ce point de vue ne fut pas défendu avec beaucoup de vigueur. La tendance générale était plutôt à la renonciation pure et simple aux droits de la ville moyennant décharge totale des frais qui lui incombent. Les Audomarois, note l'auteur, ont été désintéressés et il estime, quant à lui, qu'ils auraient pu, en toute équité, obtenir un dédommagement même partiel. On ne trouve même pas traces d'indemnisation des dommages de Guerre subis par le port et la rivière et réparés par la ville et il doit y en avoir eu des dégâts au cours de ces longues années d'opérations militaires.

La thèse de l'abandon pur et simple finit par triompher (si l'on peut dire) et fut entérinée par un arrêt du Conseil d'Etat du 8 juillet 1721. Louis XIV était mort, à Versailles, le 1er septembre 1715 et nous étions déjà sous le règne de Louis XV qui allait s'occuper, nous le verrons au moment voulu, de relever le port de Gravelines.

Ainsi se terminait une période qui peut compter dans l'histoire de notre ville de Gravelines en tant que port de commerce. Elle a duré pratiquement 280 ans à travers tous les bouleversements subis par cette région particulièrement exposée. Cette situation justifie de lui consacrer un chapitre autonome plutôt que d'en diluer l'exposé dans les différentes parties subséquentes. Les brefs rappels suffiront dans la suite. Notons encore que les comptes, en grande partie conservés, permettent de connaître que la ville a perçu, de 1441 à 1720, la somme totale de 246.879 livres, 11 sols et 8 deniers comme produits de fermage des heurs et qu'elle a dépensé pour les travaux exécutés durant ces mêmes années, le total de 487.164 livres, 16 sols et 9 deniers. Ceci fait apparaître un déficit du simple ou double qui doit avoir été compensé par les divers impôts que la ville était autorisée à prélever et principalement par la « cueillote du sel ». Les comptes exacts de ces recettes ne nous sont pas parvenus intégralement.

Nous venons, à plusieurs reprises, de parler des comptes de l'Argentier, c.-à-d. du trésorier ou caissier de la ville. Ces comptes ont été patiemment dépouillés par Justin de PAS et lui ont permis de nous fournir des pages et des pages de détails, d'anecdotes, de faits-divers, dirions-nous, qui nous font revivre le passé. Avant de passer aux conclusions de l'auteur sur la « gestion audomaroise », nous allons faire un peu connaissance avec le vieux Saint-Omer et même avec sa police, avec la « rivière » et un peu avec le port de Gravelines. Nous allons rencontrer de curieux mots flamands francisés.

Le vieux Saint-Omer était assez semblable à Bruges à la différence que la ville s'est étendue autour de la vieille Abbaye de Saint Bertin, laquelle fut construite sur une légère hauteur. Par contre, tout le territoire d'extension de la ville dut être gagné sur les marais. Comme Bruges, Saint-Omer était sillonnée de petits cours d'eau, les uns naturels et les autres artificiels. Certains tronçons ont été voûtés. Le quai au vin s'appelait le « Winkay » (wijnkaai). Actuellement, Saint-Omer présente une autre similitude avec Bruges. On y restaure beaucoup d'anciens immeubles.



Beaucoup de pièces comptables sont des états de frais pour prestations ou fournitures. Les membres du Magistrat de la ville se déplaçaient souvent, généralement en barque, pour aller inspecter les travaux ou l'état des digues etc. Ils se faisaient souvent accompagner de quelques bourgeois désignés comme experts capables de donner un avis autorisé. On retrouve donc des salaires de bateliers et aussi des états de frais pour « menues dépenses faites en quelques cabarets ».

L'auteur note, avec humour, que ces sommes, traduites en monnaie actuelle, prouvent que les édiles de l'époque et ceux qui les accompagnaient ne s'y perdaient pas. On trouve énormément de postes relatifs à des prestations de main-d'œuvre, de transports ou de fournitures pour l'entretien des digues et du balisage. Pour les digues, il s'agissait de pierres et de fascines comme maintenant. Le balisage de la passe navigable nécessitait de nombreuses « Bollebacques ». C'étaient des balises en osier montées sur une perche fixée dans un socle de pierre. On retrouve de nombreuses fournitures de vannerie, de perches et de socles de pierre pour les « bollebacques ». Notons que le vannier qui fabriquait la balise en osier est appelé « mandelier ». Le regretté Jos. DE SMET nous a appris que les balises du Zwin étaient des « bollebaken » et qu'elles consistaient en une perche surmontée d'une croix. Il existait une machine pour

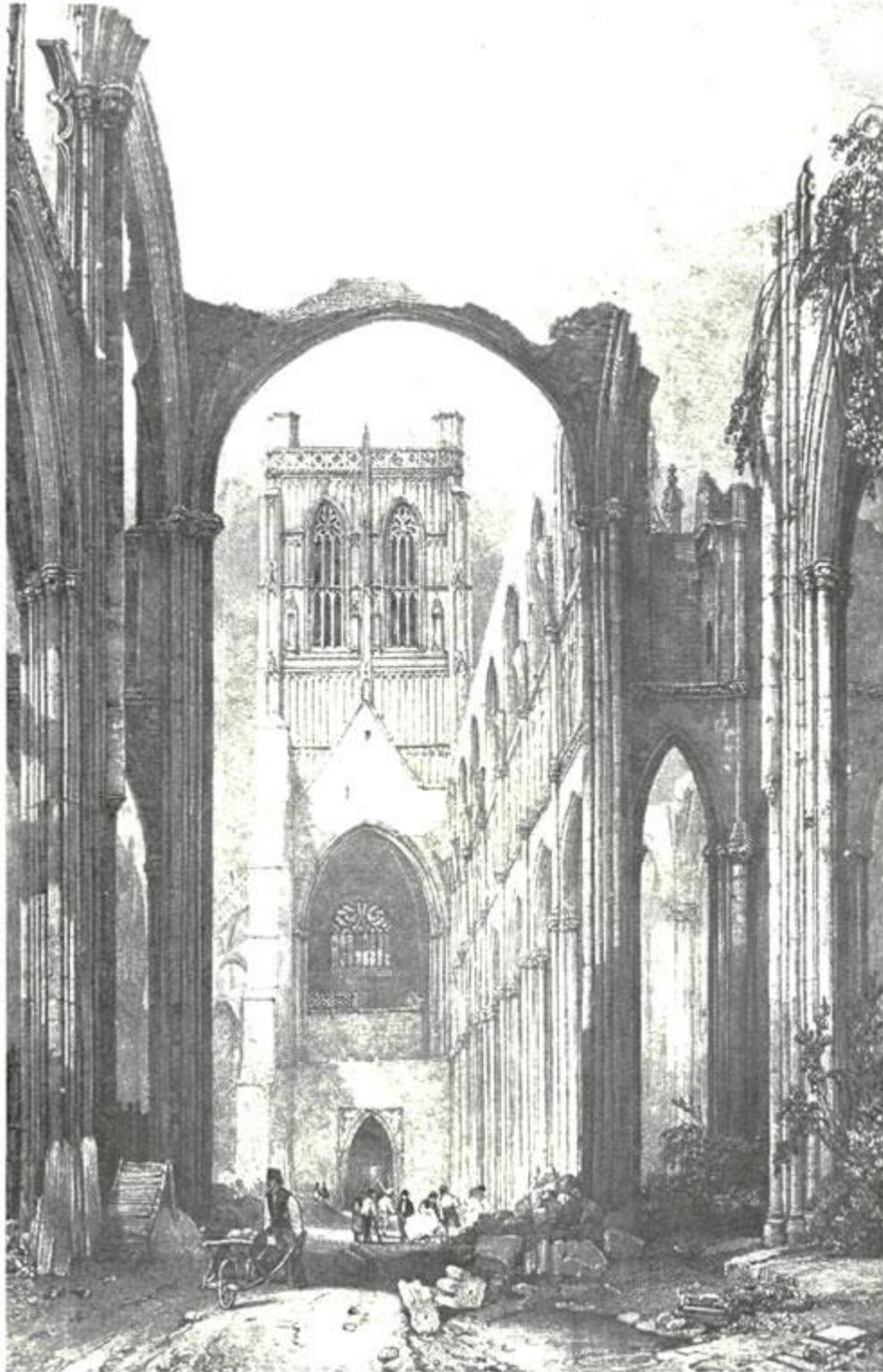
couper les roseaux.

C'était un engin flottant halé le long du rivage. On trouve en effet traces de fourniture de cordes pour tirer cet engin dont on parle souvent sous le nom de « wtdisere » ou de « wietzeere ». Des travaux de « greppe » (dragage) sont souvent mentionnés.

La Ville de Saint-Omer était investie du pouvoir de police sur l'ensemble du plan d'eau à l'exclusion de toute autre autorité. Mais, elle ne possédait ce pouvoir que sur l'eau et non pas sur les rives dès que les limites de la ville étaient franchies. Sur les rives, en dehors de la ville, les châtelainies pour l'identification d'un noyé. Chose très curieuse, note l'auteur, on ne trouve nulle trace de frais relatifs à une embarcation de police. Et pourtant, le fleuve était infesté de pirates qui attaquaient les bateliers pour voler tout ou partie de leur chargement. Ces bandits avaient souvent leur repaire en quelque lieu difficile d'accès des rives. C'est ainsi qu'un état de frais nous apprend que, le 27 avril 1453, le lieutenant du bailli de Saint-Omer, accompagné d'Ernoule le « Prevost », qui était « connestable des grans archiers de la ville », et de plusieurs « archiers habillés et amez » se rendirent en un point extrême de la partie de la rive sise dans les limites de la ville pour essayer de surprendre une bande de bandits dont on avait signalé le repaire à cet endroit. Ils firent, du reste, buisson creux mais l'un des archiers (dont les noms sont cités) possédait un nom digne d'être signalé. Il se nommait Jehan DRINQUEBIER !

Une pièce du 9 octobre 1501 est très intéressante. C'est une lettre des Mayeur et Échevins de Gravelines à ceux de Saint-Omer et elle nous apprend que le balisage lumineux pour la nuit des deux extrémités du chenal se faisait à frais communs car il était utile à la fois aux navires marchands et aux barques de pêche. La Ville de Gravelines insiste sur le partage des frais vu qu'outre ces dépenses pour les balises lumineuses, « il nous convient entretenir et faire feu sur la viez boete ».

Cliché : Bibliothèque Royale ALBERT 1er. Cabinet des Estampes - Litho L.J. JACOTTET.
Ruines de l'Abbaye de Saint Bertin en 1840. La tour s'écroula le 22 juillet 1947, après avoir dominé la ville durant si longtemps. Il fallut plus d'argent pour déblayer les ruines qu'il n'en eut fallu pour sauver la tour, nous dit Bert BIJNENS.



La ville de Gravelines possédait donc un phare et ce « vierboete » est encore mentionné en 1529 à propos du projet du nouveau port lequel nous avons fait allusion. Comment était ce phare ?

Ressemblait-il à ceux de Nieuport ? C'est possible. L'auteur cite encore quelques personnages illustres qui ont fait usage de la voie d'eau. Nous parlerons, en temps voulu, des déplacements de Charles Quint et de sa bonne tante Marguerite d'Autriche.

Il note que le 25 décembre 1438, Isabelle de Portugal, épouse de Philippe le Bon, vint de Gravelines à Saint-Omer par l'Aa. La duchesse avait rejoint son époux à Calais pour des discussions avec les Anglais. Elle était, elle-même, anglaise par sa mère Philippine de Lancaster et nièce du Régent d'Angleterre Bedford. Elle avait épousé le Duc à Bruges en 1430 et Philippe le Bon fonda, à cette occasion l'Ordre de

la Toison d'Or. En 1480, Marguerite d'York, veuve de Charles le Téméraire, qui était allée négocier en Angleterre à la demande de son beau-fils Maximilien (auquel elle rendit de grands services en lui assurant l'appui anglais contre Louis XI) revint de Calais à Watten en bateau. Enfin, notons que le 6 novembre 1625, l'Archiduchesse Isabelle fit, en bateau, le trajet de Watten à Saint-Omer. Elle revenait de Dunkerque, où elle avait passé tout l'été pour organiser « sa » marine. Nous y reviendrons.

Les CONCLUSIONS de l'auteur sur la « gestion audomaroise » sont nettement négatives. Cette longue tentative, poussée vigoureusement au début, n'a pas donné le résultat espéré à savoir : rendre au port de commerce de Gravelines la prospérité d'antan. Il en donne les raisons. La convention de 1440 et la construction du nouveau port qui la suit immédiatement se situent, précisément, à la fin de la guerre de Cent Ans. Or, l'industrie drapière de Saint-Omer ne s'est pas relevée des conséquences de cette guerre aussi longue. Les importations de laine et les exportations de drap ne retrouvèrent pas, et de loin, leurs volumes antérieurs. À ce moment-là aussi, Calais et Sluis étaient devenues, entretemps, de grands ports qui détournaient le trafic en provenance ou à destination de Saint Omer, au détriment de Gravelines.

Enfin, s'il y avait à Saint-Omer de nombreux « navireurs », c.-à-d. des bateliers de la rivière, on ne trouve pratiquement pas traces d'armateurs à Saint-Omer ni même à Gravelines. Le détournement de trafic va maintenant être examiné dans un chapitre distinct mais il convient de le faire précéder d'une remarque préliminaire.

(À suivre)

(5 211)GRAVELINES ou GRAVELINGE (VII)

Par J. Verleyen

Neptunus 177

En guise de CONCLUSION :

Une frontière nous a longtemps séparés de Gravelines...

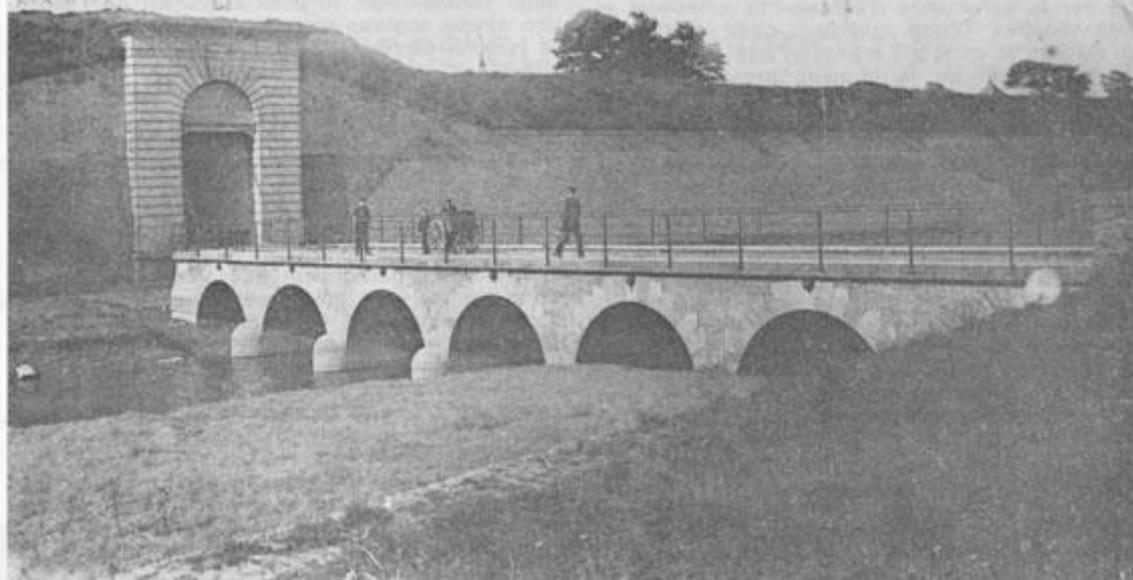
Le rétablissement de la frontière...

La frontière ainsi supprimée par la France avec l'acceptation de l'Autriche ne pouvait être rétablie que par la survenance d'événements extérieurs et extraordinaires. Chose curieuse, c'est l'Angleterre qui en sera le principal artisan et tout le problème deviendra celui de la frontière méridionale d'un état à reconstituer dans l'intérêt de l'équilibre européen. Déjà, en avril 1805, après les trois années de « guerre froide » sur mer et dans les colonies qui suivent la « Paix d'Amiens » de mars 1802 entre la France et l'Angleterre (paix qui fait suite à celle de Lunéville de février 1801 entre la France et l'Autriche), William Pitt junior parvient à former la troisième coalition avec la Russie et l'Autriche. Entre-voyant déjà la victoire, William Pitt junior précise qu'il faudra rétablir les Provinces-Unies sous le Stathouderat héréditaire de la Maison d'Orange mais qu'il faudra, en même temps, reporter plus au sud les frontières de cet état reconstitué de façon à améliorer sa ligne de défense entre Anvers (ville qui, de toutes façons, doit être attribuée aux Provinces-Unies) et Maastricht. L'incursion de Louis XIV jusqu'à Utrecht de 1672, qui avait contraint les Hollandais à ouvrir les écluses pour sauver Amsterdam, et celle, plus récente, des armées de la République étaient encore présentes aux esprits et avait démontré la faiblesse de la ligne de défense constituée par les places du Noord-Brabant (Bergen-op-Zoom, Breda et Bois-le-Duc). Rien ne fut précisé quant à l'extension de cette frontière vers le sud qui conduisait, normalement, à un partage de nos provinces. En effet, cette prise de position de William Pitt junior, qui est considérée par les historiens comme la première annonce de la constitution du Royaume des Pays-Bas République 1815, n'eut pas de suite immédiate. Napoléon, qui venait d'être sacré Empereur (2 décembre 1804), se préparait, quant à lui, à envahir l'Angleterre. En 1803, 1804 et 1805, il avait concentré sur nos côtes une armée de plus de 100.000 hommes et constitué une flotte de débarquement de plus de 1.300 bateaux. Albert de BURBURE de WEZEMBEEK nous a parlé de cette armée et de cette flotte. En effet, si la concentration se fit principalement autour de Boulogne (*), d'importantes troupes furent concentrées également autour d'Ostende. D'autre part, certaines unités de la flotte de débarquement, des « prames géantes » (**), avaient été construites sur les chantiers d'Ostende, de Bruges, de Gand et d'Anvers, portaient des noms de chez nous (comme « Ville d'Ostende », « Ville de Gand » et « Ville d'Anvers ») et

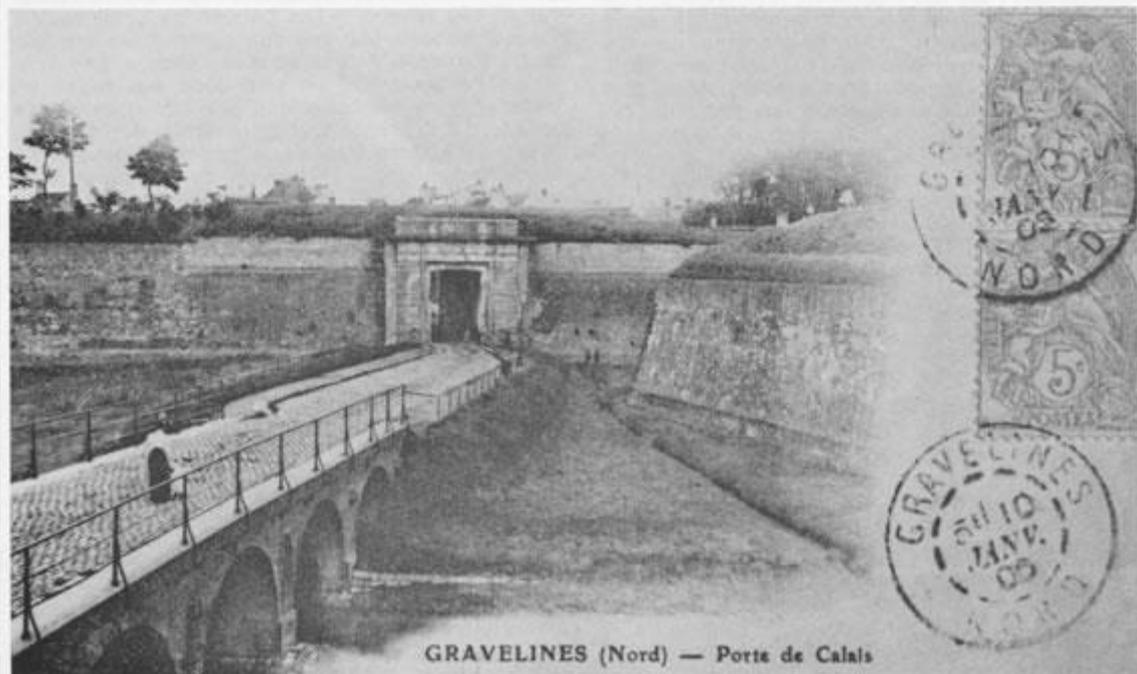
étaient montées par des équipages de chez nous. Face à la nouvelle coalition, Napoléon abandonna immédiatement ses projets d'invasion de l'Angleterre et porta ses armées vers l'est pour remporter les victoires d'Ulm et d'Austerlitz (2 décembre 1805). Par contre, sa flotte de haute mer se fit écraser par l'Amiral Nelson à la fameuse bataille navale de Trafalgar (en octobre de la même année) qui constitue véritablement le point culminant de l'ascension navale anglaise dans sa domination des mers en marche depuis un siècle.

Il faudra attendre huit ans pour que l'on reparle de cette frontière. En fin 1813, l'Empereur qui a connu le sommet de sa gloire en 1810 mais qui, l'année précédente, a subi les désastres de la campagne de Russie, se retrouve face à la coalition générale. Ses alliés commencent à faire défection et son armée a été finalement vaincue, en octobre, à la « Bataille des Nations » de Leipzig. Il se retire sur le Rhin. Ces nouvelles parviennent en Hollande où, dans le cours du mois de novembre, un soulèvement national, assez prudent du reste, se produit. Un gouvernement provisoire se constitue même et lance un appel au prince héritier d'Orange qui se trouvait en Angleterre. Celui-ci débarque donc, le 30 novembre, à Scheveningen, à l'endroit même où, le 19 janvier 1795, il avait dû s'embarquer pour l'exil avec sa famille et, notamment, son père, le Stathouder Guillaume V qui devait mourir en exil à Brunswick le 9 avril 1806. Quatre mois exactement devaient encore s'avérer nécessaires pour mettre au point l'organisation des Provinces-Unies reconstituées.

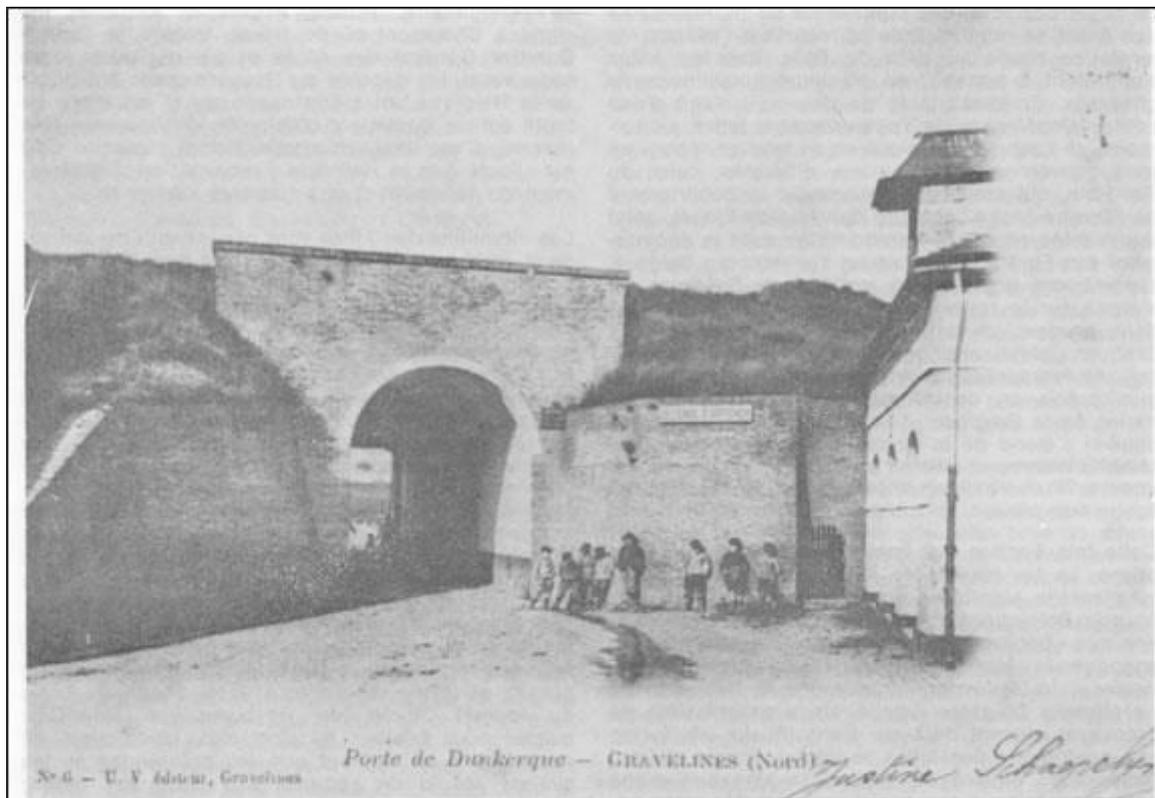
Les Alliés se préparent maintenant à envahir la France. Ils tentent d'abord de négocier avec Napoléon et ils tentent aussi de détacher l'opinion française de lui. Le 4 décembre 1813, ils lancent un manifeste proclamant que les Alliés ne font pas la guerre à la France mais à Napoléon mais qu'il y a encore moyen de s'arranger. Le manifeste conclut en ces termes : « Les puissances confirment à l'empire français une étendue de territoire que n'a jamais connue la France sous ses rois... ». Les conquêtes de Louis XIV ne sont donc pas mises en cause et il ne semble même pas être question de reprendre à la France tout notre territoire. Napoléon, disent les auteurs français, a hésité et lorsqu'il se décida à négocier, l'invasion de la France était commencée. Les Alliés sont en pleine discussion de leurs projets et, dans les derniers jours de 1813, Lord Castlereagh, Ministre des Affaires Étrangères anglais, se rend au Quartier-Général des Alliés pour bien préciser les conquêtes anglaises. Il a repris entièrement le projet de William Pitt junior de 1805. La condition « sine qua non » de l'aide pécuniaire de l'Angleterre est la constitution, au nord de la France d'un état assez fort pour lui résister. L'extension vers le sud de la frontière méridionale des Provinces-Unies est donc de nouveau soulevée. On ne précise rien officiellement mais le point de vue anglais est déjà bien connu. L'auteur anonyme des « Tables Chronologique et Alphabétique du journal officiel du Royaume des Pays-Bas des années 1814-1830 », dont elles constituent le 26ième et dernier tome, attribue une importance à un évènement que les autres auteurs ne mentionnent pas. Ce travail ayant été rédigé tout au début de notre indépendance par un auteur contemporain des faits mérite de retenir notre attention



Collections de cartes postales Marcel LAIDEZ
La porte de Calais vue de l'extérieur de la ville.
Démolition décidée en 1905 et exécutée en 1906/1907.
Collection de cartes postales Marcel LAIDEZ.
La porte de Dunkerque vue de l'extérieur de la ville.
Démolition décidée en 1905 et exécutée en 1906/1907.



GRAVELINES (Nord) — Porte de Calais



La porte de Dunkerque vue de l'intérieur de la ville. Démolition décidée en 1905 et exécutée en 1906/1907.

La porte de Calais vue de l'intérieur de la ville. Démolition décidée en 1905 et exécutée en 1906/1907.



Le 12 janvier 1814, une conférence de représentants des Alliés se réunit à Bâle et répartit à l'avance les territoires situés au-delà du Rhin, que les Alliés s'apprêtent à franchir, en plusieurs gouvernements généraux. On serait tenté de dire qu'il s'agit d'une petite « Conférence de Yalta » avant la lettre. Le territoire de l'actuelle Belgique va se trouver réparti en trois gouvernements généraux différents, celui du Bas-Rhin, qui comprend notamment le département de l'Ourthe (donc l'actuelle province de Liège), celui du Rhin-Moyen qui comprend notamment le département des Forêts (actuellement Luxembourg belge et Luxembourg grand-ducal), celui de la Belgique qui s'étend sur le reste des provinces belges. On est donc prudent, on pare au plus pressé mais, si, à l'est, on laisse une porte ouverte pour des attributions éventuelles de territoires à la Prusse, on est plus précis en ce qui concerne le reste du

territoire de la Belgique. Il faut donc comprendre que celui-ci s'étend de la frontière des Provinces-Unies rétablie comme elle l'était en 1792 (en y comprenant donc la Flandre zélandaise) et l'ancienne frontière austro-française.

Cette fois, l'action suit immédiatement les décisions prises. Le 1er février, les Alliés entrent à Bruxelles où s'installe aussitôt le gouvernement général prévu pour la Belgique. Le 3 février, le 11 lance une déclaration aux « habitants de la Belgique », le 11 février, on annonce la formation d'un « Gouvernement provisoire », le 22 février, on annonce la formation de « régiments belges ». Les Alliés avancent déjà en France et foncent déjà sur Paris. Le 15 février, une conférence des Alliés se tient à Troyes et Lord Castlereagh obtient de ceux-ci la signature d'une note d'adhésion à son projet : « Leurs Majestés Impériales et Royales pour donner à sa Majesté Britannique une marque de leur reconnaissance des secours persévérants et généreux qu'elles ont reçu de sa dite Majesté pendant la durée de la guerre, consentent : (art. 1) « Que les provinces Belgique jusqu'à la Meuse, situées entre l'ancienne frontière de la France et ce fleuve, ainsi que les pays situés au-delà de ce fleuve renfermés dans une ligne tirée de la Meuse à Maëstricht par Aix-la-Chapelle jusqu'à Cologne sur le Rhin soient cédés au Prince d'Orange comme souverain des Provinces-Unies pour être réunies à jamais comme partie intégrante de la Hollande ». Pour la première fois, nous trouvons donc sur un document (mais un document confidentiel) la mention de l'ancienne frontière de la France et, aussi, l'annonce de la création d'un Royaume des Pays-Bas réunis plus grand qu'il ne devait l'être. En effet, les territoires entre la Meuse et le Rhin n'y furent finalement pas adjoints. Ce n'est pas pour rien que la convention de Bâle était prudente à ce sujet.

Le 1er mars 1814, le « Traité de la Quadruple Alliance » (Angleterre, Russie, Prusse et Autriche) est signé à Chaumont où se trouve installé le Grand-Quartier Général des Alliés et où, quelques jours auparavant, les députés du Gouvernement provisoire de la Belgique ont été informés de la situation. Le traité est un document officiel et, de nouveau, très réservé. C'est dans un article séparé et secret est stipulé que la Hollande « recevrait un accroissement de territoire et une frontière convenable ».

Les intentions des Alliés vont cependant être rapidement rendues publiques. Paris est encerclé et Napoléon se décide à négocier. Les entretiens se déroulent, en mars, à Chatillon-sur-Seine, tandis que les hostilités se poursuivent toujours. Ces pourparlers échouent. Les opinions des historiens sont partagées selon les tendances. Les uns disent que ces entretiens n'étaient que comédie de la part des Alliés dont les intentions étaient bien arrêtées mais que l'Empereur avait, peut-être, eu tort de ne pas entamer des négociations dès le manifeste du 4 décembre 1813. D'autres disent que Napoléon cherchait à gagner du temps car il fondait des espoirs sur une armée nouvelle en voie de constitution dans le centre de la France. Par ailleurs, une résistance acharnée ralentissait l'avance alliée. A la rupture des négociations, les Hautes Puissances Alliées annoncèrent, le 31 mars : « qu'elles respectaient l'intégrité de l'ancienne France telle qu'elle avait existé sous ses rois légitimes ; qu'il fallait que la France fut grande et forte ». Et ('auteur anonyme de la Table du Journal Officiel' du Royaume des Pays-Bas, auquel nous faisons allusion plus haut, nous dit que c'est à ce moment que les puissances alliées avaient résolu de réduire la France aux limites qu'elle avait avant la révolution de 1789.

La veille de cette proclamation des Hautes Puissances Alliées, le 30 mars, deux événements, inégaux peut-être mais tout aussi importants, s'étaient produits. D'une part, les armées alliées pénétraient bien loin au nord et dans un enthousiasme délirant, dans Paris au prix de durs combats. D'autre part, la reconstitution des Provinces-Unies s'achevait solennellement. Ce jour-là, en la « Nieuwe Kerk » d'Amsterdam, le prince héritier Guillaume d'Orange prêtait devant les États-Généraux reconstitués le serment de fidélité à la Constitution (la Loi Fondamentale ou « Grondwet », votée la veille) qui faisait de lui le « Prince Souverain des Provinces-Unies » dont il était déjà question, un mois et demi plus tôt, dans la note signée par les Alliés à Troyes, le 15 février. Le 3 avril, le Sénat Imperial et le Corps Législatif votèrent la déchéance de Napoléon Bonaparte et de sa famille. L'Empereur était revenu à Fontainebleau, pas bien loin de Paris, et il tentait encore de résister mais devant les défections de ses officiers généraux, il abdiqua d'abord en faveur de son fils, la grande victime dans toute l'affaire. Quelques jours après, le 6 avril, à la suite de la défection d'un corps d'armée, il abdiquait sans conditions. Le même jour, le Sénat Imperial avait proclamé Roi de France le Comte de Provence, sous le nom de Louis XVIII. Celui-ci se trouvait en Angleterre et, le 24 avril, le yacht « Royal Soverin » l'amenait Calais où, il débarqua dans l'enthousiasme. Quelques semaines plus tard, un monument commémoratif était érigé en cet endroit.

La nouvelle frontière septentrionale de la France fut assez rapidement fixée par la 1er Traité de Paris du 30 mai 1814. Cette frontière qui allait devenir celle du Royaume des Pays-Bas réunis en cours de formation était en somme la frontière de l'Ancien Régime en ce compris les enclaves de Philippeville,

Mariembourg et Couvin. Le sort de l'ancien Duché de Bouillon n'était pas précisé mais, par contre, huit cantons étaient conservés au Royaume de France dans ce que nous avons appelé les approches occidentales et orientales de l'Entre-Sambre-et-Meuse (Dour, Merbes-le-Château, Beaumont, Chimay, Walcourt, Florennes, Beauraing et Gedinne).

La grande contestation de 1815...

La frontière eut pu demeurer ainsi si Napoléon se fût contenté de sa souveraineté sur l'île d'Elbe. Les longues négociations du Congrès de Vienne pour mettre au point le nouveau Royaume des Pays-Bas réunis, dont le principe avait été admis, ne furent clôturées qu'en séance du 13 février 1815. Il ne restait plus alors qu'à faire signer l'acte officiel par les Puissances, ce qui ne devait se faire que le 31 mai. Des événements inattendus vont inciter notre futur souverain à devancer la signature du traité. Le 1er mars, en effet, Napoléon débarque à Golfe Juan et entreprend sa marche triomphale sur Paris. En accord avec les Etats-Généraux et en accord avec les Alliés, le 17 mars, le Prince Souverain des Provinces-Unies et son épouse [a Princesse Wilhelmine de Prusse sont proclamés Roi et Reine des Pays-Bas, simultanément à Amsterdam et à Bruxelles. Le 20 mars, au soir, Napoléon fait sa rentrée au Palais des Tuileries à Paris que Louis XVIII avait abandonné dans la soirée précédente. Le 30 mars, nos nouveaux souverains font leur entrée solennelle à Bruxelles tandis que, le même jour, Louis XVIII et sa Cour, venant de Lille, arrivent à Gand et que le Duc de Berry amène à Alost ce qui reste de l'escorte militaire royale. Le 14 mai, le Roi fait prendre possession de la future province de Liège qui était demeurée aux mains des Prussiens. Le 31 mai, le traité est enfin signé à Vienne alors que Napoléon masse déjà ses troupes à la frontière. Le Roi profite encore du répit qui lui reste pour faire son entrée à Liège, le 3 juin. Il fut bien accueilli par les Liégeois qui « avaient eu si peur de demeurer Prussiens.

Après Waterloo et le retour des Alliés à Paris, ce fut vraiment la grande contestation des conquêtes de Louis XIV. Les Prussiens étaient les plus acharnés mais même le sage Cabinet de St. James agitait cette question. Le 15 juillet, Lord Liverpool, Premier Lord de la Trésorerie, écrivait de Londres à Lord Castlereagh, qui se trouvait à Paris pour les négociations, que l'idée prévalait à Londres que l'on était parfaitement en droit de se prévaloir des conjonctures actuelles pour enlever à la France les principales conquêtes de Louis XIV. Il entrevoit cependant le danger de revanche que cela peut entraîner. Une chose est certaine cependant, dit-il, nous n'avons pas été récompensés de notre clémence à l'égard de la France, l'année dernière, nous avons été complètement déçus et il faut veiller à la sécurité.

Certains tentèrent de soulever (l'opinion publique tant pour que contre. Théodore JUSTE auquel nous empruntons beaucoup d'éléments sur cette période, signale qu'un ancien échevin de Gand publia, en juin 1815, un « Voeu du peuple beige pour le salut de sa patrie » dans lequel il rappelle que toutes les places françaises depuis Calais jusqu'au Rhin, ont appartenu jadis à la Belgique et lui ont été enlevées par usurpation. Un ancien colonel de Louis XVI lui répondit par une brochure imprimée à Lille et dont le titre était : « Observations sur quelques écrits publiés en Belgique par lesquels on propose de dépouiller le Roi de France d'un tiers de ses possessions pour en agrandir les royaumes voisins ». Cette brochure concluait comme suit : « La Belgique est depuis plusieurs siècles, pour quelques portions de son territoire, et depuis le règne de Louis XIV pour quelques autres, divisée en Austro-Belgique, donnée au roi des Pays-Bas par le dernier congrès de Vienne, et en Gallo-Belgique ou Belgique française. Il suffit de parcourir les principales villes de ce dernier pays (département du Nord) pour acquérir la certitude que sur (l'immense population dont il se compose, il ne se trouverait pas dix individus qui voulussent abandonner Louis XVIII le Désiré, pour passer sous une domination étrangère... ». Il faut dire que Louis XVIII semble avoir été plus populaire dans ces régions que Napoléon.

Des idées plus modérées finirent par prévaloir chez les Alliés et le Second Traité de Paris du 20 novembre 1815 se limita à rattacher au Royaume des Pays-Bas les huit cantons cités plus haut de même que les enclaves plus anciennes de l'Entre-Sambre-et-Meuse. Ainsi Mariembourg et Philippeville, cédées à la France par le Traité des Pyrénées de 1659 et que Mazarin avait préférées, à l'époque, à Bergues et à la Bassée étaient retirées à la France. Le traité précise que l'ancien Duché de Bouillon est attribué au Royaume des Pays-Bas sous réserve d'indemnisation de la dernière maison régnante (ce qui fut fait ultérieurement). Par contre, Guillaume 1er des Pays-Bas ne put obtenir Condé-sur-Escaut. Il y tenait pourtant. L'année précédente, au mois d'août 1814, alors qu'étant déjà Prince souverain des Provinces Unies, il venait prendre ses fonctions d'administrateur de la Belgique au nom des puissances alliées, il avait profité de sa visite à Mons pour se rendre jusqu'à Condé le long de ce canal rectiligne encore inachevé qui devait atteindre l'Escaut en cette ville afin de remplacer la vieille navigation sur la Haine.

Notre futur souverain, qui devait se révéler un véritable roi des voies navigables, tenait à la maîtrise complète de cette voie d'eau importante pour l'époque (conçue pour des bateaux de 200 tonnes) afin de favoriser l'exportation des charbons du Couchant de Mons de même que leur acheminement, via l'Escaut, vers de nombreuses destinations de chez nous. N'ayant pu obtenir Condé, il obtint toutefois de Louis XVIII, qui était son obligé pour la magnifique hospitalité reçue à Gand durant les 100 jours, l'achèvement immédiat du canal. Bien vite, l'administration de Louis XVIII fut influencée par des intérêts français qui arrivèrent à faire rétablir un droit de transit sur les bateaux qui provenaient de Mons par le nouveau canal comme il en avait existé un, sous l'Ancien Régime, sur les bateaux qui provenaient de Mons par la Heine. Dès 1817, le Roi chargea le Waterstaat de l'étude d'une jonction de Mons à l'Escaut ou à la Dendre à travers le territoire national. Le canal de Pommeroeul à Antoing, dont les travaux débutèrent en août 1823 et qui fut inauguré le 26 juin 1826, constituait un véritable tour de force d'autant plus qu'il devait permettre le trafic de grands bateaux. Il comportait 13 écluses et des machines à vapeur pour élever l'eau. Ce fut avec lui que J.B. VIFQUAIN obtint ses premiers succès comme ingénieur du Waterstaat. Cette voie d'eau fut complétée, ultérieurement, par le canal de Blaton à Ath, réalisé de 1863 à 1868. La voie d'eau Mons-Pommeroeul-Blaton-Antoing a été remplacée, depuis la dernière guerre, par l'axe fluvial Nimy-Blaton-Péronne que nos vedettes fluviales ont déjà parcouru.

La rétrocession de Philippeville et de Mariembourg fut très difficilement acceptée par la France et nous avons vu que la question fut encore remise sur le tapis après notre indépendance et qu'il fallut l'habileté de Talleyrand pour calmer les esprits à nouveau survoltés. Pour être objectif, il faut mentionner une situation qui n'est pas toujours évoquée dans les manuels d'histoire de Belgique. La rétrocession de Philippeville et de Mariembourg faisait partie d'un groupe de trois rétrocessions sur la frontière nord de la France qui créaient, disait-on à Paris, des « portes ouvertes à l'invasion ». Il y avait la ville de Landau, située actuellement dans la partie sud de l'État de Rhénanie-Palatinat (env. 30.000 h.). Cette ville avait été conquise par Louis XIV et devait occuper une position stratégique considérable car, après 1815, la Confédération Germanique envisagea sérieusement d'en faire une place fédérale aussi importante que celle de Luxembourg. Il y avait enfin la Sarre sur laquelle Louis XIV avait étendu sa souveraineté, peut-être moins par conquête que par intervention dans des affaires intérieures. Or, nous savons que, si Philippeville, Mariembourg et Landau soit tombées dans l'oubli depuis longtemps, la France persista à porter de l'intérêt à la Sarre. Après 1918, elle obtint de la Société des Nations un mandat de quinze ans sur ce territoire, mandat à l'issue duquel un référendum devait décider de la volonté des habitants. Le 13 janvier 1935, 90% des électeurs se prononcèrent pour le retour au IIIème Reich. Après la dernière guerre, un état semi-autonome de la Sarre fut constitué. Il eut même l'honneur et le mérite d'envoyer une colonne de secours en Zélande, lors des tragiques inondations de février 1953. En 1955, lorsqu'il fut question de prendre la République Fédérale comme partenaire à part entière, le Bundestag vota une résolution affirmant que la Sarre était partie intégrante du territoire allemand. Des élections donnèrent à nouveau une majorité en faveur du retour, cette fois, à la Bundesrepublik. En 1957/1958, les choses ont été arrangées « à l'europpéenne ». La Sarre est devenue un « Land » de la R.F.A. et son nom a été donné à une unité de la Bundes-Marine. Ce navire de soutien logistique nous a déjà plusieurs fois rendu visite à Ostende et a participé à notre grande parade navale du 150ème Anniversaire de notre indépendance.

La France dut en outre payer une indemnité de guerre de 700.000.000 de fr. dont soixante devaient être affectés à la construction des places de la « Ligne Wellington » dont nous avons parlé. En garantie de l'exécution du traité, des troupes alliées occupèrent la zone frontière jusqu'en 1818.

En outre, le roi Guillaume 1er des Pays-Bas obtint de Louis XVIII, qui était son obligé comme nous l'avons dit, non seulement l'achèvement immédiat du canal de Mons à Condé et la restitution de la Bibliothèque de Bourgogne » mais également la restitution de nombreuses œuvres d'art qui furent ramenées à Bruxelles, Gand et Anvers où des expositions furent organisées à cette occasion.

Pourquoi avait-on renoncé à remettre en cause les conquêtes de Louis XIV ? Lord Castlereagh s'en expliqua devant la Chambre des Communes en février 1816, comme il se doit dans un régime parlementaire dont l'Angleterre est le pays natal. Il déclare notamment : « On avait à choisir entre soumettre la France à une contribution pécuniaire ou en exiger un démembrement de territoire. Ce ne peut être que dans de fausses notions que l'on a pu parler de la disposition de la France à préférer ce dernier parti : rien n'est moins vrai. Payer des contributions était, sauf la répugnance naturelle de tous les hommes à sacrifier leur argent, infiniment moins révoltant pour l'esprit public en France... Les alliés n'admettent point que le caractère militaire et les ressources de la France seraient matériellement

affectées par le démembrement de ses provinces, et ils reconnurent uniformément que rien n'était plus impolitique que d'essayer d'abattre par de tels moyens une grande puissance militaire ; à moins d'en prendre un tiers ou la moitié, il ne fallait rien prendre du tout. En ôtant deux à trois millions d'âmes à une nation de vingt-huit millions, on ne diminuerait point effectivement sa force. L'on exaspérerait tous les sentiments... Il faut considérer aussi qu'il était nécessaire de tenir l'Europe réunie, et qu'à quelque puissance qu'eût été faite une cession de territoire, il aurait fallu que [l'Europe entière la soutint. Supposons que la cession eut été faite au roi des Pays-Bas, il n'est pas difficile d'apercevoir qu'il nous aurait fallu prendre une part principale dans toutes les guerres qui en seraient réputées... »

Comme quoi, la question avait été rudement débattue par les représentants des Hautes Puissances Alliées et comme quoi, aussi, l'idée de l'Europe était déjà présente en 1815.

Ainsi, conclut Theodore JUSTE, une occasion inespérée de rétablir les États des Ducs de Bourgogne fut-elle sacrifiée à la considération de la paix générale en Europe.

Une solution envisagée et jamais réalisée : le partage...

Dans ses conclusions au sujet du Traite des Pyrénées de 1659, le Professeur Michel DEVÉZE, auquel nous avons eu recours, note que le partage franco hollandais des territoires des provinces méridionales des Pays-Bas, envisagé avec réticence par Richelieu, était bien loin d'avoir été réalisé. Cette idée du partage fut cependant encore soulevée à plusieurs reprises. Nous avons cru en déceler des possibilités dans le projet de William Pitt junior de 1805. Était-elle présente à ('esprit de Lord Castlereagh en fin 1813 ? On peut en douter au début mais, très vite, on parle de l'ancienne frontière de France. D'une certaine façon, il y eut partage, entre 1814 et 1815, pour les huit cantons de Dour, Merbesse-Chateau, Beaumont, Chimay, Walcourt, Florennes, Beauraing et Gedinne. Il allait cependant encore être question de partage après la Révolution belge et au moment où notre indépendance n'était pas encore bien consolidée sur le plan international. En 1831, avant et après la « Campagne des 10 jours », l'idée d'un partage de la Belgique fut, plusieurs fois, prise en considération. Certes, il n'y eut pas d'entretiens officiels à ce sujet. On hésiterait même à parler d'entretiens officiels mais il y eut des contacts personnels entre personnes qui étaient à même d'avoir une influence sur les événements. Talleyrand en fut le partisan le plus connu. Il écrivit, à plusieurs reprises, que le partage était son idée favorite. Il eut soin de supprimer ces mots lorsqu'il écrivit ses mémoires. Partager la Belgique pour faire disparaître un foyer possible de nouveau conflit européen était tentant. Mais, partager entre qui ? On songea d'abord partager entre France et Hollande suivant la frontière linguistique. Lorsque l'on voulut mettre la Prusse dans le coup, celle-ci réclama la Province de Liège parce que l'ancienne Principauté de Liège et l'ancienne petite Principauté de Stavelot-Malmedy avaient toujours relevé de l'Empire Germanique. Le Tsar se rallia à la solution comme pis-aller préférable à l'existence de la Belgique mais l'Angleterre ne voulut pas s'y rallier bien qu'on lui offrit Anvers et même Ostende. Tout ceci se trama en coulisse, bien entendu.

Après avoir évoqué des événements qui nous ramènent au 150ème anniversaire de notre Indépendance, il nous reste un dernier point à examiner dans le cadre de ces conclusions sur le Traité des Pyrénées.

(5 212) Koopvaardijverhalen S.S.S.



"Quite frankly, I prefer a cold beer!"

Om half zeven in de ochtend, ten anker in de baai van Freetown in Sierra Leone, was dit wel een frisse verrassing te noemen uit de mond van een Engelse loods. Deze morgen was de derde dag over en weer; overdag lossen en 's nachts ten anker met een gewapende escorte aan boord. Even voor achten was het anker op en met een langgerekte stuurboordzwaai meerde de Montenaken af aan de Queen Elisabeth II kaai, een geschenk van de oude koloniale macht en overigens het enige bouwwerk in de hele haven de naam kade waardig. De gangway ging op de kade en het peloton soldaten werd afgelost. Het nieuwe contingent zag er nog exotischer uit dan het vorige. Een mikmak van kaki en camouflage kledij, een mengelmoes van bewapening, oude en jonge krijgers door elkaar. De veiligheid leek verzekerd, want het gevaar voor overvallen en piraterij was in dit doodarme land alom tegenwoordig.

Luiken 2 en 3 werden geopend en de dokwerkers gingen voor de derde opeenvolgende dag het restant van de 450 ton lading met bestemming Sierra Leone lossen: auto's, chemicaliën, melkpoeder, staal en machineonderdelen. Rond de klok van tien uur dreven donkere onweerswolken vanuit het westen landinwaarts. Het zwarte gordijn verduisterde de zon en schoof onheilspellend de baai in. De luiken werden in ijltempo afgesloten en iedereen zocht een schuilplek voor de naderende tropische zondvloed. De regenbui ving aan met een luide knal en ogenblikkelijk viel het water met bakken uit de hemel. Alle leven verdween van de aardbol onder alles wat maar enigszins beschutting bood. De beste uitkijkpost bleek de brug te zijn. Een prima zicht op het dek achter glas en bovendien lag er nog wat kaartwerk te doen. Het onweer raasde in onverminderde hevigheid verder. Het schip, de kaai en de rest van de wereld leken wel uitgestorven Of toch niet! In de neergutsende regen renden tussen het mangat van luik 2 en de scheepzijde langs de waterkant onophoudelijk figuurtjes over en weer. Als mieren sleurden de doorweekte mannetjes blikken trommels met melkpoeder aan die met een zwier in klaarliggende prauwen langs het schip terecht kwamen. De lange smalle vaartuijjes werden door een peddelaar in positie gehouden tegen de stroom in, terwijl een ander bemanningslid de blikken opving en stapelde. Ik gaf een lange aangehouden stoot op de scheepsfluit. Dit kabaal deed de activiteiten aan dek van aard veranderen. De piraten renden als bezeten over dek, sprongen over de verschansing en klauterden één voor één in de prauwen. Het peloton soldaten dat stond te schuilen voor de regen kwam het dek opgerend en verspreidde zich in waaivorm over het dek, terwijl de sergeant met veel lawaai en gebaren een boodschap doorzond in zijn draagbare radio. In geen tijd waren de dieven van dek verdwenen en stond de gewapende escorte opgelijnd aan de reling.

Enkele prauwen kozen de weg van de minste weerstand en lieten zich met de stroom meegaan en waren in geen tijd een eind richting zee gedreven. De twee laatste prauwen gingen tegen de stroom in op weg naar huis. Dit kostte zweet en energie van alle inzittenden. Met een lading blikken trommels en met een vrijboord van een halve voet kwamen de beide bootjes amper vooruit. Ondertussen kwamen vanaf de haventoeegang twee glimmende Bedford legertrucks in vliegende vaart aangevlogen. Net voor de boeg van het schip kwamen ze met gierende banden parallel naast elkaar tot stilstand. De laadkleppen gingen open en een verzameling donkerblauw geniformeerde soldaten sprong op de kade en zocht positie in twee rijen.

Dertig man in keurige kledij met zwarte baret, zilveren embleem op de schouderstukken en een glimmende Armalite automatisch geweer kruiselings op de borst. Goeiemorgen, dit was de S.S.S., het Special Security Squadron, de speciale bewakingseenheid van de havenpolitie van Freetown! De officier kakelde onophoudelijk in zijn portofoon en kreeg van de sergeant op dek een klare situatieschets. De elitesoldaten werden geposteerd op de kade aan de voor- en achterzijde van het schip. Twee groepen van elk veertien soldaten, elke groep aangevoerd door een staff-sergeant, iedereen met het automatisch wapen in aanslag.

Traag en moeizaam kwamen de twee kano's te voorschijn van achter de bulb. Met een megafoon werden de piraten aangemaand naar de kant toe te komen. De eerste prauw interpreteerde dit bevel op een andere wijze, keerde de boeg en verdween voor stroom vliegensvlug terug achter de veilige dekking van het schip. De overblijvers in de tweede boot roeiden als bezeten verder tegen de stroom op. De officier blafte een tweede sommatie. Nog steeds zonder gevolg. Een bos van geweelopen richtte zich op het houten vaartuijje en leverde een golf van kogelinslagen af op en rond de prauw. Twee mannen sprongen overboord en werden prompt meegesleurd door het kolkende water. Een tweede salvo doorzeefde het gammele tuig dat pijlsnel wegzonk in het bruine sop. De onfortuinlijke overgeblevene hield de peddel

stijf met beide handen boven water en staarde met grote paniekogen en duidelijk in shock richting wal, terwijl de bodem onder hem wegzonk. Ondertussen had hij de peddel losgelaten en met alleen nog het hoofd boven water begon hij krampachtig naar de wal toe te zwemmen. Te laat! De derde kogelregen was voor hem alleen bestemd en in een rode wolk verdween hij voorgoed van het strijdtoneel. A job well done! Er was niets meer om op te schieten, dus inpakken en wegwezen. De twee sergeanten brulden een paar bevelen aan hun troepen en de S.S.S. trad terug aan in formatie. De twee colonnes marcheerden terug naar de blauwe vrachtwagens en stapten aan boord. Het kleine konvooi bolde traag richting toegangspoort en verdween uit het gezicht. Ik bleef verbijsterd en alleen achter op een lege kade. Dat was toch moord? Een ongewapende man te water door een executiepeloton neergeschoten voor een paar bliken melkpoeder. Of golden hier andere regels?

Beste lezers,

In 1976 monsterde ik voor de eerste keer aan op de CHERTAL, een multipurpose cargo van de rederij Bocimar. Ik was 19 jaar en had net mijn eerste jaar aan de Hogere Zeevaartschool beëindigd. In 1988 monsterde ik voor de laatste keer af van de MARTHA, een bulkcarrier van de rederij Sea Lanes. Ik was ondertussen Kapitein ter lange omvaart, vader van drie zonen en klaar voor een ander leven. De jaren daar tussenin waren mijn koopvaardijjaren. De Belgische Koopvaardij telde in haar hoogdagen 120 schepen van alle types en tonnenmaten met Antwerpen als thuishaven en onder Belgische vlag. Wij waren zes maanden weg van huis, met een dringend telegram, een krakend gesprek op de lange golf of een brief van vier weken oud als enig contact met het thuisfront. Met een bemanning van zo'n 25 man, in een kleine bubbel ver van huis, bij nacht en ontij en in alle mogelijke omstandigheden, die een landrot zich nauwelijks kan voorstellen, was dit een hard maar onvergetelijk mooi leven. Avonturen op zee waren toen nog heel gewoon. In een nieuwe reeks KOOPVAARDIJVERHALEN laat ik u graag enkele van deze speciale voorvallen mee beleven. Iedereen die op de lange omvaart gevaren heeft, kan dergelijke verhalen vertellen. Ik vertel u mijn scheeps-verhalen.

Sinds 1989 ben ik rivierloods bij de Vlaamse Overheid. Ik vaar nog bijna alle dagen, met alle soorten schepen van alle lengtes en tonnenmaten. Vandaag, 45 jaar nadat ik aan het Noordkasteel mijn ingangsproeven aan de Hogere Zeevaartschool deed, doe ik beroepshalve nog steeds wat ik het liefste doe: varen, manoeuvreren en afmeren met zeeschepen.

NAVEGARE VIVIRE EST, varen is mijn leven

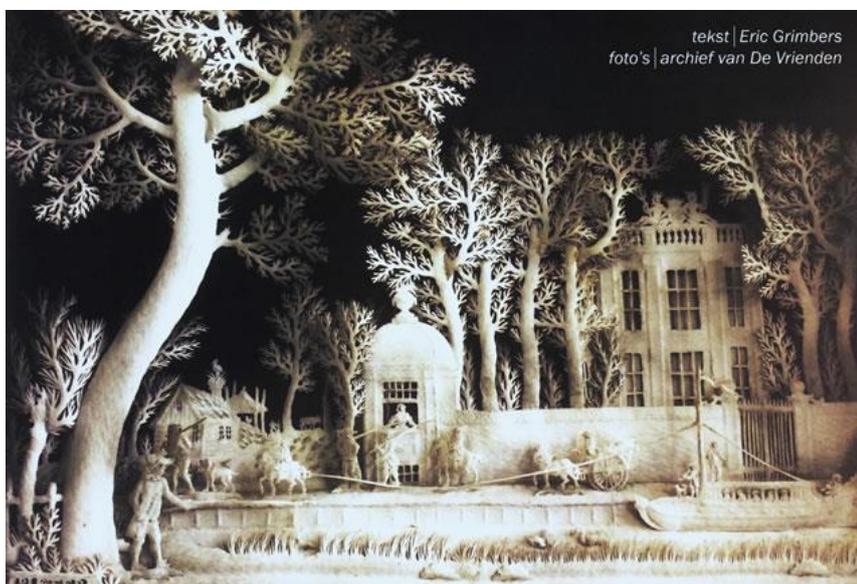
Herman Croenen

Kapitein ter Lange Omvaart senior pilot @

Loodswezen Antwerpen

Ruimschoots Juli, 2020

Herman Croenen



Coulisseknipsel van een trekschuit op het kanaal Oostende-Brugge-Gent. Dit is geen tekening of schilderij maar een afbeelding geknipt uit papier door Pieter Reynders -Harlingen 1801 (Friescheepvaartmuseum). Dergelijke knipsels zijn vrij zeldzaam.

(5 213) De trekschuit

De Izeren Weg van en naar Antwerpen werd ingehuldigd op 3 mei 1836 met als eindpunt Emplacement Borgerhout ten oosten van de Spaanse Wallen aan de Borgerhoutse Steenweg (nu ter hoogte van de Carnotstraat). Dat eerste eindstation was een miserabel houten gebouw met vier sporen er achter. Dat heugelijk feit wierp echter een grote schaduw, om niet te zeggen de doodsteek, op het eeuwenoude reizen per trekschuit.

Het reizigersvervoer per trekschuit gebeurde langs kanalen en rivieren niet alleen bij ons maar ook in o.a. Nederland, Engeland en Duitsland. Dit was bijvoorbeeld het geval langs het kanaal Brussel-Willebroek, de vaart naar Leuven vanuit Mechelen, het kanaal van Gent naar Brugge en andere.

Het kanaal Brussel-Willebroek werd geopend in 1561 met grootse feesten, banketten, vuurwerk en dit gedurende vier dagen. Het is trouwens het oudste kanaal van de Lage Landen. In Nederland werd de eerste trekvaart gegraven tussen Amsterdam en Haarlem in 1631.

Waarom dit kanaal? De Zenne, een kronkelende rivier, toen breder dan nu, verbond Brussel met de Rupel aan het Zennegat. Maar deze rivier liep over het grondgebied van de Heerlijkheid Mechelen en die stad had het stapelrecht gekregen voor zout, vis en haver. Door het stapelrecht moesten de schippers hun goederen eerst te Mechelen tekoop aanbieden en tol betalen, om ze dan pas nadien te Brussel op de markt te kunnen brengen.



Maquette van een trekschuit met roefje en tent.

Tevens varieerde de waterstand van de rivier al naargelang de seizoenen, laag bij droog weer en overstromingen bij veel regen of smeltende sneeuw.

Er waren dus redenen genoeg om het kanaal te graven rond het grondgebied van Mechelen. Het hoogteverschil van 10 meter tussen Brussel en Willebroek was een bijkomende moeilijkheid, die moest opgelost worden. Dit werd opgevangen door sluisen te bouwen, wat in die tijd nog niet zo evident was.

De trekschuit had achteraan een roefje waar de eerste klas was. De minder gegoede reizigers zaten in het ruim op lange houten banken, in de tent. Zij

waren beschermd tegen weer en wind door een zeil gespannen over het ruim. Later in de 18de eeuw werd het zeil vervangen door houten luiken. Die afdeling bleef echter nog altijd de tentheten. Wanneer het kanaal een bocht maakte, stond op het jaagpad een rolpaal. Deze vrij hoge palen hadden aan de waterzijde een verticale rol, die er voor zorgde dat het trektouw mee de bocht volgde en niet de koorde van de bocht nam, waardoor het schip tegen de wal zou gaan.

Het reisverhaal van de Fransman Pierre Sartre uit 1719 geeft ons een mooi beeld van de tocht van Brussel naar Antwerpen:

Men rekent de reis van Brussel slechts op 8 uren, maar ik kwam toch eerst om 5 u 's avonds in Antwerpen toe. Iedere dag vertrekt de schuit in Brussel om 8 u. De trap en het Bureel waar men betaalt, worden om half acht geopend. Men betaalt voor zich zelf en een koffer slechts 29 sous tot in Antwerpen, en ontvangt dan een getekend stukje lood. Wie enkel met de schuit wil varen en te voet gaan vandaar waar de koetsen vertrekken, betaalt min en krijgt een kaart. De schuiten zelf zijn groot, hoog, en schoon. Achterop is een deel overdekt, en er zijn ook enkele rijen zitplaatsen met kussens. Vooraan en in het

midden zet men de koffers. De kleine pakjes legt men in gevlochten korven waarop men gaat zitten. Beneden zijn kleine, aardige kamers, een keuken met een oven, thee, koffiegerei en dergelijke. Wie onder dak en op een kussen wil zitten betaalt nog voor elk uur 6 liards (oortjes = koperen muntjes in gebruik in de 17de en 18de eeuw), ook in de kamers beneden, moet men de plaats betalen. Men spant de paarden aan een groot touw, dat van boven den mast neerdaalt. Soms trekken twee paarden, soms drie, vaak zit er een man op, dikwijls loopt hij er slechts naast.

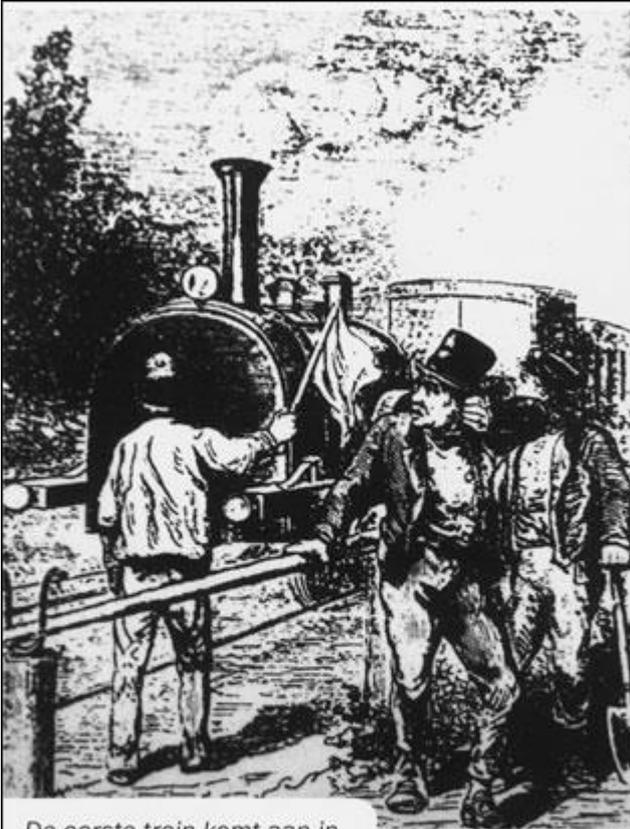


Een omnibus rijtuig met opgedirkte reizigers.



Binnenzicht van een trekschuit.

Men verandert vier maal van paarden en barken onderweg. Gewoonlijk heeft het overbrengen bij een klein dorp plaats, waar lieden reeds gebak, gebrad, worsten en dergelijke klaar hebben. Iedere reiziger draagt zijn kleine bagage mee, de koffers worden door den schipper, op een slede uit de schuit van het ene schip in 't andere gebracht. Iedereen loopt en spoedt om weer een goede plaats te hebben. Als men weer vertrekt blaast men den horen om de reizigers uit de huizen te saam te roepen. De paarden trekken de schuit uur aan uur. Hoe onaangenaam dit ook voor de reizigers is, het kan toch niet anders. Dit water is een kanaal van de Schelde (Rupel). Het is breed genoeg voor twee schuiten, en loopt vijf uren lang rechtdoor. In het begin ziet men langs beide kanten de schoonste wandelingen van Brussel, dan weiden, velden, landhuizen, kleine dorpen, en een weinig bos. Bij elke wisseling der schuiten is een dok, daarin machines die het water doen stijgen en weer in het volgend kanaal brengen. Men daalt telkens meer en merkt dat men Holland nadert. Ten slotte wordt het schip, met heel wat overslag, in het dok neergelaten. We bleven vijf uur op 't water. De plaats waar men uitstijgt en de Schelde (Rupel) zelf oversteken moet, heet Willebroek. De Schelde (Rupel) is niet diep, tenminste toen was ze (hij) heel ondiep, - op vele plaatsen zag men het zand - maar ze (hij) is geweldig breed. Op die plaats liggen twee schepen klaar voor hen die een loden teken en kaarten afgeven. Pas is men over met het eerste schip, dat men bijna al vecht om plaats in de rijtuigen. Ik kroop er in een langs het venster binnen. Er waren 15 personen in. Men zit heel gedrongen. De weg van daar naar Antwerpen is ene twee uur en half lange, rechte zeer aangename baan. Men ziet de torens wel anderhalf uur van te voren. Ik hoorde vertellen dat men vroeger helemaal te water tot Antwerpen toe reizen kon, maar sedert drie schepen met man en muis verongelukt waren, had men de huidige schikking genomen.



De eerste trein komt aan in Antwerpen – 3 mei 1836.



Het schilderij voorstellend Theodoor Teichmann met het plan van het kanaal en de maquette van de sluis van Willebroek.

Ook de Zweedse mysticus Swedenborg doet zijn verhaal over zijn tocht, eerst van Rotterdam naar Antwerpen per boot en dan: des nachts vertrekt hij met de boot van Antwerpen naar Boom:

Daarna nam ik plaats in een grote trekschuyt veertig ellen lang en zes ellen breed, voorzien van schone plaatsen: cabines, keukens en andere plaatsen, en vooraan, ene tent waar men kon neerzitten. Wij veranderden driemaal van deze trekschuyten die door twee paarden getrokken werden. Het was een aangename en plezierige reis. Langs beide zijden stonden schone bomen. De mensen waren heel vriendelijk.

Het kanaal Brussel-Willebroek werd verscheidene malen verbreed en aangepast. Op een anoniem schilderij uit de 19de eeuw (private collectie) werd Theodoor Teichmann, ingenieur-politicus tussen 1817-1830, afgebeeld met een plan voor de verbreding van de sluis van Willebroek. In 1825 ijverde hij als Hoofdingenieur bij de Waterstaat voor de verbreding van het kanaal. Rechts op het schilderij staat een maquette van de sluis, links is een beeld van het kanaal geschilderd. Het zou interessant zijn moest deze maquette, indien ze nog bestaat, teruggevonden kon worden. Een slotbevinding van de reizigers was dat je in een trekschuit alle gelegenheid had om de taal en de bekommernissen van de medemensen te leren kennen, alsook hun karakter en gewoonten.

De Ruimschoots Juli 2020
Kraaiennest wzw De Vrienden vaqn het Nationaal
Scheepvaartmuseum