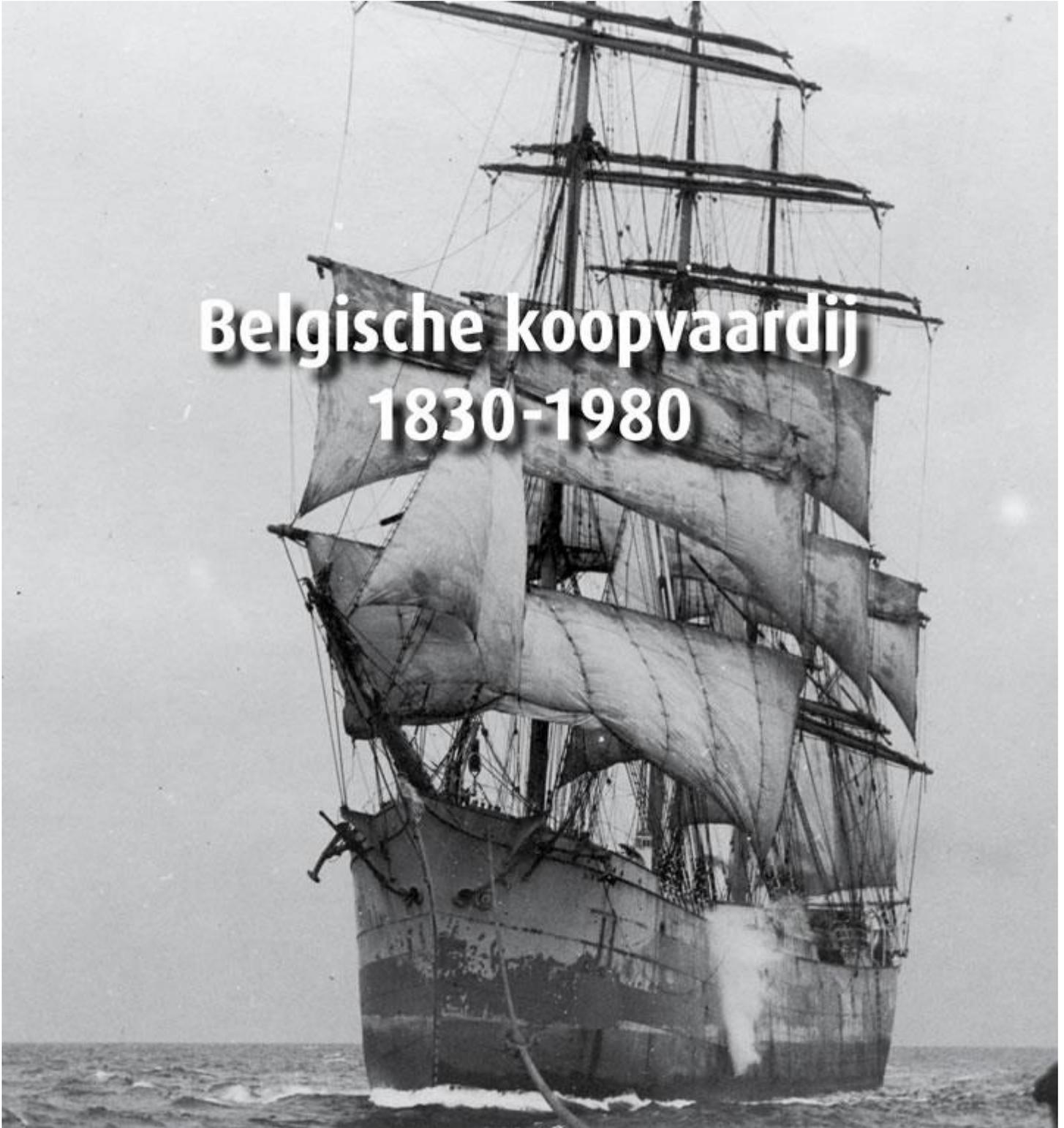


(5 279- 23/10/22) **Belgische koopvaardij 1830-1980**





INLEIDING

Na de onafhankelijkheid in 1830 ontstaat al snel discussie over de vraag of de Belgische staat al dan niet over een eigen nationale koopvaardijvloot moet beschikken. Heel wat rederijen verhuizen in 1830 naar Nederland waardoor er nauwelijks een vloot overblijft in de jonge natie. Door een gerichte subsidiepolitiek weet de Belgische overheid toch een eigen handelsvloot uit te bouwen die in 1836 al 127 schepen telt. In de daaropvolgende jaren moderniseert en groeit de koopvaardijvloot in een snel tempo. Deze zoekwijzer biedt een overzicht van de belangrijkste archieven die het Rijksarchief over de Belgische koopvaardij bewaart.

WAT VERSTAAN WE ONDER KOOPVAARDIJ?

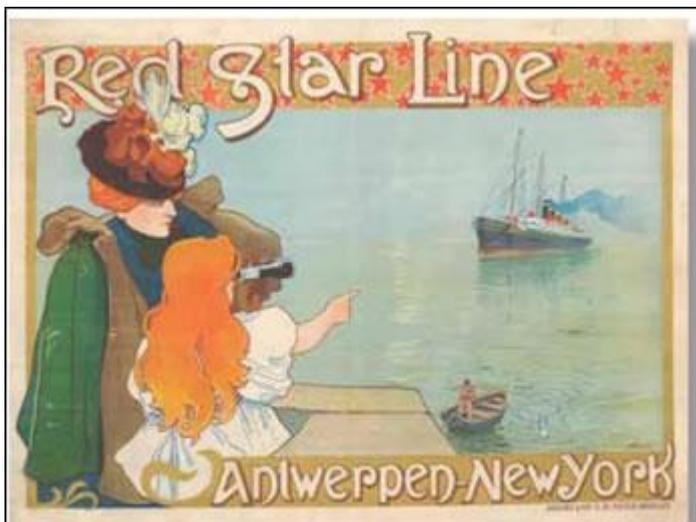
Het begrip koopvaardij wordt in het woordenboek Van Dale omschreven als handelsscheepvaart ofwel "scheepvaart ten behoeve van het vervoer van goederen en personen". De koopvaardij behelst naast de handelsvloot van een natie dus ook het vervoer van personen over water. De Belgische koopvaardijvloot bestaat uit handelsschepen die zowel in overheids- als in privébezit zijn. Rederijen spelen een belangrijke rol in de handelsscheepvaart. Een rederij is een onderneming die eigenaar is van één of meer schepen en deze onder een gemeenschappelijke

naam in de vaart brengt.
DOELSTELLING VAN DEZE ZOEKWIJZER

Voor de studie van de Belgische koopvaardij zijn er verschillende archiefbronnen beschikbaar. Die zijn echter over diverse archiefbewaarplaatsen verspreid. Het Rijksarchief bewaart enkele bronnen waar geen enkele zeevaartonderzoeker om heen kan. Deze zoekwijzer maakt u wegwijs in deze archieven en documenten en toont wat de mogelijkheden voor onderzoek zijn. Om deze bronnen te contextualiseren, bekijken we eerst kort de geschiedenis van de Belgische koopvaardij. Vervolgens bespreken we welke bronnen zich in welke archieven bevinden en welke vragen aan de hand van deze bronnen kunnen worden beantwoord. Tenslotte biedt deze zoekwijzer ook een beknopt literatuuroverzicht van de voornaamste publicaties met betrekking tot de Belgische koopvaardijgeschiedenis.

Aanvankelijk bestaat de prille Belgische koopvaardijvloot uit houten zeilschepen. In de periode 1830-1914 worden de zeilschepen als gevolg van de industriële ontwikkelingen geleidelijk aan vervangen door stoomschepen, maar het duurt nog tot 1874 vooraleer de gezamenlijke tonnenmaat van de stoomschepen die van de zeilschepen overtreft. In 1878 zijn er voor het eerst meer stoom- dan zeilschepen.

Vanaf 1841 verleent de regering financiële steun aan de oprichting van regelmatige zeevaartlijnen met bestemmingen in Noord- en Zuid-Amerika en later ook in Afrika. Aanvankelijk zijn die pogingen weinig succesvol. Zo wordt het raderstoomschip 's.s. British Queen' reeds na twee reizen naar New York verkocht. En ook de in 1853 opgerichte Société anonyme Belge des Bateaux à Vapeur Transatlantiques is geen lang leven beschoren. Ze wordt in 1859 geliquideerd. Pas in 1872, met de oprichting van de Société anonyme de Navigation Belge-Américaine, beter bekend als de Red Star Line, komt er een regelmatige zeevaartlijn naar Noord-Amerika. Tot 1934 vertrekken vanuit de haven van Antwerpen grote passagiersschepen richting New York.



Red Star Line affiche, Henri Cassiers, ca. 1898-1902,
Letterenhuys, Antwerpen

reusachtige passagiersschepen van de Red Star de CMB steevast veel bekijks. Zij zijn lang de de Belgische koopvaardijvloot.

Het verlangen naar een grote en machtige eigen Belgische koopvaardijvloot blijft voortleven en krijgt op het einde van de 19de eeuw concreet vorm. De expansieplannen van koning Leopold II geven immers een stevige impuls aan de Belgische zeevaart. In 1895 wordt de Compagnie Belge Maritime du Congo (CBMC) opgericht, die onder Belgische vlag een scheepvaartlijn tussen Antwerpen en Congo exploiteert. De CBMC fuseert in 1930 met de Lloyd Royal Belge en krijgt de nieuwe naam Compagnie Maritime Belge (Lloyd Royal).

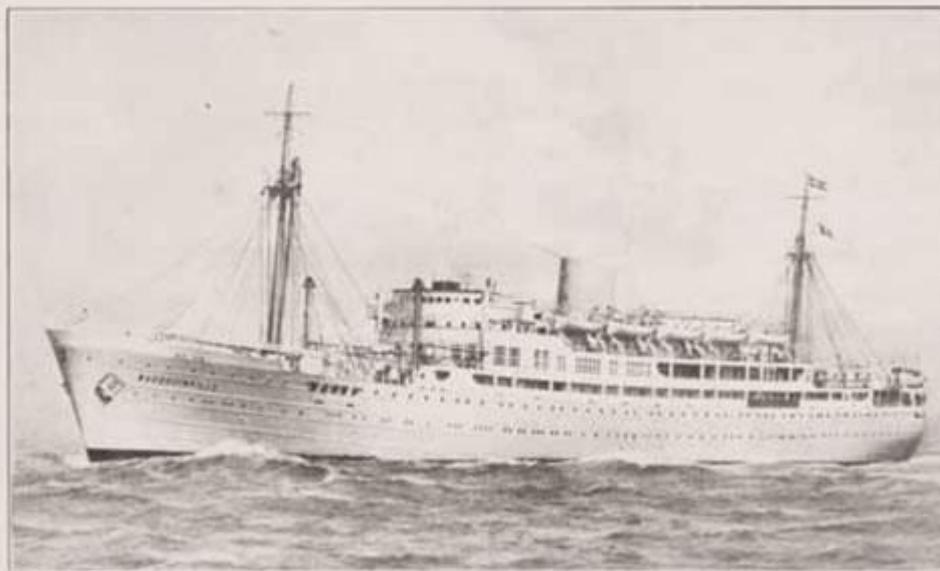


De CMB groeit in de jaren 1930-1940 uit tot de grootste Belgische rederij. In de haven van Antwerpen hebben de voor die tijd Line en de 'Congoboten' van absolute boegbeelden van

Le Paquebot "Baudouinville"

de la

COMPAGNIE MARITIME BELGE S. A.



Baudouinville (Algemeen Rijksarchief Brussel, Bestuur van het Zeewezen, nr. 3056).



De Hertog en Hertogin van Brabant schepen in Antwerpen in op de 'Leopoldstad' voor een lange studiereis naar Belgisch Congo. Foto: de 'Leopoldstad' vaart weg in de mist op de Schelde. 30.12.1932. (Fotocollectie CEGESOMA Brussel, Nr. 40209 en nr. 40213).

Jaar	Zeilschepen	Stoomschepen	Totaal
1829	182		182
1836	127		127
1850	149	5	154
1869	68	11	79
1873	40	19	59
1894	6	50	56
1900	9	73	82
1914		125	125
1920		174	174
1922		202	202
1930		154	154
1936		94	94
1939		91	91
1940		110	110
1960		98	98
1970		98	98
1985		106	106
1994		68	68
2003		14	14
2010		85	85

Bron: Van wieg tot zeemansgraf, 1995, p. 60-107; DE BAERE K. en VERSTRAELEN H., 'Hoeveel schepen varen onder Belgische vlag?' In De Grote Rede, jg. 27, 2010, p. 27.

Vanaf 1900 worden veel nieuwe rederijen opgericht, maar op wereldvlak blijft de Belgische koopvaardijvloot een kleine speler. In het havenverkeer in Antwerpen komen de Belgische schepen pas na de Britse en de Duitse vloot. Aan de vooravond van de Eerste Wereldoorlog telt de Belgische koopvaardijvloot 125 schepen. Dat is weliswaar een groot verschil met 1873 toen er 59 schepen onder Belgische vlag voeren. Ongeveer 40 % van de Belgische schepen (52) wordt tijdens de Eerste Wereldoorlog vernietigd en meer dan 300 zeelieden vinden de dood.



Na de Eerste Wereldoorlog volgt een tijdelijke opleving met het jaar 1922 als hoogtepunt, wanneer de Belgische koopvaardij meer dan tweehonderd schepen telt.

De Tweede Wereldoorlog eist niet minder dan 900 levens en van de 110 Belgische schepen gaan er 56 verloren. Alle koopvaardij schepen zijn door het leger in mei 1940 opgeëist en ter beschikking gesteld van het Britse Ministry of War Transport. Dat beheert tot het einde van de oorlog de Britse en geallieerde vloot (uiteraard met uitzondering van de Amerikaanse en Sovjet-Russische schepen).

Na 1945 grijpen de Belgische reders de kans aan om met overheidssteun een

nieuwe en modernere vloot uit te bouwen. Door de schaalvergroting in de scheepvaart kunnen goederen nu in massa worden vervoerd. Deze ontwikkeling is onder meer het gevolg van structurele veranderingen

in de energiesector en de staalindustrie. Ruwe olie, steenkool en ertsen worden in toenemende mate geïmporteerd. Daarvoor worden steeds grotere containerschepen en tankers ingezet.



Het lossen van de 'Belgenland' in de haven van Antwerpen (Fotocollectie CEGESOMA-Brussel, Nr. 36353).

In de periode 1950-1980 schommelt het aantal Belgische schepen onder Belgische vlag tussen de 80 en 100. Vanaf 1986 is er echter een structurele daling, met als absoluut dieptepunt het jaar 2003, toen er slechts 14 schepen onder Belgische vlag voeren. De oorzaak hiervan is de opkomst van zogenaamde 'goedkopevlaglanden' die de markt destabiliseren door aan de rederijen fiscale voordelen te bieden en minder strenge sociale wetten op te leggen. Sindsdien heeft de Belgische staat een aantal maatregelen genomen, waardoor in 2010 het aantal Belgische koopvaardij schepen terug oploopt tot 85.

2. BRONNEN OVER DE BELGISCHE KOOPVAARDIJ IN HET RIJKSARCHIEF

Deze zoekwijzer geeft een antwoord op een aantal vaak gestelde vragen over archieven en kan van nut zijn voor wie geïnteresseerd is in de geschiedenis van de Belgische koopvaardij in de periode 1830-1980: Wat is een monsterrol en hoe vind je de monsterrol van een schip? Waar kan ik informatie vinden over emigranten die per schip België verlaten? Zijn er passagierslijsten bewaard gebleven en hoe vind je die terug? Hoe kan ik weten op welke schepen een zeevaarder heeft gevaren? Bestaan er documenten over de vaarroutes?



2.1 HET BESTUUR VAN HET ZEEWEZEN

Het archief van het Bestuur van het Zeewezen wordt bewaard in het Algemeen Rijksarchief te Brussel. Een uitgebreid overzicht van dit archief is te vinden in:

VLEESCHOUWERS C., Inventaris van het archief van het Bestuur van het Zeewezen (1830-1976), Brussel, 1979.

Het gaat om een erg rijk en omvangrijk archiefbestand dat op vlak van koopvaardij inzicht biedt in heel wat bestuurlijke en administratieve vraagstukken. Een geïnteresseerde vindt er onder meer informatie terug over:

- de oorsprong en ontwikkeling van de Belgische koopvaardij
- statistieken en cijfers over de koopvaardijvloot (1839-1943)
- lijsten van schepen en rederijen, aan- en verkoopaktes en zeebrieven

van Belgische schepen, het controleren van het verkeer in de haven en van de passagiers en de bemanningsleden van buitenlandse schepen. Het archiefbestand 'Schepenbeheer Antwerpen' is geïnventariseerd:

WILLEMS B., Inventaris van het archief van de Dienst Schepenbeheer Antwerpen en rechtsvoorgangers, 1845-2008 (Rijksarchief te Antwerpen, Inventarissen, 70), Brussel, 2012. Het bestand bevat enkele cruciale bronnen voor wie onderzoek wil voeren naar de Belgische koopvaardij.

2.2.1 DE MONSTERROLLEN

WAT IS EEN MONSTERROL EN HOE VIND JE DE MONSTERROL VAN EEN SCHIP?

Om zicht te krijgen op de bestemmingen van de Belgische koopvaardij schepen en hun bemanning zijn de monsterrollen de aangewezen bron. De monsterrol is een officieel document dat door de Waterschout wordt opgesteld voor de aanwerving van zeelieden. De monsterrol is een overeenkomst tussen de rederij van het schip en de zeeman en omschrijft de arbeidsvoorwaarden. Per reis wordt een nieuwe monsterrol opgemaakt. Het is dus mogelijk dat van één schip in een bepaald jaar meer dan één monsterrol bestaat.

Op dit document worden de namen van de bemanningsleden van het schip ingevuld, alsook het loon. Vormelijk is de monsterrol een voorgedrukt formulier waarop onder meer de volgende gegevens staan: het nummer van de monsterrol, het scheepstype, de scheepsnaam, de tonnenmaat, de reder(ij), de bestemming, de naam van de kapitein, de overeenkomst tussen de reder en de opvarenden, de datering, de handtekeningen van de reder, de opvarenden en de Waterschout, een formulier burgerlijke stand met akte van overlijden op zee.

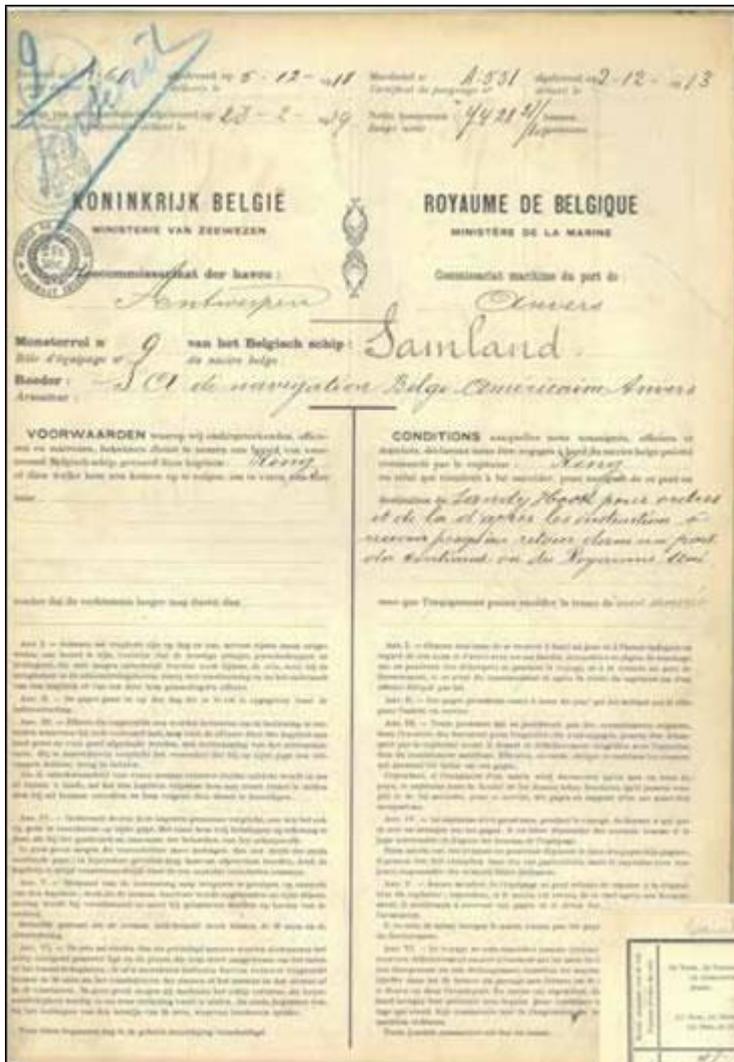
Na de reis levert de kapitein zijn monsterrol, met hierop de eventuele wijzigingen die zich tijdens de reis hebben voorgedaan, bij de Waterschout in. Die wijzigingen kunnen af- en aanmonsteringen, geboorten of overlijdens zijn. De monsterrollen zijn per jaar geordend. Het is dus nodig om te weten wanneer een bepaald schip uitvaart om de monsterrol terug te vinden. De monsterrollen in het bestand van Schepenbeheer Antwerpen dateren van 1919 tot 1999.

BEWAART HET RIJKSARCHIEF ALLEEN MONSTERROLLEN VAN DE KOOPVAARDIJ?

In het Rijksarchief van Brugge worden er naast monsterrollen van de koopvaardij uit de periode 1815-1844, ook monsterrollen van de visserij uit de periode 1815-1909 bewaard.

ASAERT G., Analytische inventaris van monsterrollen ter visserij (1818-1843) en 1860- 1910), Brussel, 1986.

VERMOTE J., Inventaris van het archief van het Waterschoutsambt te Oostende, 1815- 1909, Brussel, 2008.



Samland 2173 no 13 August - August 1885

№	Noms des Passagers, de Matelots, de Équipage, etc.	Profession	Age	Sexe	Etat	Observations
1	Heers Joseph L. 1840 17 ans 1/2 Londres	Commerçant	38, 29	M	Marriage	11 hab. de la ville
2	Jan Luyckx 11-12-1855 Ottende	Blanchisseur	27	M	Single	11 hab. de la ville
3	Janak Charles. Gyp 1859 11-8-59 Amiens	2. id	26	M	Single	11 hab. de la ville
4	Grasman Henry. Belg 1859 4-11-59 Bruxelles	4. id	26	M	Single	11 hab. de la ville
5	Willems Charles. Belg 1855 2-2-55 Louvain	8. id	30	M	Single	11 hab. de la ville
6	Willems Jean L. 1851 15-10-1851 Bruxelles	Commerçant	34	M	Single	11 hab. de la ville

BESTAAN ER MONSTERROLLEN VAN DE RED STAR LINE-SCHEPEN?

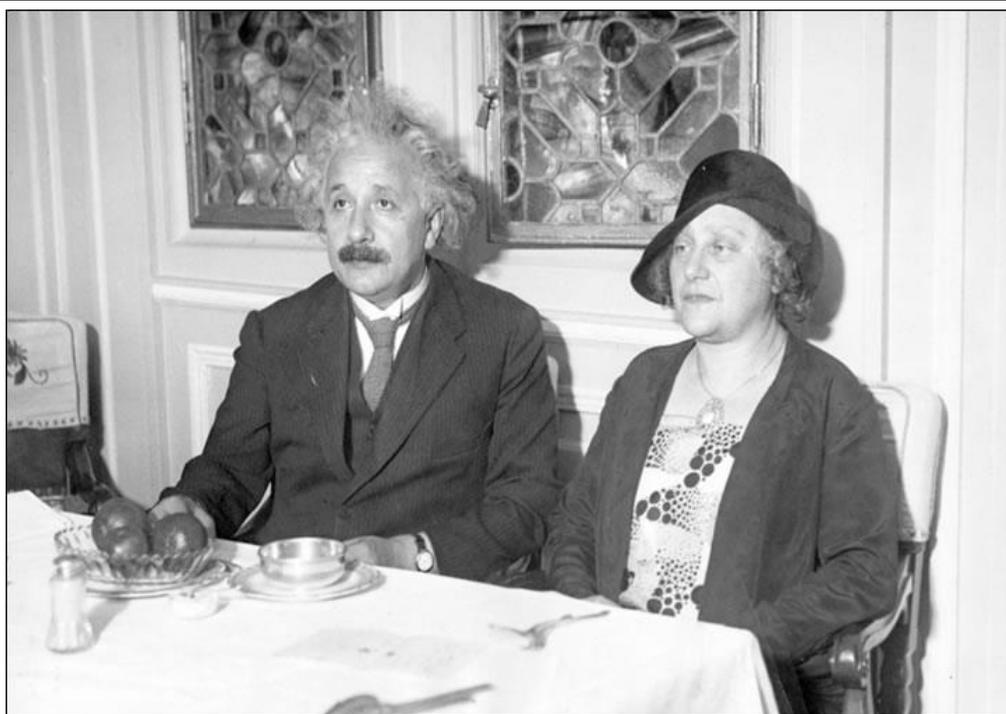
<i>Naam schip</i>	<i>Bouwjaar</i>	<i>Opmerkingen</i>
<i>Belgenland</i>	<i>1879</i>	<i>Tot 1905 in dienst van RSL.</i>
<i>Belgenland II</i>	<i>1914</i>	<i>Vaart vanaf 1923 voor RSL.</i>
<i>Finland</i>	<i>1902</i>	<i>Tot 1923 in dienst van RSL.</i>
<i>Friesland</i>	<i>1889</i>	<i>Tot 1903 in dienst van RSL.</i>
<i>Gothland</i>	<i>1893</i>	<i>Vanaf 1908 in dienst van RSL. In 1926 gesloopt.</i>
<i>Kroonland</i>	<i>1902</i>	<i>Tot 1923 in dienst van RSL.</i>
<i>Lapland</i>	<i>1908</i>	<i>In 1933 gesloopt.</i>
<i>Nederland</i>	<i>1873</i>	<i>In 1906 gesloopt.</i>
<i>Noordland</i>	<i>1884</i>	<i>Tot 1906 in dienst van RSL.</i>
<i>Pennland</i>	<i>1870</i>	<i>Vanaf 1882 in dienst van RSL. In 1903 gesloopt.</i>
<i>Pennland II</i>	<i>1920</i>	<i>In 1925 in dienst van RSL. In 1935 verkocht.</i>
<i>Poland</i>	<i>1897</i>	<i>Vanaf 1921 in dienst van RSL.</i>
<i>Rhynland</i>	<i>1879</i>	<i>In 1906 gesloopt.</i>
<i>Rusland</i>	<i>1872</i>	<i>In dienst van RSL van 1873 tot 1877.</i>
<i>Samland</i>	<i>1903</i>	<i>Vanaf 1906 in dienst van RSL. In 1931 gesloopt.</i>
<i>Switzerland</i>	<i>1874</i>	<i>In 1905 verkocht.</i>
<i>Vaderland</i>	<i>1872</i>	<i>In 1888 verkocht.</i>
<i>Waesland</i>	<i>1867</i>	<i>Vanaf 1880 in dienst van RSL tot 1895.</i>
<i>Westernland</i>	<i>1883</i>	<i>Tot 1901 in dienst van RSL, en terug in dienst in 1906-1908.</i>
<i>Westernland II</i>	<i>1917</i>	<i>Vanaf 1930 in dienst van RSL. In 1935 verkocht.</i>
<i>Zeeland</i>	<i>1865</i>	<i>Vanaf 1878 in dienst van RSL. In 1889 verkocht.</i>
<i>Zeeland II</i>	<i>1901</i>	<i>In 1901-1909, 1911-1914, 1920-1927 in dienst van RSL.</i>

De Waterschout maakt alleen monsterrollen op van schepen die onder Belgische vlag varen. Aangezien de Antwerpse monsterrollen van vóór 1919 verloren zijn gegaan, zijn er voor de beginperiode van de Red Star Line (van 1873 tot 1918) geen monsterrollen bewaard gebleven. De Red Star Line-schepen die na 1902 in de vaart komen, varen echter niet automatisch onder de Belgische vlag. Dat had onder meer te maken met de overname van de rederij door de Amerikanen. Het komt er dus op aan te weten welke schepen de Red Star Line in de vaart heeft (zie tabel) en of het schip onder Belgische vlag vaart. Het komt geregeld voor dat één schip na een tijd onder een andere vlag vaart. Het voorbeeld van het 's.s. Finland' toont dit aan. In 1902 vaart de 'Finland' onder

Amerikaanse vlag, om pas vanaf 1909 onder de Belgische vlag te varen. De 'Westernland' vaart dan weer van 1883 tot 1902 onder de Belgische vlag, om vervolgens tot 1912 onder de Britse vlag te varen.



De 40.000 tonner 'Belgenland', omgedoopt tot de Columbia na haar verkoop aan de Verenigde Staten, drijft haar eigen vernieling tegemoet in Bo'ness, 23.05. 1936 (Fotocollectie CEGESOMA-Brussel, nr. 597741).



Albert Einstein en Mevr. Einstein aan boord van de S.S. Belgenland op weg naar New York, 12.12.1930 (Fotocollectie CEGESOMA-Brussel, Nr. 147195).

2.2.2 REGISTERS OP NAAM VAN SCHEPEN

Als toegang tot de monsterrollen en om de Red Starline-schepen op te sporen, kunnen de registers op naam van de schepen worden gebruikt. Deze registers bestrijken de jaren 1907- 2008. Je vindt er, in chronologische orde, welk(e) rolnummer(s) een schip heeft.

2.2.3 REGISTERS MET INSCHRIJVING VAN DE DOOR DE KAPITEINS AANGEMELDE OVERLIJDENS, GEBORTEN EN VERDWIJNINGEN OP ZEE

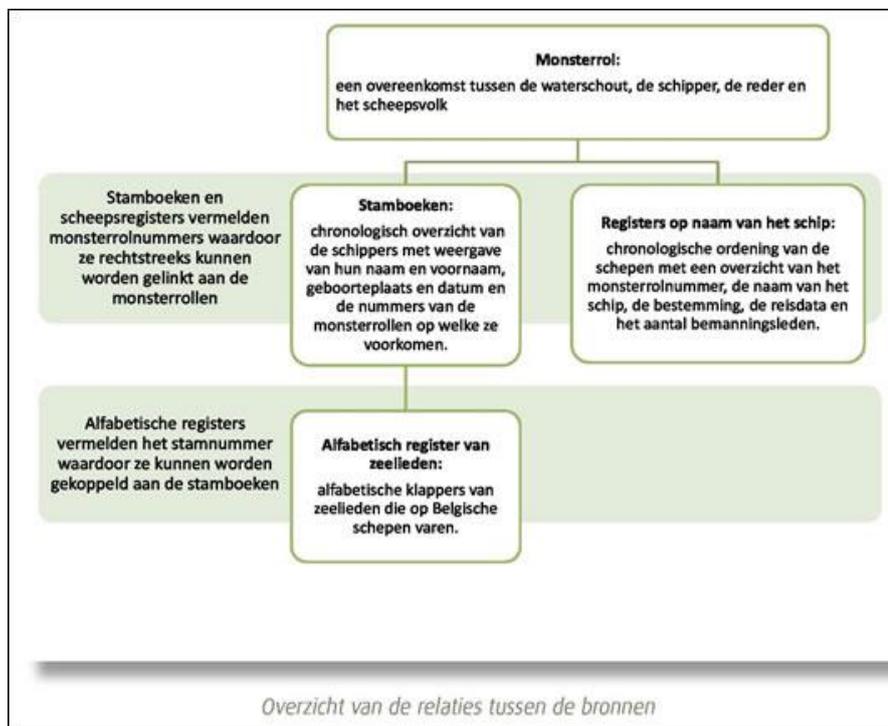
Bij de terugkeer van het schip noteert de Waterschout in een register de door de kapitein gemelde overlijdens, geboorten en verdwijningen op zee. Deze registers zijn voor de periode 1850-1939 bewaard gebleven.

2.2. 4 STAMBOEK VAN ZEELIEDEN

Wie op een Belgisch schip wil werken, dient zich vooreerst bij de Waterschout in te schrijven in het stamboek van de zeelieden. Voor de periode 1845 tot 2008 zijn die stamboeken bewaard gebleven. Naast de identificatiegegevens zijn daarin ook verwijzingen naar de monsterrollen genoteerd. Voor de stamboeken van 1845 tot ca. 1930 bestaan er alfabetische registers op naam van de zeelui; vanaf de jaren 1930 worden deze registers vervangen door steekkaarten. In deze registers en steekkaarten staat het stamnummer van de zeeman genoteerd. Dit nummer heb je nodig om in de stamboeken te kunnen zoeken. De zeelui worden immers in chronologische volgorde in de stamboeken ingeschreven. Het is in het stamboek dat het nummer van de monsterrol van het schip waarop de zeeman werkte, wordt genoteerd.

Bottcher	Fils de	Christophe	Matr. n°	1189	1889	België	België
	Mère	Georg. Sophie	21	2 ^{me}	4	4	4
	Domicile	à Anvers	25	2 ^{me}	2	2	2
	Né le	11. 2 ^{me} 1861	25	2 ^{me}	2	2	2
	à	Anvers	16	1 ^{er}	2	2	2
	Taille d'un mètre	millim.	16	1 ^{er}	2	2	2
	Cheveux		24	2 ^{me}	2	2	2
	Sourcils		5	5 ^{me}	2	2	2
	Yeux		11	11 ^{me}	11	11	11
	Front		22	22 ^{me}	22	22	22
	Naz		5	5 ^{me}	5	5	5
	Bouche		15	15 ^{me}	15	15	15
	Menton		13	13 ^{me}	13	13	13
	Visage		13	13 ^{me}	13	13	13
	Signes parti		30	30 ^{me}	30	30	30

In het stamboek van de zeelui worden alle zeemannen die op Belgische schepen varen geregistreerd. Hier een uittreksel van de Duitser Wilhelm Bottcher, die als matroos tussen 1889 en 1892 op vier schepen van de Red Star Line heeft gevaren. (Rijksarchief Antwerpen-Beveren, Schepenbeheer Antwerpen, nr. 1772).



2.2.5 DE VAARSTATEN

Een tweede bron om de loopbaan van een zeeman te achterhalen zijn de vaarstaten. Dit zijn de individuele fiches van zeelieden. Dergelijke loopbaansteekkaarten worden bijgehouden vanaf ca. 1940 en opgesteld tot omstreeks 1987. Op deze fiches staan onder andere gegevens betreffende de vaartijden, de behaalde diploma's en brevetten en de toegekende eretekens .

OPNAAM - BROUW STREKVOEGSEL		1. NAAM - 2. VOORNAAM - 3. GEBORTEDATUM - 4. GEBORTEPLAATS 5. VOORNAAM VAN DE VADER - 6. NAAM EN VOORNAAM VAN DE MOEDER - 7. NAAM EN VOORNAAM VAN DE ECHTGENOTE					
F-625		OLISLAEGERS Jozef, C. 18 Sept. 1890 Antwerpen vader: Corneel, Adr. moeder: De Groelard, Cath. M.					
Nr VAN DE ROL	NAAM VAN HET SCHIP REIS DATUM VAN AANMONSTERING - AFMONSTERING		DUUR VAN DE REIS J. M. D.			RANG AAN BOORD	OPMERKINGEN
1	102	S/S "PORTUGAL" Antwerp-Middell. Zee-Antw. 23/ 4/49	20/ 6/49	1-29		Bootsman	1
2	159	S/S "PORTUGAL" Antwerp-Middell. Zee-Antw. 30/ 6/49	19/ 8/49	1-20		Bootsman	1
3	220	S/S "PORTUGAL" Antwerp-Middell. Zee-Antw. 1/ 9/49	31/10/49	2---		Bootsman	1
4	281	s/s "Portugal" Antwerp-Midd. Zee-Antwerpen 10/11/49	6/ 1/50	1-28		Bootsman	1
5	22	s/s "Portugal" Antwerp-Midd. Zee-Antwerpen 21/ 1/50	15/ 3/50	1-23		Bootsman	1
6	73	s/s "Portugal" Antwerp-Midd. Zee-Antwerpen 18/ 3/50	9/ 5/50	1-22		Bootsman	2
7	129	s/s "Portugal" Antwerp-Midd. Zee-Antwerpen 13/ 5/50	3/ 7/50	1-21		Bootsman	2
8	194	S/S "PORTUGAL" Antwerp-Middell. Zee-Antw. 18/ 7/50	7/ 9/50	1-21		Bootsman	2

Vaarstaat van Jozef Olislaegers
 (Rijksarchief Antwerpen-Beveren, Schepenbeheer Antwerpen, nr. 143).

2.2.6 PASSAGIERSLIJSTEN

De langeafstandsmigratie neemt in de periode 1850-1930 een ongekende vlucht. Veel Europeanen trekken massaal de Atlantische oceaan over om zich onder meer in Noord- en Zuid-Amerika te vestigen. De haven van Antwerpen vormt in deze Europese emigratiestroom een belangrijke schakel. Door de opening van de IJzeren Rijn in 1843 - een goederenspoorlijn tussen Antwerpen en het Duitse Ruhrgebied - verlaten talrijke landverhuizers, niet alleen Belgen maar ook Oost-Europeanen, via de Scheldestad het Oude Continent. Ze doen dat omdat ze hopen aan de overkant van de oceaan een beter bestaan te kunnen opbouwen. Veel passagierslijsten van koopvaardijochepen zijn echter verloren gegaan. Het archiefbestand van het 'Schepenbeheer Antwerpen' bevat passagierslijsten vanaf 1947 tot 1949 en van

1966 tot 1998. Er is één register met passagierslijsten uit 1855 bewaard gebleven. Hierin staan de namen genoteerd van de passagiers die vanuit Antwerpen naar Amerika emigreren.

COMPAGNIE MARITIME BELGE



Liste des passagers

d'ANVERS a BUENOS-AIRES

PREMIÈRE CLASSE.

1. M ^{me} Barbier,	Bruxelles
2. M ^{lle} Barbier, M.	Bruxelles
3. M ^{lle} Héris, H.	Bruxelles
4. M ^r . Lopez, F.	Santiago (Chili)
5. M ^{me} Lopez, M.	Santiago (Chili)
6. M ^{me} Otero, L.	Buenos Aires
7. E ^{nt} . Otero, M.	Buenos Aires
8. D ^{am} . Van Ypersele, E.	Buenos Aires

CLASSE TOURISTE

1. M ^r . Dano, E.	Luz (Siam)
2. M ^{me} Barckas, E.	Frankfort
3. E ^{nt} . Barckas, N.	Frankfort
4. E ^{nt} . Barckas, W.	Frankfort
5. M ^r . Cosma, G.	Amsst (Belg.)
6. M ^{me} Cosma, M.	Amsst (Belg.)
7. M ^r . Debaussat, J.	Westmalle
8. M ^{lle} Demeyer, G.	Kortrijk
9. M ^{me} Hott, J.	Koblenz (Autriche)
10. E ^{nt} . Hott, E.	Koblenz (Autriche)
11. M ^r . Huettebecker, K.	Essen (Allem.)
12. M ^{me} Huettebecker, A.	Essen (Allem.)
13. M ^{lle} Huettebecker,	Essen (Allem.)
14. E ^{nt} . Huettebecker, B.	Essen (Allem.)
15. M ^{me} Labout, J.	Bruxelles
16. M ^{me} Lang, M.	Bernsch (Allem.)
17. M ^r . Malgat, W.	Berlin
18. M ^{me} Malgat, G.	Berlin
19. E ^{nt} . Malgat, J.	Delfin
20. M ^{lle} Meier, C.	Argente (Suiss)
21. M ^r . Meul, J.	Vienne
22. M ^{me} Meul, G.	Vienne
23. M ^r . Pietsch, K.	Bruxelles
24. M ^r . Skaghsel, G.	Jickljerug (Suiss)
25. M ^r . Stein, A.	Berne (Suiss)
26. M ^{me} Stein, F.	Berne
27. M ^r . Strache, F.	Hattingen (Allem.)
28. M ^{me} Strache, H.	Hattingen (Allem.)
29. M ^{lle} Strache, H.	Hattingen (Allem.)
30. E ^{nt} . Strache, W.	Hattingen (Allem.)
31. M ^r . Swinzer, F.	Buenos Aires
32. M ^r . Ter Coek, J.	Orangevlekke (Pays Bas)
33. M ^r . Vermeire, G.	Mosou
34. M ^{me} Vermeire, M.	Mosou
35. E ^{nt} . Vermeire, A.	Mosou
36. E ^{nt} . Vermeire, M.	Mosou
37. M ^r . Van den Bijst, M.	Letterhofden (Belg.)
38. M ^{me} Van den Bijst, A.	Letterhofden (Belg.)
39. M ^{me} Van Roope, M.	Donsbergen
40. M ^{me} Wetherick, E.	München
41. M ^{me} Zepel, S.	Harsche (Allem.)
42. M ^{lle} Zepel, J.	Harsche
43. M ^r . Zepel, W.	Harsche

Passagierslijst van de Compagnie Maritime Belge (Rijksarchief Antwerpen-Beveren, Dienst Emigratie, nr. 196).

Passagierslijsten van schepen met emigranten aan boord zijn vanaf 1923 (met hiaten) te vinden in het archiefbestand 'Dienst voor Emigratie'. Deze dienst maakt deel uit van het Schepenbeheer Antwerpen en staat in voor de regulering van het transport van emigranten. De dienst ontvangt passagierslijsten en verklaringen van ondernemers die emigranten willen vervoeren, stelt de datum en het tijdstip van geneeskundige onderzoeken en de inscheping van emigranten vast, onderzoekt de logementen voor emigranten en registreert klachten over de voedselkwaliteit en accommodatie aan boord.

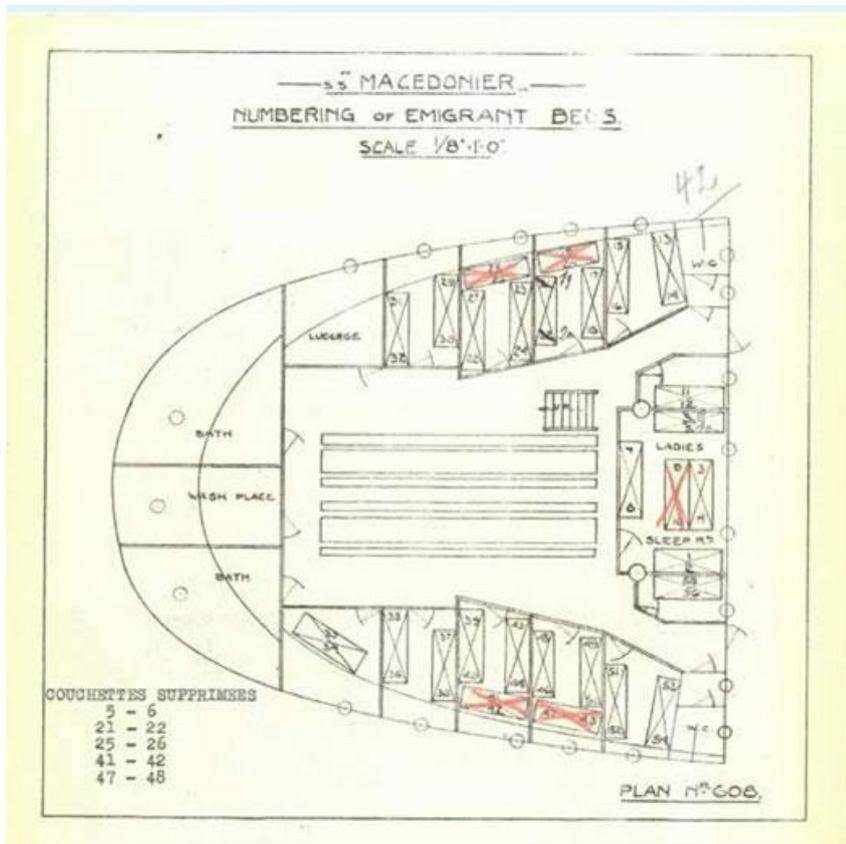
Het ontbreken van 19de-eeuwse passagierslijsten kan, althans op het vlak van emigratie, opgevuld worden door gebruik te maken van de zogenaamde 'Venesoenrapporten'. Deze worden in het archief van het Ministerie van Buitenlandse Zaken bewaard



De inschepping van 905 passagiers op de 'Joséphine-Charlotte' in Oostende, 09.05.1937 (Fotocollectie CEGESOMA-Brussel, Nr. 40190).

VERMOTE J., Inventaris van het archief van de Dienst voor Emigratie, 1912-1974 (Rijksarchief te Beveren, M77), Brussel, 2008. Documenten van deze dienst zijn ook te vinden in het archief van de provincie Antwerpen, dat in het Rijksarchief Antwerpen-Beveren wordt bewaard. HELSEN F. & SAS B., Scheepvaart en landverhuizing, 1854-1924, (Rijksarchief Antwerpen, PAA619), Brussel, 2008.

2.2.7 MIGRATIEVERSLAGEN



Een wet van 14 maart 1843 over het transport van emigranten met rans-Atlantische schepen bepaalt dat de Waterschout bevoegd is om controles uit te voeren op de levensomstandigheden op de schepen. Daarbij dient de Waterschout toezicht te houden op de zeewaardigheid van de schepen, het comfort van de slaappleatsen, de kwaliteit en de kwantiteit van de levensmiddelen en medicijnen en de aanwezigheid van voldoende brandstof en licht op de schepen. De Waterschout bepaalt ook hoeveel personen er maximaal met een schip getransporteerd mogen worden.

Van zijn bevindingen maakt de Waterschout een verslag op, waarvan een dubbel aan de griffie van de Rechtbank van Koophandel wordt overgemaakt. De 'migratieverslagen' van de Dienst voor Emigratie worden bewaard voor de periode 1913-1939. Voor de voorgaande periode dient men het archief van de griffie van de Rechtbank van Koophandel te consulteren. De vooraanstaande rol van

De CMB (Lloyd Royal) is een commercieel bedrijf en wil zoveel mogelijk emigranten transporteren. De overheid ziet er echter op toe dat de reizigers een minimum aan slaapcomfort hebben. Desnoods schrapt ze een aantal bedden per slaapvertrek. (Rijksarchief Antwerpen-Beveren, Dienst Emigratie, nr. 300).

de Waterschout bij het toezicht op het transport van emigranten wordt bevestigd in het 'Reglement op het vervoer van landverhuizers' van 15 december 1876

Verblijfsvergunning familie Kunstas

Het Litouwse gezin van Abromas Kunstas vergaat het minder goed tijdens hun reis naar Zuid-Amerika. Voor het vertrek zijn ze medisch goedgekeurd door zowel de Belgische autoriteiten als de dokter van de rederij Lloyd Royal Belge. Op 8 juli 1929 verlaat het gezin met het schip de 's.s. Pionier' de haven van Antwerpen richting Buenos Aires. In Argentinië mag zijn echtgenote, Etel, om medische redenen het land niet in. Volgens een Argentijnse arts lijdt ze aan trachoma (een oogaandoening). Met de 's.s. Olympiër' arriveren ze op 20 september 1929 opnieuw in de haven van Antwerpen. Een terugkeer naar Litouwen zit er niet in, omdat de Litouwse overheid een visum weigert. De filantropische organisatie ERZA, trekt zich vervolgens het lot van dit gezin aan en bepleit bij de Belgische overheid een definitieve verblijfsvergunning voor Kunstas en zijn gezin.



Verblijfsvergunning van de familie Kunstas.
(Rijksarchief Antwerpen-Beveren, Dienst Emigratie, nr. 299).



2.3 ONDERZOEKRAAD VOOR DE ZEEVAART

Sinds 1927 bestaat er een Onderzoeksraad voor de Zeevaart. Dit administratief rechtscollege is bevoegd om de oorzaken van ongevallen op en met Belgische visserij- en koopvaardis-schepen op te sporen en vast te stellen. De Onderzoeksraad voor de Zeevaart oefent disciplinaire rechtsmacht uit over de kapiteins, de schippers, de dek- en machineofficieren, alsook over iedere persoon die verantwoordelijkheid draagt voor de wacht of die belast is met het besturen van het schip. Soms is de Onderzoeksraad voor de Zeevaart verplicht een onderzoek in te stellen. Dat is enerzijds zo wanneer er aan boord een overlijden is of wanneer er een gebeurtenis met zware lichamelijke letsels is. Ook bij materiële schade, het verlies van een schip, een aanvaring, schade aan een ander schip of wanneer de

zeewaardigheid van het schip in het gedrang komt, treedt de Onderzoeksraad voor de Zeevaart in actie. De minuten van de arresten van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart en de dossiers inzake ongevallen op zee worden voor de periode 1927-1980 integraal bewaard in het Rijksarchief Antwerpen-Beveren: WILLEMS B., Inventaris van het archief van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart, 1927-1980 (Rijksarchief te Antwerpen, Inventarissen, 69), Brussel, 2012.

3. RAADPLEGING EN GEBRUIK VAN DE ARCHIEFSTUKKEN

De algemene regel is dat documenten ouder dan dertig jaar openbaar zijn. Dit geldt niet voor stukken die privacygevoelige informatie bevatten. De wet van 8 december 1992 op de bescherming van de persoonlijke levenssfeer en gewijzigd door de wet van 11 december 1998, legt op dit vlak beperkingen op. Documenten die privacygevoelige gegevens bevatten en jonger zijn dan 100 jaar, zijn in principe niet openbaar. Deze stukken kunnen enkel geraadpleegd worden mits de toestemming van de betrokkene(n) en/of de Algemeen Rijksarchivaris of zijn gemachtigde en dit na het ondertekenen van een onderzoeksverklaring.

4. LEESWIJZER

LITERATUUR

In 1984 is een omstandige bibliografie opgesteld met een oplistijng van de literatuur over de Belgische scheepvaart. De koopvaardij neemt hierin uiteraard een belangrijke plaats in: KONINCKX C. red., Bibliografie van de geschiedenis van de Belgische scheepvaart (Col lectanea Maritima, I), Brussel, 1984. Er is sindsdien geen vervolg op dit referentiewerk verschenen. Recente publicaties kunnen wel via lopende bibliografieën worden opgezocht, zoals in het Belgisch Tijdschrift voor Filologie en Geschiedenis, te raadplegen op www.rbph-btfg.be.

Een algemene synthese over de geschiedenis van de Belgische scheepvaart is nog steeds: ASAERT G. e.a., Maritieme geschiedenis der Nederlanden, Bussum, 1976-1978. Het werk behandelt in vier delen de geschiedenis van de scheepvaart in de Lage Landen vanaf de prehistorie tot de twintigste eeuw. Grotendeels van dezelfde auteurs is: De maritieme encyclopedie, Bussum, 1970-1973, 7 dln. Niet alleen zijn er stukken gewijd aan de geschiedenis van de koopvaardij, maar worden er ook meer technische scheepvaarttermen uitgelegd.

De geschiedenis van de Compagnie Maritime Belge (CMB) - een van de belangrijkste Belgische rederijen - is te lezen in DEVOS G. & ELEWAUT G., CMB 100, een eeuw maritiem ondernemersschap, Tielt, 1995. Over die andere bekende rederij, de Red Star Line, verschenen tal van publicaties, maar een uitgebreide wetenschappelijke studie is er nog niet. Een beknopt maar helder overzicht biedt: KINT A. & VERVOORT R., De Red Star Line: Antwerpens vergane glorie!, Antwerpen/Rotterdam, 1990.

Alhoewel het boek Van wieg tot zeemansgraf. Hulp- en Voorzorgskas voor Zeevarenden, 1845- 1995, Antwerpen, 1995, vooral de geschiedenis van de Hulp- en Voorzorgskas beschrijft, bevat het ook veel interessante gegevens over de geschiedenis van de Belgische koopvaardijvloot.

Al snel heeft de Belgische overheid interesse getoond in de scheepvaart als beleidsdomein. Op centraal niveau is scheepvaart een bevoegdheid van het Bestuur van het Zeewezen. De geschiedenis van deze overheidsinstelling en haar archieven is te lezen in verschillende publicaties van Cyriel Vleeschouwers. We vermelden er twee: Administratieve evolutie van het Bestuur van het Zeewezen, in Archief- en Bibliotheekwezen in België, 1978, XLIX, p. 504-540; 1979, L, p. 84-101 en Het Bestuur, respectievelijk de Regie van het Zeewezen tijdens de Tweede Wereldoorlog, in Archief- en Bibliotheekwezen in België, 1979, L, p. 30-83.

Een overzicht van de geschiedenis van de zeevaartpolitie (Waterschout) is te lezen in VYNCKIER J., De wet op de zeevaartpolitie: 150 jaar oud. De zeevaartpolitie: 150 jaar jong, in FIJNAUT C., TOBACK L. en VYNCKIER J., De zeevaartpolitie. Voordrachten ter gelegenheid van haar 150-jarig bestaan, Gent, 1993, p. 9-63. In 2002 verscheen van de hand van R. CARLY een overzicht van de ongevallen op zee die voor de Onderzoeksraad voor de Zeevaart worden behandeld: 75 jaar Onderzoeksraad voor de Zeevaart, Brugge, 2002. Hierin worden voornamelijk de ongevallen op visserij schepen beschreven.

De lotgevallen van de Belgische koopvaardij tijdens de Tweede Wereldoorlog worden uitvoerig beschreven in MACHIELSEN R., De Belgische koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog. Antwerpen: verbroedering der Belgische Zeelieden ter Koopvaardij van de Oorlogen, 1990. 440p.

INVENTARISSEN

We vermelden hieronder de voornaamste inventarissen van archiefbestanden over de koopvaardij die in het Rijksarchief worden bewaard:

- MERTENS J., Inventaris van het archief van het Hoofdwaterschoutsambt Oostende (Rijksarchief te Brugge, Toegangen in Beperkte Oplage, 90), Brussel, 1992.
- SIX C., L'administration de la Marine et de la Navigation intérieure. Ministère des Communications (Versement 2005) (1842-2002) (Archives Générales du Royaume, Inventaires, 552), Brussel, 2011.
- VERMOTE J., Inventaris van het archief van het Waterschoutsambt te Oostende, 1815-1909 (Rijksarchief te Beveren, Inventarissen, 167), Brussel, 2008.
- VLEESCHOUWERS C., Inventaris van het Archief van het Bestuur van het Zeewezen, 1830-1976 (Algemeen Rijksarchief, Inventarissen, 215), Brussel, 1979.
- WILLEMS B., Inventaris van het archief van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart, 1927-1980 (Rijksarchief Antwerpen, Inventarissen, 69), Brussel, 2012.
- WILLEMS B., Inventaris van het archief van de Dienst Schepenbeheer Antwerpen en rechtsvoorgangers, 1845-2008 (Rijksarchief te Antwerpen, Inventarissen, 70), Brussel, 2012.

WEBSITES

Voor wie geen zeemansbenen heeft en toch de zeven wereldzeeën wil bevaren, is het wereldwijde web een handig alternatief. Verschillende websites geven nuttige informatie over de Belgische koopvaardij. De 'vzw Belgian Merchant Navy' bezit een verzameling prenten en foto's van Belgische schepen vanaf ca. 1800. Het archief is enkel toegankelijk voor leden van de vereniging.

Het Directoraat-Generaal Maritiem Vervoer van de Federale Overheidsdienst (voorheen Ministerie) Mobiliteit biedt heel wat gegevens voor de actuele handelsvloot. Op hun website is tevens de Lijst van de Belgische Zeeschepen te vinden (www.mobilit.belgium.be).

In 1998 is het documentatiecentrum NAVIDOC opgericht. Hierdoor worden de verzamelingen van het Koninklijk Museum van het Leger, sectie Marine samen met de verzameling van de Koninklijk Vriendenkring Georges Lecointe, in één documentatiecentrum ondergebracht. NAVIDOC bezit boeken, tijdschriften, plannen, foto's en kaarten van schepen. Zie de website www.navidoc-marines.be.

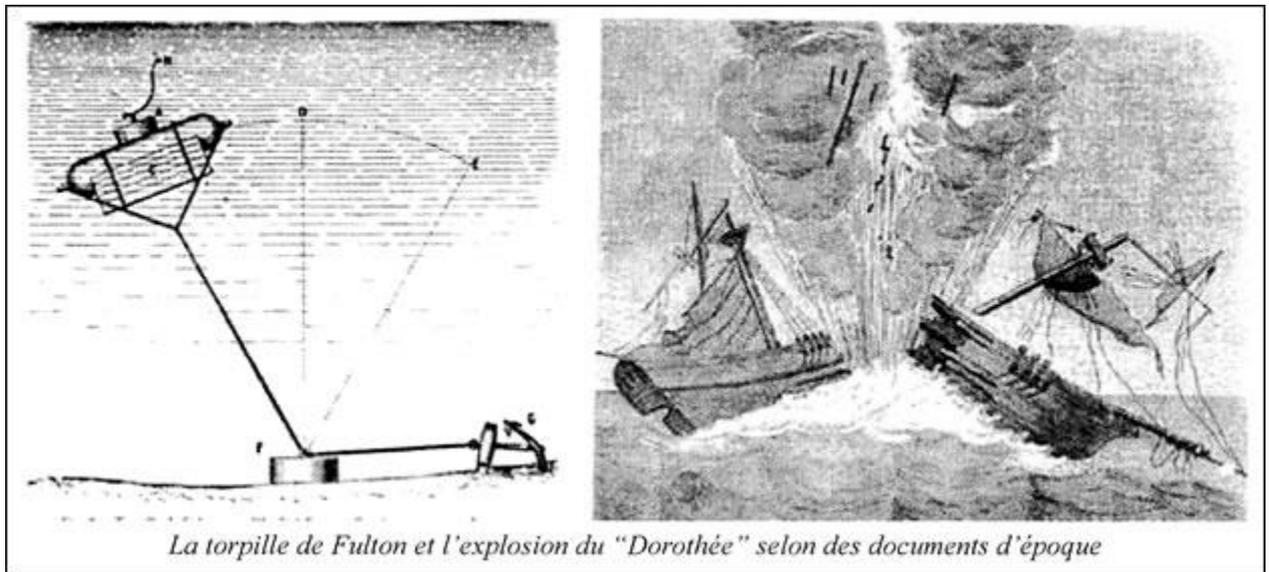
(5 281 – 06/11/22) **L'épopée des MMS et ceux de notre Force Navale (I)**

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 beige, la Force Navale qui par tradition aurait pu reprendre le nom de la première voulue par le roi Léopold 1^{er}, 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.

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.



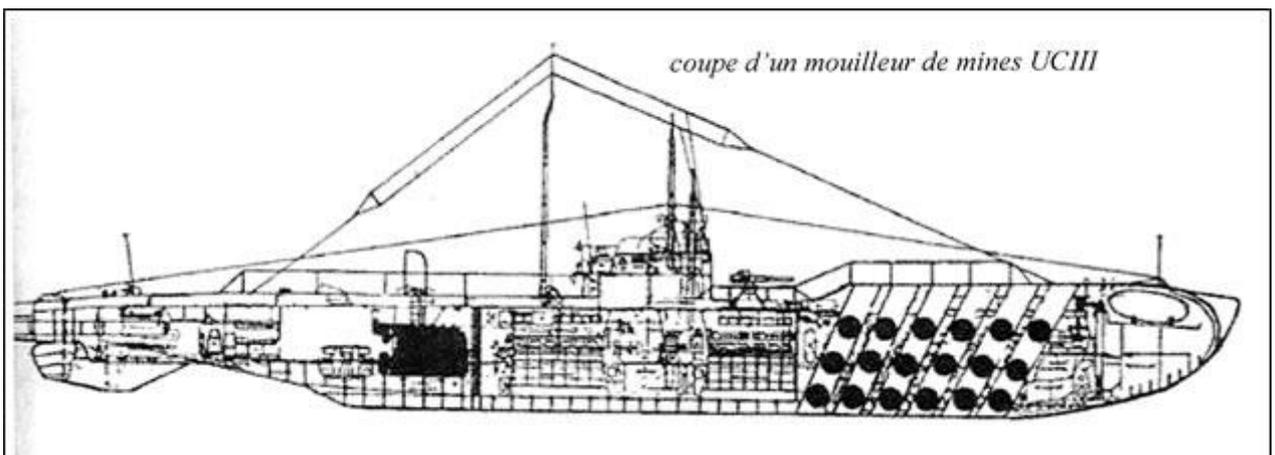
Les Anciens de la Royal Navy, Section Beige et de notre Force Navale, n'ont jamais oublié la fierté d'avoir fait partie de leurs équipages et conservent de beaux souvenirs des heures de leur jeunesse passées à leur bord.

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

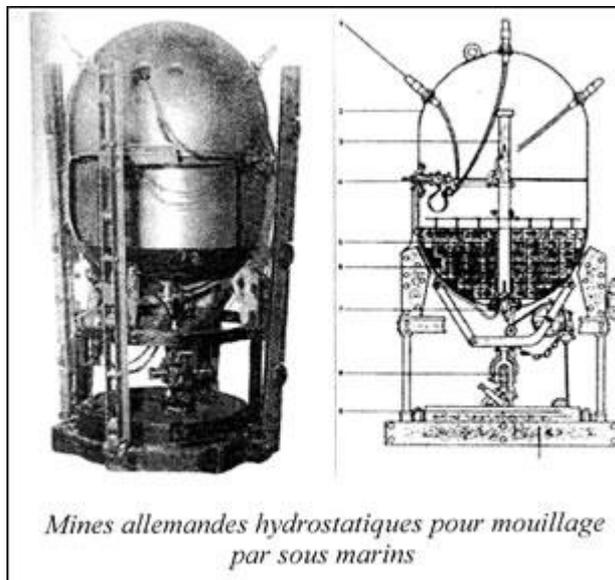
PETITE HISTOIRE DES MINES



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 sol 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.

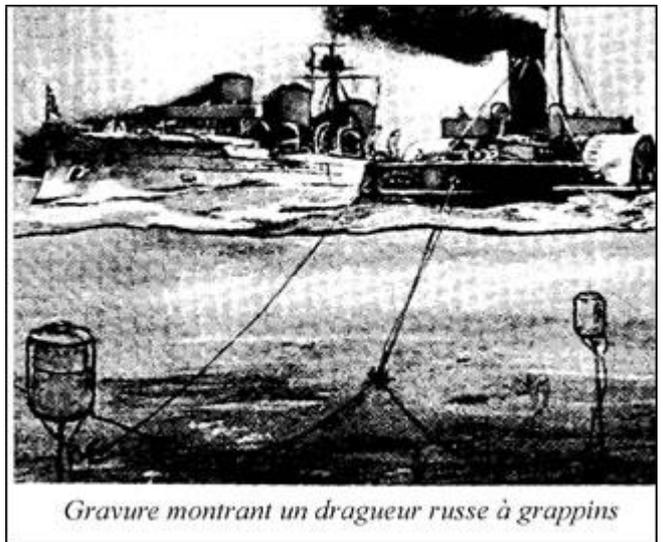
Le capitaine de frégate Luppis, un officier d'artillerie de la Kaiserliche und Königliche Kriegsmarine de l'empire austro-hongrois, se basant sur des documents d'un de ses prédécesseurs décédés, reprit l'idée de rendre la torpille automobile afin de pouvoir la lancer contre un vaisseau ennemi. Un ingénieur 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 Kaiserliche 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 août 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.

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 franco-britanniques. 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.



Gravure montrant un dragueur russe à grappins

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 l'US 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

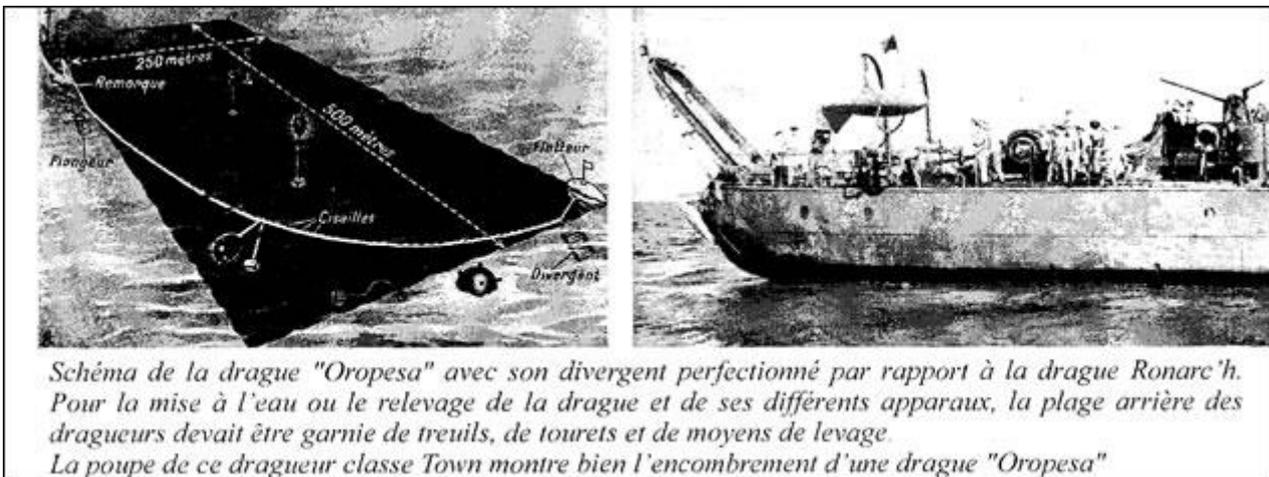
Au cours de la guerre, de constantes recherches furent entreprises pour améliorer les capacités de destruction des mines qui nécessitaient un contact avec sa victime pour exploser. On en revint aux mines de fond dont le mouillage exigeait une profondeur moindre que celle des mines à orin, elles seraient 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 aout 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 fine 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 beige Dixmude Tors 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.

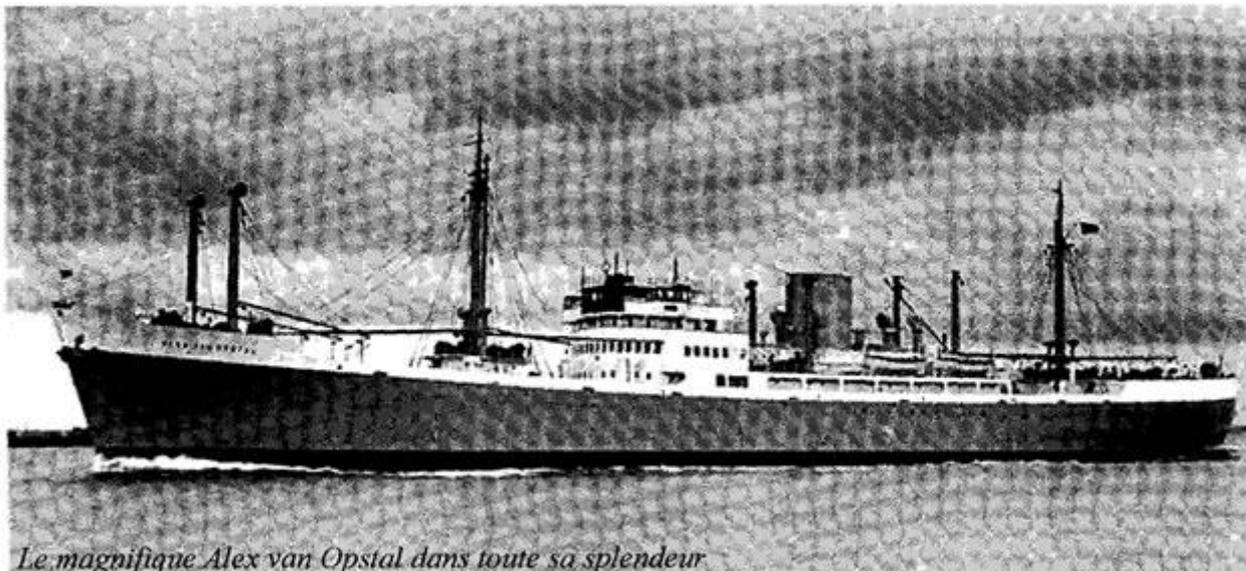
Les dragueurs opéraient en flottille sous le commandement d'un excellent navigateur nécessaire à la précision des cartes des zones déminées et travaillaient en formation décalée de sorte que seul le premier dragueur était exposé à un certain risque. Ce risque pouvait être réduit en faisant opérer un 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 Futilisation 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 chaines. 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 commandant de flottille commençait son dragage dans la zone supposée non minée, et couvrait les suivantes comme le montre le schéma page suivante.



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 Sperrbrechers. 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.

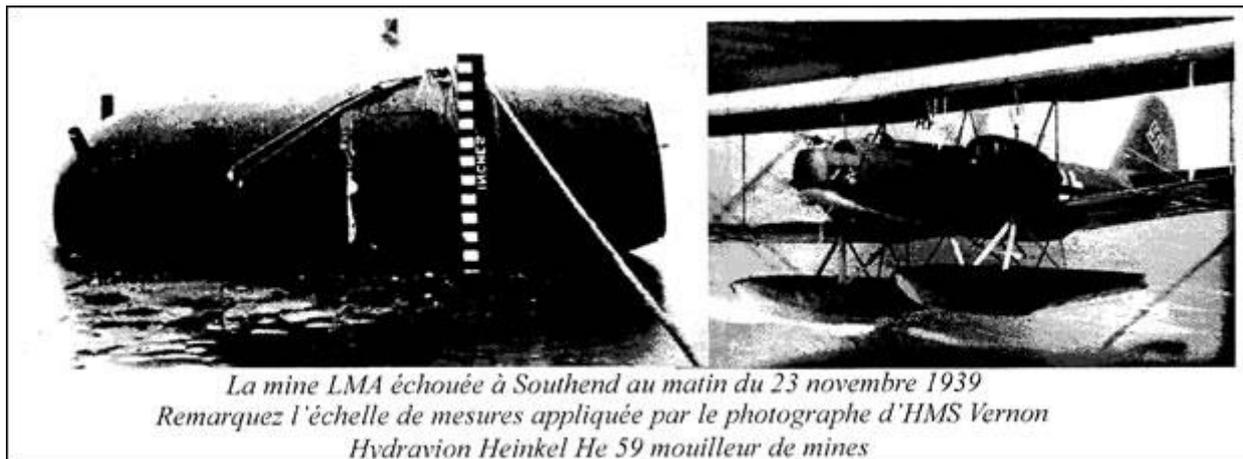
(5 282- 13/11/22) **L'épopée des MMS et ceux de notre Force Navale (II)**

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. 11 consistait en une sorte d'appel à la paix des braves bien entendu mâtiné 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. 11 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

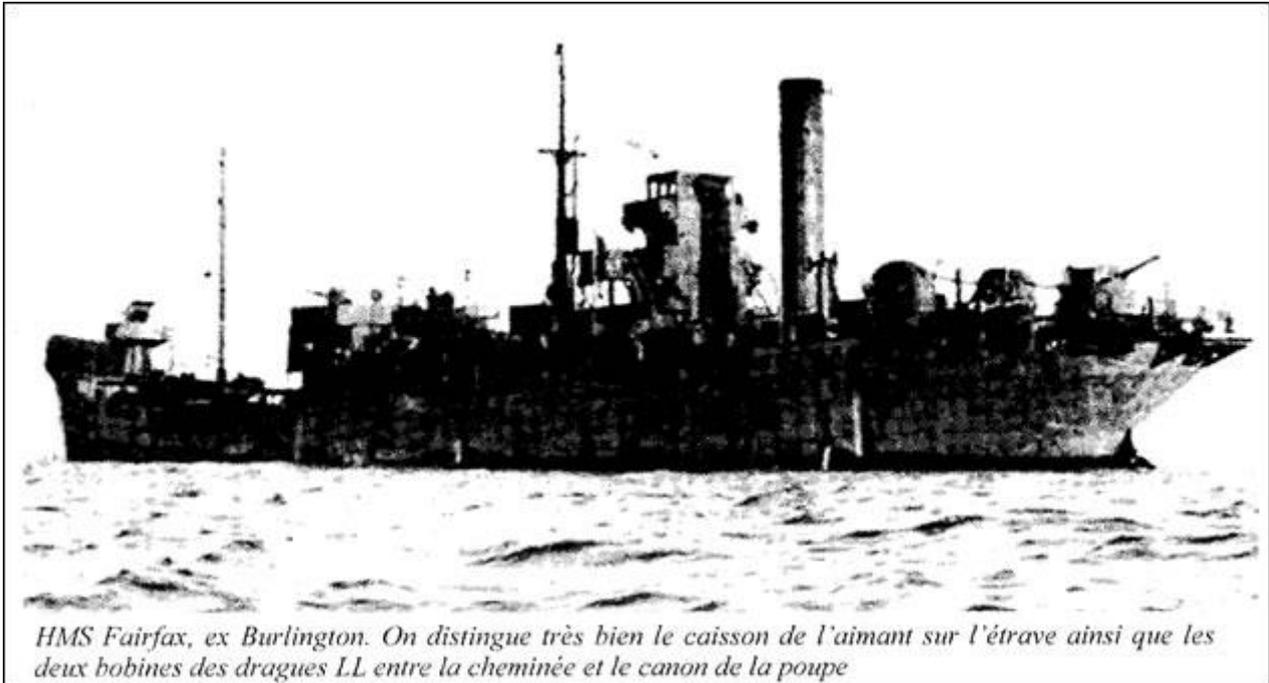
en mer peu profonde avec un très grand trafic vers le port de Londres donc idéale pour le mouillage de mines. Des observateurs de nuit furent placés à certains points critiques de l'estuaire. Le mercredi 23 octobre 1939, peu avant 22.00 heures, deux d'entre eux signalèrent le largage de deux gros objets parachutés en mer devant Shoorburyness 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.

La réussite de cette opération de désamorçage 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 rudes, à l'avantage des Anglais. Ce n'est qu'au début de mars qu'elles redevinrent systématiques quand les bases de départ des Heinkel au nord de l'Allemagne commencèrent à se dégeler.

La Kriegsmarine entra en guerre avec un stock de 20.000 mines de contacts à orin et 1.500 mines magnétiques. Mais un différend séparait le maréchal Göring, commandant en chef de la Luftwaffe et l'amiral Raeder, commandant en chef de la Kriegsmarine. Göring aurait préféré attendre la constitution d'un stock important pour les parachuter en grandes quantités mais l'amiral insista pour des mouillages immédiats. Pour une fois dans leurs différends continuels c'était le gros maréchal qui obtenait raison. C'est ainsi que la Royal Navy eut le temps d'organiser ses contre-mesures avant que les nouvelles mines soient utilisées en grandes quantités.

Goering estimait que 566 mines LMA et LMB seraient disponibles au début de mars 1940 suivies de 300 en avril et 400 en mai. A ce rythme il aurait alors été possible de commencer une attaque massive contre la Grande Bretagne



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

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. avait 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.

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.



v

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.

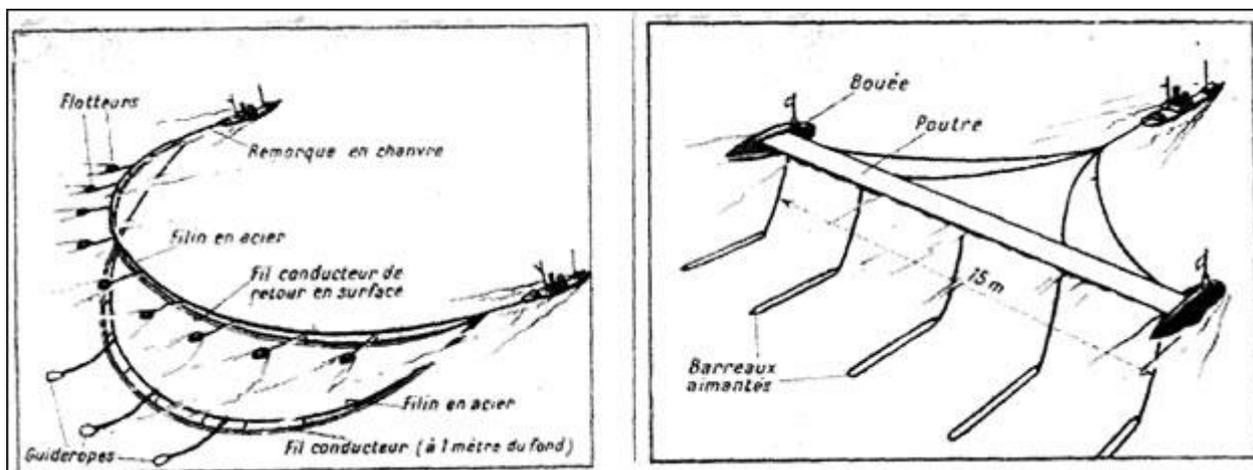
Cent septante-six skids furent produits, vingt-trois chalutiers et vingt-deux dériveurs furent aussitôt réquisitionnés et aménagés pour les remorquer afin de parer à la situation critique causée par la mise en opérations des mines magnétiques. Il était estimé qu'un chenal dragué par un skid était large 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.

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.

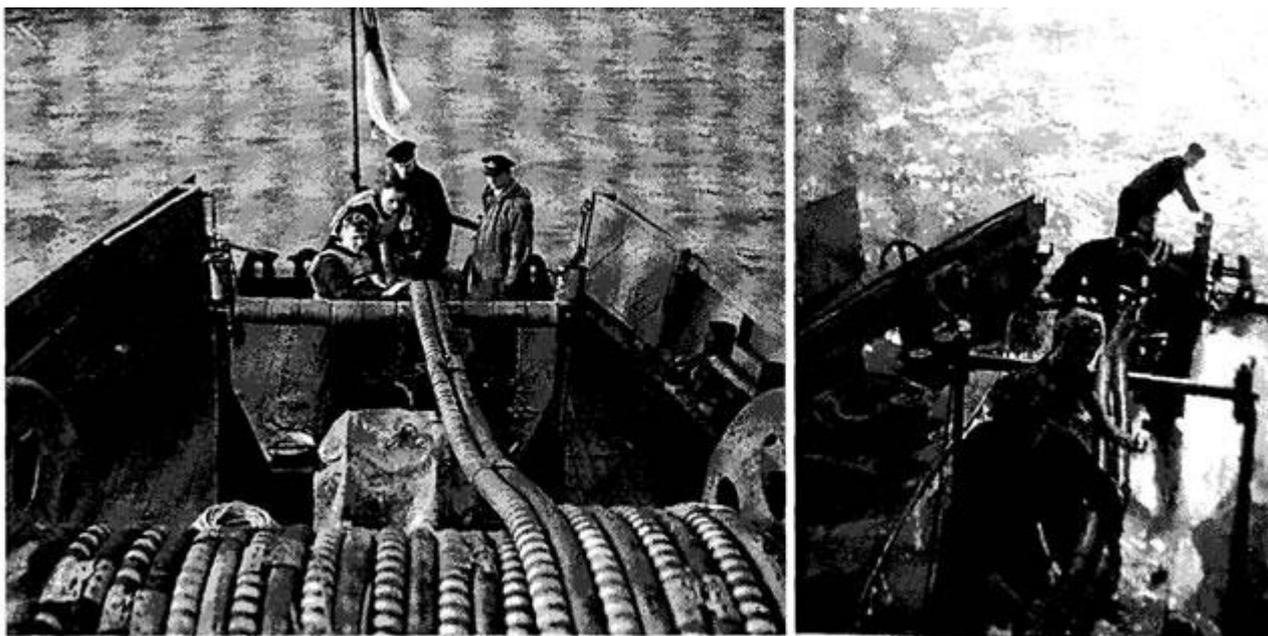
La drague à guideropes

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 trainer 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.

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 sur 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.



Vue des câbles brêlés en paires

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'avérèrent fort lourds. La drague consistait en deux longs câbles flottants, de longueurs inégales terminés par des électrodes, remorqués par le dragueur.

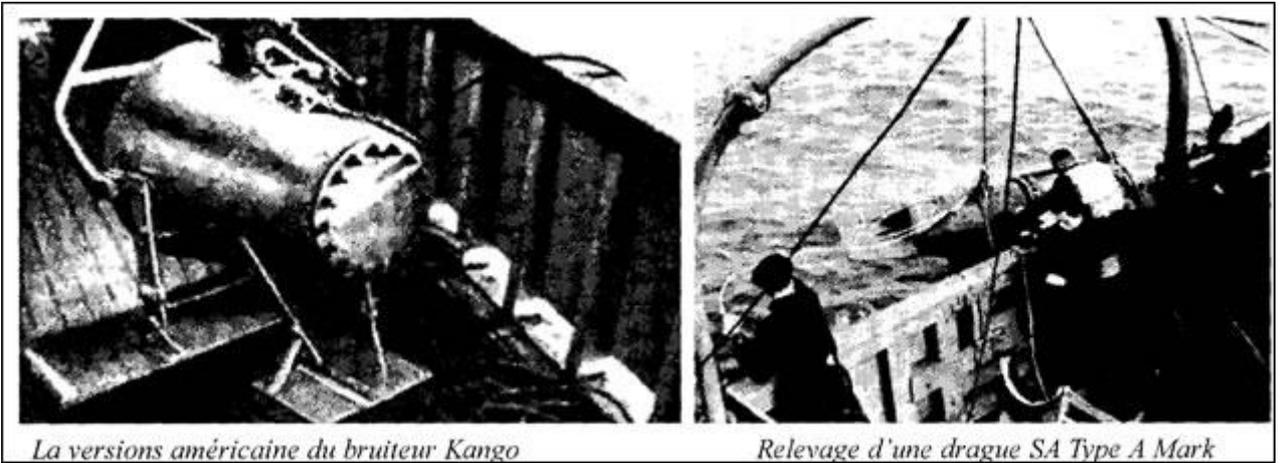
produites dont la première mise en service en mars 1940 mais elles furent abandonnées à la suite de la mise au point de la drague LL qui allait révolutionner le dragage des mines magnétiques.

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'avérèrent fort lourds. 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 degaussing 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 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.



La versions américaine du bruiteur Kango

Relevage d'une drague SA Type A Mark

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 degaussing 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"



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

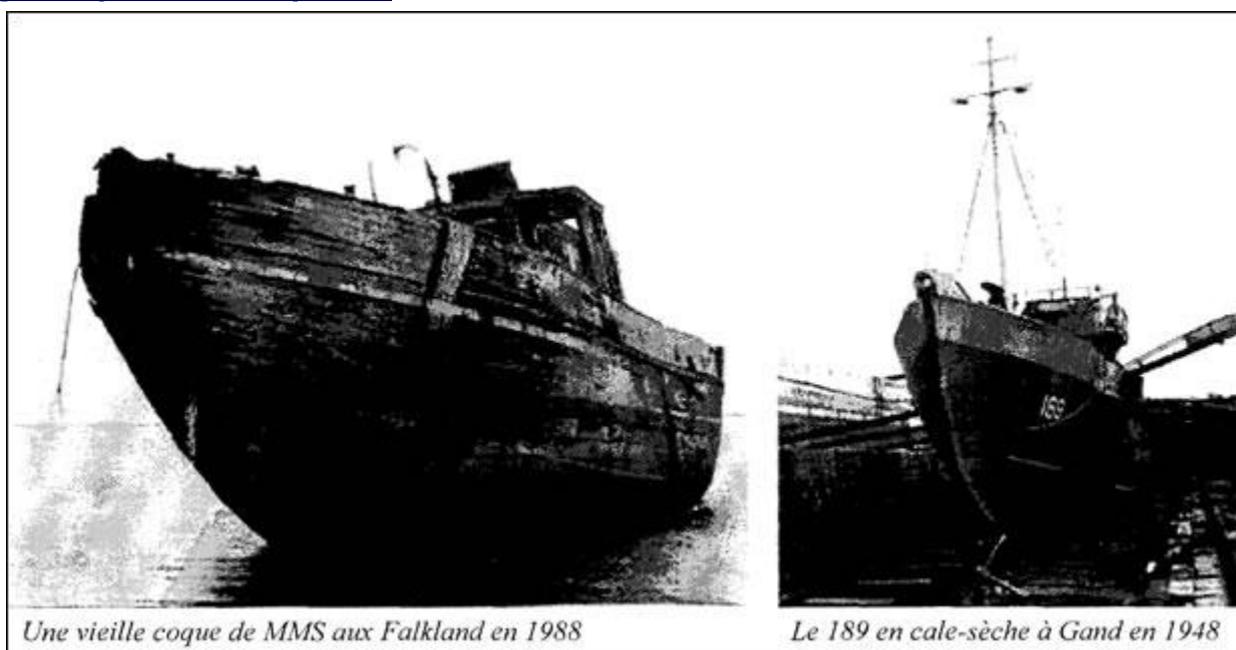
En 1937 déjà, les Allemands travaillaient sur des projets de mines acoustiques. La mise au point d'une telle mine était très complexe. En effet, les ondes acoustiques émises par les hélices des navires en marche ont des fréquences très variables en fonction de leurs formes, de leur taille et de leur 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

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



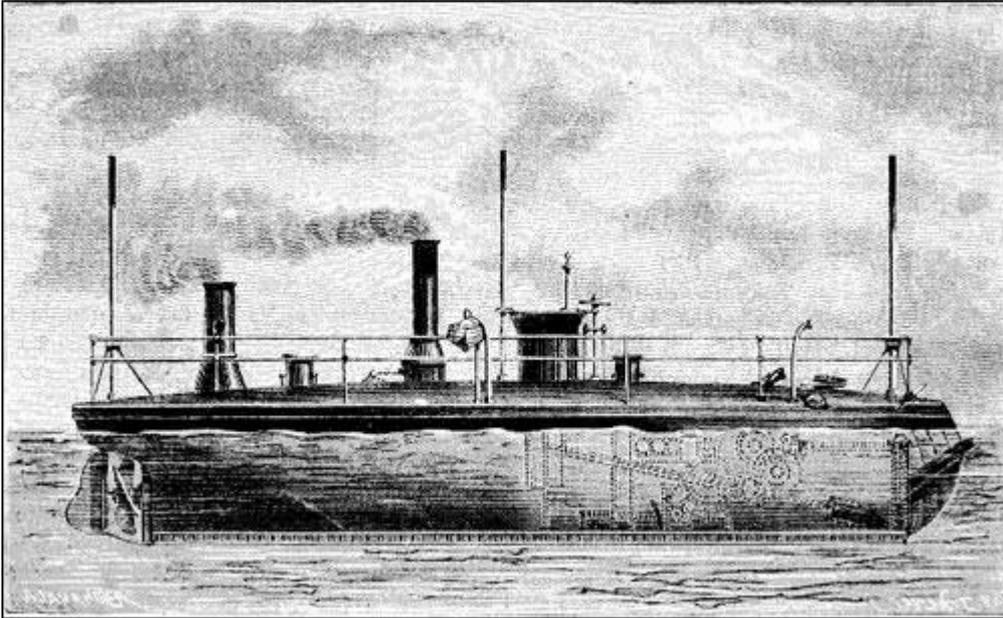
Au début de 1944, on découvrit aussi que de petites charges explosives ou des rafales de mitrailleuses dans l'eau à de fréquents intervalles, permettaient de neutraliser les mines. Son utilisation n'était pas très populaire pour les équipages à cause des manipulations qu'elle exigeait. Ce fut la drague "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.

(5 283 Historiek 20 11 2022) Les Torpilles Offensives 1880

La question des torpilles offre une importance capitale ; elle préoccupe très sérieusement les marines des pays civilisés, et s'impose tout à la fois aux études d'un grand nombre de savants : mécaniciens,

physiciens et chimistes. La torpille en effet apporte d'étonnantes complications à la science déjà si complexe du combat naval.

Nous avons raconté ailleurs les débuts de la torpille depuis sa création par deux Américains, Bushnell et Fulton, jusqu'à sa réapparition lors des guerres de Crimée et d'Italie, et le rôle important qu'elle a rempli dans la guerre de sécession, aux États-Unis.



Nous ne connaissions alors que la torpille *défensive*, celle que l'on place dans les rivières, les entrées de port, et que le choc ou l'électricité enflamme. Ce genre de torpilles, dites *dormantes*, a fait depuis de considérables progrès ; on peut même affirmer que si ces engins n'ont pas atteint la perfection, ils sont bien près d'offrir aux eaux qu'ils auront à défendre une sécurité absolue, quelque ingénieux que se montre l'agresseur à les découvrir. Le talent dépensé dans cette

voie par toutes les marines devait amener ce résultat. Mais ce que l'on n'osait prévoir au début, c'est le rôle offensif de la torpille rendue mobile, qu'elle soit conduite sur l'ennemi par des hommes de la trempe des brulôtiers grecs Canaris et Pépinis, ou des *torpédistes* américains Davidson et Cushing, ou que la redoutable machine soit remorquée par des bâtiments spéciaux sur le théâtre d'un combat naval (système Harvey), ou enfin que, douée d'une force propre, elle aille frapper un navire désigné à ses coups (systèmes Whitehead-Luppis, Lay, Ericsson, etc.) C'est pourtant sous ces trois formes qu'elle se présente aujourd'hui aux méditations des tacticiens et des ingénieurs, dont l'œuvre, depuis un demi-siècle, recommence sans cesse avant même d'être achevée.

Le *Spuyten-Duyvil*, bateau torpille américain.

La première marine qui ait fait l'expérience des torpilles, nous l'avons dit, est la marine des États-Unis. Après les avoir employées pour la défense de leurs rivières, pendant leur guerre de sécession, les Américains en vinrent peu à peu à imiter les Chinois et imaginèrent des machines qui, abandonnées au courant des fleuves, allaient éclater contre les flancs des navires qu'ils voulaient détruire. Mais ce peuple ingénieux et hardi ne devait pas en rester à ces essais, si satisfaisants qu'ils fussent.

En 1863, alors que la flotte fédérale bloquait Charleston, il y avait dans ce port un petit bateau dont il faut parler, car il est l'ancêtre des torpilles mobiles. Construit pour les travaux sous-marins, son mécanisme était des moins compliqués ; il consistait en un simple engrenage qui, mû à la main, faisait évoluer une hélice. Submergé il recevait l'air par le moyen assez élémentaire d'un long tuyau maintenu à la surface de l'eau par un flotteur. Un officier rebelle, dont le nom nous échappe, l'ayant vu, songea aussitôt à l'utiliser pour aller la nuit fixer une torpille sous les flancs de l'un des navires qui cernaient le port.

Dans ce but, il plaça un de ces engins à l'avant du petit bateau et se dirigea droit sur le navire-amiral, qui était l'*Hoosatonic* ; il l'atteignit, fixa sa torpille et s'éloigna... Un moment après, l'arrière de l'*Hoosatonic* sautait, et le bâtiment tout entier s'abîmait dans les flots ! Le *torpedo-boat* était créé.

L'exemple donné devant Charleston ne fut pas perdu. Les Américains commencèrent à construire des petits canots sur le modèle de celui qui avait si bien frappé le navire fédéral, avec cette différence, qu'ils n'étaient pas sous-marins et qu'ils étaient pourvus d'une machine à vapeur.

À l'avant, un espar d'une vingtaine de pieds s'avancait. Un mécanisme très-simple permettait de manœuvrer cette lance, à l'extrémité de laquelle était la torpille. Celle-ci consistait en un vase de cuivre ayant la forme d'une bouteille de champagne, rempli d'une poudre puissante, et dont le ventre était

pourvu de cinq détonateurs. La tête de l'espar s'enfilait dans le col de la bouteille, où celle-ci était, retenue par une clavette.

Le mécanisme qui faisait mouvoir la lance permettait de l'incliner sous l'eau dans la mesure nécessaire pour atteindre le navire au point que l'on supposait le plus vulnérable.

Le premier essai de ce genre de bateau eut lieu dans la nuit du 9 avril 1864 contre le *Minnesota*, navire amiral fédéral, mouillé à Hampton-Roads, devant Newport-News. Le canot employé dans cette affaire se nommait le *Squib* et avait été confié au fameux capitaine Davidson. Aidé de deux hommes, celui-ci descendit la rivière dans le *Squib* et s'approcha d'abord de l'*Atalanta* ; mais ce bâtiment étant près du rivage, et d'ailleurs environné d'embarcations, les torpilleurs se dirigèrent sur le navire le plus voisin, qui se trouvait être le *Roanoke* ; malheureusement ce dernier n'était guère plus accessible que le premier, occupé, qu'il était à faire son charbon, et par conséquent presque entièrement entouré de chalands. Le *Squib* fut hélé ; Davidson répondit qu'il venait du fort Monroë et qu'il apportait des dépêches pour l'amiral ; bénévolement on lui indiqua alors le lieu où était mouillé le navire de cet officier.

La lune brillait au ciel, çà et là cependant, obscurcie par quelques nuages, ce qui ne permettait pas au *Squib* de se diriger aussi bien que le désirait son audacieux équipage. Avant d'atteindre le *Minnesota*, Davidson fut donc interpellé plus d'une fois par les navires près desquels il dut passer. Il leur fit la réponse qu'avait déjà reçue le *Roanoke*, et continua sa course ; mais en approchant du *Minnesota* les qui vive ! devinrent plus impérieux, et ordre fut donné de délivrer ses dépêches au *tender*, qui était en arrière.

Davidson comprit que le moment était venu d'agir. Lançant donc son canot, il contourna le navire de façon à l'atteindre sur tribord.

L'officier de quart, croyant à une faute de manœuvre, réprima vertement le commandant du canot ; mais celui-ci ne tenant aucun compte de l'observation dont sa gaucherie simulée était l'objet, l'officier comprit enfin le péril qui le menaçait et donna aussitôt le signal d'alarme. « C'est le canot-torpille *Squib* des confédérés ! » lui cria Davidson. Au même moment, le *Squib* frappait le *Minnesota* à 8 pieds au-dessous de sa ligne d'eau, tout près de l'hélice.

Le choc fut si violent que l'arbre de l'hélice fut projeté hors du centre, quatorze canons de la batterie furent démontés, et plusieurs matelots jetés hors de leurs hamacs. Le *Squib*, cause de ce désordre était lui-même dans une situation difficile : le choc ayant fait sortir de leurs paliers les tourillons de son unique cylindre, il se trouvait dans l'impossibilité de s'éloigner. Quelques matelots et marines du navire fédéral, revenus de leur surprise, lui tirèrent plusieurs coups de carabine et quelques coups de canon de bordée ; mais le *Squib* était trop près de la frégate pour être atteint. Enfin son mécanicien, qui avait conservé toute sa présence d'esprit, ayant remis les tourillons à leur place, la machine reprit son mouvement et le canot, favorisé par l'obscurité, rentra dans la rivière, sous une pluie de projectiles dont aucun ne le toucha.

Les confédérés ne furent pas seuls à faire usage des canots-torpilles. M. Wood, professeur de machines à l'École navale d'Annapolis, inventa un bout-dehors et un obus-torpille qui, pendant la guerre, fut appliqué à quelques canots d'avant-poste. Ce bout-dehors diffère de l'espar des confédérés en ce qu'il est creux ; il contient intérieurement un plus petit bout-dehors ou tige. Le tout est avancé ou abaissé au moyen d'un mécanisme. C'est avec un bateau de ce genre que le lieutenant Cushing, de la marine fédérale, entreprit l'expédition qui l'a rendu célèbre.

C'était en 1864. Les navires fédéraux étaient sur le *Roanoke*, devant Plymouth. Deux fois l'*Albemarle* ; monitor confédéré, avait paru au milieu d'eux, et chaque fois leur avait fait les avaries les plus graves. « Las de le combattre sans résultats avantageux, dit le secrétaire de la marine dans son *report* de 1864, le commandant des forces navales dut se préoccuper d'en avoir raison par des moyens autres que les moyens ordinaires, et choisit dans cette intention le lieutenant W. B. Cushing. On mit à sa disposition un des canots destinés au service d'avant-garde, sur lequel on plaça une torpille Wood d'une puissance extraordinaire. Le lieutenant Cushing reçut l'ordre de faire ses préparatifs, et l'exécution suivit de près, aussi brillante que rapide. Avec quatorze officiers et matelots qui s'offrirent pour le seconder, il remonta le *Roanoke* jusqu'à Plymouth dans la nuit du 27 octobre, attaqua le bélier amarré à quai, défendu par son équipage et par un détachement de soldats postés à terre, et le coula. » « Le lieutenant Cushing revint seul avec un de ses hommes, ajoute le *Report* ; tout le reste fut tué. Mais le succès de cette audacieuse entreprise faisait tomber la plus solide défense de Plymouth. »

Ce type de bateau-torpille (*picket-boat*) a survécu à la guerre de sécession. Il n'y a pas aujourd'hui une seule marine qui n'en ait un plus ou moins grand nombre dans ses arsenaux.

Ou doit aux fédéraux un autre modèle de bateau-torpille : le *Spuyten-Duyvil*. Il a 74 pieds de long et jauge 130 tonneaux. Il est muni de compartiments dans lesquels on peut introduire de l'eau jusqu'à la hauteur de la hauteur de la ligne du pont. Ce pont, qui dans ce cas est la seule partie du navire qui émerge, est doublé de plaques de fer. Au milieu se trouve la guérite du pilote ; elle est également cuirassée. Le système de torpilles adopté pour ce type de bateaux est celui dont M. Wood est l'inventeur ; il est manœuvré de l'intérieur par un mécanisme puissant : une cloison s'abaisse et l'espar armé de sa torpille va frapper l'ennemi sous sa ligne de flottaison et sans qu'une goutte d'eau puisse entrer dans le navire agresseur.

La guerre de sécession ayant pris fin au moment de son lancement, le *Spuyten-Duyvil* n'a servi jusqu'à présent qu'à faire sauter, avec un succès dont notre dessin représente fidèlement les effets, les barrages que les Américains avaient établis sur quelques-unes de leurs rivières.



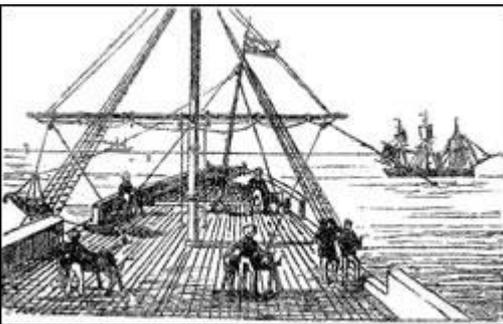
Le *Spuyten-Duyvil* détruisant des obstructions sous-marines.

Son infériorité par rapport aux *picket-boats* est, à notre sens, d'être plus visible, et par suite moins propre à un coup de main. Celui que l'amiral Porter fait construire en ce moment à Brooklyn, dans le plus grand mystère et sur des plans semblables, ne nous paraît pas mieux conçu, au moins au point de vue de l'*invisibilité*. Il est néanmoins supérieur à son aîné sur ce point qu'il « est muni, dit le *New-York Times*, d'un éperon long de 40 pieds à l'extrémité duquel fonctionne une machine qui, sous l'action de l'électricité, pourra envoyer de petites torpilles contre l'ennemi. » Mais les essais donneront-ils gain de cause à son auteur ?...

Nous le répétons, s'il est possible de trouver dans une escadre un certain nombre d'hommes décidés et capables de manœuvrer ce genre de bateaux (*picket-boats*, plus ou moins vastes), un navire bien gardé aura toujours des chances nombreuses d'échapper à leur contact ; et leur action ne saurait être effective que dans des

circonstances particulières et assez rares.

La même critique peut être adressée à l'invention de M. Harvey, qui, elle aussi, malgré l'engouement dont elle est encore l'objet de la part de quelques marins, ne saurait avoir, dans les rencontres navales un effet décisif. Voici en quoi elle consiste :



Manœuvre de la torpille Harvey.

Étant donné un navire de guerre, ce navire, allant au combat, remorque de chaque bord une torpille amarrée à un câble filé à 100 mètres de l'arrière ; une bouée soutenant la torpille la maintient à une profondeur telle que la caisse immergée ne puisse pas passer sous la quille du navire qu'elle est destinée à heurter. Mais pour qu'elle frappe en plein dans la carène, la caisse contenant la matière explosive et la bouée doivent avoir une forme allongée, effilée, de manière à diminuer la résistance à la

marche dans l'eau. Cette caisse est munie d'un appendice fixe, qui, maintenu sous une inclinaison déterminée, fait l'office de gouvernail ; l'appareil tout entier s'écarte ainsi du navire qui le remorque, jusqu'à faire un angle de 45 degrés environ. La figure formée par le bâtiment agresseur et les deux torpilles remorquées est celle d'un **V** renversé (\wedge), ouvert de 90 degrés.

Lorsque la torpille est convenablement disposée, on enlève la clavette de sûreté, qui neutralise le mécanisme percutant, et il suffit, dans cette situation, d'un léger choc sur le bras du levier supérieur pour déterminer l'explosion. Les expériences ont constaté que si la torpille rencontre le bâtiment ennemi ou glisse le long de ses flancs, un des deux leviers dont elle est pourvue fonctionnera invariablement ; de ce côté les résultats sont certains. L'appareil est également maniable à bord. Son infériorité provient des manœuvres spéciales et tout à fait extraordinaires imposées au navire torpilleur. Ainsi l'explosion ayant lieu au contact, ce bâtiment doit courir sur l'ennemi et le ranger de façon que l'une des torpilles

viennent heurter la carène. Quoi qu'en dise M. Harvey, dans ses *Instructions*, cette opération est assez difficile pour qu'en beaucoup de cas elle devienne un obstacle insurmontable au succès. Il est logique de penser d'ailleurs qu'un cuirassé muni d'une forte artillerie, bien servie, ne la laissera pas s'exécuter aussi tranquillement que le suppose M. Harvey. Sa torpille ne nous paraît donc ne devoir exercer sur l'ennemi qu'un effet moral. Il est vrai que cet effet peut jouer dans une lutte, et sur un officier manquant de coup d'œil, de décision, de sang-froid, un rôle capital.

Les tentatives faites dans ces derniers temps pour doter la torpille d'une force motrice indépendante auront sans contredit sur les futurs engagements maritimes, si elles aboutissent (ce qui nous semble certain), une action beaucoup plus marquée. Pour ce motif, et bien qu'elle ne soit pas encore l'idéal, la torpille Whitehead-Luppis mérite l'attention des hommes qui dirigent en ce moment leurs études sur la question qui nous occupe.

Son invention est due à M. Luppis, officier de la marine autrichienne, et à M. Whitehead, ingénieur d'une manufacture de Fiume. Le gouvernement anglais, après que l'Autriche l'eut essayée pendant plusieurs années, en paya le secret 250 000 francs, avec promesse de verser une seconde somme de 125 000 s'il était reconnu qu'il fut possible de le rendre pratique. M. Whitehead exhiba sa machine devant quelques officiers anglais, en 1870, dans la Medway. C'était un vase en fer, en forme de cigare, d'environ 4m,25 de long et mû au moyen d'une hélice et d'une machine à air comprimé. Un gouvernail automatique dirigeait l'appareil, et son immersion était réglée par un système de valves.

Le bâtiment destiné à lancer la torpille Whitehead porte à l'avant, dans la direction de la quille, un tube spécial fixe sous la flottaison. Au moyen de l'air comprimé, on lance le *projectile-torpille*, dont le moteur entre en action au sortir du tube et communique sa vitesse à la torpille. Cette vitesse a été, dans la Medway, d'environ 4 mètres 10 par seconde ; il faudrait donc à la torpille 66 secondes pour franchir les 270 mètres qui constituent sa portée estimée.

Comme on le voit, la torpille Whitehead est, pour ainsi dire, un *éperon prolongé*, et allant frapper le navire ennemi sur un point où l'artillerie a de nombreuses chances de rester inefficace. Le seul inconvénient qu'on lui reconnaisse est celui-ci :

Au moment du lancement, il est nécessaire que la vitesse du bâtiment qui projette la torpille soit inférieure à celle qu'on peut imprimer au projectile. Il convient donc, à cet instant, de modérer la marche du navire, jusqu'à ce qu'elle soit d'un nœud (1 875 mètres) ou d'un nœud et demi inférieur à celle de la torpille. Cette précaution est de toute nécessité pour éviter les causes d'accidents. Elle représente aussi une obligation que les marins signalent comme un embarras des plus graves. On entrevoit facilement, en effet, les conséquences auxquelles peut entraîner une diminution aussi notable de la vitesse normale. On comprend tout le danger qu'il y a, pour l'agresseur, à ralentir sa marche au moment même où il s'approche de l'ennemi et s'expose à ses coups. D'autre part, la torpille n'étant plus fixée à l'avant du bâtiment, mais au contraire lancée comme un projectile vers un but mobile, l'incertitude du résultat, qui est le choc, augmente rapidement avec la distance du bâtiment à atteindre. Enfin pour lancer sa torpille à propos, l'agresseur doit, tenir compte de la direction du bâtiment qu'il attaque, apprécier sa vitesse et manœuvrer ensuite pour présenter son avant sous un angle de tir difficile à préciser avec des données aussi problématiques.

Il peut arriver néanmoins que des circonstances se prêtent à une bonne manœuvre de la torpille, ainsi qu'il arriva lors de l'expérience faite dans la Medway, par l'*Oberon* sur l'*Eagle*, qui fut atteint avec un plein succès à une distance de 118 mètres. La torpille Whitehead devient alors une arme contre laquelle aucun navire ne saurait lutter. Mais ces conditions de réussite se reproduiront-elles deux fois ?...

Pour donner une plus grande certitude à l'action de la torpille Whitehead, en Angleterre (et, croyons-nous, en France) on s'efforce de remédier aux défauts qui ont donné lieu aux critiques que nous venons de reproduire, tandis qu'en Russie, en Allemagne, en Italie, en Autriche, aux États-Unis, on recherche, avec des engins de formes diverses, une utilisation absolument pratique de l'air comprimé. Les Américains, dont les chantiers ont cessé, depuis leur guerre de sécession, de construire des navires de guerre, montrent, en revanche, dans cette voie nouvelle l'activité qui est le trait le plus saillant de leur physionomie nationale. Le constructeur du *Spuyten-Duyvil*, M. Lay, a fait agréer du gouvernement un bateau-torpille automobile dont les expériences n'ont pas encore donné les résultats que son inventeur en espérait. Il y a, pensons-nous, plus de fond à faire sur la *torpille mobile sous-marine* que son compatriote M. le capitaine John Ericsson se propose d'expérimenter prochainement. Les obstacles qu'il prétend surmonter sont nombreux et de plus d'un genre, mais il a dans le succès une foi si profonde, qu'on ne peut se défendre de la partager. M. John Ericsson s'est acquis d'ailleurs, dans le monde

scientifique et marin, une place exceptionnelle. C'est lui qui, concurremment avec l'Anglais Smith, a rendu pratique l'usage de l'hélice. Son propulseur est le premier qu'aient employé la France et les États-Unis. Lors de la guerre de sécession, il a imaginé le type *Monitor*, adopté depuis par toutes les marines. Enfin dans ces derniers temps, il a puissamment contribué, avec le capitaine Coles, à imposer les tourelles tournantes aux grands cuirassés.

Tel est le degré de perfection atteint par les torpilleurs à l'heure où nous écrivons. Si leur science a fait, depuis une dizaine d'années, d'immenses progrès et dans la forme des engins, dans la composition des substances qui les chargent, et enfin dans les moyens propres à en produire l'explosion, il leur reste, pour en faire des armes d'une valeur absolue, bien des problèmes à résoudre. Il ne nous paraît pas, quant à nous, que ce résultat soit impossible ; nous avons même lieu de supposer qu'on l'atteindra dans un avenir très-rapproché. Ce jour-là, l'art du combat naval aura dit son dernier mot, la guerre d'escadre, épuisé ses combinaisons. Encore une fois la science, plus puissante que le droit, aura primé la force.

(5 284 Historiek 27 11) The mighty ship of the line (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 *Raisonné* 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.

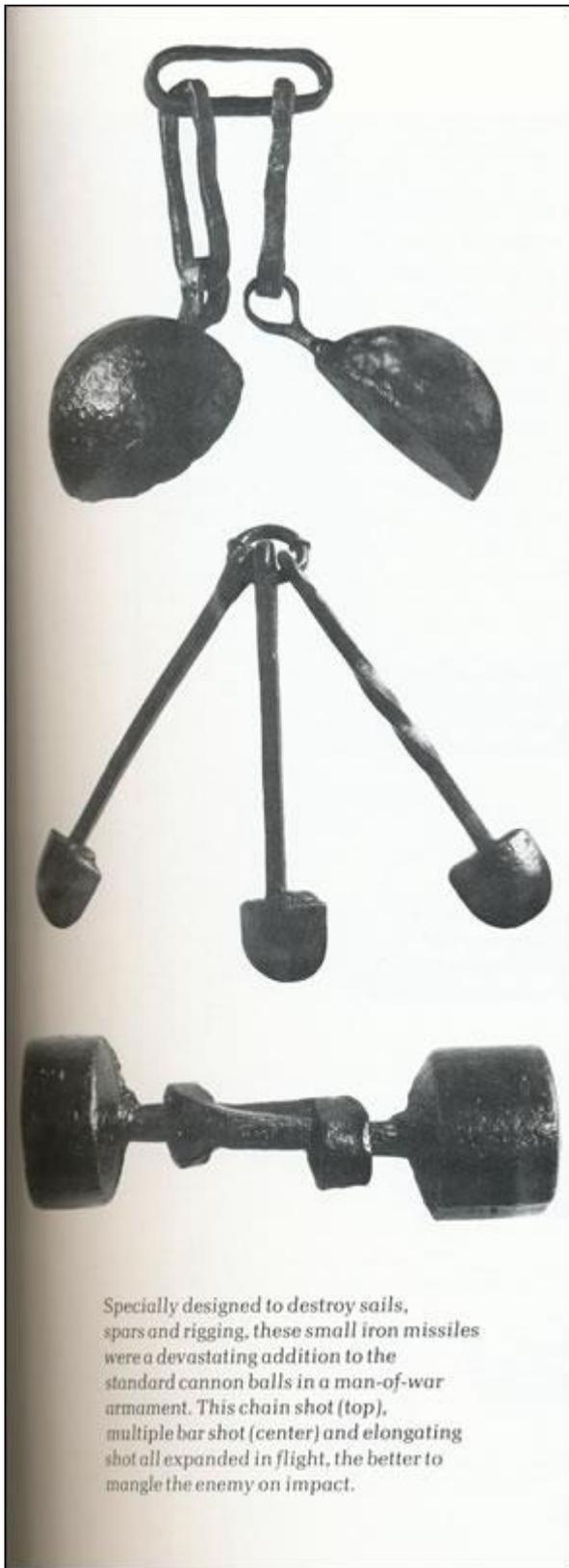
In those desperate days, England's ultimate defense was the Royal Navy—"the wooden-walls of England," as it was so proudly called. And it was the confrontation between the Royal Navy and the burgeoning fleets of France and Spain that precipitated the greatest and most awesome Age of Fighting Sail. Though 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.

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.



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.

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 dévastation 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 *Raisonnable* 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 better 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."

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.



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.

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 skills.



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.

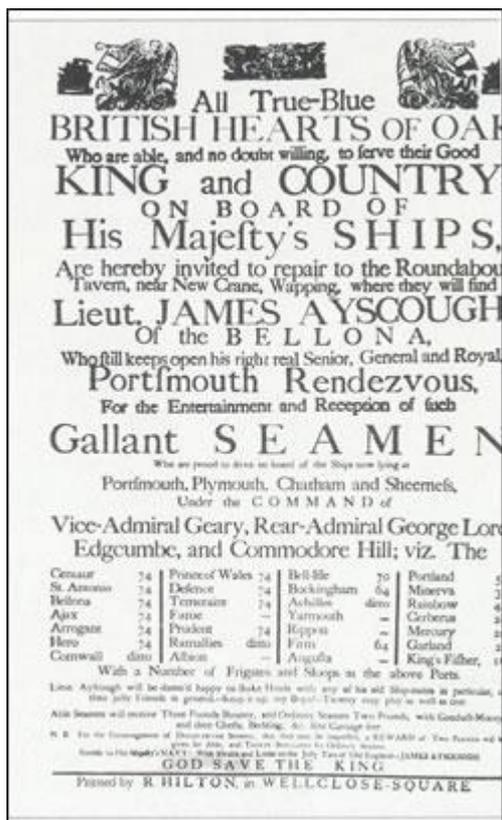
Once at sea, the officers began molding this haphazard collection of men into an effective crew. The able seamen tuned the rigging, tightening and slackening it until the ship was properly trimmed. The carpenter and his mates made everything shipshape, plugging leaks and making the wooden patches they 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.

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.



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.

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.

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.

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.



To be followed

(5 285 Historiek 04 12)The mighty ship of the line (II)

On the fifth day Keppel's reconnoitring 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 vast 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 Pounded 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 admiral, 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.

(5 286 - 11 12 22) 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 of 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 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 endeavouring 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.

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.



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."

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?

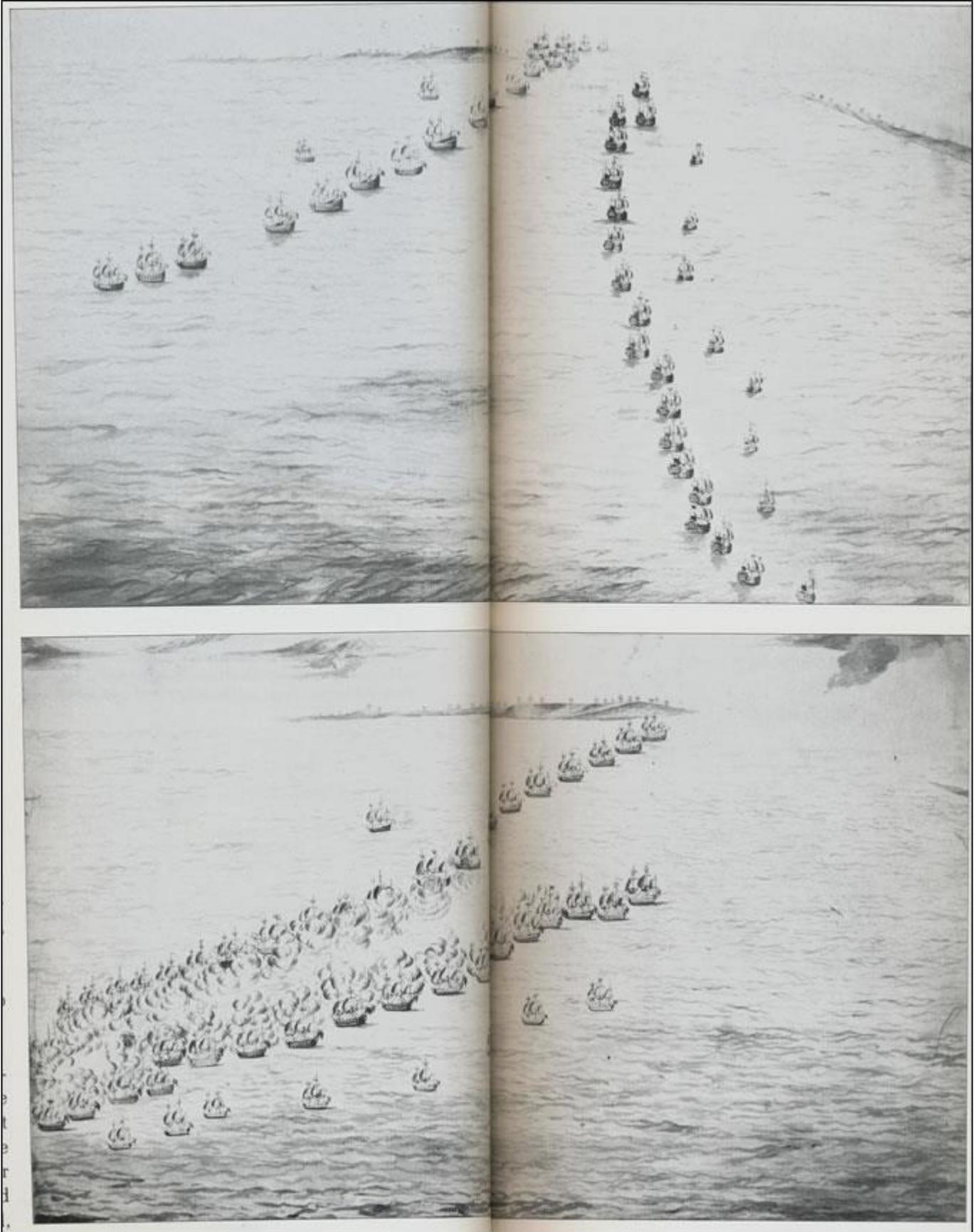
"On account of the signal for action," Drake replied.

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."

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.



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.

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.

To be followed

(5 287 Historiek- 18 12 2022) A new day for His Majesty 's admirals (II)

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."



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!"

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.

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.

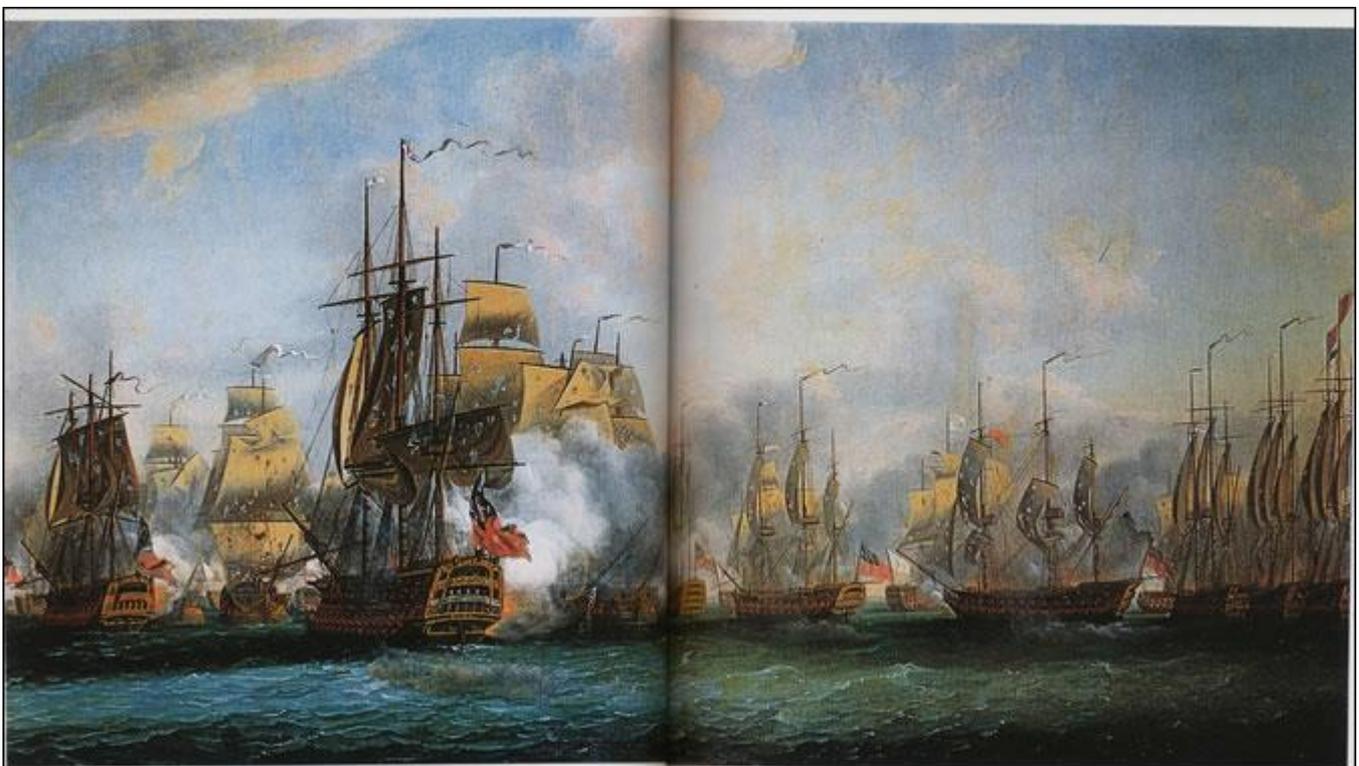
Moreover, de Grasse found himself in a trap. His northward progress was blocked by a group of islets known as the Saints, between Dominica and Guadeloupe. He considered ducking through the passage between the two Islands, but the wind was blowing through the channel from the east. His only open route 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 bail 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 dismayed 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.

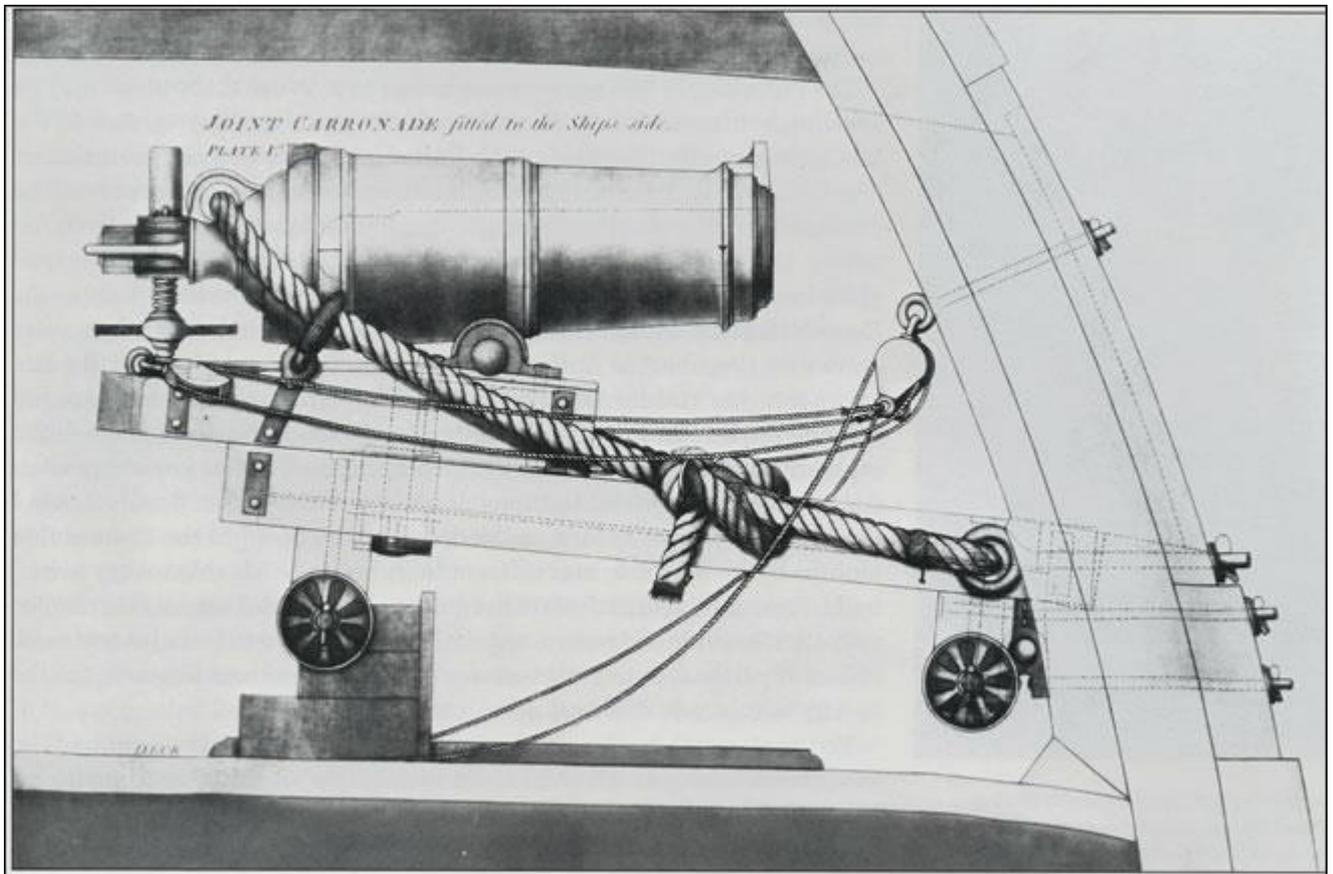
For weeks after the Battle of the Saints, and for more than a century since, controversy has persisted. Sir Samuel Hood argued that Rodney should have followed up his victory by pursuing the remainder of the French fleet. Rodney, however, had not slept for four nights. Darkness was falling swiftly, as 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 halfpounds 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 skips 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.



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.



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."

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!

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 skip 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.

The Seafarers - Fighting sail

by A.B.G. Whippe

(5 288 - 25 12 22) Magelhaen

Door A JACOBS

Zelfs na de ontdekking van Amerika bleef de aandacht van Europa op het Oosten gericht. De Portugezen hadden de zeeweg rond de Kaap in handen en de Engelsen beheersten de Noord-Atlantische Oceaan, maar de mogelijkheid omtrent het bestaan van een zuidwestelijke route, bleef open. Toen Fernando in 1480 in de nabijheid van Oporto geboren werd, hadden de Portugezen hun eerste ontdekkingstochten om de zeeweg naar Indië te vinden reeds achter de rug. Indië was het land van het goud en de specerijen, en wie de kortste weg erheen kon vinden, was zeker van een fabelachtige rijkdom. Dat was echter niet zo eenvoudig als het thans wel lijkt. Zelfs de meest geleerde aardrijkskundige in die dagen was ervan overtuigd dat de Atlantische Oceaan een zee zonder einde was, die men niet bevaren kon. Volgens de opvattingen van die tijd was alleen de Middellandse Zee bevaarbaar. En toch zouden de Portugezen het beproeven. De Portugese koning, Hendrik de Zeevaarder, heeft vijftig jaar van zijn leven en zijn hele fortuin eraan besteed om de ontdekking van de zeeweg naar Indië mogelijk te maken. Hij stierf in 1460 zonder dat hij nog ontdekkingen van grote betekenis mocht meemaken. Vanaf dan kwam alles in een stroom-versnelling terecht: de ontdekkingen volgden elkaar tegen een ijtempo op. In 1486 zeilde Diaz voor het eerst om de zuidpunt van Afrika, nu lag de weg naar Indië open !

Het nieuws dat Columbus na drie weken zeilen over de Atlantische Oceaan Indië had bereikt, was als een donderslag uit een heldere hemel het Portugese hof binnengevallen. Dat Columbus Amerika had ontdekt, werd men zich pas veel later bewust. Om te verhinderen dat Spanje en Portugal elkaar de oorlog zouden verklaren, nam de Paus een wereldkaart en trok een lijn dwars door landen en zeeën. En hij besliste dat al de nieuw ontdekte gebieden ten oosten van die lijn aan Portugal zouden behoren, en die ten westen aan Spanje. Daarmee was het geschil voorlopig opgelost. In Portugal werd met koortsige haast gewerkt aan de uitrusting van een grote vloot ter verovering van het Oosten. In 1497 stak deze armada in zee onder het bevel van Vasco da Gama. Nog hetzelfde jaar rondde hij de Kaap de Goede Hoop en zette koers naar het noorden, langs de oostkust van Afrika. Het volgende jaar wierp zijn schip het anker voor Calicut, toen de grootste haven van het verre Oosten. Indië was bereikt, het waagstuk was volbracht! Portugal wilde zich niet alleen meester maken van de handel in Indische producten, maar ook van de landen zelf waar deze producten groeiden; het beschouwde Afrika en Indië als zijn eigendom. De volkeren die daar woonden moesten zich onderwerpen of werden uitgeroeid. Geen enkel ander land mocht in deze gebieden handel drijven. Geen enkel schip van een ander land mocht deze zeeën bevaren. Gebeurde dit toch, dan werd het door de Portugese vloot aangevallen en buitgemaakt. De vijfentwintigste maart van het jaar 1505 begon Magelhaen helemaal onderaan de ladder als gewoon soldaat om in de heidense landen het christelijk geloof te laten zegevieren. Voor Magelhaen was dit vertrek het begin van een avontuurlijk soldatenleven in dienst van Portugal. De eerste grote zeeslag die Magelhaen meemaakte was de slag van Cannannore waar de Portugezen tachtig doden en tweehonderd gewonden telden, maar desondanks toch de overwinning behaalden. Hij had in deze slag flink zijn man gestaan en wat belangrijker was: hij had het er heelhuids afgebracht!

Het leven werd voor hem een aaneenschakeling van spannende en gevaarvolle avonturen.



Yv. 702

Door zijn studie en ondervinding kende hij meer van de zeevaart dan de meeste kapiteins. Maar aangezien hij slechts tot de lagere adel behoorde, werd hij steeds benadeeld als er nieuwe bevelhebbers moesten worden benoemd. Na in ongenade te zijn gevallen bij de koning van Portugal, ging hij zijn diensten aanbieden aan het Spaanse hof. Hij speelde het klaar om als opperbevelhebber van een vloot van vijf schepen benoemd te worden. Het doel was de korte weg naar de Molukken te vinden en deze voor Spanje in bezit te nemen. Hij overtuigde het Spaanse hof dat er tussen Europa en Indië een onmetelijk vasteland lag en dat er een zeeëngte moest te vinden zijn die dit continent in twee sneed. Hij beweerde ook de ingang van die zeeëngte te kennen. De vloot zou onder Spaanse vlag uitvaren om de rijkste eilanden ter wereld voor Spanje in bezit te nemen.

Het was een hele onderneming om vijf schepen uit te rusten voor een reis waarvan niemand wist hoe lang ze zou duren. Er werd genoeg proviand opgeslagen om de tweehonderdvijftig opvarenden gedurende twee jaar in leven te houden. Een belangrijk deel van de cargo waren duizenden kleurige snuisterijen die zouden kunnen dienen om ruilhandel te drijven. Ook wapens en munitie werden niet vergeten. Het werk werd geremd door een voortdurend geldgebrek. De uitrusting van de schepen kostte de staat een fortuin. In ruil voor een aandeel in de winst werden er onder de rijke kooplieden sponsors gezocht. en gevonden.

Ook het aanmonsteren van de bemanning vormde een probleem. Niemand kon antwoord geven op de vragen betreffende de duur van de reis en de te volgen reisweg. De goede matrozen bleven thuis, wat men bij elkaar kon ronselen was een troep leeglopers van alle slag. De ene moeilijkheid was nog niet opgelost of er doemde een andere op. Driemaal moest het vertrek worden uitgesteld. De tiende augustus van het jaar 1519 was het dan eindelijk toch zover en verlieten de vijf schepen de rede van Sevilla. Na zes dagen varen bereikte men de Canarische eilanden. Hier werd hij op de hoogte gesteld dat zijn Spaanse officieren een complot tegen hem beraamden en hem bij de eerste gelegenheid wilden likwideren. Gewaarschuwd was hij dus. Men vaarde langs de kust van Afrika. Voortdurend had hij problemen met de kapiteins van zijn schepen die zijn gezag niet goedschiks aanvaardden, zij vormden een voortdurende bedreiging voor de admiraal. Magellaan deed zuidwest sturen op de oostkust van Zuid-Amerika aan. Elf weken na het vertrek werden de ankers geworpen in een baai die thans Rio de Janeiro wordt genoemd. Er werd een lucratieve ruilhandel met de plaatselijke bevolking opgezet en dertien dagen later koos men terug het ruime sop. De elfde januari kreeg men Kaap Santa-Maria in zicht. Volgens de inlichtingen die Magelhaen bezat moest achter deze kaap de doorvaart liggen.



Yv. 410



Yv. 151

Groot was zijn teleurstelling toen na enkele dagen bleek dat de inham die zij inderdaad vonden de uitmonding was van een machtige rivier die zijn wateren in zee stort. Men bevond zich op de Rio de la Plata. Het was hem nu duidelijk geworden dat zijn hele plan op een hersenschim was gebouwd. De geweldige onderneming die reeds zoveel geld en arbeid had gekost, berustte op verkeerde gegevens! Voor de eerste maal begon hij over het bestaan van de verbindingsweg tussen de twee oceanen te twijfelen. Maar Magelhaen was er de man niet naar om bij de pakken te blijven zitten. De derde februari van het jaar 1520 verliet de vloot haar ankerplaats en koos richting Zuid. Nog nooit was een Europeaan tot hier doorgedrongen, na enkele weken voer men langs de kust van Patagonië. De dagen werden korter en de nachten langer. Men had te kampen met geweldige stormen en verschillende bemanningsleden werden over boord geslagen en verdrinkten.

Een vijandige zee stond hen voortdurend naar het leven en ze waren de gevangenen van een onverbiddelijk klimaat. Na weken zwalpen, bereikte men uiteindelijk de haven van Sint Juliaan. De schepen waren nu negen maanden onderweg en nog was de doorgang niet gevonden. Hij besloot ter plaatse te overwinteren. Toen de bemanning dit vernam, sloeg hun misnoegen om in opstandigheid. Dit was het ogenblik waarop de Spaanse kapiteins hadden gewacht. Er brak muiterij uit, aangevoerd door de Spaanse kapiteins. Magelhaen overleefde het en kon zelfs de situatie ombuigen in zijn voordeel. De muiters werden zwaar gestraft: de hoofdschuldigen werden terechtgesteld.



De admiraal wilde de kust naar het zuiden verkennen en stuurde zijn kleinste en snelste schip erop uit. De Santiago liep echter op de klippen. De bemanning kon zich redden maar het schip was verloren. De bemanning werd verdeeld over de andere schepen. Het was het eerste onherstelbare verlies waardoor de vloot getroffen werd. Na vijf maanden werd terug zee gekozen. Men schreef 18 oktober. Hij stuurde de Conception en de San Antonio een brede baai binnen om deze te verkennen. Achter een rotspunt ontdekten zij de ingang van een smal kanaal. Men was er van overtuigd de felgezochte doorgang gevonden te hebben. Na vijf dagen

konden zij bij hun terugkeer de admiraal het goede nieuws melden. Toen de schepen het kanaal invoeren doopte hij de zeeëngte plechtig het kanaal van Allerheiligen. Later werd deze verbindingsweg de Straat van Maghelhaen genoemd. De San Antonio was vermist. Na dagenlang tevergeefs wachten, werd verondersteld dat zij ofwel vergaan was ofwel gedeserteerd en naar Spanje teruggekeerd.

Op de beide oevers groeiden weelderige wouden. S'nachts bemerkte men grote vuren op de linkeroever. Daarom noemde men het Vuurland. Na een laatste gevaarlijke rotspunt omzeild te hebben, lag eindelijk de Grote Oceaan voor hen open.

Ondertussen was de San Antonio reeds een maand op de terugweg naar Spanje. De stuurman Gomez had met de Spanjaarden een complot gesmeed; de kapitein Mezquita werd uit zijn ambt ontzet en in de boeien geklonken. De San Antonio was er 's nachts in geslaagd ongezien de zeeëngte uit te komen. Zij koersten naar het noorden, langs dezelfde weg als ze gekomen waren. Sevilla stond in rep en roer toen de zesde mei van het jaar 1521 de San Antonio als enig schip van de vijf die waren vertrokken, de haven binnenliep. Gomez kon laten geloven dat hij de zeeëngte had ontdekt en kon Magelhaen bij de koning in diskrediet brengen.



Toen de drie overblijvende galjoenen de reis over de Grote Oceaan begonnen, was het een sprong in het onbekende. Geen mens had enig idee over de uitgestrektheid van de pas ontdekte wereldzee. Met een uitgeputte bemanning en te weinig voedsel ondernam de onverschrokken admiraal een der stoutmoedigste waagstukken die ooit door mensen werd volbracht. Hoe dichter ze bij de evenaar kwamen, hoe drukkender de hitte werd; Er was zo weinig wind dat ze deze zee "de Stille Oceaan» noemden. Door het gemis aan vers voedsel leden de meeste opvarenden aan scheurbuik. Deze ziekte doet het tandvlees opzwellen en etteren, de tanden vallen uit en in de mond ontstaan zweren die het gehemelte zo pijnlijk doen opzwellen dat de zieke niets meer kan innemen en sterft in de hevigste pijnen. Negentien matrozen waren reeds bezweken van ontbering.

De zesde maart 1521, na een reis van negenennegentig dagen in de meest erbarmelijke omstandigheden, ontwaarde men land! Hij dacht dat hij de Molukken ontdekt had, maar in werkelijkheid waren het de eilanden die behoorden tot de groep der Filipijnen, een geheel onbekende archipel die van nu af met al zijn rijkdommen aan de koning van Spanje zou toebehoren! Een ruilhandel werd met de inboorlingen opgezet en voor de eerste maal maakten de zeevarenden kennis met bananen en kokosnoten.

Tegen de vijftiengste maart waren de bemanningsleden in die mate hersteld van de ontberingen dat terug zee kon worden gekozen. Hij veroverde op vreedzame wijze de hele eilandengroep der Filipijnen voor de Spaanse kroon. Om de pas veroverde gebieden voor Spanje te kunnen behouden, hij had immers niet genoeg manschappen om achter te laten, stelde hij het stamhoofd Radja Humabon aan als koning over alle andere vorsten en deed hij dus alle stamhoofden onderwerping beloven aan de radja van Cebu.

Allen behalve het stamhoofd van het eiland Maktan deden dit. Om hem daartoe te dwingen ondernam Magelhaen een strafexpeditie naar het eiland. Het werd meteen zijn laatste raid: een overwicht van inboorlingen verpletterde het handvol soldaten en de admiraal werd dodelijk getroffen door een speerpunt en verder door tientallen inboorlingen afgemaakt.

Koning Humabon die nu gemerkt had dat de blanken toch niet onkwetsbaar waren, deed geloven dat hij een trouw bondgenoot was en organiseerde een afscheidsfeest. Wat niemand wist, was dat hij er alleen op uit was de schepen van de blanken buit te maken. Hij lokte de bemanning in een hinderlaag.

De weinigen die nog overbleven kozen wijselijk zee. Van de tweehonderd zestig leden der bemanning bleven er nog honderdvijftien over. Te weinig om drie schepen te bemannen. De Conception werd opgeofferd. Zij werd in brand gestoken. Op Borneo werd men vriendelijk ontvangen en er werd proviand opgedaan. Maar toen men wou vertrekken, bleek dat de sultan er niets beter op had gevonden dan een vijftal bemanningsleden als gijzelaars te nemen. Dit kon men natuurlijk niet hebben er er volgde een zeegevecht. Men moest er genoeg mee nemen dat drie opvarenden op het eiland achterbleven. Gedurende zes maanden bleef men om de specerijeneilanden heen varen zonder ze te vinden. Dit was te wijten aan de onbekwaamheid van de bevelhebbers nu Magelhaen er niet meer was. Maar uiteindelijk, de achtste november 1521, werden twee eilanden van de groep der Molukken zichtbaar aan de horizon. Ze wierpen het anker in de haven van Tidore. Zevenentwintig maanden waren ze onderweg geweest, op zoek naar deze eilanden. Koning Almansor erkende zonder aarzelen de heerschappij van de Spaanse kroon. Alleen de Victoria was nog in staat om de overtocht van de Indische Oceaan te wagen en vertrok alleen om het grote nieuws van de ontdekking in Spanje te gaan verkondigen. Deze terugreis was op zijn zachts gezegd een wonder. Het kleine zeilschip was door zijn dertig maanden lange omvaart tot op de draad versleten, bovendien bevonden ze zich op de Portugese vaarroutes zodat indien zij gesnapt werden het schip zou worden buitgemaakt en de bemanning zonder veel omhaal opgeknoopt. Het schip was dus genoodzaakt de Indische Oceaan in zijn volle breedte over te steken, recht naar de Kaap de Goede Hoop, en dan langs de westkust van Afrika naar het noorden zonder eenmaal aan te leggen. Het was een waagstuk zonder voorgaande in de geschiedenis, maar het werd volbracht.

Op de zesde september 1522, ging de Victoria voor anker in de haven van San Lucar de Barrameda, op dezelfde plaats waar ze drie jaar tevoren vertrokken was. Met vijf flink opgetuigde schepen en tweehonderd zestig krachtige mannen waren ze vertrokken. Met achttien uitgemergelde wezens keerden ze terug aan boord van een wrak dat nochtans de eerste reis rond de wereld had volbracht. De wereldreis van de Victoria wekte de bewondering van Gans Europa. Eindelijk was werkelijk het bewijs geleverd dat de wereld een bol was en dat alle zeeën slechts een enkele zee uitmaken.

Neptunus November 1986

(5 289 - 01 01 23) The bittersweet life of a midshipman

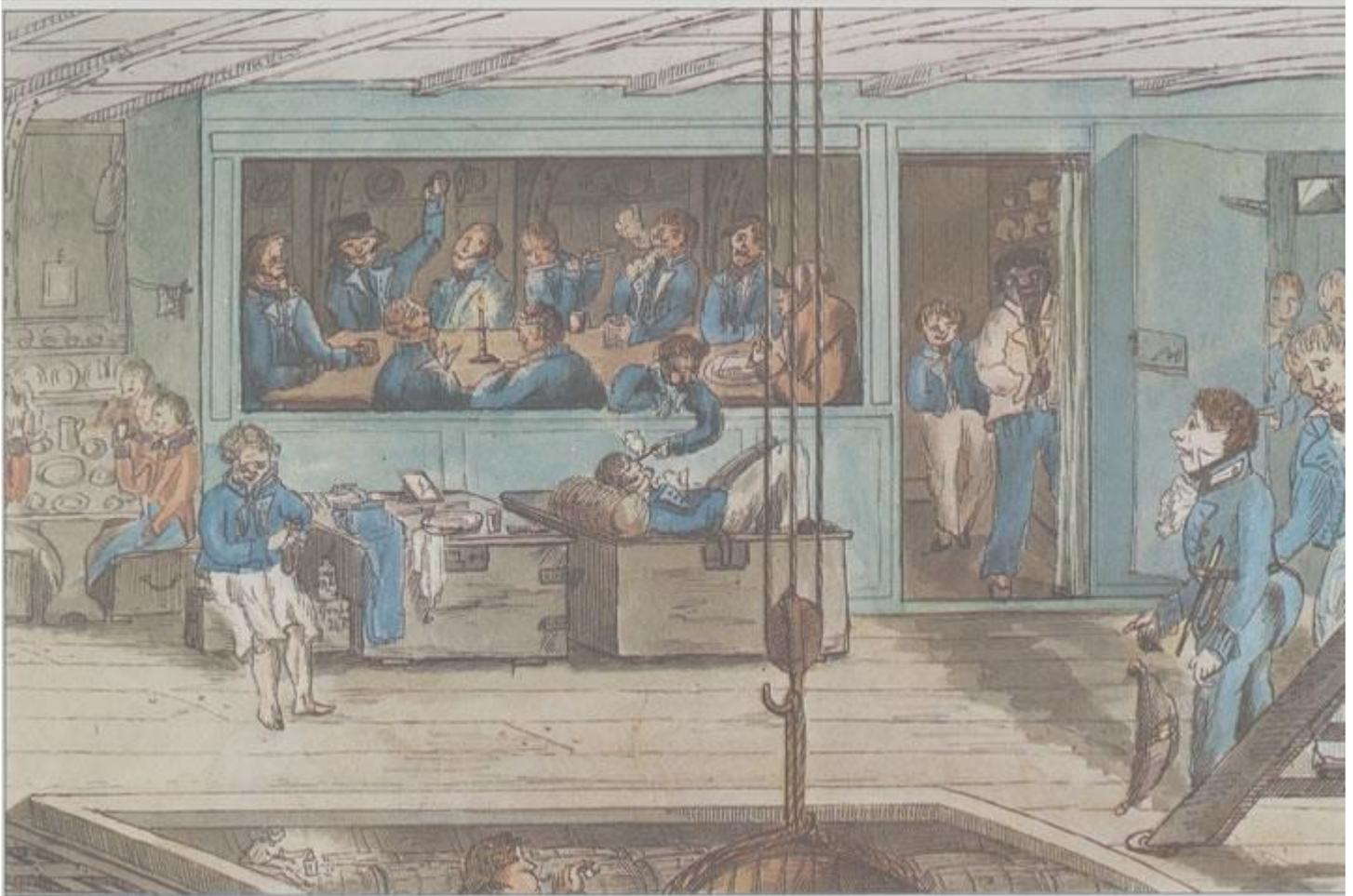
"Good heaven! And is this to be my future residence?" exclaimed one persnickety teenager on a day early in the 19th Century as he cast his eyes about the dark and squalid cockpit of a Royal Navy warship. "Better go back to school; there, at least, there is fresh air and clean linen."



As his mother weeps for his fate, a British imp in a new midshipman's uniform takes time out from packing his sea chest to prod his sister playfully with his dirk, one item in an array of fancy new gear with which he will launch a career as a Naval officer. The head of the household watches his son's fanciful antics impassively.

It was a first impression shared by many an English schoolboy who won through his family connections a berth on a Naval vessel as a midshipman—a seaborne apprenticeship training to be an officer in His Majesty's Navy. For these sons of the landed gentry and the professional classes, it was an apprenticeship marked by privation and privilege, as depicted in the accompanying sketches, dated 1820, by Captain Frederick Marryat, a graduate of the midshipman's mill. Done for his own amusement, the caricatures are, sometimes waggish, yet they accurately reflect the midshipman's life with all its hopes and dreams of glory.

The neophytes ate and slept in the cockpit of the orlop deck, a foul den below the water line of the ship where the odors of rancid butter and cheese from the purser's stores mingled with the stench of the bilges sloshing just beneath them. Their dining table also served as the surgeon's bench, and only the more experienced, it was said, could distinguish the gravy stains from the dried blood. This was no place for a weak or sensitive boy. The horse-play was rough, and the rule of the fist prevailed. The less assertive among the midshipmen were incessantly bullied and intimidated; their hammocks were cut down as they slept, their clothes were stolen and their food was pilfered.



His mouth agape, a new arrival on board ship drops his hat in amazement at the sight of the cramped midshipmen's berth, his home for the next six years. The older midshipmen are at their rum, noisily proposing toasts and piping tunes, while one youngster blacks his boots and another snoozing shipmate is about to have a prank played on him.



Having lashed himself to the topmast crossrees to keep himself from falling, this midshipman dozes peacefully through a mild form of punishment called "mast heading," an exile aloft for a few hours that most youths considered relaxing—except during foul weather.

As his vessel rolls wildly in heavy swells and loosed cannon balls careen dangerously about the tilted deck, a midshipman braces himself against a stanchion near the mainmast and watches shipmates struggle

to keep their balance.

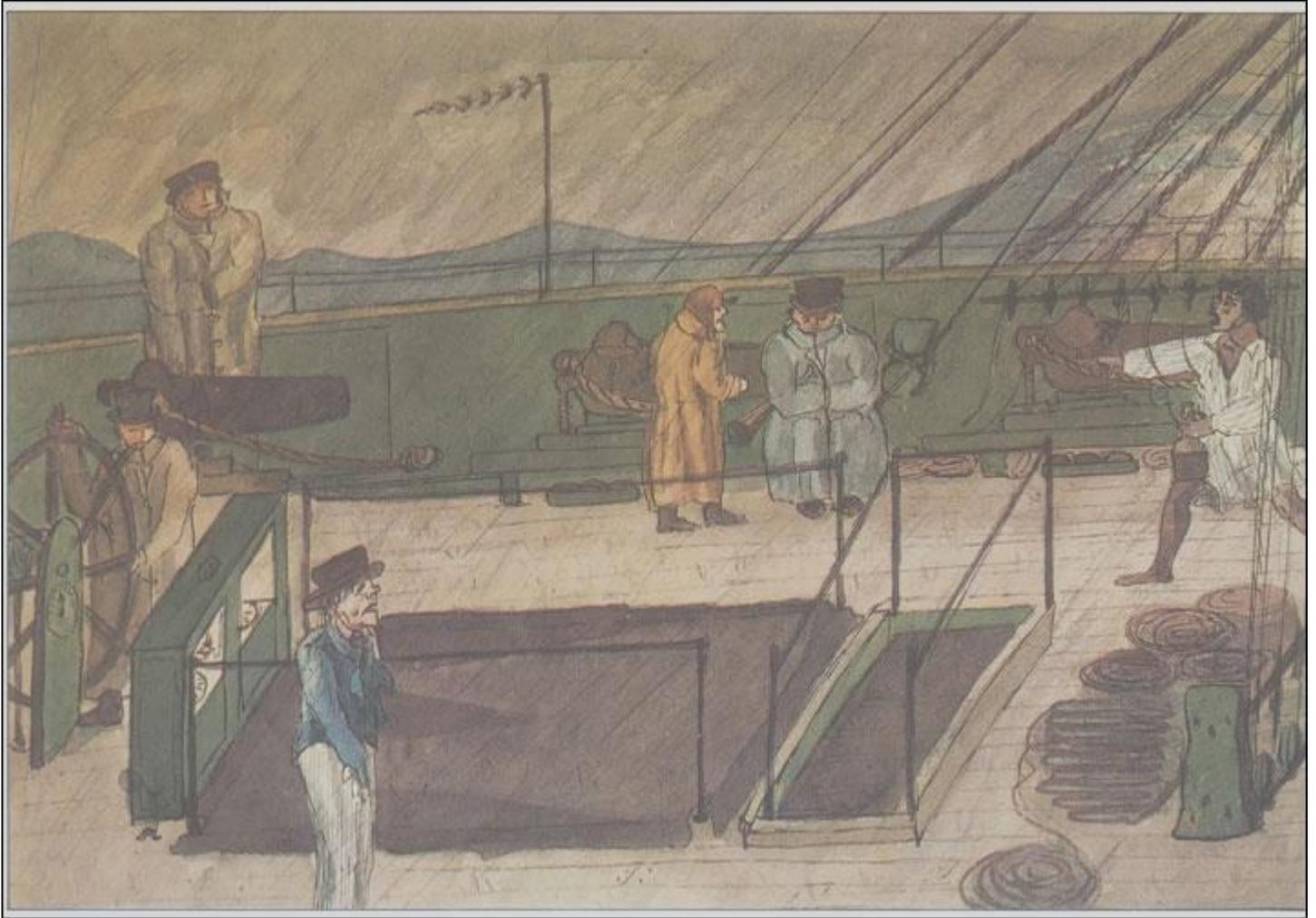


But as fledgling officers, the youngsters were expected to endure such travail, and in the process to learn the jobs of nearly everyone aboard ship, including the dangerous work aloft. Despite their youth, they were granted most of the privileges of officers. They held absolute authority—which they often abused—over the ordinary seamen aboard ship. Many a brave and brawny tar was forced to submit to shrill obscenities and stinging slaps from some smooth-cheeked young tyrant. There was no recourse to higher authority. "By the god of war," one officer roared to his seamen, "by the god of war, I'll make you touch your hat to a midshipman's coat, if it's only hung on a broomstick to dry!"

It did not matter that some midshipmen were even more tender than their ages would indicate. At least one was so infantile that he still sucked his thumb. Another, an 11-year-old, was humiliated when his father, the ship's cap-tain, spanked him in full view of the crew.

Not all midshipmen were young. Some were nearer 50 than 15. These were the failures who had botched the ex-amination for a lieutenant's commission, given after the first six years' service. They remained midshipmen their entire careers, consigned to berth with raucous striplings.

From this division in age and aspiration a ceremony evolved. Each evening shortly after supper, one of the aging midshipmen would plunge a fork into an overhead beam. It was a signal for the youngsters to take to their hammocks, slung in a curtained-off area of the cockpit, perhaps to dream of promotion, and leave those who had not made the grade to their rum, their tales worn smooth from the telling, and their complaints as burnished as the ship's brass.



On a stormy night a drenched and miserable midshipman (foreground) stands a desultory watch as sheets of rain slant across the upper deck. A messboy with a warming jug of rum scurries toward an officer. Other crewmen on the watch hug themselves against the piercing cold.

As a midshipman brings him a cup of tea, a lieutenant, his telescope under one arm, oversees the morning scrubbing of the deck from his seat atop the capstan. A clutch of ragtag sailors on their hands and knees are pushing sandstone blocks—called holystones because they were about the same size as a Bible—to grind away dirt from the oaken planks.





Once a midshipman was promoted to lieutenant, he could participate in boisterous drinking bouts such as this one under way in the officers' mess. Three officers have been rendered unconscious by an excess of spirits. And another, in a fit of drunken pique, is rearing back to throw his goblet at an errant messboy.

The fighting sail
By A.B.C. Whipple

(5 290 - 08 01 23) De aanvang der Portugese maritieme expansie voor, onder en na Hendrik de Zeevaarder (I)

DOOR C. VERLINDEN : Bijdragen de internationale maritieme Geschiedenis – Collectenea Maritima IV

De Portugese maritieme expansie is niet een mirakel geweest dat ineens met Hendrik de Zeevaarder (1394-1460) als bij toverslag begon. Hendrik, die zo weinig de zee bevoer, is meestal het voorwerp geweest van een pseudo-wetenschappelijke hagiografie. Vijfde kind van João I van Avis en Philippa van Lancaster is hij meestal beschouwd geweest als de persoonlijkheid zonder dewelke de Portugese maritieme expansie niet zou hebben plaats gevonden. Dat hij deze expansie aanzienlijk heeft helpen

uitbreiden staat buiten kijf, maar dat alles met hem begint en dat na hem alleen nog overbleef verder te gaan op de onder hem ingeslagen weg, verdient wel nader onderzoek.

De aanvangsperiode waarvan hier sprake zal zijn duurt lang. Ze begint met de ontdekking der archipels in het oosten van de Atlantische Oceaan — Canarische Eilanden, Madeira's, Azoren — in het midden van de 14de eeuw en duurt tot de verwezenlijking van de Atlantische — en Indische Oceaanzeeweg naar Indië door Vasco da Gama op het einde van de 15de eeuw. Daarna begon het stadium van het koloniale imperium dat de expansie bekroonde en zich uitbreidde tot China, Indo-nesië en Japan, althans wat de economische connexies en, in zekere gevallen, de economische en politieke steunpunten betreft. Het is deze periode van meer dan anderhalve eeuw die hier zal worden onderzocht met het doel na te gaan welke plaats daarin toekomt aan Hendrik de Zeevaarder, aan koning João II en aan zeevaarders zoals de Italiaanse medewerkers van de Portugese kroon — Lanzarotto Malocello, Alvise da Ca da Mosto, Antonio da Noli —, aan de Vlaming Ferdinand Van Olmen, en aan de grote Portugezen Diogo Cao, Pero da Covilhão, Bartolomeu Dias en Vasco da Gama.

I. De Genuezen in de Portugese marine in de 14de eeuw

De eerste maritieme betrekkingen tussen Genua en Portugal staan in verband met de economische connexie over zee tussen de grote Ligurische havenstad en West-Europa, vooral Engeland en Vlaanderen, die aanvangt op het einde der 13de eeuw. Sporadisch komen er wel contacten voor in vroegere tijd, maar het is van bedoelde periode af dat de Portugese havens, en vooral Lissabon, regelmatige pleisterplaatsen werden langsheen de route die de Genuese galeien van de Middellandse naar de Noordzee leidde. De Genuezen werden geleidelijk talrijker in Lissabon en verwierven er privileges.

In 1317 komt één van hen, de grote koopman en zeevaarder Manuel Pessagno, ineens in het volle licht te staan als admiraal van de Portugese vloot. Een contract wordt tussen hem en koning Dinis van Portugal afgesloten op 1 februari 1317. Pessagno voerde zeehandel op Engeland sedert minstens 1306. In een notarisakte van 31 oktober van dat jaar sluit hij een overeenkomst met zijn medeburger Janinus Marocellus voor het vervoer van een aanzienlijke lading Engelse wol naar Genua op twee Genuese galeien, elk met een bemanning van 140 koppen. Marocellus behoorde tot een Genuese familie met dewelke Pessagno voortdurend in betrekking stond, ook in Portugal zoals nog zal worden aangetoond.

In 1317 is Manuel Pessagno zo goed bekend in Lissabon dat koning Dinis hem tot een Portugese vazal maakt. Door het reeds vermelde diploma van 1 februari 1317 krijgt de Genues het koninklijk goed Pedreira te Lissabon, levenslang en mits de dienstprestaties die in het diploma bepaald worden Pedreira en een jaarlijkse rente van 3000 pond vormen een eerstgeboorteleen voor de oudste wettige en leke zoon van Pessagno, en diens opvolgers, onder dezelfde voorwaarden en mits dezelfde diensten aan de kroon. Zoals de vader, zullen de zoon en zijn opvolgers hulde brengen en trouw zweren aan de koning. Pessagno verklaart zich vazal van de koning en belooft hem loyaal te dienen „nas vossas galees per mar". Hij zal slechts zelf het commando moeten nemen, indien minstens drie galeien tegelijk opereren. Hijzelf en zijn opvolgers zullen steeds ter beschikking van de koning twintig Genuese medewerkers houden: „viinte homeens de Genua sabedores de mar, taaes que seiam convenhaviis pera alcaydes de galees e pera arrayzes". Wanneer de koning deze kapiteins en loodsen niet nodig heeft, mogen Pessagno en zijn opvolgers ze gebruiken „en vossas merchandias" en ze naar Vlaanderen, Genua en andere plaatsen zenden. De Pessagno's zullen dus Portugese admirals zijn, maar tevens handelaars blijven in de zeehandel tussen Genua en Noord-West Europa. Het salaris van de Genuese kapiteins en loodsen zal door de koning uitbetaald worden wanneer zij in zijn dienst staan. Pessagno en zijn opvolgers zullen niet alleen galeien maar ook andere vaartuigen, met name navios, mogen uitrusten.

Op 10 februari 1317 geeft de koning bevel aan al zijn kapers, kapiteins, loodsen en officieren de nieuwe admiraal te gehoorzamen: „Eu, querendo fazer graçaa e mercee a Miser Manuel genoës, meu vassalo, faço o meu Almirante moor e mando a todos meus vassalos cossairos e a todolos outros alcaydes de galees e arrayzes e officiaaes que a este officio perteeçem que ffaçam seu mandado"

Op 24 september wordt nog eens herhaald dat Manuel Pessagno, maar ook zijn erfgenamen en opvolgers, steeds twintig nautisch onderlegde Genuezen ter beschikking van de koning en zijn opvolgers moeten houden. De rente van 3000 pond wordt nu vervangen door het kasteel en het stadje van Odemira, maar wat „naves ou barcas" daar zullen aanvoeren uit Frankrijk of „daalem mar ou d'outras partes" zal het tiend moeten betalen¹. Zulks toont eens te meer dat de Pessagno's, buiten galeien, ook andere vaartuigen gebruikten, niet alleen „navios", zoals we reeds wisten, maar ook kleinere „barcas", die bijzonder geschikt waren voor kustvaart „alem mar", wat zeker Afrika bedoelt.

Op 24 april 1321 zien we in een koninklijk diploma dat er moeilijkkladden waren ontstaan tussen de admiraal en de alcaide van Lissabon. Pessagno beklagde er zich over dat de alcaide hem de rechtspraak over zijn manschappen en zijn „alcaides, arraizes e petintaes" wilde onttrekken. De eerste twee categorieën kennen wij reeds. De petintaes zijn waarschijnlijk technici belast met het onderhouden der schepen. De koning beslist dat zijn alcaide alleen voor misdaden bevoegd zal zijn. De „homens de mar" van de admiraal, waaronder zeker Genuezen, mogen niet wederrechtelijk door de alcaide in de gevangenis worden opgesloten, doch maatregelen worden voorzien betreffende het dragen van wapens door de Genuezen. De dienaars van de alcaide van Lissabon mogen niet in de wijk van de admiraal (barro) doordringen. Er bestaat dus in de Portugese hoofdstad een immunitaire Genuese wijk, waar echter waarschijnlijk ook Portugezen woonachtig waren, voor zover zij behoorden tot het personeel van de admiraal.

Door een Koninklijke oorkonde van 16 maart 1321 vernemen we dat de admiraal Moren van Sale op de atlantische kust van Marokko heeft gevangen genomen. Dit wijst dus op activiteit langsheen de kust van Noord-West Afrika.

De opvolger van Dinis, koning Alfons IV, bevestigt op 21 april 1327 het privilege van 1317. Door twee diploma's van 1339 en 1340 vernemen we dat Pessagno een scheepswerf had aangelegd te Pederneira in de bossen van de abt van Alcobaça om er galeien te bouwen met het hout van deze bossen. Hij had zijn „criado" of bediende Vasco Lourenço, een Portugees dus, aangesteld als „alcaide do mar" en deze was in conflict geraakt met de abt. De zaak werd voor de Cortes gebracht, maar wat ons hierbij interesseert is dat de admiraal nu ook galeien bouwt. Hij was zeker eerst in Portugese dienst getreden met zijn eigen schepen, zoals dat met andere Genuese admirals het geval was geweest in Castilië.

Carlos Peçanha — zoals de naam nu in Portugal geschreven werd — heeft zijn vader opgevolgd vóór of in 1342. Na hem werd zijn broeder Bartolomeo admiraal, en daarna een derde broeder Lanzarote. Nog ten tijde van Hendrik de Zeevaarder waren leden van de zelfde familie admiraal. Allen hielden ze het ambt zoals dat in 1317 was vastgelegd. De medewerking van Genuese technici bleef aan de orde van de dag. Er was een korte onderbreking in de carrière van Lanzarote Peçanha toen deze van 1365 tot 1367 werd afgezet door Pedro I, maar opnieuw aangesteld in 1367 door koning Ferdinand. Nu is het juist gedurende de ambtsperioden van Manuel Pessagno en van zijn drie zonen als admiralen van Portugal dat de Canarische eilanden, de Madeira's en de Azoren voor het eerst in de kartografie verschijnen. In een aantal vorige studies heb ik het verband tussen beide feitenreeksen onderzocht. Hiervan volgt een samenvatting.

II. De ontdekking der Canarische eilanden, der Madeira's en der Azoren

De Oudheid had een en ander geweten over de Canarische eilanden, toen Insulae Fortunatae genoemd, maar die kennis was gedurende de middeleeuwen verloren gegaan. In de 14de eeuw werd de archipel herontdekt.

Men heeft deze ontdekking sedert lang toegeschreven aan de Genues Lanzarotto Malocello maar doorgaans met een verkeerde chronologie. D'Avezac in 1848 sprak van 1275, wat hijzelf een „chiffre conjectural" heette. Beazley maakte er, in 1906, 1270 van. Deze datum werd zonder bewijzen overgenomen door E. Prestage, terwijl Ch. de la Roncière aan 1312 dacht en daarin, ook weer zonder afdoende bewijzen, door R. Hennig werd gevolgd.

De terminus ante quem voor de ontdekking wordt aangeduid door de Major-kaanse kaart van Angelino Dulcert van 1339, waar onder de vier Canarische eilanden die er verschijnen, een „insula de Lanzarotus Marocelus" voorkomt. Op het eiland zelf staat het kruis van Genua getekend, terwijl latere kaarten, waaronder die van de Genues Bartolomeus Pareto, na Marocelus „Januensis" toevoegen. Het gaat hier om een ontdekking door een Genues, maar niet om een Genuese ontdekking, en nog minder om een Genuese inbezitneming, want Genua heeft nooit de Canarische eilanden opgeëist.

We weten door een brief van koning Alfons IV van Portugal uit 1345 aan Paus Clemens VI dat de ontdekking werd gedaan door inwoners van zijn rijk (regnicole), maar dat er daarna geen bezetting plaats had ten gevolge van een oorlog met Castilië. Nu dagtekent deze oorlog van 1336. De ontdekking is dus kort vóór die datum gedaan en wel door een Genues in Portugese dienst (regnicola). Bijgevolg was Lanzarotto Malocello, een medewerker van Manuel Pessagno, de Genuese admiraal van de koning van Portugal, die wel zegt dat de ontdekking gedaan werd door bewoners van zijn koninkrijk (regnicole) zoals de Genuezen van Pessagno waren. Dat Malocello Portugezen in zijn bemanning had is natuurlijk hoogst waarschijnlijk. Merken we hierbij nog even op dat reeds te Genua economische relaties bestonden

tussen de Pessagno's en de Malocello's, die insgelijks aanzienlijke groothandelaars en zeelui waren. Anderzijds eist de brief van koning Alfons IV aan de Paus de soevereiniteit over de archipel voor Portugal op.

Inderdaad werd de verkenning der Canarische eilanden door Portugal voortgezet. Op 1 juni 1341 vertrokken drie schepen — twee „naves" en een „navicula minuta", zeker een „barca" — uit Lissabon onder het bevel van de Genuees Nicoloso da Recco, zeker ook weer een medewerker van Manuel Pessagno. Deze keer werd gans de archipel doorlopen, zoals aangetoond in een brief van Italiaanse handelaars gevestigd te Sevilla en ingelicht door Nicoloso da Recco zelf. De archipel werd bereikt in vijf dagen, wat bewijst dat de weg daarheen reeds bekend was, nl. door de reis van Lanzarotto Malocello. Het was de eerste expeditie na die van Lanzarotto, vijf jaar vroeger; de eilanden dragen nog geen gemeenschappelijke naam en worden slechts genoemd „eas insulas quas vulgo repertas dicimus". „Repertas" slaat natuurlijk op de ontdekking door Lanzarotto. Het eerste eiland dat werd gezien was „lapideam omnem atque silvestrem, habundantem tamen capris et bestiis aliis atque nudis hominibus et mulieribus, asperis cultu et ritu". Daarna werd een tweede eiland geraakt (aliam insulam fere maiorem) waar de ontdekkers niet durfden ontschepen doordat een massa inlanders zich op het strand verzamelde. Een derde en een vierde eiland waren niet bewoond; een vijfde vertoonde „lapidei montes excelsi nimis et pro maiori temporis parte nubibus tecti et in ea pluvie crebre". Dertien andere eilanden werden nog gezien, waarvan zes bewoond waren; daaronder moesten zich ook rotsklippen bevinden want de ganse Canarische archipel telt slechts twaalf werkelijke eilanden. Een van de eilanden wordt aldus beschreven „insuper et aliam insulam in quam non descenderunt, nam ex ea mirabile quoddam apparet ; dicunt enim in hac montem consistere altitudinis pro existimatione XXX milia passuum seu plurimum qui valde a longe videtur". Dit was natuurlijk de Pico de Teyde op Tenerife waarvan de werkelijke hoogte 3781 meter bedraagt.

De nomenclatuur der onlangs ontdekte eilanden verschijnt ineens in buitengewoon uitgebreide en preciese vorm in het Libro del Conoscimiento de todos los reynos e tierras e serorios que son por el mundo van een anonieme Spaanse Franciskaner monnik, dat zijn uitgever, M. Jiménez de la Espada, dagtekende van 1348 of 1349. Daar waar op de kaart van Dulcert (1339) alleen de namen van de eilanden Lanzarote, Fuerteventura, Canada en Vegi Marini (het tegenwoordige Lobos) voorkomen, krijgen we nu ineens, en slechts een tiental jaren later, indien we de datum van de uitgever moesten aannemen, een bijna volledige lijst van de eilanden van de drie archipels der Canarische 25 eilanden, der Madeira's en der Azoren, met daaronder enkele duplicaties en legendarische elementen. Wat betreft de Canarische archipel is het makkelijk uit deze lijst Graciosa, Lanzarote, Lobos, Rocca, Alegranza, Fuerteventura, Gomera en Ferro te identificeren. Voor de Madeira's, Madeira zelf, Porto Santo en Deserta — in werkelijkheid zijn er drie Desertas. Voor de Azoren, San Jorge en Corvo. Alles tesamen zijn er eilanden wat, eigenaardig genoeg, overeenstemt met het juiste getal der eilanden van de drie archipels. Daarenboven zegt deze verrassende tekst nog dat Lanzarote, in de Canarische archipel, aldus genoemd werd „porque las gentes desta isla mataron a un Ginoves que dezian Larwarote", dus omdat de bewoners een Genuees doodden die Lanzarote heette. Dat Lanzarotto werkelijk op Lanzarote gevestigd is geweest wordt bevestigd door een Franse bron uit het begin van de 15de eeuw, nl. het verhaal van de kapelaans van Jean de Béthencourt, een Normandisch edelman die in 1402 en volgende jaren Lanzarote en andere Canarische eilanden bezette voor rekening van Castilië. Daar wordt gesproken van „un vieil chasteil que Lançarote Maloysel avoit jadis fait faire quand conquist le pays", nl. Lanzarote.

Dit alles moet nader onderzocht en nauwkeuriger gedateerd worden door vergelijking met de cartografische bronnen en met de diploma's van de koning van Portugal.

De kaart van Dulcert van 1339 kent alleen nog maar, in de zone der oost-atlantische archipels, de Insulle Sti Brandani sive Puelarum, die legendarisch zijn, Primaria, een naam waarvoor geen moderne equivalent met zekerheid kan worden opgegeven, een Insula Capraria, die doet denken aan het eiland vol geiten vermeld door de Portugese expeditie onder de Genuees Nicoloso da Recco in 1341. In de Canarische eilanden zijn dan bekend Canaria, Insula de Lanzarotus Marocelus, Vegi Marini (Lobos) en Fuerteventura. Waaraan Canaria eigenlijk beantwoordt kan men niet weten. Gran Canaria ? Tenerife? Alleen de Canarische archipel is dus enigzins bekend en zal het weldra meer zijn door de expeditie van 1341. Men weet in 1339 niets van de andere eilandengroepen.

Dat is niet meer zo op de Laurentijnse portulaan van 1351, zeer waarschijnlijk een Genuees werk. Deze kaart kent, alhoewel onder gefantaseerde namen, vier der Azoren, al de Madeira's, en Alegranza, Lanzarote, Lobos, Fuerteventura, Gran Canaria, Tenerife, dat Inferno heet wegens de vulkaan Pico de

Teyde, en La Palma (Liparrne) in de Canarische archipel. De verkenning der Atlantische archipels is dus zonder ophoud doorgegaan. Ze is ons bekend door een Italiaanse kaart met Italiaanse benamingen. Madeira heet hier Legname, wat „hout" betekent wegens de toenmalige zware bebossing. Madeira zal daarvan slechts later de Portugese vertaling zijn. In de Canarische archipel heet La Palma, Liparne, met een typische Genuese vervanging van l door r voor dit eiland der palmbomen. Dit wijst ook weer in de richting van de Genuezen der Pessagno's.

De kaart van de gebroeders Domenico en Francesco Pizzigano van 1367 in de Biblioteca Palatina van Parma is ontgoochelend voor de Madeira's en de Azoren, maar voor de Canarische archipel is er vooruitgang. De eilanden Gomera en Santa Clara, dit laatste onder de vorm Declarie, verschijnen nu voor het eerst in de cartografie.

Eigenaardig genoeg verschijnt Gomera ook in een koninklijk diploma van 29 juni 1370, door koning Ferdinand van Portugal verleend aan Lanzarote de Framqua, admiraal en zijn vazal, die eilanden heeft gevonden en veroverd dicht bij Kaap Non, dat is in de Canarische archipel. De koning geeft hem in leen, om er de „bevolking", dat is de kolonisatie, van te verzekeren, de eilanden „Nossa Sefiora a Framqua" en Gomera. We hebben dit diploma slechts in afschrift en in margine heeft een andere hand voor het eerste eiland als verklaring de naam Lanzarote genoteerd. Daar we weten dat Lanzarote ontdekt werd door Lanzarotto Malocello worden we geleid tot een identificatie van Lanzarote de Framqua met Lanzarotto Malocello, die des te begrijpelijker is daar het moeilijk zou zijn geweest deze laatste Lanzarotto van Lanzarote te noemen. De naam Malocello is waarschijnlijk in Portugal in deze tijd niet meer bekend.

Maar hoe is Lanzarotto admiraal geworden? Na zijn ontdekking van 1336 heeft hij hoogst waarschijnlijk dienst genomen in de Franse marine, zoals andere Malocello's, nl. Manfroy, Antoine-Jude en Charles omtrent dezelfde tijd. Hij is dan misschien later admiraal geworden in Frankrijk, want de Portugese koning heet hem wel „almyrante" maar niet „noso almyrante", zoals hij dat wel doet voor „vassalo". Hij kan terug in Portugese dienst zijn getreden gedurende de aëetting van Lanzarotto Pessagno tussen 1365 en 1367 en heeft toen, zeker wel, Lanzarote en Gomera bezet voor rekening van Portugal. Toen Pessagno zijn dienst hernam, was Lanzarote de Framqua, alias Malocello, nog werkzaam in de twee Canarische eilanden waarvan het bezit als vazal hem erkend wordt in 1370. Indien Lanzarotto Malocello een twintigtal jaren oud was op het ogenblik der ontdekking van Lanzarote (\pm 1336), dan was hij terug in de archipel omtrent zijn vijftigste levensjaar. Deze twee leeftijden passen helemaal in de normale loopbaan van een koopman-zeeman in die tijd.

In 1376 toont een ander diploma dat Lanzarote verjaagd is geworden uit zijn eilanden door de inlanders en „anderen", die Castilianen waren onder bevel van Martin Ruiz de Avendario. Hij moet later nog een poging hebben gedaan om althans het eiland Lanzarote te heroveren, want een diploma van Koning João I van 8 november 1385 voor zijn zoon Lopo Alfonso zegt dat de vader gesneuveld is op Lanzarote. Hij moet dan wel bij de 70 zijn geweest. Merken we daarbij op dat Genuese notarisakten van 1384 en 1391 het hebben over de weduwe van Lanzarotto Malocello.

Hoe kan nu dit alles in verband worden gesteld met de tekst van het Libro del Conoscimiento waar gezegd wordt dat de inlanders van Lanzarote een Genues hebben gedood die deze naam (Lanzarote) droeg?

Daarvoor hoeven we terug te keren naar de kartografische bronnen.

De Catalaanse Atlas van 1375, in de Bibliothèque Nationale te Parijs, laat toe een nieuwe vooruitgang in de kennis van de Atlantische archipels vast te stellen. Voortaan zijn er zes Azoren, die echter meestal namen dragen die niet met de huidige — en later ingevoerde — overeenstemmen. De relatieve ligging laat nochtans geen twijfel over. San Zorzo draagt reeds zijn hedendaagse naam, nl. die van een bij uitstek Genuese heilige in een overigens Italiaanse vorm op een Catalaanse kaart. Zulks wijst weer in de richting van de medewerkers van de toenmalige Peçanha of Pessagno, nl. Lanzarote, de derde zoon van Manuel Peçanha.

In 1384 op een Italiaanse kaart en in 1385 op de Majorkaanse kaart van Soler komen acht Azoren op negen voor. Ook hier weer is er vooruitgang. Wanneer men de archipel-nomenclatuur van het Libro del Conoscimiento vergelijkt met die der kaarten van 1375 en vooral van 1385, constateert men dat het deze kartografische nomenclatuur is die als basis heeft gediend voor de namenlijst van het Libro. Het is een kaart van het type der Majorkaanse kaart van 1385, of die kaart zelf, die gebruikt werd door de auteur van het Libro, vermits het zeer getrouw, van zuid naar noord gelezen, de lijst van 1385 is die in

het Libro wordt weergevonden. Dit blijkt bijzonder duidelijk uit de twee lijsten voor de Azoren.			
Libro			Soler
Lobo			Lovo
Cabras			Capraria
Brasil			Brazir
Columbaria			Columbis
Ventura			Ventura
San	Jorge	San	Zorzo
Conejos			Conigi
Cuervos marines	Cervi marini		

Alleen heeft de Spaanse monnik de overheersend Italiaanse namen van Soler in het Spaans vertaald.

Deze passus, en misschien het ganse Libro, is aldus gedateerd: 1385 of kort daarna. Bijgevolg is de vermelding van de door de inlanders gedode Genuees Lanzarotto of Lanzarote, die aldaar voorkomt, insgelijks omtrent die tijd te plaatsen, wat overeenstemt met het koninklijk diploma van 1385, dat hierboven werd aangehaald.

Uit het geheel van de onderzochte kartografische en diplomatieke documentatie vloeit voort dat de ontdekking niet alleen der Canarische eilanden, maar ook der Madeira's en der Azoren in de 14de eeuw valt en wel in de tijd tussen 1336 en 1385, d.i. tussen de ontdekking van Lanzarote door Lanzarotto Malocello en diens dood op Lanzarote. Gedurende deze tijd staat de Portugese vloot onder het bevel der Pessagno's, uitgenomen in een paar jaren tussen 1365 en 1367. Nog in 1372 en 1383 worden de privileges van Lanzarote Peçanha bekrachtigd, samen met die van zijn Genuese helpers, die zeer waarschijnlijk een belangrijke rol hebben gespeeld in de ontdekking van die en de vorige periode. Daarenboven is er met de bevolking en kolonisatie van Lanzarote een aanvang gemaakt tussen ± 1370 en 1385. Deze kolonisatie valt dus ettelijke decennia vóór die welke, in hoofdzaak op de Madeira's en de Azoren, zal doorgaan onder Hendrik de Zeevaarder en zijn erfgenamen. In de Canarische archipel is die eerste kolonisatie mislukt zoals ook de pogingen om het Portugese gezag aldaar te herstellen zullen mislukken onder Hendrik de Zeevaarder.

We komen aldus tot een merkelijke chronologische wijziging in de zeevaartgeschiedenis. Het feit dat de Madeira's en meer nog de Azoren ontdekt werden in volle 14de eeuw veroudert met ongeveer een eeuw de ontdekking van de terugroute naar het noorden, die eertijds in de Portugese geschiedschrijving bekend stond onder de naam van volta da Guine, of terugkeer uit Guinea, wat aantoonde dat men daarbij dacht aan de tijd van Hendrik de Zeevaarder en meer in het bijzonder aan de laatste jaren vóór zijn dood in 1460. Het karveelschip, dat in de 13de-eeuwse Portugese teksten verschijnt als een vaartuig voor visvangst langsheen de kust, heeft zeer sterk de invloed ondergaan van de Italiaanse en vooral Genuese nave. Uit de kruising en internationale samenwerking der technieken is het beroemde karveelschip ontstaan dat de ontdekkingen mogelijk maakte. Deze nieuwe scheepstypen zijn het die sedert het midden der 14de eeuw de volta das Canarias, mogelijk maakten, die er in bestond ver in zee ten westen van de Canarische eilanden de westelijke passaatwind te gaan opzoeken, wat als natuurlijk gevolg had dat de Madeira's en de Azoren ontdekt werden.

Deze volta das Canarias is helemaal niet een kwestie van nautische instrumenten. Het is een kwestie van door de scheepvaart naar schatting bemeesterde winden en van primitieve astronomische scheepvaart. In het noordelijk halfrond, dat hier in aanmerking komt, geeft de hoogte der poolster, met een aanzienlijke benadering, de breedteligging. Wanneer de gezichtseinder helder is, wat vaak gebeurt wanneer de passaat waait, heeft men de nodige tijd om de hoogte te nemen, als de sterren reeds zichtbaar zijn en de horizontlijn nog duidelijk is. Zelfs gedurende de nacht is de gezichtseinder vaak nog vrij precies. Wanneer de hoek vanaf de horizont geen vijftien graden overschrijdt — en dat is het geval in de zone waarover we het hebben — kan de schatting van een verschil van één graad met het blote oog gebeuren door een zeeman die er de gewoonte van heeft. Dat is steeds zo geweest en is nog steeds zo voor alle schippers en vissers die naar schatting en zonder astronomische werktuigen varen. Een zeeman van dat type wist dat wanneer men de twee achterwielen van de Wagen van de Grote Beer verlengt, men op de poolster valt. De inclinatie van deze lijn gaf hem een verschil dat overeen kwam met het verschil tussen de positie der poolster en de werkelijke pool. Andere sterren gaven daarenboven aan de zeeman, die bepaalde wegen volgde, controlepunten voor de richting. In de 14de eeuw zijn de betrekkingen met de Canarische archipel veelvuldig geweest, zoals we hebben gezien, en de geleidelijke ontdekking der Madeira's en der Azoren bewijst dat goed bepaalde routes gevolgd werden. De

zeevaarders waren sedert eeuwen vertrouwd met de taal van water en wind. Samen met de tekens aan de sterrenhemel die hun primitieve astronomie hun deed ontwaren, liet de verworven behendigheid hun toe tochten te ondernemen waaraan de instrumenten geleidelijk meer mechanische precisie toevoegden. Het compas was sedert lang in gebruik en hetzelfde geldt voor de astrolaab.

Wordt vervolgd

(5 291 - 15 01 23) (De aanvang der Portugese maritieme expansie voor, onder en na Hendrik de Zeevaarder (II))

III. Hendrik de Zeevaarder, de archipels en de Noord-Afrikaanse kust

Het is zeker dat niet alleen de Canarische eilanden, maar ook de Madeira's en de Azoren in de 14de eeuw ontdekt werden. In de eerste dezer archipels had een kortstondige Portugese inbezitname plaats, in de twee andere is zulks gebeurd onder Hendrik de Zeevaarder. De Cronica dos feitos notaveis que se passaram na conquista de Guiné por mandado do Infante D. Henrique, het beroemde panegyrisch geschrift van Gomes Eanes de Zurara, heeft, in opdracht van Hendrik de Zeevaarder, de feiten voorgesteld alsof de vaart langsheen de Afrikaanse kust het voornaamste aspect had uitgemaakt van de activiteit van de Infant. We zullen hier onderzoeken of de verhouding tussen wat de Infant bewerkte in de archipels en wat verwezenlijkt werd langsheen de Afrikaanse kust wel degelijk is wat de traditionele historiografie heeft aangenomen onder invloed van de schitterend geschreven kroniek van Zurara.

Laten we beginnen met de archipels.

De onbewoonde eilandengroep der Madeira's werd in 1425 in bezit genomen door de Portugezen João Gonçalves Zarco en Tristão Vaz Teixeira, twee edelen uit het gevolg van prins Hendrik de Zeevaarder. Daarom gaf koning Duarte, die de troon had bestegen in 1433, de eilanden in leen aan zijn broeder de Infant. Hij deed zulks reeds gedurende zijn eerste regeringsjaar door een oorkonde van 26 september 1433. De eigenlijke kolonisatie nam toen een aanvang, zoals bewezen wordt door een passus van een Koninklijke oorkonde van dezelfde datum voor de Orde van Christus, waarvan Hendrik „regedor e governador" was. De koning zegt „agora novamente o dicto infante per nossa autoridade pobra". „Pobrar" betekent bevolken, dus koloniseren. „Novamente" onderstreept dat er een eerste poging is geweest bij de inbezitname, acht jaar vroeger, poging die waarschijnlijk mislukte doordat ze maritiem te weinig ondersteund was. Dit zal voortaan niet meer het geval zijn. Hendrik mag nu alle openbare werken ondernemen en grond verlenen.

Op 8 mei 1440 krijgt „Tristão, cavaleiro da minha casa", in een oorkonde van de infant, een deel van Madeira waarvan de begrenzing wordt aangeduid. Deze Tristão is dezelfde als een van de inbezitnemers van 1425. Hij zal het gebied houden van de infant „em justiça e em direito". Hij zal het mogen overmaken aan zijn oudste zoon of aan de tweede en hun rechtstreekse afstammelingen. Tristão en zijn erfgenamen oefenen in naam van de infant de burgerlijke en strafrechtelijke rechts-macht uit. Tristão verkrijgt ook het monopolie van de molens in zijn leen. De bevolking is dus merkkelijk toegenomen sedert 1433. Dit onderstelt een intense maritieme activiteit. Hetzelfde geldt voor het verlenen van gronden die binnen de vijf jaar moeten ontgonnen worden. Er is een voortdurende toestroming van bevolking, wat alleen verklaart dat het zwaar beboste eiland kon ontgonnen worden. De bewoners mogen het wild geworden vee doden, zowel in het leen waar ze wonen als elders. Er is dus ook vervoer van vee geweest. Wanneer in het eiland zelf tam veem vervoerd wordt moet het vast gehouden worden opdat het geen schade zou aanrichten, wat wijst op een zich vlug ontwikkelende exploitatie en dus ook weer op intens maritiem vervoer.

Op 1 november 1446 krijgt Bartolomeo Perestrello van de Infant een charter voor Porto Santo, insgelijks in de archipel der Madeira's. Deze Perestrello, wiens dochter later Christoffel Columbus huwde, was de zoon van Filippo Pallastrelli uit Piacenza, die zich omstreeks 1385 in Lissabon had gevestigd als

handelaar. Zijn zoon had de meer Portugese naam Perestrello aangenomen. Evenals Tristão in 1440 verschijnt Perestrello in 1446 als „cavaleiro da casa" van de Infant. Hij ook moet het eiland — „minha hilha" zegt de prins — besturen „cum justiça e direito". De schenking is erfelijk. Ook hier heeft de leenman het monopolie der molens. Een ander banaliteitsrecht betreft de waterleidingen, die uit planken vervaardigd waren en dienden voor irrigatie. Er waren ook machines (engenho) voor het ontginnen van ijzererts of aders van andere metalen.

Perestrello krijgt de schenking van 1446 als beloning voor zijn werk als kolonisatie-ondernemer. Hij is als zodanig zeer efficiënt geweest. Toen Alvise da Cà. da Mosto, de Venetiaanse medewerker van Hendrik de Zeevaarder's laatste jaren, in 1455 Porto Santo bezocht noteerde hij dat het eiland in zijn onderhoud voorzag wat graangewassen betreft en dat het „abbondante di carne di bovi" was. Het produceerde ook een hars „sangue di drago" dat reeds geëxporteerd werd. Dit alles onderstelt een aanzienlijke maritieme activiteit, des te meer daar een oorkonde van 1458 aantoont dat de infant zich verder interesseert voor de veeteelt op Porto Santo en dat de veestapel zich aanzienlijk heeft uitgebreid. Er zijn nu kudde in het ganse eiland.

Een charter van 3 mei 1447 betreffende gronden gelegen op Madeira toont dat de leenmannen van de infant zelf weer grond verlenen aan derden. Dit geschiedt met de verplichting te ontginnen. De afbakening ten opzichte van andere reeds toegekende gronden wordt nauwkeurig beschreven, wat wijst op een intense immigratie. De ontginning moet nu gebeuren binnen de 3 jaar. Zulks toont aan dat het rythme van de immigratie nog is toegenomen sedert 1449. Er zijn nu ook notarissen op het eiland om stukken zoals dat van 1447 op te stellen. In 1448 is de economie van Madeira reeds voldoende gevorderd opdat de belastingen die ze opbrengt aan de infant, zouden toelaten Lanzarote in de Canarische archipel te kopen tegen een jaarlijkse rente op deze inkomsten Dit moet geregeld worden door de beambten van de infant op Madeira.

In 1452 wordt door Hendrik de Zeevaarder een kontrakt afgesloten dat van aanzienlijke economische betekenis was. De infant verleent aan Diogo de Teyve, zijn „escudeiro", het recht een machine op te richten om suiker te fabriceren. Daarmee begint een produktie die de ontwikkeling van Madeira aanzienlijk heeft versneld, zoals Alvise da Cá da Mosto het reeds in 1455 noteert. De maritieme betrekkingen worden daardoor nog geactiveerd en zullen steeds toenemen.

Ook vreemdelingen worden nu naar het eiland gelokt. In 1457 heeft een Duitser, Hendrik „cavaleiro de Santa Catarina", een stuk grond bekomen, waarop hij met 7 á 8 landbouwers, misschien ook Duitsers, wijn en suiker produceert. Hij mag ook huizen en een kapel bouwen.

De maritieme en economische activiteit op de Madeira's loopt parallel met die op de Azoren.

Door een diploma van Alfons V van 2 juli 1439 bekomt Hendrik de Zeevaarder de toelating om zeven eilanden van de archipel, waarop hij voorafgaandelijk schapen heeft doen ontschepen, te koloniseren. Het spreekt vanzelf dat zulks ook weer een aanzienlijke maritieme activiteit veronderstelt. Van 1443 af gaat export van de nieuwe kolonies naar het moederland. Op 2 maart 1450 wordt „a ilha de Jesu Christo", tegenwoordig Terceira, aan „Jacome de Bruges, natural do condado de Flandes" geschonken. De schenker is Hendrik de Zeevaarder en Jacob van Brugge bekomt de „capitania" van het eiland. De bevolking begint nu toe te nemen en dus ook de betrekkingen over zee met het moederland.

Op het einde van zijn leven is Hendrik ook nog heer geworden van vijf der Kaap-Verdische eilanden gevonden door de Genuees Antonio da Noli „em vida do Infante dom Amrrique" zegt een oorkonde van 19 september 1462, wat minder dan twee jaar na de dood van de Zeevaarder op 13 november 1460. Wij zullen op de bedrijvigheid van deze Genuees nog verder terugkomen. Reeds voor hem was de Venetiaan Alvise da Cá. da Mosto, die ook in dienst stond van Hendrik, naar de archipel geweest. Met Antonio da Noli is de eigenlijke kolonisatie begonnen.

Ik heb elders aangetoond dat Hendrik de Zeevaarder in wat hij beschouwde als zijn eilandrijk een van de hoofdaspecten van zijn activiteit zag. Dit moge blijken uit het volgende.

Wanneer men de koloniale privileges die de Infant verleende zorgvuldig onderzoekt bemerkt men dat hij vaak getracht heeft zijn rechtsmacht, en dus zijn autonomie, ten nadele van het koninklijk gezag uit te breiden. Hij heeft een eigen raad voor zijn eilanden in het leven geroepen. Hij benoemt de ambtenaren van hogere graad, die elders door de koning worden aangesteld. In 1450, in het reeds vermelde diploma voor Jacob van Brugge aangaande Terceira in de Azoren, spreekt hij zelfs van „minha real autoridade como senhor das ilhas". Het adjectief „real" is opvallend en slaat zo niet op een feit, dan toch op een bedoeling. Nog in juli 1460, kort vóór zijn dood, betwist Hendrik de opperste rechtsmacht over twee van

de Azoren aan de koninklijke rechtbank. In september is hij ziek. Op 28 oktober laat hij zijn testament opstellen. Nu onderwerpt hij zich volledig aan de koning en verklaart uitdrukkelijk „por que seu he todo o de que fa90 este testamento" d.i. ook de eilanden die hij voorheen autonoom trachtte te houden. Twee weken na de dood van Hendrik, door een diploma van 3 december 1460, schenkt de koning al de eilanden die de infant bezat aan Dom Fernando, aangenomen zoon van de Zeevaarder. De eenheid van dat bezit wordt aldus erkend, en de autonomie zal, tegen de verwachting van de koning in, voortgezet worden.

De bedoeling van Hendrik de Zeevaarder om zich een eilandenrijk te verzekeren komt ook uit doordat hij getracht heeft zich te doen gelden in de Canarische archipel, waar ondertussen de Castiliaanse heerschappij zich meer en meer gevestigd had.

Volgens hoofdstuk LXXIX van de Cronica van Zurara zond de infant in 1424 een belangrijke expeditie naar Gran Canaria, die echter mislukte. In feite geldt het hier een koninklijke expeditie, die slecht voorbereid was, zoals ik elders heb aangetoond. In 1434 zond Hendrik — of de koning? — een expeditie naar een der Canarische eilanden, waarschijnlijk Gran Canaria, die ook weer mislukte en eindigde met een aanval op Lanzarote, dat, zoals we gezien hebben, tussen + 1370 en ± 1385 Portugees was geweest. Wat er ook van zij in 1448 heeft Hendrik Lanzarote gekocht tegen een jaarlijkse rente te betalen aan Maciot de Béthencourt, erfgenaam van Jean de Béthencourt de veroveraar voor rekening van Castilië in 1402-1403. Hendrik heeft in 1450 getracht zich werkelijk meester te maken van Lanzarote maar is daarin niet geslaagd. In 1454 trachtte hij nog andere Canarische eilanden af te kopen van Castiliaanse vazallen, maar ook dit mislukte. De pogingen van Hendrik de Zeevaarder in de Canarische archipel liepen dus alle uit op mislukkingen. Dit belet echter niet dat ze aantonen dat hij ook daar getracht heeft zijn eilandenrijk een zo breed mogelijke basis te geven.

In tegenstelling met de veelvuldige betrekkingen tussen de eilanden van de Infant, onderling en met het moederland, gold het voor Afrika alleen kustvaart met zeer weinig schepen. We zijn daarover uitsluitend ingelicht door de kroniek van Zurara. Van de 97 hoofdstukken van dit werk handelen alleen 7 over de eilanden en dan nog op zeer oppervlakkige wijze. De 90 andere hebben het, met ontelbare bijzonderheden, over de individuele vaarten van de mannen van de Zeevaarder langsheen de kust en vooral over de Moorse en zwarte slaven die ze er weg haalden. Van 1441 tot 1448 waren er dit volgens Zurara 927.

In 1434 was Gil Eannes wat verder dan de onbeduidende Kaap Bojador geraakt, waar tot dan toe de Portugese kustvaart stopte. Het volgende jaar raakte men ongeveer 200 mijl meer naar het zuiden. In 1436 werd de woestijn gordel voorbij gestevend en Kaap Blanco, nog 200 mijl verder, bereikt. Tot 1441 waren er geen verdere tochten, maar toen bereikten Antão Gonçalves en Nuno Tristão Rio de Oro en haalden er slaven weg. Van daaruit werd de bocht van Arguim bereikt waar in 1448 een fort werd opgericht dat wat later een basis voor slavenhandel werd. In 1445 was de Senegal een eind opgevaren en in 1447 bereikte Alvaro Fernandes de hoogte van het latere Konakry in vroeger Frans Guinea. Toen onderbrak de burgeroorlog in Portugal de ontdekking der kust, die niet hernomen werd vóódat in 1455 de Venetiaan Alvise da Cà da Mosto in de dienst van de Infant trad. Daar deze zich vooral verdienstelijk maakte door de ontdekking van de Kaapverdische archipel, zullen we hier eerst even trachten te bepalen tot waar de kust gevolgd was in 1460, het jaar van de dood van de Zeevaarder.

Van de reis van Pedro de Sintra, die Sierra Leone en Liberia bereikte, heeft Hendrik de resultaten niet meer gekend. Men moet dus de kustvaarten die op zijn bevel werden uitgevoerd vóór Sierra Leone afsluiten, bijgevolg lang vóór het gebied waar de golf van Guinea begint. Dit is van het grootste belang voor het beoordelen van het vaak aan Hendrik toegeschreven plan voor de omzeiling van Afrika. We kunnen echter nu reeds besluiten dat het zeer grote merendeel van de maritieme activiteit van de bemanningen van Hendrik de Zeevaarder gericht was op de eilanden en niet op de Afrikaanse kust. De vooruitgang daarlangs is zeker van groot belang, maar de proportie in de bedrijvigheid is het omgekeerde van wat ze bij Zurara schijnt te zijn. Voor de eilanden geldt de voortdurende heen- en weervaart van talrijke schepen, voor de kust alleen expedities van een of twee karvelen en dan nog met meerdere en soms lange onderbrekingen zoals van 1436 tot 1441, van 1447 tot 1455.

Vóódat we deze paragraaf afsluiten zullen we enige aandacht wijden aan de rol als ontdekkers van de Italiaanse medewerkers van Hendrik de Zeevaarder's laatste jaren, nl. Alvise da Cà da Mosto en Antonio da Noli.

In 1456 werd Cà da Mosto door een storm van de kust verwijderd op de hoogte van Kaap Blanco. Na twee nachten en drie dagen ontdekte hij twee onbekende eilanden. Twee andere werden gezien. Het was een deel van de Kaapverdische archipel, nl. de eilanden Santiago, Maio, Boa Vista en Sal, waarvan

de Venetiaan de relatieve ligging ten opzichte van elkaar zeer nauwkeurig en correct aangeeft. In 1460 begint de Genuees Antonio da Noli de kolonisatie van Santiago en ontdekt ook Fogo. De zeven andere eilanden werden ontdekt in 1462 door Diogo Afonso, escudeiro van Dom Fernando, opvolger van Hendrik de Zeevaarder. Vanuit Santiago zond Antonio da Noli vóór 1469, datum van het verdrag afgesloten door Alfons V met Fernão Gomes, een karveel langs de kust van Guinea. Dit was het verste punt dat bereikt werd door een gewezen medewerker van Hendrik de Zeevaarder, maar ettelijke jaren na diens dood.

Wat Hendrik nog geweten heeft van de Kaapverdische archipel kon hem niet toelaten aan de omvaart van Afrika te denken. Nochtans heeft men de beroemde pauselijke bul van 1455 (8 januari, Romanus Pontifex, van Nicolaas V) in die zin willen interpreteren. Merken we eerst al op dat deze bul valt vóór de ontdekking in 1456 van de Kaapverdische archipel, het meest verwijderde gebied waarmee Hendrik bekend werd. Hij kon dus onmogelijk denken aan een omvaart van Afrika vermits de Golf van Guinea nog niet bereikt was, waar de kust naar het oosten ombuigt. Wat de bul zegt over de „meridionales et orientales plagas" en over de „Indos" is zuiver rhetorisch en heeft, in 1455, niet de minste concrete betekenis. Waarom het eigenlijk gaat heeft Ch. M. de Witte zeer goed gezien in zijn reeks studiën over „Les bulles pontificales et l'expansion portugaise au xve siècle". De bul eindigt met „l'interdiction stricte tous les fidèles sous peine d'excommunication ou d'interdit d'enfreindre le monopole du Portugal ou de le troubler de quelque manière que ce soit dans ses possessions et la poursuite de sa conquête", besluit deze geleerde. We weten tot waar deze inbezitname toen reikte en meer kon toen niet bedoeld zijn.

Koning Alfons V heeft na de dood van Hendrik de Zeevaarder geen belang meer gesteld in de verdere verkenning der Afrikaanse westkust totdat in 1469 het verdrag met Fernão Gomes werd afgesloten. Dit deed echter wel zijn broeder Dom Fernando, de aangenomen zoon van Hendrik, die in 1466 voor zijn kolonisten op Santiago in de Kaapverdische archipel het recht had bedongen met gans Guinea betrekkingen te onderhouden. We vernemen door een diploma van 1472 dat Antonio da Noli, die kapitein was van Santiago, Gomes in Guinea was voorafgegaan. Voortaan wordt hem verboden daarheen te varen.

Onder Fernão Gomes boekte de verkenning der kust aanzienlijke vooruitgang, zonder dat daarbij de koning een eigenlijke rol speelde, wat misschien wel het geval was voor de nochtans zeer jeugdige kroonprins, de latere koning João II. Gomes, zelf een groothandelaar die te Lissabon bleef, gebruikte uitstekende kapiteins. De eerste drie daarvan, Soeiro da Costa, João de Santarem en Pero de Escobar stevenden steeds meer oostwaarts langs de kust van Guinea totdat, in de eerste dagen van 1471, het punt bereikt werd waar een tiental jaren later São Jorge da Mina, de goud- en slavenhaven van latere tijd, werd gesticht. Fernando Po zette de verkenning der kust van Guinea voort en ontdekte het eiland dat nog steeds zijn naam draagt. De laatste twee kapiteins van Gomes, Lopo Gonsalvez en Ruy de Sequeira, overschreden de evenaar. Deze overgangperiode eindigt met het laatste jaar van het contract van Gomes in 1474.

Tot 1481, eerste jaar van de regering van de buitengewoon krachtdadige João II, werd niets meer ondernomen, maar nu volgden de belangrijke feiten zich ononderbroken op, zodat de periode die nu begint de grootste in de geschiedenis van de aanvang van de Portugese maritieme expansie mag heten.

In het begin van 1482 werd São Jorge da Mina tot een belangrijke basis gemaakt voor het voortzetten der ontdekkingen in zuidelijke richting langsheen de West-Afrikaanse kust bezuiden de Golf van Guinea.

In 1482-84 valt dan Diogo Cáo's eerste reis. Vanaf de door de laatste kapiteins van Gomes bereikte punten verliep deze reis in niet alleen geografisch maar ook nautisch onbekend gebied. Tot daartoe hadden stromingen en winden steeds de Portugese ontdekkingen vergemakkelijkt. Reeds van de Portugese kust af voert een gunstige stroming naar Noordwest Afrika. Langs de kust van Marokko en Mauritanië voert dan de Canarische stroming naar het zuiden en brengt de zeilschepen bijna vanzelf tot Kaap Verde en het begin van de Golf van Guinea. Men ziet dus dat de verkenning van Afrika's westkust onder Hendrik de Zeevaarder door deze stromingen begunstigd en vergemakkelijkt werd, terwijl, zoals hoger aangetoond, het terugkeren vanaf de Canarische eilanden versneld werd door de passaatwind die, reeds veel vroeger, de ontdekking van de Madeira's en de Azoren in de hand werkte. Ook langsheen de kust van de Golf van Guinea hielp een West-Oost-stroming de scheepvaart, terwijl in open zee een tegenovergestelde stroming de terugtocht makkelijker maakte. Ten zuiden daarvan waren de problemen groter. De Benguela-stroming gaat in noordelijke richting langsheen de kust die in zuidelijke richting moest verkend worden. Er was wel een noord-zuidelijke stroming in open zee, maar dat moest eerst ontdekt worden. Daarenboven speelden windstilen een aanzienlijke rol.

(5 292 - 22 01 23) De aanvang der Portugese maritieme expansie voor, onder en na Hendrik de Zeevaarder (III)

V. Het toppunt onder João II

Het eerste belangrijke resultaat van de eerste reis van Cão was de ontdekking van de monding van de Congo-stroom, waar, waarschijnlijk op 23 april 1483, een gedenkzuil of padráo werd geplaatst. Daarna werd de kust van Angola gevolgd tot Mossamedes — of althans tot de plaats die thans zo heet — dat nog in augustus van hetzelfde jaar bereikt werd. Een oostwaartse geringe ombuiging van de kust werd daar door Cão verkeerdelijk geïnterpreteerd als een mogelijke toegang tot de oostkust van Afrika via het, verkeerd gelocaliseerde, zuidelijke uiteinde van dat vasteland. Dit gaf aanleiding tot de terugkeer naar het noorden en het moederland. De sprong naar het zuiden in één enkele reis was geweldig geweest. Men merkt dat het rythme der ontdekking onder João II zeer veel sneller is dan onder Hendrik de Zeevaarder en zelfs onder Gomes, niettegenstaande grotere problemen zowel op nautisch gebied als wat de afgelegde afstanden betreft.

Zoals de Ornáo van 11 december 1485 van de Portugese gezant Vasco Fernandes de Lucena aan paus Innocentius VIII het voorstelt dacht men in Portugal nu het „Prassum promontorium" van Ptolemaeus bereikt te hebben dat de Indische Oceaan van de Atlantische moest scheiden. Om dit voorbij te streven werd de tweede reis van Diogo Cão voorbereid. Gedurende deze tweede reis bereikte deze grote zeevaarder een punt enigzins ten zuiden van Lderitz-Baai in Namibië, zoals de kaart van Henricus Martellus Germanus (1489) aantoont. Deze laatste bron zegt ook in een opschrift dat Cão daar stierf, wat bevestigd wordt door het proces-verbaal of „parecer" van de commissie van zeevaartkundigen die te Badajoz vergaderde in 1524 voor het vastleggen van de grenslijn tussen Portugese en Spaanse bezittingen vooral in de Molukken.

De expeditie was terug in Portugal zonder haar leider, waarschijnlijk in het voorjaar van 1486. Het is inderdaad omtrent het midden van dat jaar dat João II de beslissingen begint te nemen die van 1487 het belangrijkste jaar in de geschiedenis van de aanvang van de Portugese maritieme expansie zullen maken. De koning laat nu in drie richtingen zoeken naar de zeeweg naar Indië. Nog nooit was een dergelijke breedte van visie aan de dag gelegd.

De ontgoocheling die de mislukking van de tweede reis van Cão bij de koning had verwekt was er de rede van dat hij zich opnieuw ging interesseren aan de idee die Columbus vruchteloos aan zijn hof had verdedigd, nl. Indië langs het westen te bereiken. Maar dit was slechts een aspect van de buitengewone rijkdom aan concepten die toen bij João II opgingen. Terzelfdertijd besloot hij de poging van Cão weer op te vatten en dit leidde tot de expeditie van Bartolomeu Dias, die Kaap de Goede Hoop zal omzeilen, terwijl een andere missie, op mohamedaanse schepen, de Afrikaanse oostkust zal volgen in zuid-noordelijke richting, na ook Indië te hebben aangedaan. Dit alles overtrof geweldig al wat de Portugezen onder Hendrik de Zeevaarder en Fernáo Gomes hadden ondernomen en maakt van João II de grootste figuur in de geschiedenis van de Portugese maritieme expansie, waarvan de evolutie aldus in een nieuw licht komt te staan.

We zullen eerst aandacht schenken aan de poging in westelijke richting. Op 24 juli 1486 bekrachtigt koning João II een twaalf dagen vroeger afgesloten contract tussen Fernáo Dulmo (Ferdinand van Olmen) en Johan Afonso do Estreito, een rijke kolonist op Madeira. De eerste, die begiftigde kapitein was op Terceira in de Azoren, heeft aan de koning verklaard „como elle nos (d.i. aan de koning) queria dar achada huâa grande ylha ou ylhas o terra firme per costa que se presume ser a ylha das Sete Cidades, e esto todo aa sua propria custa e despesa" Nu speelt dit eiland der Zeven Steden een rol in de voorstellen die Columbus aan koning João II had gedaan voor het bereiken van Indië langs het Westen, en wel vóordat hij op het einde van 1484 of het Begin van 1485 Portugal verliet nadat zijn voorstel was afgewezen. Dit eiland moest de eerste pleisterplaats zijn op de westelijke weg naar Indië. Koning João

zou zich voor deze route niet meer hebben geïnteresseerd indien de tweede reis van Cão de Indische Oceaan had bereikt, zoals verhoopt was.

De reis van Olmen en Estreito werd inderdaad ondernomen en wel vóór maart 1487. Ze mislukte echter, hetgeen voor gevolg had dat João II nog eens beroep deed op Columbus, die zich in Spanje bevond. Deze kwam naar Portugal, maar was er getuige van de terugkomst van Bartolomeu Dias in december 1488 na zijn geslaagde omzeiling van Kaap de Goede Hoop. De zuidoostelijke weg naar Indië lag dus open, des te meer daar de oostkust van Afrika ondertussen verkend was geworden, maar op Arabische schepen, door Pero da Covilhão. Voor Columbus was er natuurlijk in Portugal geen kans meer weggelegd. Zijn terugkeer naar Spanje zou leiden tot zijn afvaart in westelijke richting en de ontdekking van Amerika — en natuurlijk niet van Indië ! — in 1492.

Voor Portugal was het beslissende moment de zending van Pero da Covilhão, ook in 1487, het jaar der grote initiatieven van koning João II.

Schier al wat bekend is over Pero da Covilhão komt uit het verhaal van Pater Francisco Alvares over een Portugees gezantschap naar Abessynië in de jaren 1520-27. Covilhão werd namelijk, na zijn reizen naar Indië en Oost-Afrika, gevangen gehouden door de negus. Hij vertelde zijn lotgevallen aan Francisco Alvares, kapelaan van het hoofd van de zending van 1520. Hij was page geweest aan het hof van Alfons V van Portugal en diende later João II. Hij kende Arabisch want hij was koninklijk agent geweest in Tlemcen en Fez in Noord-Afrika. Samen met Afonso de Paiva werd hij door koning João belast het land van Pape Jan, d.i. Abessynië, te bereiken en vooral de plaatsen van herkomst van de specerijen te lokaliseren. Hij moest ook de Arabische handelsrouten langsheen de oostkust van Afrika volgen om te onderzoeken in hoeverre zij door de Portugezen zouden kunnen bereikt worden in aansluiting met de vorderingen die ze gemaakt hadden langsheen de zuidwestelijke kust van Afrika en weldra voorbij Kaap de Goede Hoop.

Op 7 mei 1487 vertrokken Covilhão en Paiva uit Santarem, terwijl Bartolomeu Dias Lissabon verliet in augustus van datzelfde jaar en aldus de tocht ondernam die de zuidpunt van Afrika zou overschrijden. De eerste twee hadden een wereldkaart bij naar het type van die van de Venetiaanse van Fra Mauro uit 1460, die hun enige inlichtingen bezorgde over Abessynië, Oost-Afrika en een deel van de Indische Oceaan.

Een Portugees schip bracht Covilhão en Paiva naar Egypte, waar ze eerst moeilijkheden hadden met de douanediens in Alexandrië, maar zich daarna, vermomd, konden aansluiten bij een karavaan die naar Arabië trok. Zij gingen aldus overland tot aan het schiereiland Sinaï en vandaar per schip naar Aden. Paiva vertrok vandaar naar Abessynië, dat hij niet bereikte daar hij onderweg overleed. Covilhão integendeel voer naar Indië op een Arabisch schip, tien jaar vóór Vasco da Gama, en bezocht er Cananor, Calicut en Goa, de latere hoofdstad van Portugees Indië. Van Aden naar Cananor was hij in één maand tijd aan boord van dat Arabisch schip gezeild. Hij leerde aldus het mechanisme van de moesson kennen, des te meer daar hij van uit Indië de Oceaan weer overstak naar de Afrikaanse kust en deze bereikte op de hoogte van Sofala op ongeveer 800 mijl van Kaap de Goede Hoop, d.i. slechts een paar honderd mijl boven het meest noordelijke punt dat Dias op de Afrikaanse oost-kust aandeed.

Hij volgde daarna de Afrikaanse kust van de Indische Oceaan en daarna van de Rode Zee. Van Suez begaf hij zich naar Cairo, waar hij Josef van Lamego en Abraham van Beja ontmoette, twee Portugese Joden die hem een brief van koning João brachten, waarin er werd op aangedrongen dat hij nog naar Ethiopië zou gaan, dat Paiva niet had kunnen bereiken en vanwaar hij niet meer naar Portugal kon terugkeren omdat hij er de toelating niet voor bekwam van de negus, de Pape Jan van de middeleeuwse traditie. Voorheen was hij echter nog naar Ormuz op de Perzische Golf geweest, waar de zeeweg van uit Indië aansloot bij de landweg naar de Levant. Hij had aldus al de plaatsen bezocht die later onder Almeida en Albuquerque de basissen van de Portugese macht in de Indische Oceaan zouden worden, nl. de havens op de Afrikaanse oost-kust, Aden en Ormuz in zuidwestelijk Azië, Calicut en Goa in Indië.

Hij stelde in Cairo een rapport op voor koning João dat naar Portugal gebracht werd door Josef van Lamego, die in deze laatste stad schoenmaker was geweest. Alvares, die dit alles verhaalt, vat aldus deze brief samen : „E loguo hi screveo pelo iudeu çapateiro de Lamego em como tinha descoberto a canella e pimenta na cidade de Calecut, e que ho cravo vinha da fora, mas que tudo se ail averia, e que fora nas ditas cidades de Cananor, Calicut e Goa, tudo em costa, e que pera esto se poderia bem navegar poila sua costa e mares de Guine, vindo demandar ha costa de Çofala em que elle tambem fora, ou huma grande ilha a que os mouros chamam a Ilha da Lua. Dizem que tem trezentas legoas de costa e que de cada huma destas terras se poderia tomar a costa de Calecut". Covilhão had dus kunnen

vaststellen dat men kaneel en peper in Calicut kon kopen en dat de kruidnagels van verder kwamen. Hij deelde insgelijks aan de koning mede dat Sofala, waar hij geweest was, of anders het Maaneiland (Madagascar), konden bereikt worden vanuit de West-Afrikaanse kust waarmee de Portugezen bekend waren. Vanuit Sofala of Madagascar kon men dan Calicut bereiken.

Het gold nu dit programma te verwezenlijken. In het eerste deel daarvan slaagde Bartholomeus Dias, in het tweede en laatste Vasco da Gama.

In augustus 1487 verliet Bartholomeus Dias Lissabon met twee karvelen en een klein proviandschip. De nautische kennis volstond nu om van Kaap Palmas rechtstreeks naar de monding van de Congo te varen zonder de kust te volgen. Na Lüderitz, reeds vermeld in verband met Diogo Cão, werd Dias van zijn koers gejaagd en omzeilde hij Kaap de Goede Hoop zonder het te weten. Daarna landde hij op ongeveer twee honderd mijl ten oosten van de Kaap in de Mossel Baai en stelde de oostwaartse richting van de kust vast, die hij daarna volgde in noordoostelijke richting in de Indische Oceaan waar hij de monding bereikte van de Grote Vis Rivier. De bemanning sloeg toen aan het muiten en Dias moest noodgedwongen terugkeren. Gelukkig voor hem zag hij toen de Kaap, die hij Stormenkaap heette, wat door koning João II in Lissabon na de terugkeer in 1488 tot Kaap de Goede Hoop werd omgevormd.

Aldus kreeg Dias in Portugal de roem die Cão niet was toegekomen, alhoewel in de tijd tussen Fernão Gomes en Dias de grootste vorderingen door Cão waren gemaakt, die werkelijk de reus is geweest van de Afrikaanse ontdekking. Wat er ook van zij João II wist nu dat de wereld van de Indische Oceaan was bereikt waarover de brief van Covilhão hem inlichtte. De basis voor het bereiken van Indië was gelegd en wel door de beslissingen van de koning in het jaar 1487. De beslissende reis van Vasco da Gama was nu mogelijk. Zij ging echter slechts door tien jaar later en koning João II was ondertussen overleden in 1495. Hoe komt het dat gedurende de laatste jaren van de regering van deze tot daartoe zo krachtdadige koning niets werd ondernomen in de nu bereikte Indische Oceaan?

De eerste zeven jaar van de regering van João II hadden een reusachtige vooruitgang van de ontdekking meegebracht. De laatste zeven werden beheerst door de politiek in Portugal zelf en in hoofdzaak door de slechte verhouding met Castilië. De weg naar Indië lag open, maar werd niet gevolgd vóór de regering van João's opvolger Manuel de Gelukkige. Onder João II was de hoge Portugese adel niet betrouwbaar. Het opnemen van duizenden uit Spanje verdreven Joden stelde problemen. De kroonprins stierf; een onwettige zoon kon hem niet vervangen. De koning zelf werd ziek en stierf op veertigjarige leeftijd in 1495. In zijn korte regering was echter alles mogelijk geworden wat betreft de Portugese maritieme expansie in de Indische Oceaan. In de Atlantische Oceaan bekwam João II nog door het verdrag van Tordesillas (1494) dat Brazilië in Portugees gebied kwam te liggen. Niemand heeft in de geschiedenis der Portugese expansie zo veel verwezenlijkt als hij.

VI. Vasco da Gama

De reis van Vasco da Gama was de eerste voorname verwezenlijking van de regering van koning Manuel (1495-1521).

Wat was het probleem dat zich nu nog stelde? Eigenlijk kende men nu enerzijds de oostkust van Zuid-Afrika tot aan de Grote Vis Rivier en daarna weer vanaf Sofala in noordelijke richting, terwijl men ook wist dat vanuit deze laatste strook Indië traditioneel door de Arabische scheepvaart bereikt werd. Men moest dus eerst herdoen wat Dias had gedaan, daarna het in verhouding korte kustgebied tussen het meest noordelijke door hem bereikte punt en Sofala verkennen, en eindelijk de nodige inlichtingen — en zo mogelijk leiding — bekomen om de overvaart naar Indie mogelijk te maken.

De inlichtingen van Pero da Covilhão schijnen het Portugese hof bereikt te hebben in 1491. Het jaar nadien was Columbus in de Antillen en bij zijn terugkomst in 1493 begonnen onmiddellijk de onderhandelingen tussen Portugal en Spanje die leidden tot het verdrag van Tordesillas (7 juni 1494). Op 25 oktober 1495 stierf koning João II. Misschien heeft de snelle opeenvolging van al die feiten ook wel iets te maken met het uitblijven van een beslissende tocht naar Indië. Dat er ondertussen toch wel voorbereidingen waren voor een dergelijke tocht is niet onmogelijk. Het is ook niet onmogelijk dat een of meer pogingen werden gedaan om Sofala te bereiken en zelfs dat Vasco da Gama daarbij betrokken was.

Wat er ook van zij de vloot die Indië zou bereiken verliet Lissabon op 8 juli 1497 onder bevel van Vasco da Gama.

Tot de Kaap-Verdische archipel werd de trust gevolgd, maar vandaar af toonden de loodsen, die onder de beste medewerkers van Cão en Dias waren gekozen, wat de Portugese nautiek toen vermocht. Van 3 augustus tot 4 november werd geen land gezien en men ging slechts aan wal op 130 mijl ten noorden van Kaap de Goede Hoop in de baai van Sint Helena in het land der Hottentotten. Daarna werd de Kaap voorbijgestevend en werd de Zambezi-monding bereikt, waar een maand rust werd genomen. Op 2 maart 1498 was Gama te Mozambique en op 15 april te Malindi. Daar werd een loods in dienst genomen die de vloot dwars door de Indische Oceaan rechtstreeks naar Indië zou voeren terwijl tot hiertoe, in Zuidwest en Zuidoost Afrika, meestal de kust werd gevolgd uitgenomen in het gebied van Sofala, waar de nautische moeilijkheden misschien wel waren bekend geraakt door de hoger vermelde mogelijke verkenningen helemaal op het einde van de regering van João II.

Wie was deze loods? De De Asia, dec. I, boek IV, hoofdst. VI van João de Barros noemt hem Malemo Cana, wat twee andere kroniekschrijvers, nl. Fernão Lopes de Castanheda en Damião de Goes, verlengen tot Canaqua. Malemo is het arabisch mu'allim wat in het nautisch arabisch „meester der vaart" of loods betekent. Canaqua = Kanaka is ontleend aan het tamil van Zuid-Indië en betekent wiskundige of astronoom. In zijn boek over de Indische Oceaan zegt Duarte Barbosa, de schoonbroer van Magellaan, dat de Indische kooplui en zeevaarders altijd de Kanaka raadpleegden bij het plannen van hun reizen. In twee Arabische bronnen, nl. de A1-bark al-Yamani van Kutb ad-din en de Muhit van Sidi Ali vernemen we dat de Malemo Canaqua van Vasco da Gama Ibn Madjid was, „de meest geloofwaardige der loodsen en der zeevaarders op de westkust van Inde, zoals de laatst genoemde Bron zegt.

Het arabist hs. 2292 van de Bibliothèque Nationale te Parijs bevat 19 traktaten van Ibn Madjid. Met een ander hs. te Damascus en een te Leningrad konden 35 nautische verhandelingen van Ibn-Madjid geïdentificeerd worden, gedagtekend van 1460 tot en met 1494-95. De inlichtingen over de moessons, over de lokale winden, over de kustvaart en de vaart in voile zee naar Indië die daarin voorkomen, zijn zeer degelijk.

Met Ibn Madjid bereikte de vloot van Vasco da Gama zonder moeite en in minder dan vier weken Calicut. Maar, eens aan land, had Vasco da Gama al zijn diplomatiek talent nodig. Op 9 september 1499 bracht de admiraal de eerste lading specerijen te Lissabon aan wal. Op het gebied van de economische geschiedenis ligt zijn verdienste, eerder dan op dat van de maritieme geschiedenis, waarin anderen, en groteren, hem waren vóór geweest en zijn werk hadden mogelijk gemaakt.

* * *

Uit het onderzoek dat voorafgaat blijkt dat de Portugese maritieme expansie begint vóór Hendrik de Zeevaarder door toedoen van de Genuese zeelui die in dienst van Portugal stonden. In de 14de eeuw reeds werden de Canarische eilanden, de Madeira's en de Azoren ontdekt, terwijl de eerste eilandengroep reeds kortstondig voor rekening van Portugal gekoloniseerd werd. Hendrik de Zeevaarder is meer de kolonisator van de eilanden, dan de ontdekker der Afrikaanse kust die zijn kapiteins slechts volgden tot de aanvang van de Golf van Guinea, terwijl het eilandenrijk de hoofdbekommernis van de Infant was, wat ook de welsprekende Zurara daarover moge geschreven hebben. In de Golf van Guinea was de tijd van de koopmanmonopolist Fernão Gomes gekenmerkt door aanzienlijke vooruitgang der ontdekking zowel langs de kust als voor de eilanden. De grote sprong naar het zuiden had plaats onder João II en 1487 was het sleuteljaar der ontdekking, waarin, na Cão, Dias en Covilhão de weg naar de Indische Oceaan openlegden. Met de Vlaming Van Olmen werd dat zelfde jaar, de westelijke weg naar Indië opgegeven, die echter Columbus, voor rekening van Spanje en zonder dat hij het wist, wat later naar Amerika voerde. Alles werd voor Portugal mogelijk onder João II, de hoofdfiguur meer dan Hendrik de Zeevaarder, in de vroege geschiedenis der Portugese maritieme expansie. Vasco da Gama verschijnt, in het licht van zijn voorgangers en wegens de hulp van Ibn Madjid, als een minder grote figuur dan Dias en vooral Cão, beide medewerkers van João II.

**(5 293 – 29 01 23) L'Alberta: le yacht royal de
Léopold II**

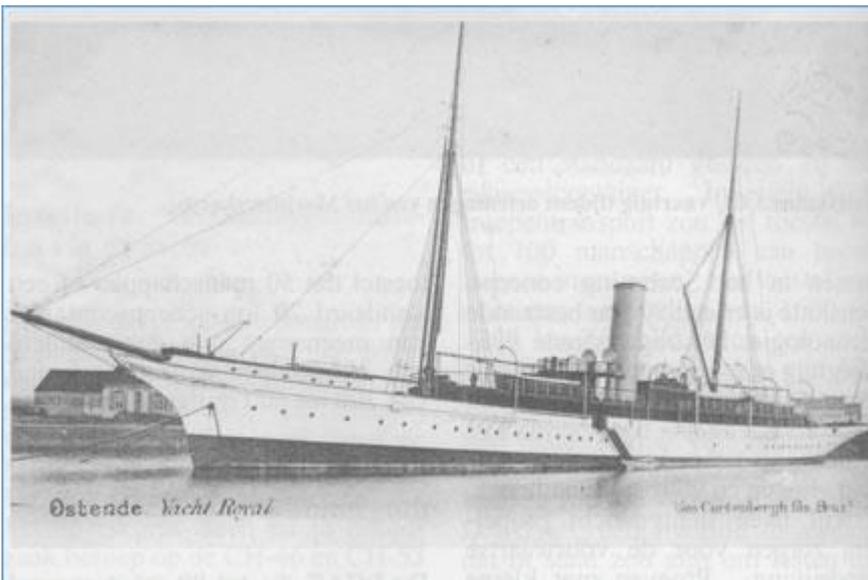
Résumé d'une Communication, en langue néerlandaise, par Monsieur Emile Smissaert à l'Académie Royale de Marine de Belgique (Communications-Tome XXXI, 1996-2000, p.60-95: ill.)

À la fin du 19^{me} siècle et jusqu'au déclenchement de la première guerre mondiale il était de rigueur pour les maisons royales européennes de posséder un yacht de luxe et de participer aux mondanités maritimes ; on passait la fin de l'hiver et le printemps à la côte d'Azur et pendant l'été l'on se rendait en mer Baltique—pour y participer à la Kieler Woche, fondée par l'empereur Guillaume II—, puis à l'île de Wight pour les fameuses régates de la Cowes Week. Tout chef d'État qui se respectait—y compris le pape Léon XIII!—possédait son yacht. Il n'est donc pas étonnant que notre roi Léopold II suivît leur exemple et tînt à posséder lui aussi son propre yacht, symbole de prestige s'il en est! Il est vrai que dès sa prime jeunesse, Léopold II aima passionnément la mer. Son premier bateau fut le Royal, un yacht à vapeur en acajou, long de 9 mètres. En juin 1879 il l'offrit à Stanley qui l'utilisa pour remonter le Congo et explorer les régions reculées de l'Afrique centrale. Le yacht suivant fut le Héron, qui finit également ses jours au Congo où il faisait la navette entre Banana et Boma. Léopold II disposa en outre d'une 'chaloupe royale(1)', construite pour son père, qui fut notamment utilisée pour accueillir nos vaillants explorateurs du Belgica à l'occasion de leur retour à Anvers en novembre 1899. En 1897 le roi loua, pour une courte durée, le yacht à vapeur Clémentina qui fut remplacé au bout d'un an par l'Alberta qu'il garda jusqu'à sa mort en décembre 1909. A noter que les deux yachts furent construits en Ecosse, qu'ils naviguaient sous pavillon anglais, que l'équipage était exclusivement anglais, et qu'ils furent, l'un et l'autre, non pas achetés, mais loués par Léopold II à titre personnel. Bien que la location, l'entretien et l'exploitation de yachts de pareille envergure fussent très onéreux, il paya tous les frais de sa poche. Il est vrai qu'il en avait largement les moyens ; ses investissements, notamment dans la Cie du Canal de Suez, et plus spécialement 'la poule aux œufs d'or' qu'était sa colonie, l'État indépendant du Congo, lui procuraient des rentrées considérables acquises en grande partie au détriment de nombreux indigènes exploités et rançonnés sans merci. Cela ne l'empêcha pas de se plaindre auprès de son aide de camp, le colonel Gustave Stinglhamber, dans les termes suivants : «...la Royauté belge est le parent pauvre de l'Europe. En Allemagne c'est l'État qui solde les frais du Hohenzollern, du Meteor.

Ici c'est Moi qui paie mon charbon et, cependant, quand je navigue sur mon yacht, c'est encore la Belgique qui en profite».

Léopold II fut un grand voyageur et il ne manqua aucune occasion de partir au large. Il est dès lors frappant de devoir constater qu'il ne mit jamais les pieds au Congo (2), pays qu'il 'possédait' à titre privé, ni d'ailleurs dans aucune autre possession ou concession belge en Afrique, Amérique Centrale ou Asie !

Le yacht à vapeur Clémentina



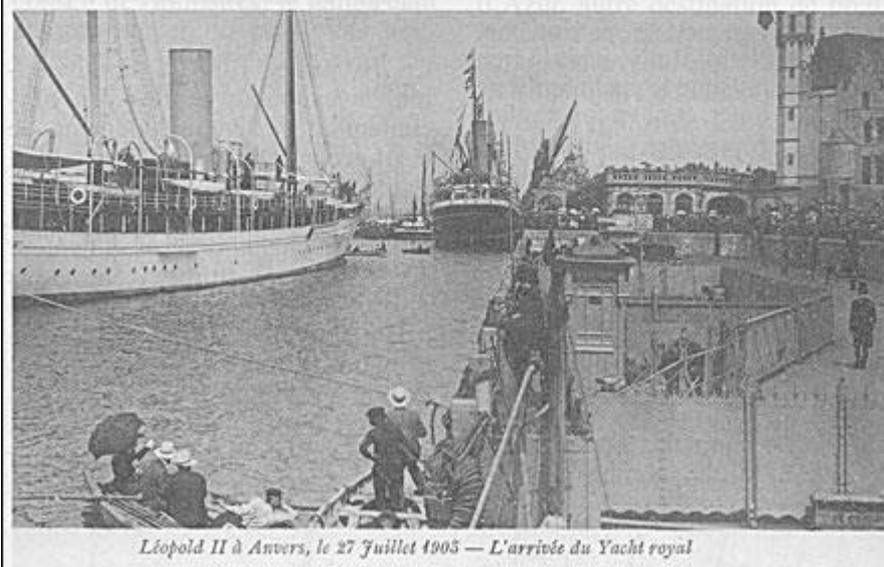
Ce voilier trois-mâts en acier de 625 t. fut construit en 1887 au chantier Ramage & Ferguson à Leith en Ecosse, pour le compte du prince de Serignano. Il mesura 193 pieds sur 26,6 et disposait d'une machine à vapeur alimentée au charbon. Baptisé Rondine lors du lancement, son nom fut modifié en Sultana lorsqu'il fut acquis par le richissime commendatore Florio (des vins de Marsala). En 1897 Léopold II, en villégiature à la côte d'Azur, y fut séduit par la beauté de la Sultana et la loua en avril de la même année ; le yacht fut rebaptisé Clémentina, du nom de la troisième fille du roi.

Ostende devint son port d'attache où, amarré en plein centre de la ville au bassin du Commerce, il attira une foule de curieux. L'équipage, sous les ordres du capitaine Robert F.Collins, se composait de 30 hommes, tous de nationalité anglaise.

Un premier voyage conduisit le roi, en compagnie du baron Goffinet — son intendant— et du comte John d'Oultremont —le Grand-Maréchal de la Cour— à Glasgow en Ecosse. Au retour, à hauteur des côtes du Pays de Galles, les graisseurs et chauffeurs croisèrent les bras et se mirent en grève ; ils furent aussitôt licenciés et remplacés par quatre volontaires qui furent royalement récompensés à l'arrivée à Ostende. Un deuxième voyage, toujours en 1897, conduisit le roi à la Kieler Woche où il suivit les régates à bord du Meteor, le yacht à voiles de Guillaume II. Le retour se fit par la Suède, la Norvège et la capitale danoise Copenhague. Suivirent de nouvelles régates, cette fois-ci à Cowes sur l'île de Wight, en compagnie du prince héritier, le prince Albert, et des comtes d'Assche et de Grunne. A cette occasion Léopold II rendit visite à la reine Victoria en son château d'Osborne. Il fut également nommé, par acclamation, membre à vie du Royal Yacht Squadron. Le 11 septembre le roi, accompagné du seul baron Snoy, se rendit au Maroc(3) via l'île de Madère et les Canaries. Le retour se fit par la Méditerranée avec escale à PortVendrès, d'où le roi rentra par train à Bruxelles. Le 1er novembre, toujours accompagné du baron Snoy, il rejoignit la Clémentina à Gênes. La prochaine escale fut Villefranche où Léopold possédait de vastes domaines. Enfin, une dernière croisière conduisit le roi en Italie, plus précisément à Naples et Palerme, et de là en Afrique du Nord. Au terme de ce voyage le commandant Collins ramena le bateau à Southampton où il fut rendu à ses propriétaires.



Léopold II à Anvers, le 27 juillet 1905 — Les autorités se rendant au Yacht royal



Léopold II à Anvers, le 27 juillet 1905 — L'arrivée du Yacht royal

Le yacht à vapeur Alberta

«De boot van Keunienk Leiepol» (le bateau du roi Léopold) comme l'appelaient les Ostendais, était un des plus beaux yachts de son temps. Imposant par ses dimensions et plein d'allure il ressemblait quelque peu —du moins à première vue, car il y avait en réalité de grandes différences— à notre ex-navire-école Mercator. Ce yacht en acier du type Twin Screw Schooner fut construit pour le compte du riche colonel américain J. Drexel de Philadelphie (E.U.), à Troon, en Ecosse, par la Ailsa Shipbuilding Cy, d'après les plans de l'ingénieur naval G.L. Watson. Les deux machines de quadruple expansion livrées par Rowan & Son de Glasgow, lui procuraient une vitesse moyenne de 14 noeuds(4). Les soutes à charbon avaient une capacité de 230 tonnes. Une installation électrique très avancée permettait d'éclairer le navire et son gréement. Les cabines étaient chauffées à l'air chaud et, par grande chaleur, climatisées au moyen de ventilateurs électriques.

Ci-dessous quelques caractéristiques du navire, avec en regard celles du Mercator:

	Alberta	Mercator
Tonnage	1.322 t.	770 t.
Longueur hors-tout	81,70 m.	57,90 m.
Largeur	10,15 m.	10,61 m.
Tirant d'eau	5 m.*	4,20 m.
<i>* selon d'autres sources 4,5 m.</i>		

Le baptême, sous le nom de Margarita, eut lieu le 13 juin 1896. Pendant deux ans il navigua sous pavillon américain.

En 1998 Léopold II loua le yacht par l'intermédiaire de la firme Little and Johnson de Londres, qui en assumait la gestion pendant toute la durée de la location. Le roi le rebaptisa Alberta. D'où vint ce nom ? Du nom du prince Albert, le prince héritier, pour lequel il avait peu de sympathie ? Ou d'après le nom d'un yacht royal anglais de 1863 qui porta le même nom ? Je n'ai trouvé aucune explication plausible à ce sujet.

À de rares exceptions près, l'équipage fut, tout comme celui de la Clémentina, entièrement anglais. De même il navigua sans interruption sous pavillon anglais, au grand dam d'ailleurs de l'Administration de la Marine qui, à juste titre, se sentait délibérément 'passée' par le roi ; on alla même jusqu'à lui reprocher un manque de patriotisme. Mais selon le roi il n'y avait là rien d'anormal puisque le yacht, qu'il ne faisait que louer, était en fait anglais par son propriétaire. Il oubliait d'ajouter qu'en tant que membre du Royal Yacht Squadron il était habilité à arborer le White Ensign, ce qui lui donnait e.a. la priorité en mer sur tous les autres navires. A ce sujet je renvoie à l'incident, relaté plus loin, avec la malle ostendaise Rapide.

Les rôles d'équipage nous donnent un aperçu de la composition de l'équipage : Capitaines: en premier lieu il y eut Robert F. Collins qui commanda également la Clémentina ; le 15 janvier 1901 il donna, pour des raisons inconnues, sa démission et fut remplacé par William Richard Facer, qui exerça le commandement jusqu'au décès du roi.

Officiers de pont : le premier lieutenant Robert McEwen resta dès le début fidèlement au service du roi ; quant à la fonction de second lieutenant, elle fut remplie par plusieurs jeunes officiers qui se succédèrent quasiment chaque année.

Nombre total d'hommes d'équipage : en moyenne 58; 46 à partir de 1904(5).

Le 16 juillet 1898, à Southampton, le capitaine Collins prit officiellement le commandement de l'Alberta. Dix jours plus tard il l'amena à Ostende, où le yacht fut amarré à des ducs-d'albe en plein milieu du chenal d'accès, à hauteur de la Gare Maritime. Non sans raison, car à cet endroit, dénommé le 'Pie (puits), la profondeur était de 6 mètres à marée basse ; c'est également à cet endroit que les navires de commerce lourdement chargés déchargeaient une partie de leur cargaison avant d'entrer dans les bassins du port.

Aménagement de l'Alberta

Sur le pont principal se trouvait à l'avant la bibliothèque (la 'library') –où le roi passa presque toutes les soirées en compagnie de ses invités–, suivie d'un vestiaire et de la cuisine. A l'arrière –la partie centrale étant entièrement occupée par les machines et la chaufferie– il y avait le salon particulier du roi ainsi que sa chambre à coucher. Ce salon et la bibliothèque étaient reliés à tribord par une coursive.

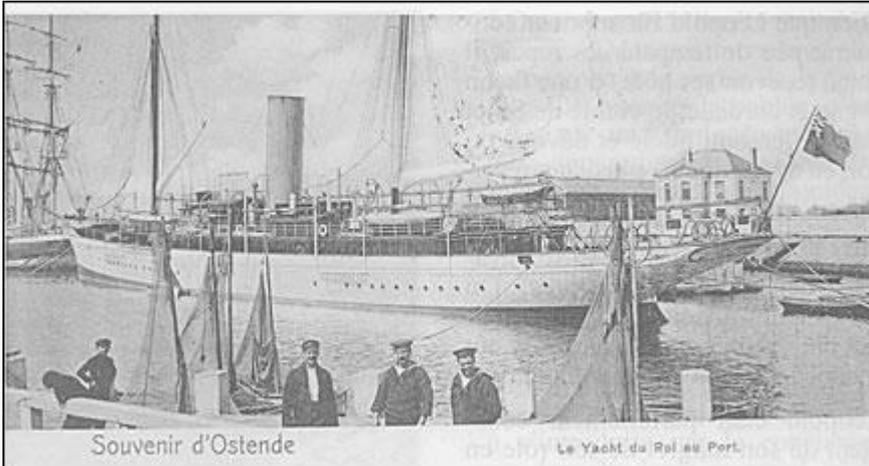
L'entrepont comportait à l'avant une grande salle à manger ainsi que trois cabines de luxe pour les invités du roi, un office et diverses salles de bains. A l'arrière, sur toute la largeur du pont, le salon du propriétaire –dit 'le salon blanc'–, une salle de bains ainsi que le boudoir qui servait de bureau au souverain; s'y trouvaient également les cabines des servants et stewards du roi ainsi qu'une buanderie.

L'équipage était logé à l'avant du navire: sous le pont principal se trouvaient les cabines des officiers et plus en avant, à hauteur de la proue, le logement des matelots et des chauffeurs; sur le pont, également à l'avant, il y avait une infirmerie et divers offices.

Bien que l'ensemble des pièces réservées au roi et à ses hôtes fût très luxueux, il s'en dégagait une impression de confort familial, d'un laisser-aller, qui incitaient à rêver des agréments que procurent les voyages accomplis dans de telles conditions; cela n'empêcha pas Léopold d'appeler son yacht, dans une lettre adressée à la reine Victoria d'Angleterre, "son très modeste campement".

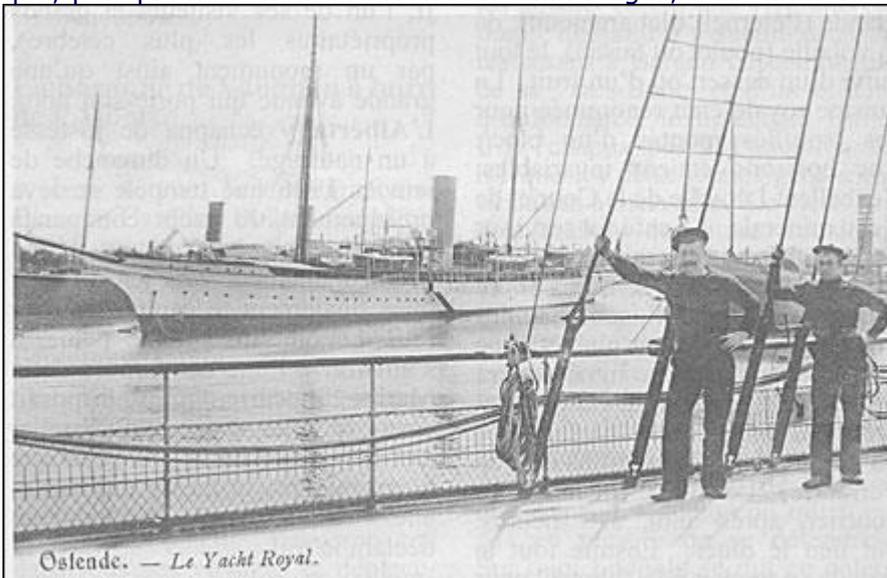
Léopold et 'son' Alberta

Il est indéniable que le roi était fortement attaché à son Alberta et qu'il appréciait énormément les nombreux voyages et croisières qu'il fit à son bord (6). Tout comme son neveu impérial, Guillaume II d'Allemagne, il aimait se rendre dans le Grand Nord, y visitant assidûment les magnifiques fjords norvégiens. A ce sujet Mr Pottier, dans le numéro de juillet 1931 de la revue Wandelaer-Sur l'Eau, relate l'anecdote suivante : à la fin du mois d'août 1900 le roi qui revenait de Norvège était attendu à Ostende pour y présider au Chalet royal un conseil des ministres; le temps était abominable et on était sans nouvelles de l'Alberta qui n'avait pas encore de radio à bord. L'attente fut angoissante et l'on se préparait déjà au pire, lorsqu'enfin le yacht se pointa à l'horizon. Soulagement et joie parmi la population locale pour qui Léopold était après tout 'le bienfaiteur et le protecteur d'Ostende' ! Le Roi, digne et imperturbable, acclamé par la population, rejoignit son Chalet à pied comme si de rien n'était.



Chaque année, pendant la saison d'hiver, le cap fut mis sur la côte d'Azur, autre destination de prédilection du roi. Il aimait également 'se pavaner' au mois d'août dans le Soient, à l'occasion des prestigieuses régates de Cowes, où tout le Gotha put admirer à profusion son yacht prestigieux. C'est là qu'il reçut un jour la visite de sa fille Stéphanie qui passait ses vacances à l'île de Wight (7). Le roi faisait aussi de courtes et fréquentes sorties en mer du Nord et «ce n'était pas sans fierté que

l'Ostendais voyait sortir et rentrer cette superbe unité, toute blanche, presque aussi importante que nos malles» (Stinglhamber). A propos de malles ce même Stinglhamber cite un ami, commandant de la malle Rapide : «Ce jour-là nous voyons au loin les mâts d'un navire. Le quartier-maître me signale qu'il s'agit de l'Alberta et me demande s'il faut le saluer ; là-dessus je réplique qu'il s'agit d'un navire anglais et que, puisque nous nous trouvons en eaux belges, c'est à lui de saluer en premier. Les deux navires se



croisent sans le moindre salut. A l'arrivée à Douvres je reçois un télégramme de l'Administration de la Marine m'infligeant huit jours d'arrêt pour n'avoir pas salué le roi. De retour à Ostende j'apprends que le roi, furibond, avait convoqué illico le directeur de l'Administration de la Marine pour exiger une sanction. Le lendemain figurait à l'ordre du jour de la Marine l'ordre à tout officier belge de saluer en premier l'Alberta.»

Léopold aimait passionnément la mer et tout ce qui concernait la mer et la marine. Par beau temps il

aimait se promener sur la passerelle et s'entretenir avec ses officiers. Il avait le pied marin et ne souffrait pas du mal de mer. Très souvent il s'arrêtait pour contempler les machines, dont le fonctionnement l'intéressait beaucoup.

Bien que Léopold fût sobre et consacraît peu de temps à ses repas, il tint à recevoir ses hôtes d'une façon digne et cordiale ; le comte de Smet de Naeyer, ami fidèle et dévoué du roi, en a témoigné à plusieurs reprises. Mais sa générosité en faveur de ses hôtes contrastait fortement avec sa parcimonie —sinon son avarice— dans d'autres domaines. On lui cachait souvent le prix de certaines choses, par crainte qu'il n'y eût renoncé s'il en avait connu le prix.

Léopold était parfaitement conscient de son rang et de son rôle en tant que 'Roi des Belges' et il tenait à se comporter conformément à sa dignité. C'est pourquoi son Alberta majestueux lui convenait à merveille lors de diverses cérémonies officielles en Belgique. Le 27 juillet 1905, à l'occasion du 75^{ème} anniversaire de l'indépendance du pays, il remonta l'Escaut et fut reçu triomphalement à Anvers où il fut accueilli à bord du croiseur Kaiser Karl der Grosse par son commandant, qui lui transmit les souhaits de l'empereur allemand. En juillet 1907 le roi, à bord de l'Alberta, visita successivement Zeebruges —où il inaugura le nouveau port de mer—, Gand et Anvers.

Le yacht royal à la côte d'Azur

Pendant le séjour du Roi à la côte d'Azur —comme d'ailleurs dans tous les ports où il fit escale— l'Alberta faisait office de résidence officielle du roi. Il y recevait des chefs d'Etat, des ministres, des diplomates et des hommes d'affaires. Une fois de plus nous en référons au témoignage du colonel Stinglhamber: «Comme à l'accoutumée le Roi menait une vie très active. Il se levait à 6h.30 du matin et se rendait sur le pont 'pour s'y aérer' et admirer le lever du soleil. Ensuite il passait à sa toilette ; vingt-quatre seaux d'eau, puisés la veille au soir dans la mer, étaient disposés en rang devant l'entrée de sa cabine en vue de sa douche quotidienne, administrée par 'le grand Georges', son majordome. Après la douche eut lieu le massage, suivi de l'opération délicate de polissage de sa grande barbe qui fut chaque fois parfumée à l'eau de Cologne. Le petit déjeuner était servi dans sa cabine. Ensuite le roi montait à nouveau sur le pont pour y lire en plein soleil ses journaux favoris, le Times, Le Journal de Bruxelles, L'Indépendance, L'Etoile et L'Eclair de Nice (...). Après une visite à terre —il se rendait souvent au petit port de Passable, près de Villefranche, où il possédait d'immenses propriétés— il rentrait à bord pour le déjeuner. Les menus furent toujours d'une grande simplicité : une entrée, un plat de viande (l'éternel 'filet archicuit), de la volaille (poulet ou faisan), le tout suivi d'un dessert ou d'un fruit. La cuisine royale était renommée pour ses 'soufflés montés d'un bloc'. Les boissons étaient invariables : l'excellent Léoville de la Cour et de l'eau minérale. Le café fut servi sur le pont, face au panorama grandiose de la côte d'Azur, sous un soleil brûlant. Comme il souffrait des yeux le Roi ne fumait plus et il ne supportait pas qu'on fumât en sa présence. L'après-midi était consacré à des visites et des promenades en voiture dans les environs de Cap Ferrat. (...) Le soir le roi lisait son courrier, après quoi, à 7 heures, eut lieu le dîner. Ensuite tout le monde se rendait à la 'library' pour y boire une camomille. Les jeunes attendaient que le roi se retirât dans sa cabine ... 'et nous étions enfin libres !' pour terminer la soirée au casino de Monte Carlo ou dans un des excellents théâtres de Nice...»

Bien entendu ce serait faire injustice au roi que de prétendre qu'il passait tout son temps à la côte d'Azur dans le désœuvrement. Au contraire, il y travaillait dur, très dur même. Pendant trente ans, de 1870 à 1900, Léopold II n'a pour ainsi dire connu aucune vie privée : le travail était sa seule et unique préoccupation ; même la baronne de Vaughan, sa compagne durant les dernières années de sa vie, n'arrivait pas à l'en distraire.

Villefranche-sur-Mer, qui se targue d'être 'un avant-goût du paradis', conserve le souvenir de Léopold II, l'un de ses visiteurs et grands



propriétaires les plus célèbres, par un monument ainsi qu'une grande avenue qui porte son nom. L'Alberta y échappa de justesse à un naufrage. Un dimanche de janvier 1906 une tempête se leva brusquement, le yacht commença à chasser sur ses ancres et dériva irrémédiablement vers les rochers ; mais finalement le capitaine Facer réussit, non sans grande peine, à s'amarrer à l'une des bouées de la Marine française, qui y disposait d'un mouillage. Stinglhamber raconte que ce fut la seule fois que le roi manqua la messe du dimanche ; «Dieu me le pardonnera» déclara le roi.

A la fin de sa vie Léopold renonça à séjourner à bord de son yacht lorsqu'il était en villégiature à la côte d'Azur ; il y disposait en effet d'un domaine étendu où quelques villas lui procuraient, ainsi qu'à son entourage, tout le confort souhaité. Ce n'est que dans de rares occasions et seulement par beau temps qu'il fit encore quelques sorties en Méditerranée à bord de l'Alberta.



Terminons ce chapitre en signalant une coutume qui dut certes procurer une grande satisfaction au roi. Comme dit plus haut une escadre de la Marine française jetait régulièrement l'ancre devant Villefranche. Léopold fut accueilli comme il sied à un roi par le vice-amiral qui lui rendit sa visite à bord de l'Alberta. Deux fois par jour, au lever et au coucher du soleil, la musique de la Marine joua la Marseillaise, suivie de notre hymne national La Brabançonne....

La baronne de Vaughan à bord de l'Alberta

À partir de 1901 la jeune française Blanche-Caroline Delacroix (1883-1948), mieux connue sous le nom de baronne de Vaughan, qui partagea la vie du souverain pendant huit ans, faisait partie intégrante de l'entourage du roi. Malgré la grande différence d'âge, Blanche fut sans conteste son grand amour, la femme de sa vie. Surnommée 'Très-Belle' par son amant royal, qu'elle appela son 'Très-Vieux', elle l'accompagna dans tous ses voyages et déplacements ; ensemble ils séjournèrent à Lisbonne, Wiesbaden et Ostende ou prirent les eaux à Badgastein en Autriche ou à Luchon en France. Elle fut également une habituée à bord de l'Alberta. Comme le remarqua un ancien dignitaire du roi, dont les propos sont notés par L. Van Audenhaege, «elle devint l'envoyée spéciale de Léopold II pendant ses voyages».

Mais, bien entendu, leur liaison connut, comme toute histoire d'amour, des hauts et des bas et elle fut parfois très mouvementée. C'est d'ailleurs à bord de l'Alberta, lors d'un voyage en Norvège, que les amants eurent une vive altercation. Léopold s'y rendit dans un restaurant à Bergen en compagnie de sa 'Très-Belle' et d'un officier d'ordonnance, le lieutenant Binjé. Il n'échappa pas à l'attention du roi que les deux jeunes gens s'entendaient à merveille. Le vieux roi, déjà méfiant de nature, considéra avec circonspection ce divertissement innocent mais il se contenta. Le lendemain, lorsque le lieutenant suggéra la route de retour, le roi se vengea en le traitant d'imbécile. Là-dessus Blanche se mit en colère et prit la défense du jeune officier en s'exclamant que « cela ne témoigne pas de beaucoup de courage que d'insulter quelqu'un qui n'est pas en mesure de se défendre ». Sur quoi Léopold se mit en colère et pria Blanche de faire ses valises et de quitter le yacht sur-le-champ. Après un voyage en train de huit jours via Hambourg, en compagnie d'une femme de chambre, elle arriva à Ostende, où l'Alberta était déjà à quai. Dans ses mémoires elle raconte qu'à la sortie de la gare elle fut huée et accablée d'injures par une foule de mégères, qui apparemment avaient été mises au courant de l'incident de Bergen par des membres de l'équipage. En arrivant à la villa 'Caroline' elle constata que la décision du roi était irrévocable ; le cadenas du tunnel qui reliait la villa au Chalet Royal avait été remplacé.... Mais elle ne se laissa pas impressionner et réussit à s'introduire par la conciergerie dans le domaine royal où le roi lui demanda froidement de quel droit elle s'y trouvait. Une fois de plus son charme et son entêtement triomphèrent et le roi se dégela à vue d'oeil. Elle lui raconta en détail comment elle avait été accueillie à la gare sous les yeux de policiers indifférents et combien elle fut humiliée et mortifiée par des femmes du peuple. Là-dessus elle fondit en larmes et se jeta aux pieds du roi. Celui-ci s'avoua vaincu et la querelle se termina par une manifestation de sentiments d'émotion et d'affection. Le lendemain le couple réconcilié se promena ouvertement et ostentativement sur les arches de la galerie du Chalet Royal. A noter qu'en date du 4 octobre 1904 Auguste Dufour, joaillier à Ostende, livra au roi un collier serti de brillants et de rubis, d'une valeur de 75.000 francs (de l'époque); sans doute s'agissait-il d'un cadeau de réconciliation?

Cet incident ne fut pas sans suites. Comme nous le rapporte la baronne, «le Roi, qui avait tellement aimé Ostende, lentement s'en dégoûtait». Et effectivement, durant les dernières années de sa vie, Léopold ne résida que rarement à Ostende et la ville s'empressa à faire amende honorable.

Par ailleurs nous ne savons pas comment le roi a réagi à la suite de la 'trahison' de son équipage, mais le connaissant, l'on peut être sûr qu'il a pris toutes les mesures nécessaires pour rétablir l'ordre et l'autorité à bord de l'Alberta.

D'un âgé avancé... et à nouveau père! l'Alberta de 1906 à 1908

La liaison entre le souverain et la baronne ne manqua pas de porter ses fruits. A l'occasion d'un voyage en Méditerranée, fin mai/début juin 1905, la jeune compagne du roi —elle avait à peine 22 ans— lui apprit qu'elle était enceinte. Léopold, déconcerté, se demanda tout d'abord si des enfants conçus par un homme de son âge ne seraient pas de frêle constitution. Puis —ce qui ne manqua pas de flatter l'amour-propre de Blanche— «dès que mon état fut certain, le Roi ne me considéra plus comme sa maîtresse. Il me tint pour femme et ne prit plus de ménagements pour l'opinion publique. Il décida que je ferais mes couches en France, au Cap Ferrat». C'est là qu'en date du 9 février 1906 elle mit au monde son premier enfant, Lucien Delacroix. Celui-ci —tout le portrait de son père— passa quasiment toute sa vie dans le Midi de la France où il exploita un hôtel, régulièrement fréquenté d'ailleurs par le prince-régent Charles. Il y décéda le 15 novembre 1983.

Bien entendu le roi se souciait beaucoup de la respectabilité et du bien-être de celle qu'il considérait désormais comme sa femme. C'est pourquoi il se rendit début juillet 1905, prétendument pour affaires, en Angleterre à bord de l'Alberta, où selon une source non confirmée, il acheta le titre de Vaughan; il n'existe toutefois à ce sujet aucune preuve écrite, mais à la fin de sa vie Blanche elle-même confirma à quelques intimes que le roi avait acheté ce titre à son intention.

Un second fils, Philippe, naquit le 16 octobre 1907; il mourut prématurément en 1914.

La baronne de Vaughan, dans ses mémoires, nous apprend comment Léopold, dont l'affection pour Blanche et ses deux bambins semblait grandir, assumait sa paternité. Ainsi le roi décida de concilier les affaires de l'Etat et ses obligations familiales sans quitter Blanche et ses enfants, en s'installant dans la 'Villa des Cèdres' à Saint-Jean-Cap-Ferrat. L'Alberta, à bord duquel se trouvaient ses collaborateurs, devint sa résidence officielle et il y tint également audience. Le matin de 10 heures à midi le roi était à son travail. Après le déjeuner Léopold fit de longues randonnées en voiture en compagnie de Blanche, après quoi il parcourait son courrier. Le soir le roi s'adonnait à son travail, souvent jusqu'à minuit.

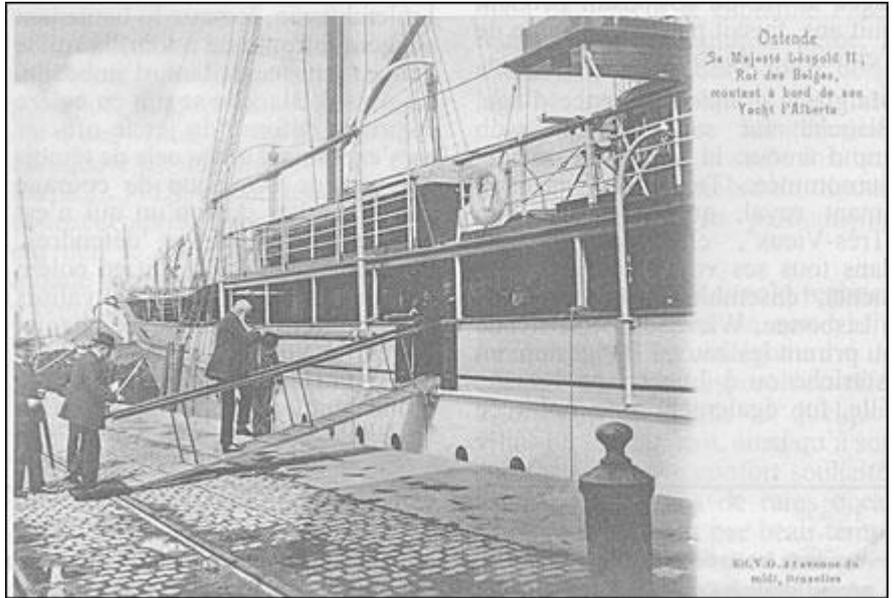
Nous disposons de peu de données quant à l'Alberta à cette époque, si ce n'est une description de sa splendeur et de son luxe, telle qu'elle a paru dans le bihebdomadaire ostendais Le Carillon : «Quiconque aime la mer, les navires et tout ce qui s'y rapporte, peut aisément s'imaginer quel bonheur presque parfait on doit ressentir en naviguant sur un tel palais, où tout ce que l'on, désire, tout ce que l'on peut imaginer et rêver se trouve rassemblé. En passant de l'un à l'autre salon, on remarque dans chacun quelque chose de nouveau, de plus beau à admirer. L'harmonie des couleurs, la richesse des tapis, le luxe des tentures, la décoration et la tapisserie, les tableaux et les bronzes, l'argenterie et les bibelots, les chaises et les porcelaines et des masses d'objets achetés au cours des croisières, font de ce yacht une merveille ! ...»

Par ailleurs il apparaît de l' "Agreement and Account of Crew" (contrat d'engagement) pour la période du 31 mai 1907 au 1er décembre 1908, que les croisières, dont la durée était limitée à douze mois, auraient lieu entre les latitudes 75°N et 60°S; tout membre d'équipage recevait un uniforme mais celui-ci devait être rendu au capitaine en cas de débarquement volontaire ou de licenciement.

À une exception près —l'ostendais A. Pottier — tous les membres d'équipage étaient anglais ; ils étaient quarante-quatre qui servaient depuis 1901 sous le commandement du capitaine W.R. Facer. Il est toutefois frappant de constater qu'il y avait une très grande rotation parmi les marins ; les notes du vice-consul anglais à Ostende nous révèlent en effet qu'un tiers des membres d'équipage, parmi lesquels le 2^{ème} officier, ont quitté le yacht. L'on peut dès lors se poser des questions sur les conditions de vie qui régnaient à bord ; ou était-ce la discipline qui laissait à désirer; peut-être était-ce simplement une question de salaire? A défaut de témoignages véridiques il est impossible d'en savoir plus à ce sujet.

Les adieux de Léopold II

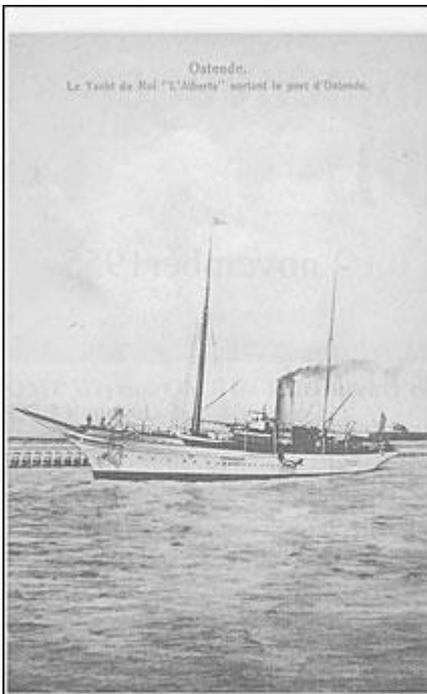
Léopold avait maintenant passé le cap des soixante-dix ans et les bruits de son abdication imminente commencèrent à courir. Le roi continua toutefois à mener son train de vie habituel, encore qu'il séjournât de moins en moins à bord de l'Alberta. Pendant les vacances de Pâques de 1907 la "famille" royale passa ses vacances à Ostende. Ensuite le roi se rendit seul à Wiesbaden pour y suivre sa cure d'eaux annuelle. Les 3 et 4 août 1908 Léopold assista pour la dernière fois aux courses de chevaux à l'hippodrome Wellington.



Début septembre, grand branle-bas !

La presse annonça en effet la vente publique de meubles précieux, porcelaines et autres objets de valeur appartenant au roi. Ses ennemis et détracteurs en profitèrent pour l'attaquer une fois de plus et l'on parla du "sans-gêne royal de la grande barbe" et du "brocanteur national"! A la même époque un quotidien parisien annonça la mise en vente de l'Alberta à Londres. Sur quoi le journal La Meuse conclut que le roi préparait son abdication. Finalement, pour une raison jamais éclaircie, la vente n'eut pas lieu.

L'avenir du yacht royal fut toutefois beaucoup plus compromis par le fait qu'en 1908 le roi se vit obligé de renoncer à sa colonie, l'Etat Indépendant du Congo. Le voilà privé des rentrées considérables qui lui avaient permis de mener un train de vie somptueux et de louer un yacht démesurément grand et onéreux et grâce auxquelles il avait pu financer de grands travaux à Bruxelles, Tervuren et Ostende! Est-ce pour cette raison que le roi chargea vers 1909 le Commandant Comte de Borggrave d'Altena de dessiner les plans d'un "yacht royal armé"? Quoiqu'il en soit, il est plus que probable qu'à la suite de la disparition du "Domaine de la Couronne", ce projet fut abandonné.



Le 13 mai 1909 le roi, après y avoir passé trois mois, quitte le Cap-Ferrat pour de bon. En juin il visite Anvers à l'occasion des Fêtes Coloniales et en août il accueille son successeur, le prince Albert, à son retour du Congo. Après quoi le roi se retire au château de Balincourt, près de Paris, où sa "famille" l'attend. Le 1er décembre il rentre d'urgence en Belgique à l'occasion d'une crise gouvernementale provoquée par l'introduction imminente du service militaire général. Le roi, considérablement vieilli, pâle, aux traits tirés, se sait condamner et il prépare sa "Très Chère" au pire. Le 13 décembre il épouse Blanche et le 15 il est opéré. Deux jours plus tard, dans la nuit du 17 décembre 1909, une embolie fatale le frappe. Le roi Léopold II est mort !

Epilogue

Il est frappant de constater qu'après la mort du roi personne ne se soucia de s'enquérir du lieu de mouillage de l'Alberta, ni de prendre l'initiative de congédier l'équipage, ce qui entraîna bien entendu des dépenses superflues. L'un des points les plus difficiles à régler dans la liquidation de la succession du roi fut d'ailleurs la destination à donner à l'Alberta ; les conditions exactes du financement et de la location du

yacht ne furent jamais connues dans leurs détails du grand public.

L'Alberta resta à quai à Ostende pendant un peu plus de sept mois. Il est évident que pendant cette période l'avenir du yacht fut l'objet de maintes discussions mais la seule trace qu'on en trouve est « que le roi Albert a définitivement renoncé à l'achat (sic) de l'Alberta. Le yacht quittera donc bientôt notre port » (Le Carillon). Et effectivement le bateau quitta définitivement Ostende en date du 1er août 1910 à destination de Southampton où il allait caréner. L'Alberta ne reviendra plus jamais à Ostende ! L'acheteur fut un riche anglais, Jefferson Davis Cohn. Le 8 mai 1912 le yacht, à l'ancre au large de Portsmouth,

fut la proie des flammes ; au bout de trois heures l'équipage, avec le concours de marins du navire-amiral Victory, réussit à maîtriser l'incendie. Au début de 1914 le yacht fut vendu à un certain F.-G. Boume qui le désarma à Halifax (Canada). En 1917 Mr Boume revendit le navire à la Marine russe qui le rebaptisa Razsvet (l'Aurore); désormais le yacht, qui fut doté par ses nouveaux propriétaires de deux canons, de quatre mitrailleurs et d'un lance-grenades sous-marines, navigua sous pavillon russe. Le Razsvet mit le cap sur Liverpool pour y rejoindre un convoi à destination de la mer Blanche, sa destination finale. Mais la Révolution russe mit des bâtons dans les roues ! Le navire resta à quai en Angleterre et fut réquisitionné manu militari par les Britanniques, qui l'utilisèrent comme chasseur de sous-marins sous le nom de HMS Armoured Yacht Surprise. Le Lloyd's Yacht Register n'en fait plus mention jusqu'en 1928. Le journal de bord de 1927 est toutefois conservé et il nous révèle que le navire appartenait à cette époque à Godfrey Herbert Williams, Esq. à St Lawrence, Jersey (Iles anglo-normandes). Par ailleurs l' "Agreement" de 1933 nous apprend que le yacht, toujours sous le nom de Surprise, est immatriculé à Jersey et appartient à J.A. McCandlish de Londres ; sa force motrice est de 475 CV (en 1924 le charbon avait été remplacé par le mazout) et son équipage comporte vingt-deux marins commandés par le capitaine S. Chambers.

Mais à nouveau la guerre éclata. Et à nouveau le yacht fut réquisitionné par la Royal Navy comme "armoured yacht". Au Lloyd's Register il était enregistré comme Flagship Mediterranean Fleet et Axa Investment y figurait comme propriétaire. Le 28 février 1942 la Surprise, ancrée au large de Lagos (Nigeria), prit feu. Les dégâts furent tels que le yacht fut irrémédiablement perdu ; il glissa sur le côté, sombra et disparut complètement sous l'eau ! Vraiment disparu ? Il y a là un mystère qui à ce jour n'est pas éclairci, car jusqu'en 1950 la Surprise figura comme yacht tant au Lloyd's Register que dans trois publications spécialisées ! Après cette date il n'y a plus aucun signe de vie du yacht... L'Alberta, l'ex-yacht royal, appartient désormais définitivement à l'histoire !

Texte:	Lic.	E.	Smissaert
Photos:	Collection	J-C.	Vanbostal
NEPTUNUS MAART - MARS 2005 15			

- 1 Le bordage en bois sculpté et le tableau en sont conservés au Musée Royal de l'Armée à Bruxelles.*
- 2 Léopold lui-même s'en expliqua de la sorte: «Est-ce que je puis me présenter aux noirs, qui n'admirent que le pouvoir, la puissance et l'allure, moi qui suis handicapé et qui marche en boitant?»*
- 3 Léopold II éprouva une véritable passion pour ce pays.*
- 4 D'autres sources font état d'une vitesse moyenne de 16 noeuds mais selon le colonel Stinglhamber le roi ne supportait pas les vibrations de l'hélice et aussitôt qu'elles se produisaient il donna l'ordre de réduire la vitesse.*
- 5 Ces rôles d'équipage nous révèlent qu'en l'espace de douze ans trois matelots désertèrent; un chauffeur se noya à Ostende tandis que la maladie emporta un jeune steward âgé de 22 ans. Il y eut également un matelot licencié 'pour cause de maladie vénérienne'!*
- 6 Cela lui permettait par ailleurs de séjourner en compagnie d'autres souverains et parents royaux, loin de ces Belges qui ne lui causaient que des problèmes.*
- 7 A noter que les membres de la famille royale n'accompagnaient jamais le roi à bord. Depuis longtemps il était brouillé avec son épouse ; il ne s'entendait non plus avec ses enfants, à l'exception de sa fille cadette Clémentine mais celle-ci n'avait pas le pied marin. Seule la baronne de Vaughan l'a accompagné dans plusieurs de ses voyages.*
- 8 A preuve les articles dithyrambiques, accompagnés de grandes photos du roi et même de la baronne de Vaughan, parus dans la presse locale les rares fois que le roi y séjourna encore.*

(5 294 – 05 02 23) Ceux de D Day. L'Amiral Poskin se souvient...

Souvenirs de guerre ! Souvenirs de faits vieux de quelques 40 années, tels que je me les rappelle, avec

peut-être des détails importants oubliés ou méconnus, le temps efface ou modifie parfois les souvenirs... C'est aussi, le souvenir d'impressions, l'autorité Britannique a certes une vue d'ensemble sur les opérations, que n'avait pas le jeune officier embarqué que j'étais à l'époque !...

Je ne commencerai pas par l'odyssée que vécut la 32^{ème} promotion à bord du navire - école belge « Mercator » en Atlantique Sud au moment de l'entrée en guerre de la Belgique (je faisais les cuivres du compas magnétique sur la passerelle à l'annonce de cette lugubre nouvelle). Mais je débute par le départ de Banana au Congo Belge de l'époque, des officiers et cadets qui avaient décidé de rejoindre l'Angleterre et la guerre. Ceci nous reporte à février 1941.

Un navire de la CMB, le « MOANDA » de passage sur le fleuve Congo, nous embarque. Combien étions-nous ? Je ne m'en souviens plus exactement. Je sais que le Capitaine Dhont, les Lieutenants Ceulemans et Wagnain et l'Aumônier nous accompagnaient et que le Capitaine Delforge a rejoint plus tard en Angleterre. Nous devions être à peu près 12 cadets : il y avait René Grandjean et Corné, Pesch et Sarlet (qui n'a pas été à la F.N.) puis Vervynck et Marcel Steens, Paul Van Schoonbeek, Lucien de Schutter, Daniel Geluyckens, Peter Van Dyck, André Blasin et moi-même.

Voyage sans histoire jusqu'à Freetown. Nous logions dehors sur un panneau de cale, nous y avons étalé nos hamacs à même le panneau. (Plus tard, le « Moanda » fut torpillé).

A Freetown, nous sommes transférés sur un navire britannique, l'« UMTALI » un cargo mixte qui ayant une vitesse suffisante, ne devait pas se joindre à un convoi. Nous avons zigzagué jusqu'en Ecosse, en passant par l'Ouest de l'Irlande.

A bord, les cadets faisaient la vigie, dormaient et surtout... mangeaient. Nous vivions dans un luxe auquel nous n'étions pas habitués et la guerre nous semblait encore lointaine.

Pourtant je me rappelle qu'une nuit, étant de vigie, j'ai vu à environ un demi-mille à l'arrière, une forme noire, allongée, basse sur l'eau... peut-être un sous-marin ? Le Commandant a immédiatement augmenté la vitesse au maximum et adopté une route de fuite, tandis que l'équipe de canoniers indous prenaient poste au canon à l'arrière. La forme noire s'est perdue à l'horizon sombre de la nuit. Etait-ce un sous-marin ? Quelle était sa nationalité ? Peu nous importait puisque nous l'avions semé ! Deuxième manifestation de la guerre au large de l'Irlande : Un cargo britannique avait été bombardé et était en train de couler. Nous avons repris les survivants à bord.

Ce n'était pas beau à voir ; membres déchirés, corps agonisant en hurlant. Nous débarquons à Oban (Ecosse) et prenons immédiatement le train pour Londres !

Notre arrivée était connue des autorités britanniques et tout avait été bien préparé pour nous recevoir. Contrairement à beaucoup d'évadés d'Europe occupée plus malheureux que nous, notre séjour à « Patriotic School » ne dura que quelques heures. Patriotic School était le centre britannique de filtrage des évadés continentaux à admettre ou à ne pas admettre (espions, personnages peu sûrs etc.)

Je me rappelle certains marins bretons qui attendaient depuis des semaines le feu vert, avant de pouvoir rejoindre les forces armées.

Nous fumes alors reçus au «five o'clock tea» dans un grand hôtel londonien et il me semble me rappeler que l'Amiral Sir Roger Keyes (qui commandait le blocus de Zeebrugge à la première guerre mondiale) était présent.

Peu de jours après, nous nous retrouvions au camp d'entraînement pour les nouvelles recrues de la Navy à Skegness, un ancien camp de vacances. Là j'ai attrapé ma première crise de malaria et 40° de fièvre. Comme je ne parlais pas encore l'anglais, on m'avait mis entre les mains d'une infirmière parlant français qui m'avait donné à lire, pendant ma convalescence « Les silences du Colonel Bramble ! »

Marcel Steens vint me rejoindre dans le lit d'à côté, victime également de la malaria. Son lit était près de la fenêtre. Une nuit, bombardement aérien, fenêtre en éclat et le pauvre Marcel, déjà mal au point par sa malaria se retrouve la peau trouée de milliers de morceaux de verre. On en a beaucoup ri malgré tout.

A mon âge (21 ans), on se remet vite et me voici à l'entraînement au camp de Skegness. Il s'agissait plus d'un entraînement militaire que d'un entraînement de marin, domaine dans lequel nous avons déjà pas mal d'expérience. Nous avons aussi des cours d'anglais.

Notre professeur Mr. Freemouth a eu l'art de nous enseigner cette langue vite et bien. Il nous emmenait même au théâtre pour nous faire entendre la langue-bien-parlée. En quittant Skegness, nous étions midshipmen, RNR. Nous suivons ensuite les cours accélérés du Royal Naval Collège de Greenwich pour

y apprendre la signalisation, les manœuvres de flotte, parfaire la navigation etc.etc... Ensuite, H.M.S. Pembroke à Chatam pour l'artillerie navale ; puis je fus envoyé à Lochinvar pour y apprendre le dragage de mines. La pratique se faisait sur le Firth of Forth à bord d'un « paddle steamer ». Le «Queen of Thanet ». Entre les cours, en guise de vacances, on nous envoyait dans des familles pour y parfaire notre connaissance de la langue anglaise.

C'est ainsi que je me retrouve à Helperley, dans le Yorkshire chez Lady Celia Coates. Toute la famille était contente de pouvoir exercer son français (qu'ils parlaient tous parfaitement) de sorte que pas un mot d'anglais ne fut jamais prononcé en ma présence. Inutile de dire que mon anglais a plutôt régressé durant mes vacances. Dans une autre famille, un «gentleman farmer » et sa femme, Marcel Steens me rejoint. C'était l'hiver et il y avait de la neige (Décembre 1941). Un jour, on nous donna la permission d'aller chasser, Steens et moi. Je n'ai rien attrapé, mais Steens a eu un berger qui est venu se plaindre chez notre gentleman farmer. Finie la chasse ! Et j'ai de plus appris quelques mots d'anglais que Shakespeare n'avait sûrement pas dans son vocabulaire.

Enfin, en janvier 1942, je reçois ma première mutation, comme sous-lieutenant RNR à bord du HMT « PINE » à Portsmouth.

Ce navire, construit comme un chalutier pour les besoins de la guerre était à propulsion à vapeur à partir du charbon, mais ce n'était pas un chalutier transformé. Je suis navigateur à bord, puisque R.N.R., tous les autres officiers étant RNVR. De février 1942 à juillet 1943, nous escortons les convois côtiers de Portsmouth à Sheerness et retour, par le Pas de Calais où l'on s'arrangeait pour se trouver après le coucher du soleil pour éviter le tir des batteries allemandes du cap Gris Nez. L'ennemi durant ces missions, ce n'était pas tellement les mines, ni même les avions, ni les batteries côtières de Gris Nez, mais bien les torpilles des vedettes rapides « E. Boats » qui patrouillaient dans la Manche et les Downs et s'amarraient aux bouées, guettant dans le silence le plus total, le passage des convois.

La force d'escorte de nos convois se composait d'un destroyer de la classe « HUNT », d'un bâtiment porteur de ballons captifs pour parer les attaques aériennes à basse altitude (ce bâtiment était également commodore de convoi), de un ou deux « motor launches » et de 5 dragueurs de la classe des « Arbres » comme HMT « PINE ». Ces derniers draguaient devant le convoi en Manche, et faisaient de l'escorte rapprochée dans les Downs et la Tamise.

Fin Mars 1943, seconde crise de malaria plus violente que la première avec 41 ° de fièvre cette fois-ci. Je fus débarqué sur civière au large de Sheerness pour rejoindre l'hôpital naval de Chatman. Six semaines d'absence après et, reprise de mes fonctions sur le « Pine » qui continuait ses convois de la Manche.

Je ne me rappelle pas que nous ayons eu des pertes de navires durant cette période. Mais ce régime de 2 convois par semaine en eaux dangereuses ne m'a certainement pas laissé un bon souvenir, si ce n'est la camaraderie à bord où je n'ai jamais, à aucun moment, été considéré comme un étranger, ni par les officiers, ni par l'équipage.

Six mois environ après que j'eus quitté le HMT « PINE », celui-ci fut torpillé et coulé par des « E. Boat » au large de Newhaven. Il y a eu des morts et des blessés. Un autre incident, durant cette période mérite d'être mentionné. Un après-midi que nous étions au port à Portsmouth au repos entre deux convois, nous avons invité deux officiers de l'armée canadienne à prendre un verre à bord. Ils burent plus que de raison et commencent à parler de Dieppe. «Vous verrez demain ce que nous allons faire à Dieppe » répétaient-ils constamment. Pour nous, ces gens avaient trop bu et ils divaguaient car nous n'étions pas au courant de plans de débarquement allié à cet endroit. Le surlendemain, nous apprenions le désastre à Dieppe.

Je suppose que ce genre d'indiscrétion s'est répété : de nombreuses fois en ville, les troupes n'étant pas consignées. Cela paraît incroyable, vu avec recul.

Cela me rappelle que j'aurais pu être moi-même à Dieppe en cette occasion. En effet, un jour à Greenwich, un officier belge qui nous était inconnu à l'époque est venu nous rendre visite, pour nous demander si nous ne voulions pas nous joindre aux forces côtières et former une flottille de MTB's belges. (MTB : motortorpedo boat, vedette lance-torpille).

Nous étions tous d'accord mais il semble qu'il n'ait pas pu former cette flottille. Lui-même a servi sur M.T.B. C'était le Lieutenant de Vaisseau Victor Billet qui fut tué lors de ce même raid sur Dieppe.

Après un an à bord du HMT « PINE » je reçois une mutation pour une nouvelle unité plus grande, qui est en construction aux Etats-Unis, dans l'état de Washington, à Seattle.

Le voyage se fit sur l'ex-paquebot « Queen Elisabeth », maintenant transport de troupes, qui m'amena, en zigzaguant, à New-York. Pas d'occultation aux Etats-Unis et ce fut une réjouissance de pouvoir se promener dans New-York brillamment illuminée.

Rejoindre Seattle me prit une semaine. Train New-York -Montréal et transit à travers le Canada par train Canadian-Pacific de Montréal à Vancouver en 5 jours.

Ces grands trains transcontinentaux sont très confortables. Il y a une voiture d'observation, une bonne table, j'avais un compartiment-couche pour moi seul. Paysages canadiens grandioses, bois, forêts, encore des forêts, parc National de Banff. Arrêt d'une demi-heure tous les matins pour se dégourdir les jambes. Je me souviens lors d'une de ces courtes haltes à Winnipeg, être entré dans le restaurant de la gare pour y consommer une tasse de café. Le café étant bon, je demande une seconde tasse qui me fut refusée ; le café était rationné, mais me dit le garçon, si vous empruntez la porte tournante et que vous y faites un tour complet, vous êtes sorti et vous rentrez de nouveau, vous êtes donc un nouveau client et vous avez droit à une autre tasse ! Ce que je fis aussitôt. Le café était excellent. Arrivé à Vancouver, je me rendis par ferry à Seattle. Nous sommes en septembre 1943.

Le navire, HMS «Chamois» est construit pour la Royal Navy sous la formule prêt/bail (lend/lease) par les Etats- Unis pour la Grande- Bretagne.

C'est un navire d'une centaine de mètres de long, à propulsion diesel-électrique, à deux hélices, vitesse 18 noeuds, deux cheminées. C'est un dragueur (mécanique-magnétique-acoustique), chasseur de sous-marins (asdic-charges de fond). Équipage d'une centaine d'hommes, si je me rappelle bien.

HMS «Chamois» est placé sous le commandement du Lieutenant-Commander R.N.V.R. D.P. Richardson (en temps de paix, avocat à Guernesey et Yachtsman). Un homme charmant. Je suis le seul R.N.R. à bord et me voilà de nouveau navigateur et seul étranger de tout l'équipage, mais encore une fois, accepté par tous.

J'eus le plaisir de retrouver à bord, le 2ième officier de HMT « PINE » qui était promu maintenant premier lieutenant du «Chamois ».

Incidemment, je fus promu Lieutenant de Vaisseau à cette époque. Une fois les essais de chantier terminés, «Chamois» se rend à Esquimalt, base navale canadienne au Sud de l'île de Vancouver pour l'installation de l'Asdic et des charges de fond, matériel d'origine britannique.

Début janvier 1944, le navire est prêt à naviguer mais il n'est pas encore entraîné pour la guerre.

C'est le 6 janvier que nous quittons la côte ouest pour le Canal de Panama avec escale à San Diego et ensuite nous faisons route vers les Bermudes par Mona Passage dans les Caraïbes. Heureusement, qu'il n'y avait pas de U.boats car nous sommes peu entraînés à la guerre.

Arrivés à Grassy Bay, aux Bermudes, fin janvier 1944, nous sommes placés sous la férule de H.M.S. Malabar, équivalent dans l'Ouest-Atlantique de Tobermory en Ecosse pour l'entraînement intensif à la lutte anti-sous-marine et l'escorte des convois. Au bout de trois semaines, HMS Chamois est déclaré bon pour le service anti-sous-marin et l'escorte atlantique et nous rejoignons un convoi océanique Bermudes-Argentia (Terre Neuve). L'escorte comprenait, à part « Chamois », deux ou trois frégates de la classe des « Capitaines » (également « lend-lease » pour la Grande-Bretagne).

Quelques alertes aux sous-marins s'avèrent fausses et nous arrivâmes à Argentia, convoi au complet. En remontant vers Terre-Neuve, il faisait horriblement froid dans l'Atlantique ; notre ligne de loch remorquée était gelée et il y avait de la glace partout sur le pont. Il ne faut pas oublier qu'à cette époque, le quart se courait à l'extérieur sur passerelle ouverte avec, comme seule possibilité de se réchauffer, un bon cacao bien chaud et épais qui était fort apprécié. Certaines nuits, il faisait merveilleux : le soleil (invisible) se reflétait sur les glaces polaires qui rayonnaient dans le ciel en rouge, vert, jaune etc... d'un éclat continuellement changeant.

Nous pensions nous reposer 24 heures à Argentia mais l'inévitable cours de rafraichissement en lutte anti-sous-marine et sa cabine-remorque nous attendaient sur le quai. Et l'entraînement reprenait.

Le lendemain, l'escorte se retrouve autour des mêmes navires marchands et nous appareillons pour Reikjavik en Islande où nous arrivons sans encombre. Nous filons mazouter au fin fond d'un fjord islandais (Seidisfjord je crois) où un pétrolier britannique nous attendait.

Et notre escorte reprend, contournant le Sud et l'Est de l'Islande en route vers un point de rendez-vous d'un convoi vers la Russie.

C'est alors que «Chamois» reçoit l'ordre de faire demi-tour et de se rendre dans le Firth of Forth pour entraînement intensif au dragage.

Quelqu'un, à terre, venait probablement de se rappeler que «Chamois » était aussi un dragueur et que nous n'avions de l'entraînement qu'à la lutte anti-sous-marine.

Nous quittons donc, sans beaucoup de regrets, il faut l'avouer, notre convoi et faisons route vers Cape Wrath et le Firth of Forth où l'on fait de nous des experts en dragage mécanique, magnétique et acoustique.

Étant devenus des experts en lutte anti-sous-marine et en dragage nous quittons le Firth of Forth pour le Pentland à l'Ouest de l'Ecosse.

Là, nous nous exerçons en dragage en formation avec d'autres navires de la même classe que le nôtre dans une baie qui s'avère être une réplique plus ou moins fidèle, en plus petit, de la Baie de la Seine. Mais évidemment, nous ne ferons la comparaison que plus tard puisque nous ne savons pas que nous préparons, à notre insu, les grands débarquements sur le Continent Européen.

Au début juin, le Commandant donne connaissance aux Officiers des instructions, nous concernant pour la plus grande invasion jamais entreprise. Je puis alors préparer mes cartes de la Baie de la Seine où auront lieu les opérations. À partir de ce moment, nous ne pouvons plus communiquer avec la terre et nous sommes consignés à bord au mouillage pour sauvegarder le secret et éviter ainsi de répéter les erreurs malheureuses de Dieppe.

Le 2 ou 3 juin, je ne me souviens plus la date exacte, nous quittons l'Ecosse et la flottille rejoint le croiseur HMS Mauritius et d'autres navires de combat pour former la force «D ». Je crois me rappeler que le H.M.S. « Rodney » et « Erebus » faisaient partie de la force.

J'avais un livre anglais intitulé «Opération Neptune» que j'ai eu le tort de prêter à je ne sais plus qui, parce qu'il a subi le sort habituel des livres prêtés. Ce livre m'aurait permis de citer ici beaucoup de détails et de noms de navires que j'ai aujourd'hui oubliés.

J'ai heureusement une certaine aide de mon «Work book for Navigation Officer » que j'ai conservé et qui me donne quelques détails sur l'approche vers la Baie de la Seine. J'y retrouve aussi le nom des navires sœurs : H.M.R. Pete, Cato, Chance, Catherine, Magie. Il y en avait d'autres mais les noms ne figurent pas dans mon livre de travail.

Dans la nuit du 4 au 5 juin, la mer est mauvaise et FORCE D fait demi-tour vers la mer d'Irlande afin de perdre du temps, les opérations étant retardées de 24 heures. La nuit du 5 au 6, la mer est un peu moins mauvaise et nous naviguons vers un point de rassemblement au large de Portsmouth appelé pour la circonstance « Picadilly Circus ». De là, en route vers la Baie de la Seine.

Pas de feux de navigation, défense d'employer les aides électroniques. Donc, pour « Chamois » pas de radar ni de «Q.M. » l'appareil de navigation employé par les aviateurs : ancêtre du Decca Navigator)

Mais nous devons malgré tout naviguer d'une manière tout-à-fait précise puisque nous devons ouvrir les chenaux pour l'ensemble de la Flotte de bombardement et de débarquement.

Le chenal de ma flottille était le chenal n° 10, le plus proche du Havre et de la « Front Line », ligne de démarcation entre les eaux ennemies et celles du débarquement allié.

« Chamois » avait pour mission le balisage des eaux draguées. Le chenal 10 se terminait par une boucle en forme de poire où les navires de bombardement pourraient se déployer.

Notre navigation fut heureusement très précise malgré les forts courants traversiers de la Manche et l'interdiction d'aides électroniques et nous arrivâmes exactement en face de Ouistreham, où nous devons nous trouver, et à l'heure prescrite. Notre balisage fut très précis. Toute la nuit, nous pouvions observer les explosions de bombes de la R.A.F. sur l'entièreté de la Baie de la Seine. C'était à se demander comment un être vivant pourrait survivre à ce bombardement.

De toute la nuit, pas de manifestation ennemie et ce n'est qu'au lever du jour, vers 5h45, que les premiers obus lourds furent tirés du Havre et, je crois, du Cap d'Antifer. Personne ne fut touché et les 16 pouces de « Rodney » et de l'« Erebus » eurent rapidement raison de ces batteries ennemies. Malheureusement, un destroyer norvégien tout près de nous, le « Sjenner » fut touché et coula immédiatement. Torpille ou mine ? Je n'en sais rien. Ce jour-là, la chasse allemande était pratiquement

absente, à deux chasseurs près. Par contre, le ciel était couvert d'avions amis, facilement reconnaissables à leur double queue.

A huit heures du matin, la Baie de la Seine était remplie de navires. Il y en avait partout. L'opération « Neptune », la partie navale d'« Overlord » se déroulait suivant les plans et nous étions déjà occupés, «Chamois» et sa flottille, comme toutes les autres flottilles d'ailleurs, à élargir les zones draguées la nuit.

Le travail de routine s'établit alors : dragage de jour, mouillage sur la ligne de défense la nuit et écoute anti-sous-marine. C'était la tension continue pour nous tous.

Chaque nuit, des bombardiers ennemis venaient mouiller des mines et nous observions les gerbes d'eau dont nous communiquions les positions au navire État-Major qui était ainsi à même d'orienter les opérations de dragage et le trafic.

Une nuit, nous étions mouillés comme à l'habitude en ligne de file sur la limite de défense. Il était 3h53 ; durant mon quart, une violente explosion fut observée tout près de nous, sur l'avant, suivie d'une seconde explosion. Deux navires de ma flottille, juste devant «Chamois » avaient disparu, nous reprîmes à bord 57 survivants. Nous ne pouvions que distribuer des piqûres de morphine pour soulager ceux qui souffraient trop. Le lendemain, ces survivants furent transférés au navire-hôpital.

Il semble que les auteurs de ce carnage étaient des torpilles humaines allemandes. Les archives de l'amirauté britannique pourraient sans aucun doute confirmer ou dédire ceci, mais il est certain que des torpilles humaines opéraient chaque nuit.

Fin juin, début juillet, nous retournâmes au mouillage à Spithead pour un repos bien mérité de 2 ou 3 jours.

Au cours d'un de ces repos au mouillage, j'appris que le Lieutenant P. Van Dyck se trouvait sur un « Fleet Sweeper » mouillé à côté de nous.

R.P.C. (5) fut envoyé, Peter Van Dyck vint en canot à bord du «Chamois» et nous avons passé une bonne soirée ensemble, évoquant nos souvenirs...en anglais..., ce qui était devenu plus facile pour lui comme pour moi.

En fin de repos, retour à la Baie de la Seine, dragage de jour, ligne de défense la nuit.

Au cours d'une de ces opérations de dragage, incidemment le 21 juillet 1944, alors que nous remorquions la drague magnétique et que la drague acoustique était à l'aplomb du navire, je viens de remettre le quart au 1er Lieutenant et je descends m'asseoir dans la cabine du 3ième officier en lui disant comme si j'étais chez moi : «At home again ». À ce moment, le navire est soulevé de l'eau par une explosion dans un bruit assourdissant. Nous nous précipitons sur le pont, l'eau nous submerge et je crois un moment que nous sommes sous eau. Il s'agissait seulement de la gerbe d'eau qui inondait le navire après l'explosion. Le commandant sonne « Postes de combat » ce qui ramène tout le monde à la réalité et à l'ordre. Le navire est encore à flot et le silence le plus total règne.

Nous avons subi l'explosion d'une mine acoustique coriace réglée pour sauter à l'intensité maximum du bruit, donc sous le navire puisque l'appareil acoustique était à l'aplomb. En fait, il semble que l'explosion ait eu lieu heureusement à quelques mètres du navire et non sous la quille. J'ai eu la chance d'être assis au moment de l'explosion car plusieurs personnes qui se trouvaient debout eurent des fractures au niveau des genoux par la violence de la poussée vers le haut.

Les compas avaient été projetés par dessus bord, la coque était disloquée, mais on ne prenait pas d'eau. Ayant pu remettre les machines en route, nous avons mouillé en eau peu profonde près du port artificiel d'Arromanche.

«Chamois» était désormais inutilisable. C'est pourquoi nous reçûmes l'ordre de faire route vers Devonport et de là vers le cimetière de navires de West-Hartlepool. C'était la fin de H.M.S. «Chamois» et d'une longue période en mer, pleine de souvenirs. Nous dûmes nous séparer, Officiers et équipage avec énormément de regret.

Ceci nous amène fin août 1944.

Bruxelles et Anvers étant sur le point d'être libérées, je reçus alors l'ordre de rejoindre Naval Party 1501 qui devait se former à Anvers et dont la mission était la remise en état du port, en vue de l'arrivée des convois de ravitaillement des Armées Alliées en Europe.

A mon arrivée à Anvers, les Allemands étaient encore à Merxem et au Kruischans. Ils avaient évacué Anvers au galop, grâce à la rapidité de l'avance alliée aidée très efficacement par la Résistance anversoise

au sujet de laquelle il y a lieu de citer le nom du capitaine au long cours Eugène Colson. Le port d'Anvers fut en effet abandonné intact. Des mines furent posées dans les bassins mais en ligne droite et au milieu pour ne pas retarder la fuite. Donc pas de dégâts prévisibles aux quais, aux ponts et aux écluses. Des renseignements très précis étaient en notre possession grâce à la résistance anversoise et ceci mérite d'être souligné car cela facilita grandement notre travail de nettoyage des mines dans le port.

Ce qui devint mon « job » au sein de Naval Party 1501.

Le service de déminage du port était placé sous le commandement d'un Commander R.N.V.R., dont je crois me rappeler qu'il se nommait Mc. Dougall.

Il y avait une section de maintenance du matériel placée sous la direction du Sous-Lieutenant RNVR électricien Holland. Le travail était effectué par 3 équipes : l'une dirigée par le Sous-Lieutenant R.N.V.R. (T) Gallis (belge) ; une autre par le Sous-Lieutenant R.N.V.R. Monette (belge) et une troisième par moi-même. Chaque équipe avait à sa disposition, comme équipage, 3 « Royal Marines » britanniques.

On nous donna deux mois pour terminer le nettoyage du port, ce qui fut réalisé malgré les obus allemands en provenance du Kruischans et de Merxem quand nous travaillions dans le « No Man's land » et malgré les chutes continues de V1 et V2.

Je logeais à l'hôtel de Londres qui était le Mess des Officiers du Naval Party 1501. Nous prenions aussi notre tour à loger dans le hall de l'hôtel, faisant là des «quarts de nuit » pour parer à toutes visites intempestives de personnes non autorisées et pour protéger « Spider » (nous l'appelions ainsi) le brave et fidèle portier de nuit qui avait passé toute sa vie à l'hôtel de Londres. Il était tout maigre et tout jaune et ressemblait à une araignée, d'où son nom. Mais il était l'efficacité et le dévouement personnifiés.

L'Escaut étant toujours aux mains des Allemands, les dragueurs ne pouvaient arriver à Anvers. Nous avions donc à notre disposition des remorques sur lesquelles se trouvaient la drague magnétique enroulée sur un tambour ainsi que les batteries et le système de contrôle des pulsations de courant.

Nous avions aussi des grues pour y suspendre l'appareil de dragage acoustique et des tracteurs « Mack » pour tirer le tout. Chacun d'entre nous, Monette, Gallis et moi disposions d'un de ces équipements et Cdr. Mc. Dougall nous répartissait le travail jour après jour.

C'était une tâche délicate car il fallait faire épouser aux câbles magnétiques les formes des bassins, des ponts et des écluses. Ceci, avec un canot en bois (non magnétique) et à l'aviron pour éviter le bruit.

Nous travaillions sous les V1 et V2, pulsant le courant dans les câbles toutes les 4 secondes, pendant une durée de 4 secondes, produisant ainsi un champ magnétique positif suivi d'un négatif. L'appareil acoustique descendu dans l'eau émettait un son continu ou pulsé suivant les cas. Il fallait épuiser les compteurs de navires dans les mines. Nous eûmes, si ma mémoire est fidèle, 13 mines en tout et cela sans causer aucun dégât aux installations portuaires.

Les dragueurs belges de la 118e. flottille arrivèrent ensuite, une fois d'Escaut occidental libéré et à partir du 6 novembre 1944, ils commencèrent le déminage de l'Escaut belge de Bath à Burght. La 118e flottille était placée sous les ordres du Lieutenant Commander R.N.R. L. Petitjean qui devint en cumul Port Minesweeping Officer en remplacement du Commander Mc.Dougall. Je devins son adjoint pour la préparation journalière des opérations de dragage de l'Escaut.

Opérations très délicates à cause des violents courants, de l'étroitesse des passes navigables et surtout à cause de la configuration des dragues qui étaient en boucles fermées vu la faible salinité de l'Escaut dans sa partie belge. Je ne connais pas le nombre de mines draguées dans l'Escaut, mais je crois que 374 mines furent draguées à la côte et dans l'Escaut belge durant les derniers mois de 1944.

Un évènement mérite d'être mentionné. L'hiver 44-45 fut très rude. L'Escaut charriait des blocs de glace, ce qui rendit les opérations de dragage hasardeuses si l'on ne voulait pas endommager coques et dragues. Même rester à quai dans l'Escaut n'était pas à conseiller étant donné la glace déplacée par le courant qui risquait d'endommager les coques en bois. Avec l'accord du Commandant de flottille, je pris donc contact avec les autorités portuaires qui autorisèrent le déplacement de la flottille vers le bassin du Kattendijk. Le déhalage eut lieu un certain matin vers 10 heures. À 12h15 ce même jour un V2 explosait exactement à l'endroit où se trouvaient les 6 navires belges le matin.

Rien ne serait resté des 110 hommes à bord. J'étais moi-même allé prendre mon lunch à l'hôtel et à mon retour au bureau qui était en face de l'emplacement habituel des navires, je trouvai des parois renversées, du verre partout et mon bureau dévasté.

Après la mise en service du port d'Anvers, je fus envoyé en Escaut Oriental à bord de l'HMS «Ambitious» un ex-car-ferry « London-Istanbul », devenu Quartier-général des forces de dragage de l'Escaut Oriental, sous commandement britannique. De là, je rejoignis Oostende et la Force Navale.

La guerre était terminée en Europe et j'étais profondément heureux de la chance qui m'avait suivi au cours de ces sombres années. Rien de bien spectaculaire, direz-vous, mais combien de fois, je l'avoue, n'ai-je pas eu peur.

Neptunus Septembre 1954

(5 295 – 12 02 23) Gustave Zédé

L'homme a toujours eu deux rêves : celui de voler comme un oiseau et celui de nager comme un poisson. Ces deux rêves, l'homme les réalisa à quelques années d'intervalle aidé en cela par des ingénieurs de génie. Gustave Zédé est l'un d'eux, il mit son savoir au service de la marine et réalisa cette chose incroyable : faire plonger — un bateau sous l'eau.... et le faire_ remonter.

tel point, que les autres navires continuent à manœuvrer comme si de rien n'était. Le Gustave Zédé doit plonger en « catastrophe » pour ne pas être éperonné par le Jauré-Guiberry. Pourtant l'Amiral « X » était au courant, il savait lui qu'au cours de ces manœuvres il serait attaqué par un navire sous-marin. Mais pour lui, le sous-marin « ce n'était pas sérieux ».

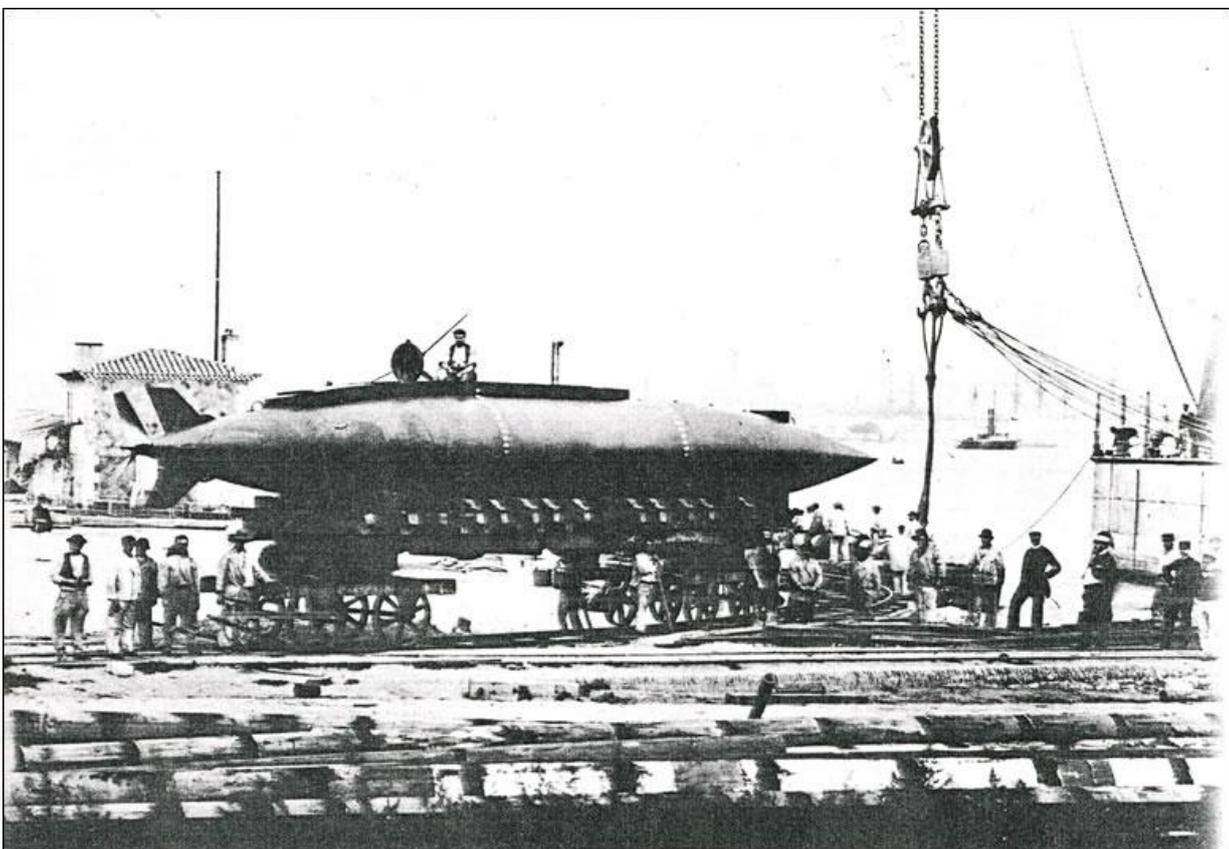
D'ailleurs, le Charles Martel ne tint pas compte qu'au cours de cette partie de bataille navale, il venait d'être théoriquement coulé. Cependant ce bref événement, au cour duquel venait d'être prouvé qu'une machine plongeante pouvait s'approcher sans être vue d'un vaisseau de guerre, et l'attaquer, et ceci en toute sécurité, car au-delà de 2 m de profondeur les meilleurs obus de l'époque perdaient leur efficacité ! Cet événement eut dans le monde un retentissement considérable, la sardine avait attaqué la baleine!

Mais il nous faut revenir quelques années en arrière. Si l'idée du sous-marin est vieille comme le monde, s'il y a eu beaucoup d'expériences, c'est avec l'ère industrielle que le sous-marin prit son essor.

Mais d'abord, qui est Gustave Zédé? Pour beaucoup de monde, ce nom évoque une rue de Paris. Alors qu'il s'agit d'un de nos plus grands inventeurs. Ce parisien, né en 1825, avait de qui tenir pour sa vocation maritime, puisque son père était ingénieur de la marine, et que faire pour un fils de famille, sinon reprendre le flambeau paternel : Polytechnicien à 18 ans, il fut Maître des Requêtes du Conseil d'État, membre du Conseil de la Marine, vice-président de la Compagnie des Forges de Marseille, vice-président de la Compagnie des Forges de la Méditerranée. Remarqué par le Directeur du Matériel Dupuy de Lôme, il travaille avec cet homme remarquable pendant dix ans. 1870, c'est la dépêche d'Eims, les intrigues de Bismarck ont réussi, le Pangermanisme dévorant éclate, c'est la guerre. Pendant la guerre, en collaboration avec le commandant Krebs, autre grand génie Français totalement oublié de nos jours ! il met au point le premier dirigeable, le « La France ». Ce dirigeable est mû par un moteur électrique inventé par Krebs. Les trois hommes se rendent compte qu'en appliquant les principes du dirigeable au navire maritime, ce dernier devient un sous-marin ! Car il y avait bien eu un essai de sous-marin avec moteur à air comprimé, mais cela avait été un échec. Donc à la suite des travaux de machines aérostatiques de Renard et Krebs, Dupuy de Lôme et Gustave Zédé, entreprennent l'étude d'un navire sous-marin.

« Avec le sous-marin, disait Dupuy de Lôme, nous mettrons d'accord torpilleurs et cuirassés en les annulant tous les deux ! »

Peu de temps après, Dupuy de Lôme meurt. Sans prendre à son compte les recherches déjà effectuées, Gustave Zédé entreprendra la construction du sous-marin (1).

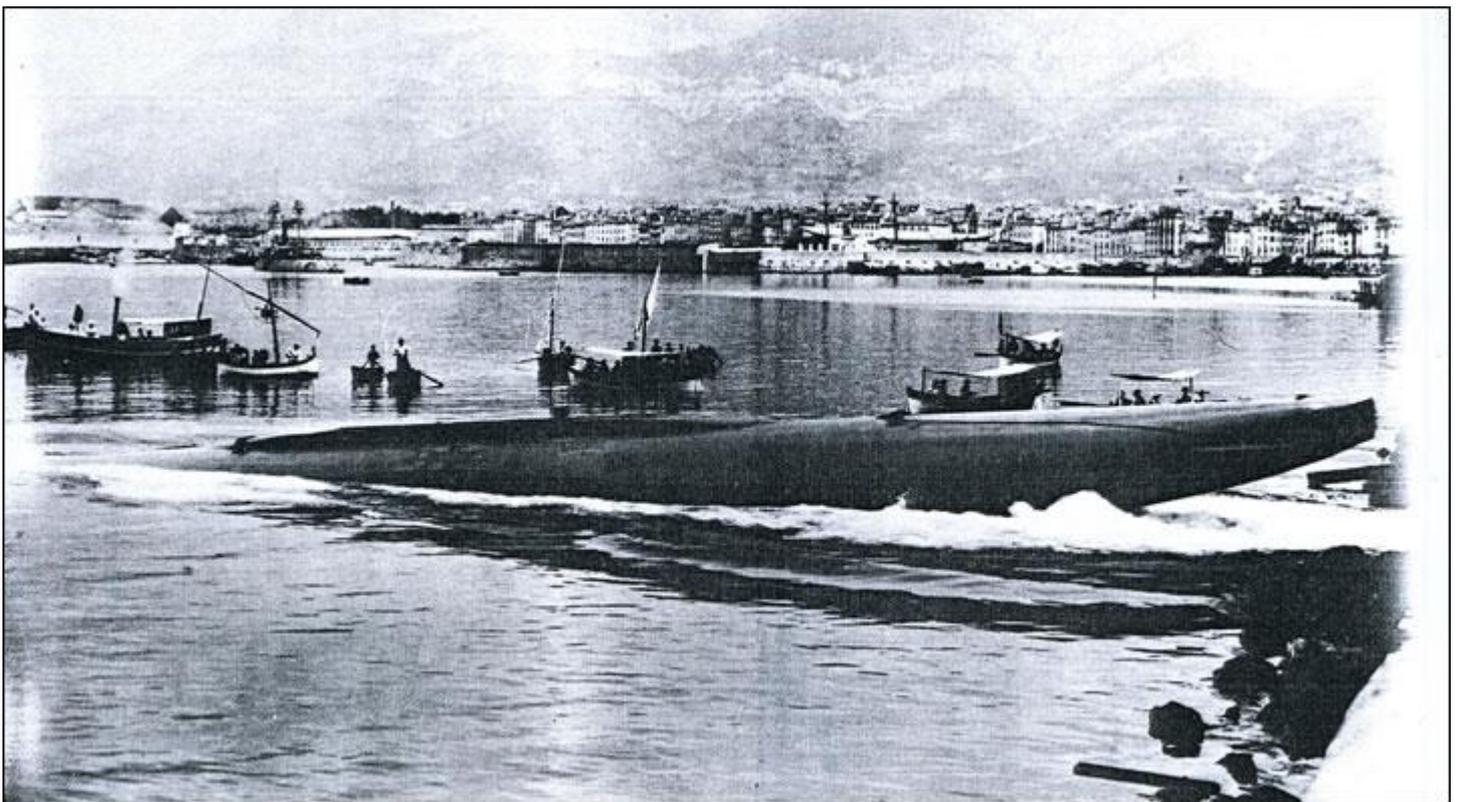


Phase finale de la construction du « Gymnote ».

La fabrication débute en avril 1887. En septembre 1888, le sous-marin prend la mer, son nom « le Gymnote ». Ce qui est rapide, cela constitue un véritable exploit.

Le Gymnote est le premier sous-marin construit par l'État. Avec son moteur électrique Krebs de 55 CV, ce fuseau d'acier de 17,80 m de long, 1,80 m de large, pesant 30 t, atteint 7 nœuds en surface, 5 en plongé, il est armé peu après de deux torpilles placées extérieurement; il aura à son actif plus de 2 000 plongées; son rayon d'action est de 10 miles nautiques, théoriquement 60, il peut être considéré comme le premier sous-marin moderne et avait été construit à l'Arsenal de Mourillon à Toulon. Pour la première plongée du Gymnote, l'équipage est de choix. Nous trouvons M. Gustave Zédé, l'ingénieur Romazotti, le lieutenant Baudry de Lanckerie, le commandant Krebs et Monsieur Picon, chef contremaître du chantier naval. 1889 fut consacrée aux essais, le Gymnote avait d'énormes problèmes de stabilité, mais avec trois paires de stabilisateurs, on y parvient à peu près. En surface, la flottabilité est faible, si la trappe n'est pas fermée, il suffit d'un gros remous et « plouf » plus de Gymnote : Il mérite vraiment son nom, c'est bien un sous-marin et pas un submersible, c'est-à-dire un bâtiment qui théoriquement ne peut naviguer qu'en plongée, en surface il n'a presque pas de flottabilité, car il affleure la surface de l'eau, dans ce cas il est prudent de naviguer tout fermé, navigant à la vue par les hublots.

Un sous-marin est une boîte de conserve, mais c'est de la conserve d'Hommes ! En plongée, c'est l'exiguïté d'un cercueil en ferraille à plusieurs places, sentant le renfermé, la sueur, la buée perlant aux parois, le tout baigné par l'odeur âcre des accumulateurs, avec le ronron lancinant du moteur électrique. Si le sous-marin prend une gîte de plus de 15°, les accus se déversent à l'intérieur avec tout ce que cela comporte d'agréable : Admirons le courage du commandant Durrieux, seul maître à bord après Dieu. Songez qu'en surface Durrieux fermait la trappe afin que l'eau des clapotis ne rentre pas dans le navire et pour se faire entendre, donnait ses ordres avec un porte-voix ! S'il avait fallu plonger en catastrophe, il fallait abandonner le commandant à son sort (2)!



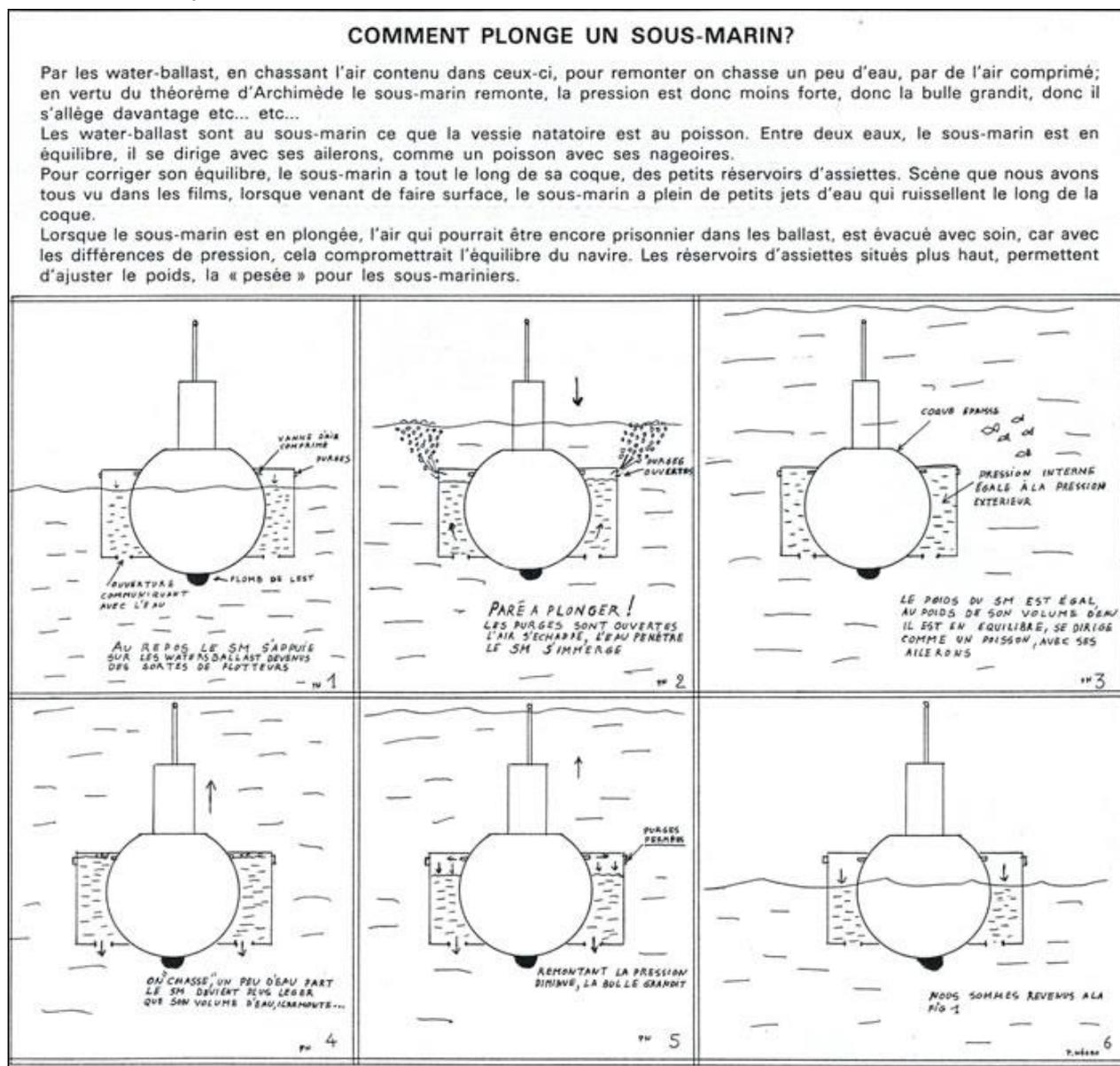
Lancement du sous-marin « Gustave Zédé » le premier juin 1893.

Le Gymnote fut par la suite équipé d'un périscope inventé par un artilleur; ce périscope inversait les images, ce qui, somme toute, n'est pas très pratique. Develuy, le nouveau

commandant, avec des moyens de fortune et du matériel de récupération, en bricole un le soir, à terre, c'était l'ancêtre de tous les périscopes modernes. Mais les autorités ne voulaient pas que le Gymnote en soit équipé. D'après leurs têtes pensantes pleines de théories et de chiffres, cela ne pouvait pas marcher. On n'y croyait pas, comme plus tard on ne croira pas au Snorkel, à l'aviation de chasse ou aux blindés. Develuy en équipa cependant le Gymnote et fit plusieurs essais concluants !

Et le Gymnote continuait ses plongées. Plonger par temps calme, cela est facile, mais si la mer est un tant soit peu mouvante, les choses changent.

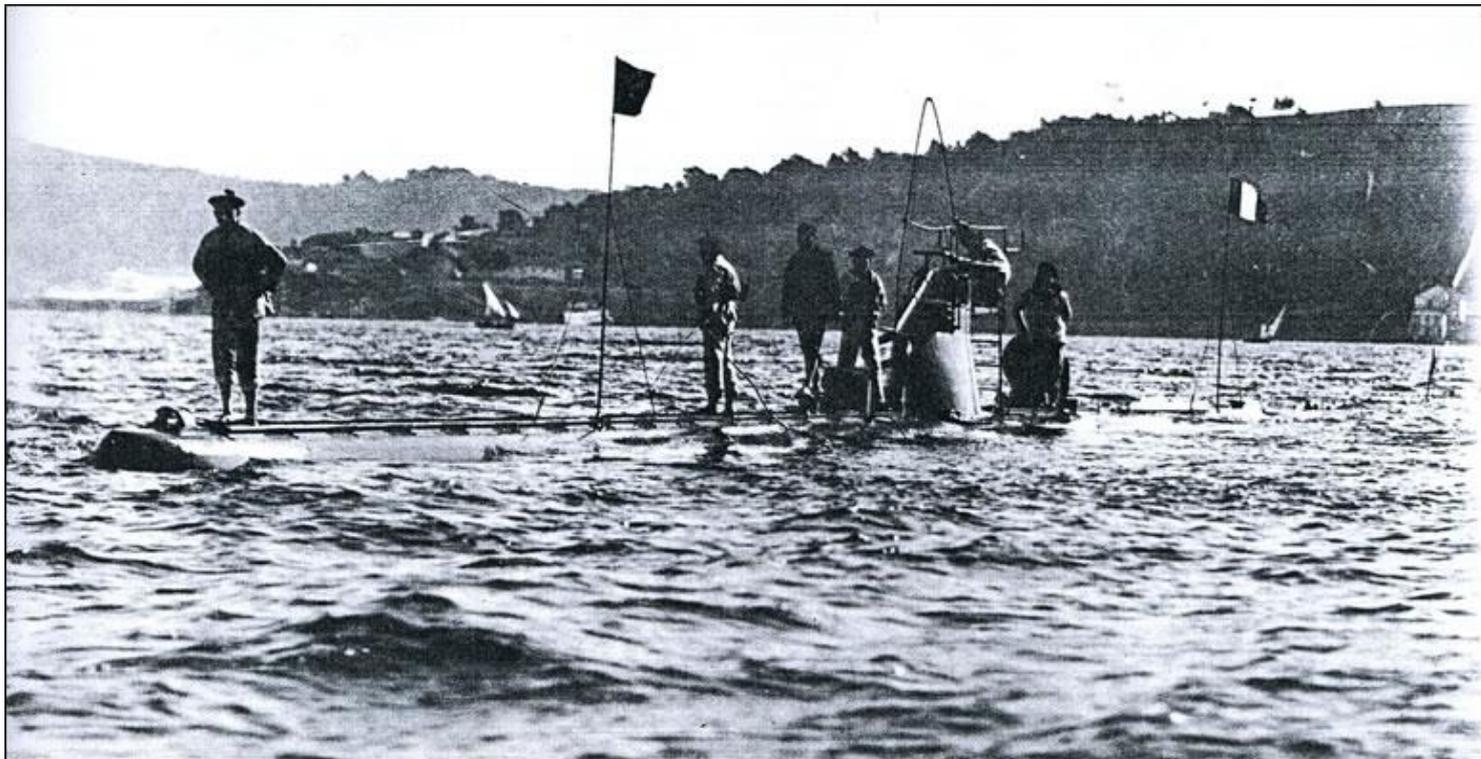
Malgré son côté « enclume flottante », le Gymnote a dans ce cas du mal à plonger. Couler, oh ! c'est facile, plonger non ! En effet, il a tendance à piquer de la proue, c'est-à-dire de la pointe négative, donc quand il pique du nez, il allège l'arrière, l'hélice sort de l'eau, plus de force motrice, le navire ralentit et reste en surface, avec le nez dans l'eau, ce qui n'est pas très confortable. « Aux postes de plongée », « immersion — 10 », l'ordre fatal vient de retentir, lentement le Gymnote s'enfonce, le kiosque disparaît sous l'eau, le moteur ronronne, la coque craque, on surveille les rivets et les étoupes. On continue, tout se passe bien, durée de la plongée trente minutes. L'exercice se déroule normalement, la manœuvre de remontée se produit lentement. Soudain, c'est le drame. « Voie d'eau » : Une trombe liquide surgit. La mer semble vouloir s'emparer de l'intrus qui ose violer son intimité. Le moteur s'arrête et les courts-circuits déclenchés par l'eau de mer, font jaillir des guirlandes d'étincelles. Puis c'est l'obscurité, l'angoisse qui vous prend aux tripes, le face à face avec la mort. Le Gymnote descend toujours et touche le fond. L'éclairage de secours diffuse une lumière blafarde, l'eau monte à la taille, à la poitrine, on suffoque. « Tout le monde dans le kiosque, fermez le panneau ! » Impossible d'accéder aux pompes, la situation devient périlleuse. Même si équilibré par la pression de l'air emprisonné, l'eau arrête de monter, c'est la mort par asphyxie. Asphyxié ou noyé, c'est à vous de choisir. Quelle belle vie que la vie de sous-marinier.



Une seule solution, un seul espoir, pour ces hommes, Archimède. « Lâcher les plombs de lest ». Archimède avait raison, eureka ! le Gymnote remonte, sauvés. L'émotion aura été telle qu'un membre de l'équipage décèdera peu après d'une crise cardiaque. (3) Le Gymnote avait donc des faiblesses. Militairement, il n'était pas bon pour le service, c'était un appareil expérimental. Gustave Zédé et

Romazotti se mettent au travail sur un nouveau navire plonger « La Sirène ». Hélas Gustave Zédé, en manipulant des produits chimiques au Laboratoire de l'École Normale, est victime d'un terrible accident, une explosion lui fracasse la cuisse, il en meurt.

Romazotti continue les travaux, en hommage au père du Gymnote, la Sirène est débaptisée, dorénavant le nouveau sous-marin s'appelle Gustave Zédé.



Le « Gustave Zédé » vers 1899. On remarque sa faible flotabilité.

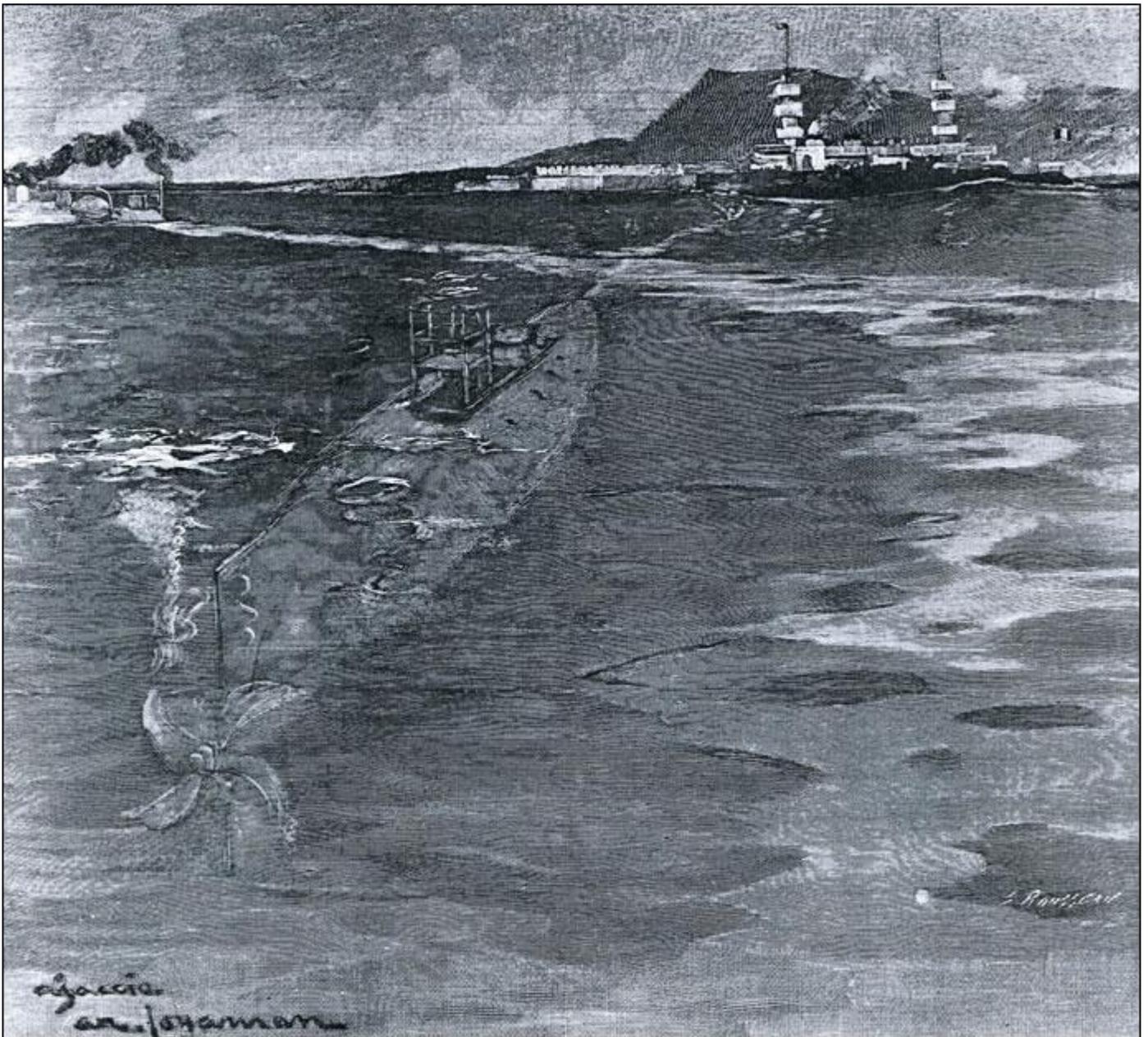
Nous sommes en 1893, les essais de mise au point durèrent plusieurs années. Le bâtiment est plus important. Le Gustave Zédé, avec sa coque en bronze, mesure 48 m de long, pèse 266 t, puissance 220 CV, peut théoriquement atteindre la vitesse de 10 nœuds en plongée et 12 en surface. Mais les choses n'allèrent pas toutes seules. Comme le Gymnote, le Gustave Zédé est électrique.

Il emporte 300 accumulateurs de 500 kg chacun. Les accus de cette époque ont un rendement faible, ils ne sont pas étanches, ils s'oxydent, les bornes se couvrent de sels grimpants. Il fallait constamment vérifier s'il n'y avait pas de fuite d'acide entre les batteries et les parois du sous-marin. Si l'on utilise la pleine puissance pour atteindre les fameux 10 nœuds à l'heure, on couple les accus ensemble (300 V). Alors ils chauffent, l'acide finit par bouillir, dégageant des émanations meurtrières, à chaque connexion se produisent des arcs électriques ! D'ailleurs, rien qu'à 200 volts, tout commence déjà à chauffer, donc on marche seulement à 100 V et malgré ses deux moteurs de 110 CV, le Gustave Zédé avance en surface à 7 nœuds, en plongée à 5.

Si l'on veut aller plus vite cela chauffe, avec tous les risques qui s'en suivent. En surface, il affleure l'eau, c'est aussi une enclume flottante comme le Gymnote. La moindre vaguelette suffit à recouvrir le pont, pour pouvoir circuler facilement le pont a été recouvert d'un plancher à claire-voie. Les essais furent mouvementés. Un jour, avec une commission de contrôle à son bord, il pique du nez en plongée, les presses étoupes cèdent, l'eau s'introduit, les accus menacent de déborder ; or le mariage de l'eau de mer et de l'acide sulfurique contenue dans l'électrolyte des batteries dégage du chlore, gaz toxique s'il en est : et dans un sous-marin, pas question d'ouvrir la fenêtre pour aérer. (Par la suite viendront les batteries alcalines).

Le commandant redresse la barre, le Gustave Zédé se relève, l'eau embarquée va d'avant en arrière, trempant tout le monde sur son passage. Le Gustave Zédé crève la surface de l'eau. Sauvé. Pour accroître la stabilité, on eut alors une idée vieille comme le monde, munir l'arrière du sous-marin d'ailerons fixes, comme une flèche. Ce qui me fait penser à une phrase de Gabriel Voisin, à propos du centrage des automobiles : « Le plus vieil idiot des Iroquois sait que pour faire voler droit une flèche, il faut lui mettre des plumes au c..! Ainsi, le sous-marin acquit une certaine stabilité. Malgré sa grande taille pour l'époque, les conditions d'hygiène étaient précaires et de confort inexistantes. Pour dormir (quand on dormait !) on tendait des

hamacs entre les rangées d'accumulateurs. En 1898, au cours d'un exercice, l'on réussit à torpiller un cuirassé, le Magenta. Bien entendu, il s'agissait d'une torpille d'exercice ! Mais l'on continuait à être sceptique sur l'efficacité du sous-marin, surtout les Anglais (4). Les premiers torpillages mettaient plus en péril les torpilleurs que le torpillé ! Tout comme les bombardes du moyen-âge qui éclataient au nez de leur servant. Le sous-marin, tout comme le dirigeable, fonctionne selon le principe d'Archimède. Tout le monde connaît l'histoire d'Hérion, Roi de Syracuse, soupçonnant son orfèvre de le voler, lui fournissant une couronne en alliage d'argent et d'or aux lieux et place d'or pur. Il fallait pouvoir démasquer la supercherie sans abîmer le royal couvre-chef. Archimède fut chargé par Hérion de résoudre le problème. Nous avons tous appris dans notre scolarité primaire, la fameuse scène du bain. Constatant l'allègement de son corps dans l'eau, il sortit de son bain et s'élança dans la rue en s'écriant : « Eurêka, Eurêka ! » (imaginez la scène et souriez). Archimède venait de trouver son célèbre principe : « Tout corps plongé dans un fluide subit de la part de ce fluide une pression verticale de bas en haut, égale au poids du volume du fluide qu'il déplace ».



Dessin représentant le premier torpillage d'un navire en marche en 1901.

Or donc, lorsqu'un sous-marin tire une torpille, il faut compenser le poids perdu. Le Gustave Zédé Tache une torpille, l'avant s'allège, soudain, voie d'eau, il descend en arrière en prenant de plus en plus de pointe, les accus se déversent, le flot corrosif déferle dans le couloir, dégageant d'affreuses odeurs et vapeurs, piquant les yeux, prenant à la gorge. Le Commandant Jobert est un homme de sang-froid. Le sous-marin descend toujours : -20, -25, -30, -35, -40, un choc, un craquement, tout le monde est tombé et est contusionné, le sous-marin se pose sur le fond; on reprend ses esprits, on chasse l'eau,

l'air comprimé souffle, mais il ne se passe pas grand-chose. « Larguez le plomb » ordonne le commandant Jobert. Le sous-marin s'allège d'un seul coup de 500 kg et remonte, comme un bouchon; il crève la surface, tout le monde est sauvé. Sans le calme du commandant, c'était la catastrophe. Le commandant est l'incarnation du sous-marin, le sous-marin s'empare de lui, ils ne forment plus qu'une seule et même chose, le commandant appartient à son navire, il en est le cerveau, le bâtiment son corps; le tout appartenant à une maîtresse implacable! la Mer. Le commandant est le seul à savoir ce qui se passe, à voir, à décider. A bord du sous-marin, il n'y a pas de petits grades, d'emplois mineurs, tout le monde a besoin de tout le monde, la moindre négligence et c'est la mort. Chacun doit pouvoir compter aveuglément sur l'autre.

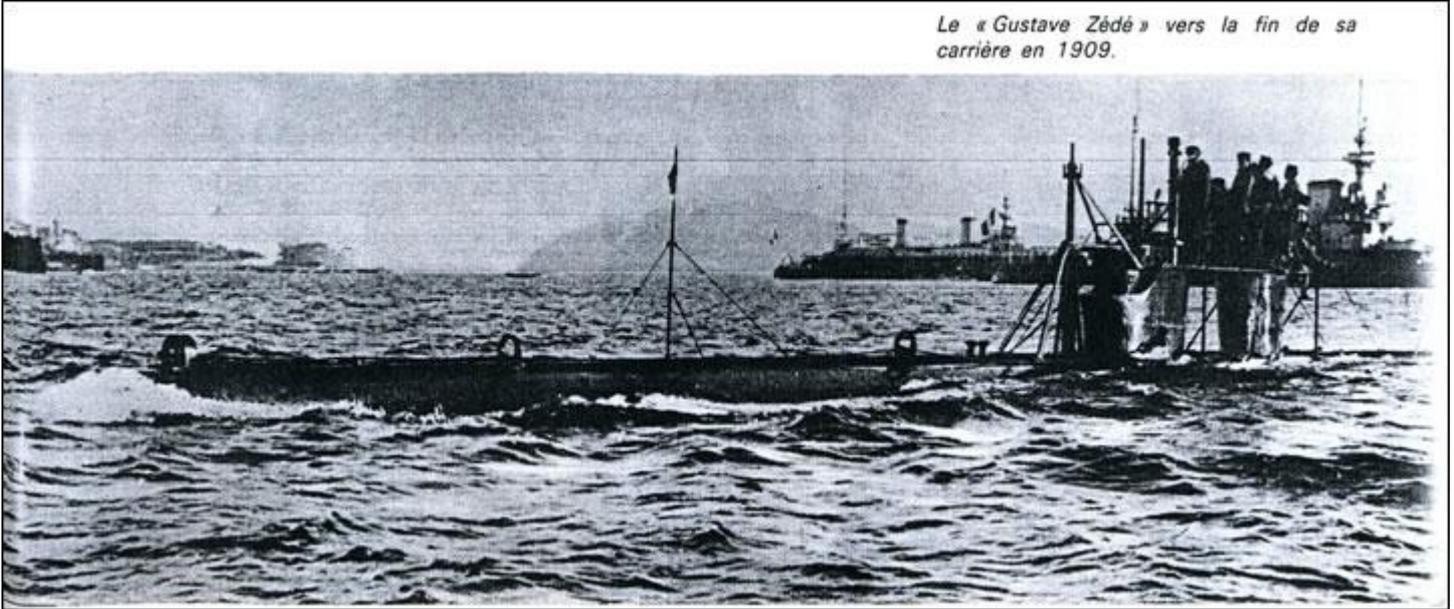
Cette avarie du Gustave Zédé était due à un tube de torpille qui ne s'était pas refermé. Le bâtiment continue sa carrière, le sous-marin est pris de plus en plus au sérieux, des personnages officiels viennent le visiter, participer à une courte sortie, tel Waldeck-Rousseau. En avril 1901, c'est la consécration. Le Président de la République Émile Loubet vient en visite officielle à Toulon. Lui aussi, veut faire une plongée en sous-marin. Il est accompagné de M. Cambérien. Secrétaire Général de la

Présidence, de l'Amiral Beaumont, du Général Dubois, tous deux en grand uniforme, enfin du Ministre de la Marine Delcassé. Tous les officiels civils sont en queue-de-pie et haut-de-forme, les militaires en grand uniforme. Ils pénètrent dans le sous-marin. Celui-ci est pris en remorque et détaché au milieu de la baie; un demi-mètre d'eau au-dessus du fût du kiosque suffit pour une démonstration; une boucle en dehors de l'arsenal, puis le Gustave Zédé va émerger au milieu de la flotte. Le retour se fera triomphalement en surface, tout le monde est enchanté. Le Président Loubet est le premier Chef d'État à avoir effectué un voyage en sous-marin. Avant lui, seuls le roi George d'Angleterre, en 1624, et sous l'Antiquité Alexandre Le Grand, avaient plongé à bord d'un bateau plongeur. Cette fois-ci le sous-marin était vraiment officialisé.

Trois mois plus tard, c'était les manœuvres de la Méditerranée et le torpillage du Charles Martel. Mais ce type de machine plongeante n'apportait pas toute satisfaction. Le sous-marin était handicapé dans ses mouvements ; l'on pensait à la définition de Fulton : « un croiseur qui peut plonger ». Les moteurs électriques sont limités dans leur rayon d'action, le sous-marin en surface est à la merci d'une grosse vague. Il y a eu des essais de sous-marins à vapeur, stockant de la vapeur sous pression pour la plongée, mais cela est loin d'être parfait et la chaleur à bord est insupportable. Ce qu'il faut, ce n'est pas un navire sous-marin, mais un navire submersible.

Alors, Laubeuf vint. En 1896, le Ministère de la Marine avait organisé un concours sur les machines plongeantes, doté d'un prix de 10 000 F, ce qui est important à l'époque. Le vainqueur, l'ingénieur en chef Laubeuf, étant déjà ingénieur dans la Marine, on en profita pour ne pas lui donner le prix, mais une médaille ! Pour gagner ce concours, il fallait répondre à certains critères : vitesse 12 nœuds, rayon d'action en surface 100 miles, à 8 nœuds l'heure, rayon d'action en plongée 10 miles à 8 nœuds, poids maximum 200 tonnes, armement 2 torpilles. Le second prix sera attribué à M. Drzewiecki, le troisième au célèbre Fernand Forest, le quatrième à M. Philippeau. Grâce à Laubeuf, le navire sous-marin cessait d'être prisonnier de son faible rayon d'action en surface. Laubeuf s'était rendu compte qu'un sous-marin devait être un bateau torpilleur pouvant plonger. Ce nouveau bâtiment se nomme Le Narval, pèse 117 t et 200 en plongée, il mesure 34 m de long. Pour la navigation en surface, Laubeuf a équipé son navire d'un moteur à vapeur de 250 CV, provenant d'un bateau de surface. De plus, ce moteur qui est chauffé au mazout, permet d'entraîner une dynamo qui peut recharger les batteries nécessaires pour la navigation en plongée, l'habitacle hommes et machinerie; la « coque épaisse » est entourée de réservoirs d'eau, les « water-ballast » qui en plongée contenant de l'eau, ne subissent donc pas de pression, n'ont pas besoin d'être épaisses. Pour remonter, l'eau des water-ballast était chassé par des orifices inférieurs, au moyen d'air comprimé. Le sous-marin a donc perdu du poids, il est plus léger que le volume d'eau qu'il déplace, donc il commence à remonter. Remontant, la pression est moins forte, donc la « bulle d'air » dans les ballasts augmente de volume, l'eau est chassée et inmanquablement le sous-marin remonte en surface. Il repose donc sur l'énorme bulle d'air emprisonnée dans les ballasts, le « submersible » a donc une meilleure flottabilité que les sous-marins.

Le « Gustave Zédé » vers la fin de sa carrière en 1909.



Le Narval sera lancé en octobre 1899. Tous les sous-marins modernes descendent du Narval; c'est vraiment une machine moderne; pour plonger, il éteint la chaudière et rentre la cheminée et il peut parcourir 70 miles sous l'eau; il embarque 4 torpilles et contient 11 hommes d'équipage. La France a une avance considérable, elle construit beaucoup de sous-marins et submersibles (5). Pendant ce temps, l'Allemagne laisse faire et suit les expériences de près, grâce à son formidable réseau d'espionnage. Les chantiers Krup construisent le U1 en 1901, sur les plans de l'ingénieur espagnol, d'origine française, d'Eyquevilley, et construisent massivement des sous-marins ; ce qui fera prophétiser à Laubeuf, en 1908, que l'Allemagne prépare une guerre sous-marine intensive. Personne ne l'écoute. Le 2 août 1914, les sous-marins allemands sortant de leurs réserves, le 5 septembre 1915, le Pothfinder est torpillé par le U21, mais ceci et une autre histoire...

P. Négro

(1) La décision du Ministère est prise le 22-11-1886, décidant la construction d'un « torpilleur sous-marin à hélice », sur les plans de Gustave Zédé, alors à la retraite, la direction des travaux est confiée à l'ingénieur Romazotti.

(2) Le sous-marin sert surtout à des expériences militaires et scientifiques, forcement de blocus, essais de tirs sur cible, essais de divers équipements. Les commandants Darrieux, Meleort et l'ingénieur Leflaive, expérimentèrent leurs idées sur le Gymnote.

(3) Il aura d'autres mésaventures ; pour voir à fleur d'eau, il est équipé d'une sorte de coiffe en toile épaisse imperméabilisée, munie de vitres. Un jour de 1891, lors d'une visite du Président de la République, le Gymnote doit passer sous un navire de guerre, la coiffe de toile se déchira sous la pression de l'eau, heureusement l'on put faire surface aussitôt. En 1905, alors qu'il était à quai, en recharge d'accus, l'hydrogène dégagé par la recharge des batteries, explosa. En 1907, il heurte une roche, la même année il coule dans son bassin de Rodont, il sera rayé des effectifs en 1908 et ferraillé en 1911.

(4) En 1899, le Gustave Zédé exécute la traversée Toulon Marseille, faisant surface dans le port de Marseille, à la surprise générale.

(5) Quant à notre Gustave Zédé, il reste attaché à la Défense maritime de Toulon jusqu'en 1909, année où il sera vendu a

(5 296 – 19 02 23)Le Contre-Amiral PAUL CROMBET 1786-1861, un marin namurois de la République et de l'Empire français et des Pays-Bas.

Crombet fait partie de ces gloires namuroises que leur esprit libéral avancé a fait rejeter du panthéon de leur ville natale trop bien pensante.

Roger PIERARD

SES ASCENDANTS.

Les Crombet sont une vieille et célèbre famille namuroise oubliée. Goetstouwers nous signale que «en 1753, Pierre-Philippe Crombet, qui depuis plusieurs années n'exerçait plus le métier et renonçait à tout droit et prérogative qu'il s'était acquis par son incorporation au métier des merciers, demanda son exclusion, parmi qu'il offre de payer à rate de ce jour son contingent de mauvais frais» (1).

Le nom de Crombet n'est pas tellement répandu et la coutume de prénommer fils comme père nous permet de croire qu'il s'agit d'ascendants de ceux qui font l'objet de notre propos.

Le fait d'appartenir au «Stile des Merciers» qui jouissait et offrait des privilèges particuliers nous renseigne sur le niveau social des Crombet. L'accès au métier des merciers était fort recherché car on n'y exigeait pas de pièce d'épreuve. C'est dans cette corporation que l'on retrouve, entre autres, les imprimeurs et les libraires. C'était le métier le moins opératif et le plus intellectualisé. Il permettait des pratiques commerciales très diversifiées, ce qui lui vaut, l'appellade métier «fourre-tout»: « Les merciers pourront vendre comme ils le jugeront convenable les ouvrages dont la fabrique a été attribuée aux autres métiers» (2). Au demeurant, c'était la voie d'accès la plus directe à la bourgeoisie, en somme au «tiers état de la ville».

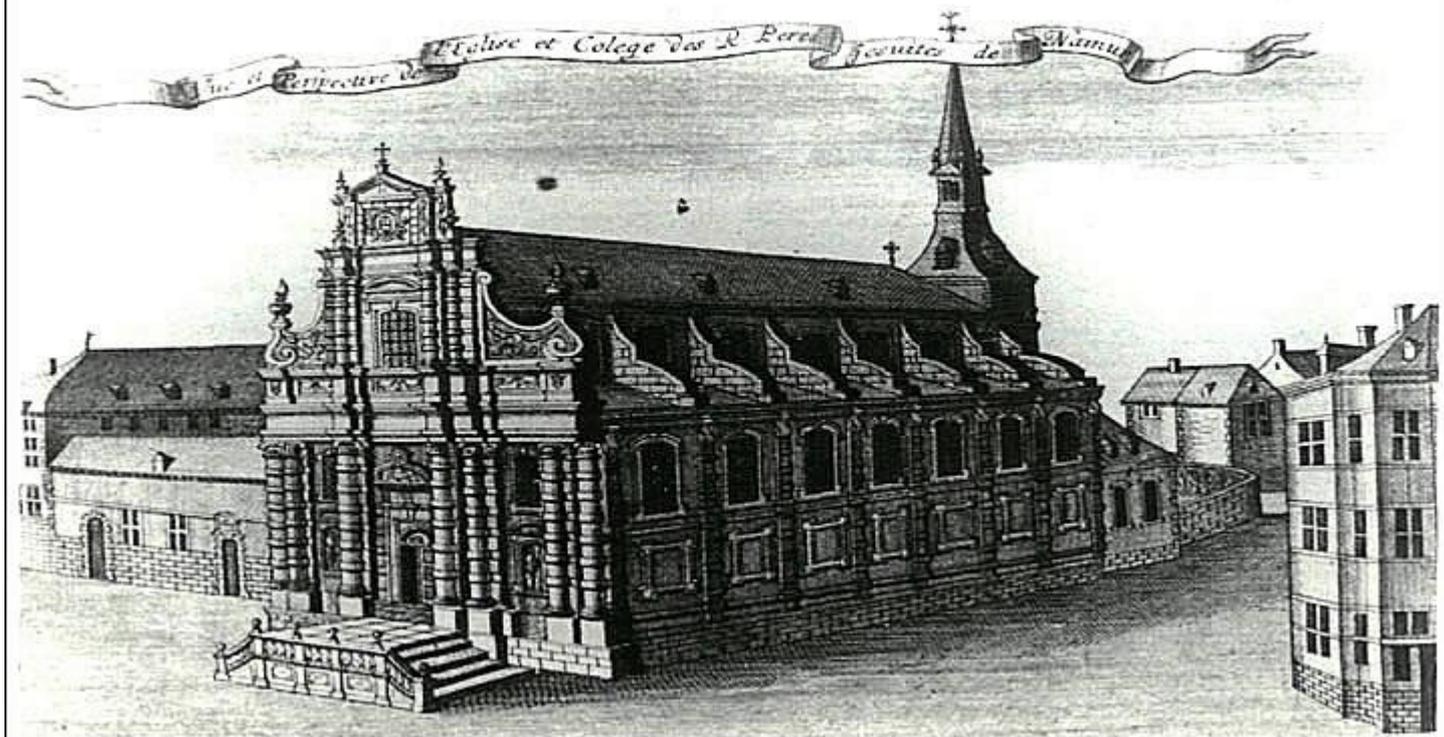
Il ne semble pas que ce soit pour des raisons financières que P. Ph. Crombet se retire du métier puisqu'il s'offre à payer «son contingent de mauvais frais». Il apparaît que son niveau socio-politique est très satisfaisant et nous retrouvons son fils Pierre-Philippe Crombet, junior, avocat namurois imbu des idées de la Révolution française. Lorsque, en 1795, nos territoires sont annexés par la République, il devient administrateur local. En cette circonstance, il est équitable de noter le rôle pondéré qu'il a joué. Les travaux de reconstruction de l'actuelle cathédrale de Namur avaient débuté en 1751. Le culte n'y avait repris qu'à la fin de ceux-ci, en 1767. Le comté de Namur était annexé le 1er août 1795 par la République française. Lors de l'interdiction du culte catholique par la Révolution, la cathédrale est utilisée comme hangar. Elle sert même de dépôt pour les prisonniers russes qui brûlent le mobilier pour se chauffer... Finalement, l'administration de la République décide de procéder à la vente publique de l'édifice, à charge pour l'adjudicataire de le démolir au bénéfice des matériaux. L'édifice avait à peine trente ans! Crombet, devenu membre de l'administration, ne pouvait s'opposer à la résolution prise. Elle heurtait, néanmoins, profondément cet humaniste respectueux des idées des autres et des arts. Dès lors, « il parvint à glisser adroitement, dans le cahier des clauses et conditions de l'adjudication, que l'administration se réservait une décade pour approuver la vente, avec réserve de la tenir pour nulle si elle le jugeait convenable» (3).

L'éphémère culte de la déesse Raison se tint dans l'édifice. Ensuite, le concordat survenant, l'astucieux délai introduit par P.Ph Crombet s'avéra largement suffisant pour sauvegarder la cathédrale que nous connaissons aujourd'hui.

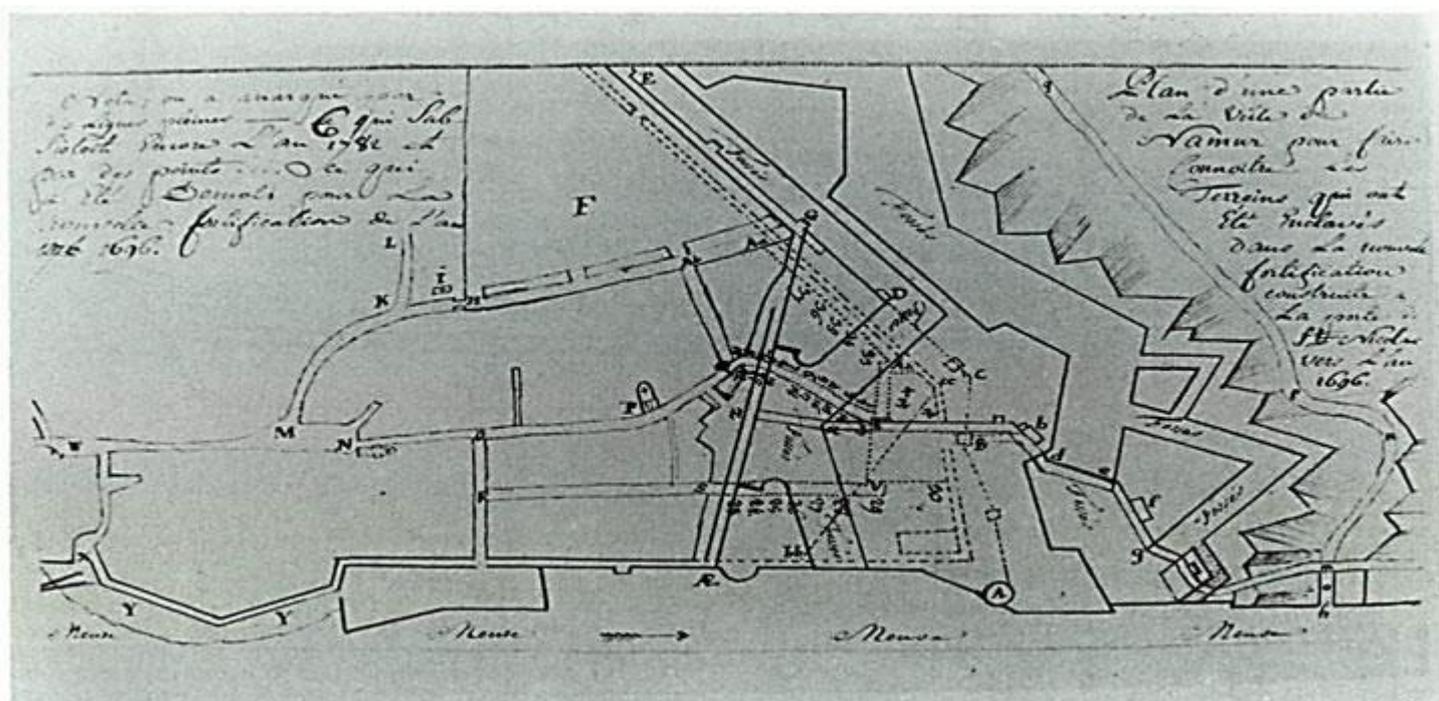
Toujours en fonction du concordat, Jean-Joseph Noël, prêtre soumis, sollicite l'autorisation de célébrer les offices à l'église Saint-Loup. Cela est accordé mais les objets du culte, archives, livres, statues, tableaux et divers biens d'églises et de congrégations saisis par la République sont précisément entreposés dans cette église. Ils doivent être déménagés à l'École Centrale du département de Sambre et Meuse, actuel Athénée Royal François Bovesse, jouxtant l'église Saint-Loup. Le 15 germinal (2 avril) 1800, le préfet Perès ayant arrêté «qu'il y aurait de l'inconvénient à confier le transport de ces livres et autres objets à d'autres personnes qu'à celles entendues et capables de conserver l'ordre établi dans le

classement de ces livres» (4), cette tâche est confiée au citoyen Crombet qui est chargé de la direction et de la surveillance des ouvriers qu'il a dû choisir personnellement.

Eglise Saint-Loup où étaient entreposés les objets du culte. A gauche, l'Ecole Centrale, actuel Athénée François Bovesse.



Esprit avancé mais humaniste convaincu de la Déclaration des droits de l'homme, Pierre-Philippe Crombet est respectueux des biens qui lui sont officiellement confiés. Son heureuse désignation et la conscience avec laquelle il fit exécuter le travail permettront le sauvetage de bien précieux, historiquement, artistiquement et sentimentalement. C'est ainsi qu'à la suite d'un arrêté du 1er Vendémiaire, an XII - 24 septembre 1803 art. 6 - par lequel Bonaparte ordonnait la vente des biens faisant partie des fortifications, P. Ph; combret, membre de la municipalité, fut chargé de défendre le dossier de la Ville afin qu'elle puisse conserver, en biens propre, les terrains, antérieurement intégrés dans le système de défense. Il fit, en grande partie, triompher la thèse de sa ville contre les prétentions républicaines.



LA JEUNESSE DE PAUL CROMBET.

Paul Crombet naquit à Namur le 23 août 1786 au «tienne» qui portait le nom de sa famille. Leur propriété se situe sur une des nombreuses crêtes secondaires qui dévalent de la Citadelle sur les coteaux De Byley hors des remparts. Ces tiennes ont pour noms: «Aux Biches», «Qui rotte», 'Hola', «Maquet», etc. Ils portaient jadis des vignobles producteurs d'un vin d'une qualité discutable mais dont les Namurois étaient fiers. Les propriétés des notables namurois hors remparts étaient aussi établies en ces lieux. (5)

On peut dire que Paul Crombet est un enfant de la Révolution. Fils d'un républicain humaniste, comme nous venons de le voir, il a trois ans quand le peuple de Paris prend la Bastille. Il reçut sa formation «primaire» au sein de sa famille puis fréquenta l'École Centrale de Namur, ancien collège et actuel Athénée royal François Bovesse. Son père était membre du jury d'instruction de l'École. Succédant, en 1801, au peintre Juppin, il y exerce aussi la fonction de bibliothécaire. Le fond de la bibliothèque, qui était publique, était constitué, comme nous l'avons vu, des ouvrages monastiques saisis. Viendront s'y ajouter les dotations ministérielles régulières.

L'École jouissait d'une solide tradition de qualité. On y pratiquait une méthode globale avant la lettre qui fut, certes, à la base de la belle érudition de Paul Crombet.

Le préfet Perès s'efforcera, en vain, de faire élever l'École au rang de Lycée. Hélas, en 1802, le pouvoir central la ramène au rang d'École Secondaire municipale (6). Voilà pourquoi c'est au Lycée de Douai que Paul Crombet acheva ses humanités en 1805.

UN MARIN DE LA REPUBLIQUE ET DE L'EMPIRE.

Très attiré par la carrière militaire et particulièrement la marine, il y entre en qualité de citoyen de la République, Namurois né de parents namurois. Notons qu'il faut être très motivé par la marine pour choisir cette carrière à une époque où la France n'a d'yeux que pour ses régiments qui vont constituer la Grande Armée.

Paul Crombet entre en service actif comme novice, à l'âge de 19 ans, au camp de Boulogne... qui s'étend d'Etaple à Montreuil. En juin 1803 - Messidor an XI - , Bonaparte, le consul, était venu reconnaître le site propice au rassemblement de l'armée d'invasion de l'Angleterre. Méfiance ou mépris pour sa marine et son corps d'officiers, il s'est fait expliquer les lieux d'embarquement par Margollé, un simple patron de patache (7).

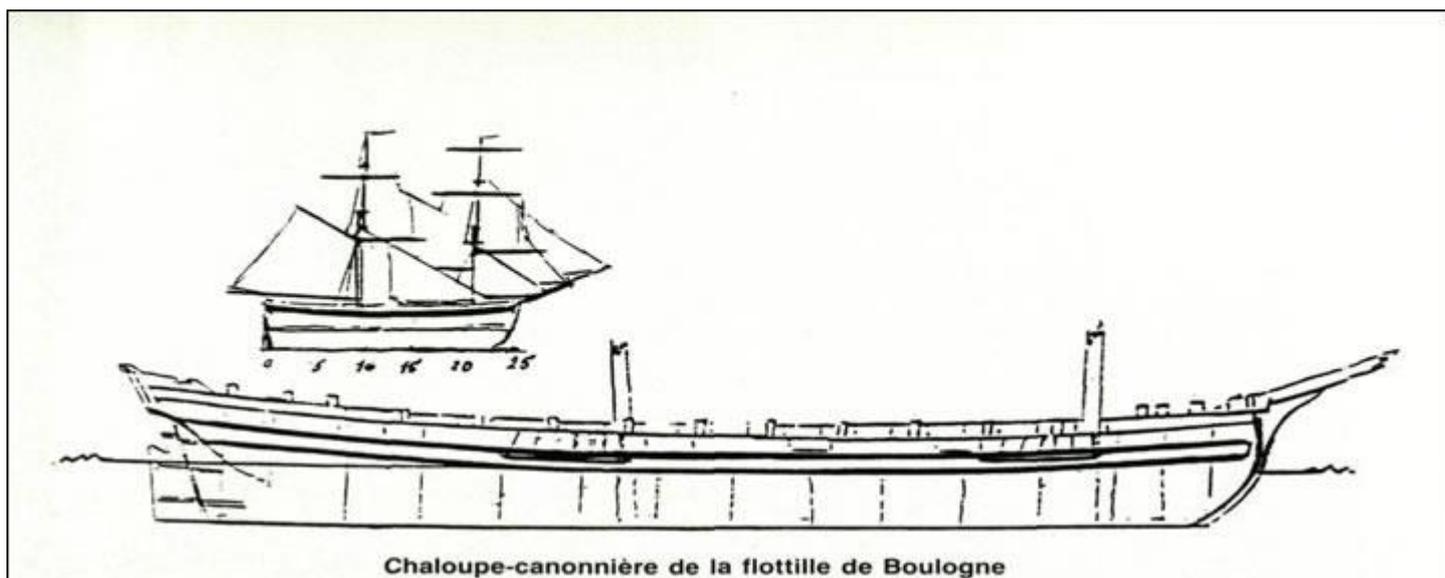
En 1805, Paul Crombet sert donc à bord d'une chaloupe-canonnière chargée d'écarter les navires anglais qui barrent le passage à l'énorme flottille de débarquement. Elle est composée de bateaux et péniches de tous modèles et de toutes origines et, dans certains cas, ces embarcations ont fait l'objet d'in vraisemblables transformations. L'utilisation dans la Manche des chaloupes-canonnières avait été proposée par le lieutenant de vaisseau Muskeyn, Belge comme Crombet, mais Français par annexion. Il s'agissait de petits bâtiments à fond plat, marchant à la voile et à l'aviron, grésés en brick, longs de 28 m et armés de 3 pièces de 24 et d'un obusier de 8 pouces. Montés par 22 marins, ils devaient pouvoir embarquer 130 soldats (8) Les essais avaient eu lieu en présence de l'ingénieur Forfait devant le littoral belge et avaient emporté son adhésion en 1795. 298 chaloupes-canonnières furent construites en 9 mois.

Alors que Crombet était envoyé, par son capitaine, en mission à terre pour y porter des messages, une bombe anglaise détruisit sa canonnière. Lui et l'équipage du canot furent les seuls survivants. La chance a donc permis que nos propos ne s'arrêtent pas ici...

"Le 24 juillet (5 thermidor) 1805, Napoléon passe, une fois de plus, en revue les troupes du camp de Boulogne commandées par le maréchal Ney. Le 21 août (3 fructidor) de la même année, en une heure et demie, hommes et matériel sont embarqués... Tout restera à la côte ! En effet, l'Amiral ne peut ou n'ose rassembler la flotte qui devait permettre à la marine française d'assurer deux jours de maîtrise du Channel. «Le 2 septembre, Napoléon levait brusquement le camp de Boulogne, las de manger des yeux la côte anglaise sans pouvoir s'embarquer, las de voir ses péniches à fond plat chavirer allègrement une fois en mer... L'armée française fit brusquement volte-face et, emportant ses aigles, s'ébranla vers l'est à marches forcées en direction de la capitale autrichienne» (9). Le 21 octobre, c'était Trafalgar mais, le 2 décembre, Austerlitz fait oublier la défaite de la marine. «Et peut-être l'avenir de cette nouvelle marine républicaine n'aurait-il pas été désespéré si on l'avait entourée des soins nécessaires. Mais la France n'avait d'yeux que pour les champs de bataille terrestres» (10)

Le moins que l'on puisse dire, c'est que la carrière de marin de Paul Crombet ne commence pas sous

d'heureux auspices. Il va aller vers d'autres tâches. Il est nommé aspirant en 1806, cependant qu'en 1810, son père, Pierre-Philippe Crombet, qui résidait toujours à Namur, est nommé Conseiller à la Cour d'Appel de Liège. Cette nouvelle fonction sera la cause du départ des Crombet de Namur vers Liège où Pierre-Philippe décédera en 1826, le 26 septembre. Il était alors retraité avec le titre de Conseiller honoraire à la Cour d'Appel de la même ville. Après le camp de Boulogne, Paul Crombet est remarqué par l'amiral Missiessy qui le désigne comme membre de la commission chargée de dresser les cartes de l'Escaut oriental. Il assume cette mission à la satisfaction de ses chefs, ce qui le classe d'emblée dans la nouvelle génération des officiers de marine scientifiques. Nous verrons l'importance que cela aura pour la suite de sa carrière. La marine «de bois et de toile» est, à cette époque, à l'apogée de son développement technologique. L'évolution sera désormais le fait des officiers techniciens. «Pour être un grand marin, il ne suffit plus d'être brave». Cela est vrai pour toutes les marines. Le célèbre Cook acquit sa célébrité sans jamais livrer combat. Dès 1770, il avait été remarqué par son habileté à baliser et sa précision à dresser une nouvelle carte du Saint-Laurent et de son embouchure. Il sera choisi pour devenir le grand découvreur que l'on sait parce qu'il était expert en hydrologie et en navigation astronomique. (11) En France, quand la Révolution aura pendu ou exilé la fleur des officiers de la «Royale, le vide sera grand. Pour le combler, il y aura des promotions inattendues et aussi des «commissaires politiques» auprès d'anciens dont on ne peut se priver. A quelques exceptions près, les nouveaux chefs de la marine de la République ne sauront que se faire tuer. Leur bravoure n'est pas en cause mais leurs connaissances étaient rudimentaires. Paul Crombet pouvait venir à son heure dans cette marine de la République dont il aimait l'esprit libéral. Mais, selon ce qui semble être une habitude en France, quand l'armée de terre faiblit, on use de la marine à terre. (12)"



LA DEFENSE DE BERG-OP-ZOOM.
 C'est dans une opération terrestre que Crombet va se couvrir de mérites en se révélant officier d'infanterie de qualité, meneur d'hommes inspiré. Il utilise, de façon judicieuse, les maigres effectifs dont il dispose, comme nous allons le voir, à Berg-op-Zoom où il est envoyé en renfort pour la garnison. En décembre 1813, les Français sont forcés d'évacuer la Hollande. Ils se limitent, dès lors, à défendre quelques places-fortes dont Berg-op-Zoom. La garnison, forte de 800 hommes, est commandée par le général Bizanet. Crombet, à la tête de 70 marins, reçoit la mission de tenir le fort d'Eau. C'est une médiocre redoute avancée dans l'Escaut. Elle est destinée à défendre le chenal menant au port intérieur. A marée haute, la redoute est seulement reliée à la terre par une étroite ligne mais, à marée basse, les polders environnants se découvrent. Le 13 décembre au soir, l'attaque de la place est entreprise par quelques officiers hollandais et des insurgés. Ils sont repoussés. Le 15 décembre, le fort d'Eau prend sous son feu quelques péniches anglaises. Le 17 décembre, un colonel anglais somme la place de se rendre. Ce sont là les préludes d'opérations qui vont débiter par le blocus de la place de décembre 1813 à février 1814. Les Hollandais, aidés de Cosaques, puis les Prusiens mènent l'affaire de façon peu rigoureuse. La garnison n'a pas trop à souffrir et reçoit même quelques renforts de jeunes recrues qui compensent les désertions. En mars, les Anglais vont reprendre la mission. Dès le 8 mars 1814, ils mènent une attaque surprise d'importance

qui échoue. La suite des opérations est décrite en détail par Eenens (13). Voyons le rôle joué par Crombet dans l'affaire. Le 9 mars, plus de 700 combattants anglais réussissent la «descente» de la place. Ils veulent s'assurer renforts et retraite par l'eau. Pour ce faire, ils décident de s'emparer du fort d'Eau avec une force de 480 attaquants. Crombet et ses 70 marins résistent au premier choc. Au prix de nombreuses pertes, les Anglais placent des planches sur les douves et dressent des échelles aux remparts afin de donner l'assaut. Sous la pression du nombre, Crombet est astreint à se rendre avec le reste de ses effectifs réduits par les pertes. Il est prisonnier sur place. Pendant ce temps, le reste de la garnison n'est cependant pas inactif. Le général Bizanet mène une contre-offensive fructueuse contre les diverses colonnes anglaises qui ont pris pied dans la place, au port et dans divers ouvrages. Crombet évalue la situation, juge le moment opportun. Il profite du relâchement de l'attention de ses gardiens pour se révolter, s'emparer de leurs armes, reprendre l'initiative et la maîtrise du fort d'Eau. Il fait réoccuper les parapets et recharger les pièces d'artillerie. Il faut admettre que nous comprenons mal ce genre de combat. Les opérations étaient précédées d'attentes et de veilles incroyablement éprouvantes. Dans les deux camps, les équipements étaient de mauvaise qualité, mal adaptés à l'eau et au froid. Les attaques étaient menées à découvert contre des ouvrages en maçonnerie. La concentration des combattants était incroyable à nos yeux. Les engagements étaient courts. On s'y fusillait sur place par salves très meurtrières et l'arme blanche était souvent celle de la décision finale. Pour Crombet, l'affaire est retournée à main nue et cela réussit. Il s'empare du drapeau du 1er régiment de la Garde Royale écossaise. Cette unité, menacée de destruction entre les forces de la place et les tirs du fort d'Eau, doit se rendre. Durant les heures et les jours qui suivent, les hostilités se calment et les combattants du fort d'Eau recueillent les combattants anglais transis de froid, sans ordres ni ravitaillement qui errent dans les polders en s'efforçant d'échapper aux courants des marées.

Le lendemain du combat, soit le 11 mars, Crombet remet lui-même au général Bizanet le drapeau dont il s'est emparé. Trois autres drapeaux régimentaires anglais ont également été pris.

Le haut fait d'arme de Crombet, qui eut lieu lors de la défense réussie de Berg-op-Zoom, passa inaperçu au milieu de la fin, de l'Empire : vingt jours après, Paris était pris par les Alliés... Néanmoins, dès qu'il eut été informé de la belle défense de la garnison de Berg-op-Zoom, Napoléon s'empressa de récompenser les principaux défenseurs et Crombet fut nommé chevalier de la Légion d'Honneur (14).

AU SERVICE DE GUILLAUME 1er.

Le 30 mars 1814, Blücher entre à Paris et toutes les places-fortes tennues par les troupes françaises à l'étranger doivent être évacuées. Le 24 avril, la garnison de Berg-op-Zoom se retire à Dunkerque avec armes et bagages. Parlons plutôt de «ce qui reste» de cette garnison composée en grande majorité de Belges. Après avoir fait leur devoir, ils n'ont pas attendu pour désertier puisqu'ils ne font plus partie de l'Empire français dont le démembrement sera consacré à Vienne. Tant de bravoure et de sang répandu n'ont servi qu'à retarder l'abandon de la place de 47 jours, du 8 mars au 23 avril.

Le premier traité de Paris, le 30 mai 1814, replaçait la France à l'intérieur de ses frontières de 1792 et consacrait l'union de la Belgique à la Hollande. Dès lors, le gouvernement de Louis XVIII licencia tous les officiers considérés comme étrangers. Ce fut le cas du citoyen Crombet, né à Namur et devenu ressortissant des Pays-Bas. Le 1er septembre 1818, il sera promu lieutenant ter Zee 1ste Klasse (lieutenant de vaisseau de 1ère classe). De 1817 à 1826, il va effectuer de nombreuses et longues croisières dans la Baltique et, en Méditerranée, dans l'archipel grec et particulièrement en Italie.

Il nous a laissé des relations détaillées de ces voyages. Elles ont été publiées par le vicomte Terlinden (15). Les récits de Paul Crombet sont émaillés de réflexions personnelles qui nous permettent de cerner l'officier de devoir et l'humaniste étonnant qu'il fût. A l'occasion de ses escales, il développe une véritable stratégie des visites au cours desquelles il exerce son œil et son esprit critiques. Il s'arrange pour ne pas être du quart qui débarque en premier. Les informations qu'il récolte de la sorte lui permettent d'organiser au mieux le temps dont il dispose à terre. Il y mène de véritables démarches intellectuelles qui dépassent de loin les aspirations des marins qui vont à terre pour se détendre, voire se donner du « bon temps».

Paul Crombet se comporte en intellectuel organisé, avide de voir, de connaître, de s'expliquer et aussi d'expliquer aux autres ce qu'il voit et ce qu'il perçoit. Il aime philosopher et nous révèle une personnalité parfois pleine de paradoxes. Ainsi, lorsqu'il visite le site de Pompéi, il est manifestement impressionné et il nous montre sa belle culture classique. Dans sa relation, il exprime, de façon étonnante, une conception d'avant-garde en matière de muséologie. Alors qu'on projette de transporter à Naples les

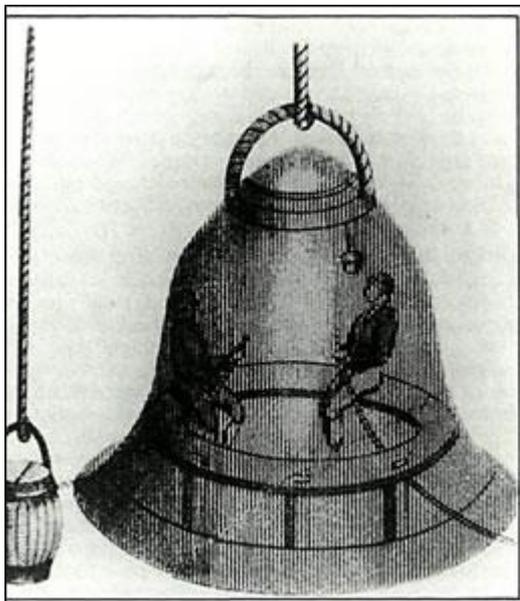
objets et même les tombeaux arrachés aux cendres de lave, il suggère d'édifier un musée local permettant de protéger et d'exposer, «in situ», les monuments et objets inventoriés lors des fouilles archéologiques auxquels il est opportun de garder leur environnement géographique et culturel. Cette idée résolument novatrice est étonnante pour l'époque où l'on se glorifie d'amener la frise du Parthénon au British Museum et l'Obélisque à Paris.

Son goût pour l'esthétique dépouillée est aussi d'avant-garde. Nous y souscrivons certainement mais, à l'époque, l'expression de cette conception devait susciter pas mal d'antipathies. En outre, le dépouillement exalté ne manquait pas de suggérer une inspiration d'origine calviniste. A propos du couvent dédié à Saint Nicolas en Sicile, il écrit : «Son église est, sinon une des plus brillantes, du moins une des plus imposantes que j'ai vues; on n'y remarque pas cette surcharge ridicule de luxe, ni cette multitude de peintures, la plupart insignifiantes, quand elles ne sont pas pis, qui déparent ordinairement les églises» (16). Crombet émet ici un avis d'avant-garde quant à l'art dans les lieux de culte. Cela le fera accuser d'irrespect et d'anticléricisme, mais, 170 ans après, son avis fera l'unanimité.

Il fait aussi partie de la nouvelle génération des officiers de marine scientifiques. Sa compétence dans les mathématiques et les calculs de navigation astronomique seront des atouts incontestables pour sa carrière. La belle technologie sollicite également son intérêt. C'est ainsi qu'à Malte, il rapporte : «La machine à mâter fixe aussi un peu votre attention, mais ce n'est pas par sa hauteur, au contraire, elle est très petite, étant placée au sommet d'un mur très élevé, qui je crois n'est que le revêtement du rocher, et au pied duquel peuvent venir se placer les bâtiments les plus forts» (17). Crombet sait combien l'opération qui consiste à mâter les bateaux est difficile et pénible. On utilisait des bigues sur pontons et parfois les moyens du bord avec force poulies et mouflages dont l'efficacité n'excluait ni l'effort, ni le risque. Par contre, le système de Malte semble parfait : il permettait de laisser descendre, du bout de la muraille, le mât verticalement dans l'étambrai et directement dans son emplanture.

Combret s'intéresse, d'autre part, à l'acoustique dans l'architecture. A Taormina, en Sicile, il constate, avec étonnement, que les théâtres antiques, bien que construits en plein air, «étaient beaucoup plus favorables à la voix que les nôtres, où les acteurs, tout en se tuant à force de crier, ne parviennent encore à se faire entendre que d'une partie de l'auditoire» (18). Il est aussi très vraisemblablement le premier «Belge» à avoir effectué, en 1820, une plongée sous eau. Ce fait devrait inspirer la fierté aux Namurois plongeurs dont le centre est renommé. Je ne peux résister au plaisir de vous livrer sa relation qui est scientifiquement parfaite pour l'époque. Elle laisse pressentir les problèmes physiologiques et technologiques qui se poseront par la suite aux promoteurs des activités sous-marines (19).

Pour réaliser cette expérience, Crombet utilisa le caisson de Plymouth qui est le premier modèle vraiment fonctionnel. Celui-ci avait été conçu par l'ingénieur anglais Rennie John (1761-1821) qui s'était inspiré de la cloche à plongeur décrite par Edouard Halley (1656-1742) à la Royal Society de Londres en 1717. Le système avait été perfectionné par John Smeaton (1724-1792) qui expérimenta avec succès sa cloche pour deux travailleurs en 1788 à Ramsgate (20). Voici donc le récit de Crombet: « Plymouth, 26 mai 1820, samedi. Depuis longtemps je désirais savoir comment on se trouvait et comment on pouvait vivre sous l'eau et je me promis bien de satisfaire cette curiosité dès que j'en entrevis la possibilité, en apprenant que les cloches à plongeurs de nouvelle invention étaient en usage sur la rade de Plymouth. Nous obtînmes facilement la permission de faire cette expérience et nous nous rendîmes, à dix, dans le Catwater à bord de la goélette, où une de ces cloches est installée. On ne nous dit que l'on pouvait descendre à six, mais, comme un couple de nos messieurs voulait n'être que simples spectateurs, nous descendîmes d'abord à quatre avec un plongeur.



La cloche à plongeur de Halley (1690).

La cloche est une caisse de fer de six pieds de longueur, quatre de largeur, cinq de hauteur, et de trois pouces et demi d'épaisseur ; elle est terminée, en haut, en forme de toit aplati et pèse environ 8.200 livres. Il y a en dedans deux bancs pour s'asseoir, une traverse pour s'appuyer les pieds et les instruments pour travailler au fond de la mer pendent aux parois de la machine. Lorsque nous commentâmes à descendre, j'éprouvai d'abord aux oreille une si violente douleur, par la grande pression de l'air, que je crus un moment que le tympan ne pourrait pas résister à une pareille pression et se serait déchiré. Mais, lorsque l'équilibre se fut établi entre les organes, cette douleur passa totalement et je me trouvai en état de pouvoir me livrer facilement à toute espèce de travail de corps et d'esprit. J'étais alors au fond de la mer, à environ trente pieds de profondeur, et l'on aurait encore le double comme colonne d'eau

au-dessus de la tête que l'on pourrait encore s'apercevoir quand un nuage passerait devant le soleil et que le plus petits objets ne pourraient pas échapper à vos regards, tant la machine est bien éclairée par le moyen de douze verres convexes bien polis et incrustés dans sa partie supérieure. Nous pûmes y écrire avec la plus grande facilité ; enfin il n'y monte seulement pas d'un pouce ; on n'y est aucunement mouillé.

L'air que l'on respire est envoyé d'en haut par une double pompe et il peut bien entrer dans la machine, mais non en sortir ; de sorte que, si par un accident quelconque on ne pouvait plus renouveler l'air dans la cloche, deux hommes pourraient bien encore y vivre un quart d'heure, temps qui serait suffisant pour les remonter. Aussi ce n'est pas là précisément l'accident le plus grave qui puisse arriver, mais lorsque, par un malentendu, on laisse descendre la cloche sur un fond inégal et qu'elle se renverse, alors il n'y a plus de remède et les hommes qui se trouvent dedans sont plutôt écrasés que noyés par la violence avec laquelle l'eau s'y précipite. Cet accident est arrivé ici un fois sur la rade. Le tangage du bâtiment pourrait aussi provoquer le même malheur. Aussi doit-on avoir soin de ne plonger que lorsque la mer est unie et aussi de n'employer que des bâtiments stables. C'est par des coups de marteau que l'on entend distinctement d'en haut que les plongeurs indiquent quand il faut les descendre, quand ils sont à une profondeur suffisante, quand il faut leur donner de l'air, quand il faut les remonter, etc. Il faut être très attentif à leurs signaux, car si on les interprétait mal, on pourrait fort bien les noyer. On pourrait aussi, et c'est ce que l'on a fait plusieurs fois, correspondre par écrit par le moyen de planchettes fixées à des cordes et qu'on laisserait monter à la surface de l'eau ou que l'on tirerait en bas. Mais les plongeurs étant par état plus experts dans l'art de briser la pierre que dans celui d'écrire, on a préféré à cet expédient les coups de marteau, qui d'ailleurs demandent moins de temps et qui même n'interrompent pas du tout le travail. Les plongeurs demeurent ordinairement sous l'eau de deux heures et demie à trois heures. Ils mettent dans un sac les éclats de pierre qu'ils enlèvent du rocher lorsqu'ils travaillent, comme ils le font actuellement à Plymouth, à purger une rade des hauts fonds qui la rendent dangereuse, et lorsque le sac est plein et qu'on les remonte, ils l'abandonnent pour être hissé isolément. Deux mille livres de pierres pesant, ainsi élevées du fond de la mer, coûtent au gouvernement trois livres et demi sterling. On peut aussi employer les cloches à plongeurs pour toutes les constructions sous-marines et également pour relever les bâtiments coulés. Il n'y a cependant encore qu'en Angleterre qu'elles sont en usage, ce qui m'engage à observer que les Anglais en général peu inventeurs, sont très habiles à perfectionner les inventions et les découvertes des autres et savent les tourner à leur profit. Comme dans toutes les opérations où la vie est compromise, on n'a rien négligé ici pour la solidité. L'appareil consiste dans un échafaudage établi en arrière du bâtiment et deux forts montants, portent sur le bâtiment même, et bien étayés, deux treuils auxquels se garnissent deux colliernes. Celle du treuil d'arrière est fixée à la cloche par deux anses de fer et fait le plus de force ; celle du treuil d'avant est un palan de sûreté que l'on a soin de toujours tenir roide. Il est fixé à la cloche par des estropes ; outre cela, elle a des espèces de bras de chaque côté, par le moyen desquels on la change un peu de place quand elle est au fond de la mer.

Dans la construction de la cloche, il faut aussi avoir soin que les verres convexes incrustés de dedans en dehors, ne portent pas à faux, sans quoi ils se briseraient nécessairement par la grande pression de l'air. Il y en a eu une fois un qui a éclaté de cette manière, malgré sa grande épaisseur ; mais heureusement que les morceaux ont tenu.

Lorsque je remontai, après avoir passé environ trois quarts d'heure sous l'eau, le mal d'oreilles me reprit, mais plus avec autant de violence, et je le gardai vingt-quatre heures à gauche et quarante-huit heures à droite. Pendant ce temps il diminuait toujours insensiblement ; outre cela, je crachai aussi un peu de sang, mais sans aucune douleur ; cependant un de mes compagnons eut une hémorragie abondante.

Personne n'est exempt du mal d'oreilles ; il serait cependant dangereux d'y mettre quelque chose pour le diminuer, car quelqu'un ayant, un jour, employé du papier à cet effet, la pression de l'air le poussa si avant dans le conduit auriculaire qu'il lui fallut ensuite subir une opération douloureuse de chirurgie pour en être débarrassé.

Les personnes les plus corpulentes sont celles qui souffrent le plus dans la cloche ; cependant, ce fait ne s'est pas vérifié à mon égard. Quant à celles qui ont la poitrine faible, elles ne doivent pas du tout s'y exposer ; elles pourraient y perdre la vie et, en général, avant d'entreprendre une pareille expérience, il faut sincèrement consulter sa force, son tempérament et sa santé.

Les personnes avec lesquelles je suis descendu sont MM. Muller, premier lieutenant, Van den Bosch, idem, et Muller, second lieutenant. Ainsi ce fut nous quatre qui donnâmes l'exemple et lorsqu'on nous vit reparaitre sains et saufs, cela donna du courage même aux plus peureux ; tous voulurent descendre ; de sorte que, pour le second voyage, ils étaient sept dans la cloche, on aurait de la peine à se mettre plus dans une diligence.»

Esprit d'avant-garde, voltairien caustique, Crombet est resté anticlérical mais fut loin d'être anti déiste. Il est respectueux de Dieu et de l'idée de la chrétienté modèle de civilisation, mais il n'hésite pas à critiquer les abus de l'Église, les richesses, les outrances et les superstitions. C'est ainsi qu'à Gênes, il déplore le «luxu profane qui règne dans les temples de Dieu» et qui, selon lui, ne peut que nuire «au recueillement nécessaire pour la prière» (21), et il ne manifeste guère de sympathie à l'égard des moines italiens ou maltais (22). Par contre, il est fier de son appartenance à la Franc-maçonnerie et fait spécialement l'éloge des loges italiennes composées, beaucoup plus qu'en France, par «l'élite de la société», c'est-à-dire «des hommes d'un esprit indépendant et qui ne font aucun cas des sentiments et de l'approbation du vulgaire» (23).

Par la force des choses, Paul Crombet dut mettre son épée et ses connaissances au service des différents régimes et états qui furent maîtres de Namur, sa ville natale, et des territoires qui allaient devenir la Belgique. Au travers des vicissitudes de l'histoire, il a gardé une haute conception de la fonction militaire qu'il ne manque pas d'exalter par des exemples que nous retrouvons dans ses récits. C'est ainsi qu'à la suite de sa visite sur le site de Pompéi, il souligne le sens du devoir des militaires romains qui, chargés, «préfèrent la mort à la fuite» et dont les ossements et les lances trouvés dix-huit siècles plus tard montrent «aux guerriers... que, dans aucune circonstance, ni les plus grands intérêts personnels, ni les plus grands dangers ne doivent leur faire oublier leurs obligations militaires» (24). De même, à l'île de Malte, il tait ses sarcasmes pour faire l'éloge, en termes choisis, des valeurs militaires supranationales de ceux qui furent les défenseurs «du boulevard de la chrétienté, les Chevaliers de l'Ordre de Malte» qui ont montré «ce que peuvent contre le nombre le courage, le dévouement et l'intrépidité» (25).

En 1826, Crombet effectue, suivant ce qu'il écrit, un «long voyage scientifique en Russie. La nature réelle de cette mission nous est inconnue. Dès son retour, en 1828, le gouvernement des Pays-Bas l'appelle aux fonctions d'instructeur à l'Institut Royal de la Marine à Medemblick. Il y enseignera les mathématiques et la navigation de façon remarquable et sera, de ce fait, apprécié tant de ses supérieurs que de ses élèves qui lui voueront estime et reconnaissance. En effet, par la suite, nombre de ceux qui reçurent son enseignement ont exercé de hautes fonctions dans la marine des Pays-Bas. Paul Crombet devait rester attaché à l'établissement pendant près de 22 ans. Nous verrons dans quelles circonstances et à quel titre.

Lorsqu'en 1830 la révolution fit de la Belgique un état indépendant, il s'enthousiasma et manifesta le désir de mettre ses connaissances et son talent à la disposition de son pays. La constitution dont la Belgique se dote n'est pas sans séduire l'humaniste qu'il était, déçu aussi bien par les excès de la révolution française que par ceux des monarques absolus. Il offrit ses services au Gouvernement Provisoire, qui lui conseilla de continuer à enseigner dans la marine des Pays-Bas, cette fonction lui évitant de devoir porter les armes contre sa patrie naissante. On lui fit la vague promesse de faire appel

à lui pour former nos officiers de marine «quand le moment serait venu». Notre marine belge devait pouvoir lui donner un grade équivalent à celui qu'il exerçait aux Pays-Bas. Hélas, les hommes politiques belges dans leur majorité, contrairement à nos souverains, n'ont jamais porté ni intérêt, ni affection à notre marine dont pourtant le pays a toujours eu grand besoin. Le namurois Paul Crombet était un Belge sincère, mais une carrière, à son niveau, était impossible en Belgique. Il refusa toujours la naturalisation hollandaise et, de propos délibéré, en subit les conséquences. Son avancement dans la marine des Pays-Bas resta en retard sur ses fonctions et ses mérites. Nommé capitaine de frégate le 23 mars 1831, il dut attendre 13 ans pour être promu capitaine de vaisseau, tout en exerçant, il est vrai, la fonction de commandant de l'Ecole de Marine à Memblick (26), mais en 1850, l'institution qu'il commandait toujours fut supprimée. Crombet fut alors admis à la retraite au grade de contre-amiral. En 1859, le gouvernement des Pays-Bas l'autorise à revenir en Belgique vivre sa retraite à Liège où l'attirent des liens familiaux et culturels.

LA RETRAITE

Nous avons peu d'informations sur la fin de sa vie qui semble avoir été paisible. Âgé de 75 ans, Crombet a pu assister aux premières régates à l'aviron en Belgique, organisées le 29 octobre 1860 à Liège pour l'inauguration du Pont des Arches en présence du roi Léopold Ier. La date et l'époque nous incitent à cette réflexion : ils sont de la même trempe ces contemporains amoureux de culture, de progrès, de plein air et de bateaux: Crombet, grand marin enthousiaste, Ziane, Beadrihayé, Nagelmackers, Kirsch, fondateurs du Sport nautique de la Meuse à Liège, le clan des Rops et Marlaire, fondateurs, du Cercle Nautique Sambre et Meuse à Namur. Ce sont des humanistes, esprits fort en avance sur leur temps, qui ont dénoncé les préjugés qui étouffaient la société de l'époque (27)

Paul Crombet, époux de Dame S. Hédouin décédait à Liège, rue Louvrex, le 22 mars 1861. Les funérailles eurent lieu à l'église Sainte-Véronique. Membre vraisemblablement d'une loge militaire, déiste, il était fier de son appartenance à la Franc-maçonnerie. Comment, dès lors, expliquer ses funérailles religieuses ? Mépris pour les interdits lancés en 1837 par Monseigneur Stercks Désaffection ? C'est peu probable quand on connaît l'homme. Volonté de sa famille bien-pensante ? (28).



Portrait de Paul Crombet réalisé en 1814 se trouve au Musée Royal de l'Armée à Bruxelles.

Le conservateur, Léon Wilmet, signale que la décoration a été ajoutée ultérieurement.

En tout état de cause, sa fin fut discrète et les honneurs qu'il méritait ne lui furent pas rendus. Il faut reconnaître que pour la Belgique, cela aurait été officiellement difficile. Paul Crombet, Belge malgré tout, avait été officier de l'Empire et des Pays-Bas. Les vellétés impérialistes des républicains français, d'une part, et le contentieux politicoéconomique avec les Pays-Bas, d'autre part, ne pouvaient permettre de donner à la cérémonie funèbre l'éclat affectueux que ses compagnons d'armes et amis avaient souhaitée.

Né à Namur, resté belge contre tout intérêt, Paul Crombet est une de nos gloires oubliées. Il était Chevalier de la Légion d'Honneur, Chevalier de l'Ordre d'Orange-Nassau, décoré de la Médaille de Sainte-Hélène et décoré de la médaille hollandaise de 35 ans de service.

NOTES

1. J-B. GOETSTOUWERS, Les métiers de Namur sous l'Ancien Régime, Louvain-Paris, 1908, p. 262.
2. J-B. GOETSTOUWERS, op. cit., p. 280.
3. Fr. JACQUES, Le rétablissement du culte catholique à Namur après la Révolution - Les paroisses de la ville et de sa banlieue, Gembloux, 1962, p. 198.Église Saint-Loup où étaient entreposés les objets du culte.
4. A gauche, l'École Centrale, actuel Athénée François Bovesse.

5. Fr. JACQUES, op. cit., p. 246. Le stordoir banal, qui était aussi le lieu des assemblées de la Prairie des Vignerons, était situé au faubourg de La Plante hors la porte de Buley.
6. J. DE ROMREE DE VICHENET, Deux cents ans d'enseignement public dans le grand Namur, Namur, 1989, p. 22 et 24.
7. S. BERTINO, La Mer Mystérieuse, Paris, 1970, p. 531.
8. J-C1. LIENART, CPV hr, La Marine et la Révolution française, dans «Neptunus», n° 221, juillet 1989, p. 24.
9. C. et R. GRIMBERG SVANSTRÔM, Histoire universelle, t. 9, Verviers, 1964 p. 316.
10. J. MORDAL, 25 siècles de guerre sur mer, t. I, Verviers, 1959, p. 224.
11. Th. et R. RIENTES, Les Voyages du Capitaine Cook, Paete, 1986, Paris 1971, p. 22.
12. Si l'on excepte ses conquêtes coloniales, la France ne s'est souvenue de sa marine que pour venir à la rescousse de ses armées de terre débordées. En voici des exemples : le Camp de Boulogne en 1805, le siège de Paris en 1870, les fusillés marins de Ronarch à l'Yser en 1914 et la 4e DB qui est une unité de marine, mais là les raisons sont diverses.
13. A. EENENS, Les soldats belges à Berg-op-Zoom en 1814, Bruxelles, 1879.
14. L. WILMET, Un Namurois contre-amiral au service de la Hollande, P. Crombet, dans «Le Carnet de la Fourragère», Bruxelles, n° 6, juin 1927, p. 58-65.
15. Vicomte Ch. TERLINDEN, Les souvenirs d'Italie de Paul Crombet, 1817-1826, Bruxelles-Rome, 1941.
16. Ch. TERLINDEN, op. cit. 15, p. 145.
17. Ibidem, p. 116.
18. Ibidem, p. 150.
19. Vicomte Ch. TERLINDEN, Une descente sous-marine opérée par P. Crombet en 1820, dans «Bulletin de la Commission royale d'Histoire», 1939, p. 151-160.
20. G.E.R.S., Marine Nationale (Fr), La Plongée, Paris, 1955.
21. Ch. TERLINDEN, Les souvenirs d'Italie de Paul Crombet, 1817-1826, Bruxelles-Rome, 1941, p. 168.
22. Ibidem, p. 117
23. Ibidem, p. 123
24. Ibidem, p. 28-29.
25. Ibidem, p. 110-111
26. L. LECONTE, Les ancêtres de notre Force Navale, Bruxelles, 1952, p. 207.
27. R. PIERARD, 100 années de vie sportive namuroise, Libramont, 1962, p. 20-22.
28. L. DE SEUILLY, Le Baron de Stassart, agent maçonnique de Léopold I, dans «Belgia 2000», n° 3, 1984, p. 27.

Neptunus Juillet 1990 . Auteur: Roger Pierard

(5 297 – 26 02 23) Le naufrage du Navire-École belge «Comte de Smet de Nayer»

Par J M de DECKER de BRANDEKEN

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

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

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



Le ministre FRANCHOTTE adresse son allocution aux cadets du

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

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

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

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

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

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

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

Pour toujours.



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

Rien, pourtant, ne laisse encore présager le drame. Tout va pour le mieux à bord. Les cadets, aidés par les hommes d'équipage manœuvrent bien sous la direction des officiers. On file cinq noeuds, allure que le vent frais permet d'augmenter encore le lendemain. Et le surlendemain. Au prix de quelques paquets

de mer, il, est vrai, mais sans qu'il y ait motif à inquiétude. D'ailleurs, le 17 avril au soir, bien que la mer restât grosse, le vent mollit.

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

Une demi-heure plus tard, lorsqu'il regagne sa cabine, après un bref entretien avec le second, qui venait de prendre son quart et le maître d'équipage qui venait de terminer sa ronde, le sourire du commandant Fourcault a disparu. Il vient d'apprendre que le « bosco » a constaté un pouce d'eau dans la cale 2. Rien d'inquiétant, en soi : il s'agissait vraisemblablement d'infiltrations causées par les paquets de mer qui avaient arrosé les panneaux au cours des heures précédentes. Mais avec un chargement de ciment, qui boit l'eau comme un buvard... Le maître d'équipage avait reçu instruction de sonder à nouveau toutes les trois heures et de rester discret sur cette mission.

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

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

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

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

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

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



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

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

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

surcroît... On sait que les marins sont volontiers superstitieux.

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

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

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

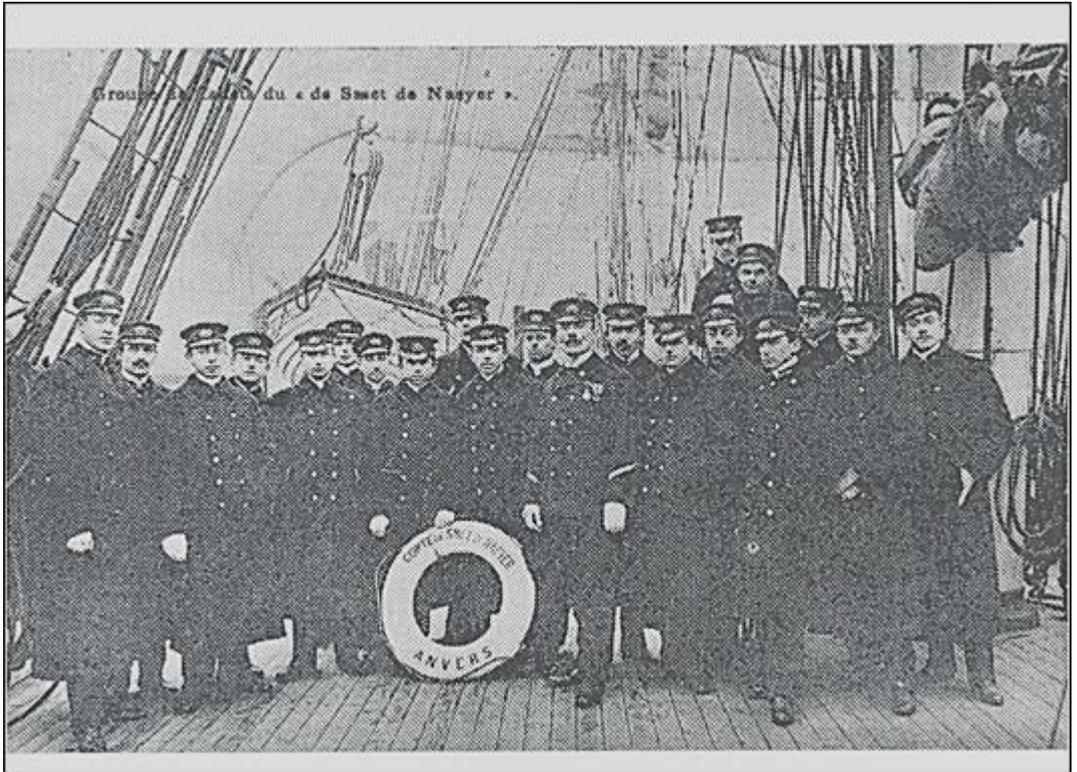
- Un miracle, murmure l'aumônier Cuypers Aussitôt, les fusées jaillissent du voilier, dont les longues traînées rouges rayent la nuit basse. La rapidité de la réaction dit assez que son équipage n'attendait plus rien du « COMTE de SMET de NAYER », et que l'espoir d'être sauvé ne pouvait venir que de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

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

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

Chez les cadets, c'est l'affolement. Terrifiés, ils sont tous rassemblés sur le « spardeck », au pied du grand mât,

écartés par les matelots qui craignent que leur inexpérience ne soit la cause d'une fausse manœuvre. Le grand canot est descendu avec d'infinies précautions pour éviter qu'il connaisse le même sort que les deux précédents. Mais il a à peine touché l'eau qu'un grosse lame le précipite contre la coque du voilier et le fait chavirer. Par chance les amarres qui le retiennent au navire n'ont pas été brisées. Un matelot s'offre pour essayer de le redresser. On le descend à l'aide d'un cordage. Au péril de sa vie, recouvert sans cesse par les lames de plus en plus fortes, risquant vingt fois d'être fracassé entre l'embarcation et la coque, il arrive à redresser le canot.





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

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

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

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

Son cri se perdit dans un énorme bruit d'explosion. La coque du « COMTE de SMET de NAYER » venait de se briser en deux, au tiers arrière de sa longueur. Les drisses cassent. Les voiles sont arrachées. Leurs lambeaux durs comme des lames frappent les hommes, les renversent, les assomment, les jettent à la mer. Les vagues qui écrasent leurs masses furieuses sur le pont balayent tout sur leur passage. Un

craquement terrible. Le tonnerre semble foudroyer le navire. C'est le mât d'artimon qui vient de s'abattre sur le pont fracassant tout sous son poids.



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

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

Ils sont 22, une majorité de cadets, serrés dans le canot à deux cents mètres du lieu du naufrage, hébétés, les yeux agrandis par l'effroi, à se retrouver seuls sur l'immensité grise de l'océan, à prendre finalement conscience de

la précarité de leur sort. Écrasés par leur propre faiblesse, la presque totalité des membres de l'équipage a péri en luttant désespérément pour tenter de les sauver, ne comprenant pas comment ils sont encore en vie, anéantis par l'ampleur d'un drame auquel ils n'étaient pas préparés.

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

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

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

Aussitôt, Wenmackers prend le commandement.

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

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

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

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

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

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

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



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

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

- Il n'y avait donc que des mousses sur ce bateau-là !

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

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

Et le « DUNKERQUE » appareilla pour Hambourg. Le lendemain, le naufrage du « COMTE de SMET de NAYER » faisait la une de la plupart des journaux français, anglais et belges. On avait fait de la copie au départ des déclarations laconiques du lieutenant Wenmackers, mais on s'étonnait quand -même du mutisme des naufragés et de leur porte-parole. On comprenait le souci de celui-ci de réserver à son

gouvernement la primeur de son récit. Mais de là à refuser de répondre à quelques questions, bien anodines, sur les circonstances du drame, cela créait un certain malaise !

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

Le gouvernement ne se décidant toujours pas à publier la liste des rescapés, les rumeurs les plus folles circulèrent. Le « DUNKERQUE » avait coulé à son tour, en Mer du Nord, II n'y avait pas de survivants !

Le trois-mâts français, qui se portait le mieux du monde, arriva à Hambourg le 28 avril. Les journalistes l'y attendaient, nombreux. Tout comme à Douvres, les rescapés refusèrent de leur parler. A la nuit tombante, encadrés par des forces de police, ils débarquèrent et furent conduits à la gare. Le gouvernement belge redoutant apparemment des manifestations à leur arrivée à Bruxelles, ils furent débarqués à la frontière, et, séparés en petits groupes qui prirent des trains différents.

À leur arrivée, ils furent tous interrogés longuement. Il appartenait désormais aux enquêteurs de faire toute la lumière sur le drame. Il fallait faire vite si l'on voulait apaiser l'opinion publique, qui ne s'expliquait pas l'extraordinaire discrétion des rescapés au sujet des circonstances du naufrage. Cela cachait quelque chose.

Quoi ?



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

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

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

la plus grande confusion avait régné au moment de la catastrophe, que des matelots avaient pris de force la place des cadets à bord de la seule baleinière utilisable, etc., etc...

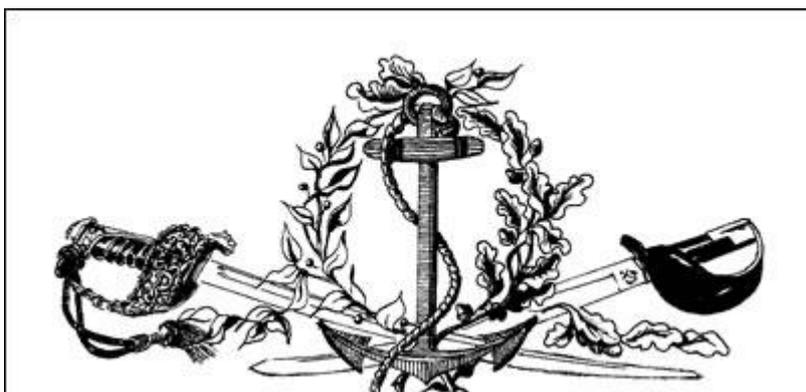
Le gouvernement n'eut pas de peine à répondre que le « COMTE de SMET de NAYER » avait été classé en première catégorie par les experts du Lloyd, à la suite d'essais de solidité et de navigabilité ; que dans des circonstances du même genre, la faiblesse momentanée d'hommes frappés par le malheur avait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

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

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

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

(5 298 05 03 23) LA MARINE ROYALE PERIODE 1830 à 1862 (I)



L'uniforme des officiers Règlement de 1831

Les officiers de Marine ont deux tenues : la grande tenue et la petite tenue. L'une pour les services d'honneur, l'autre pour le service journalier au port et à la mer. (Pl. V)

La grande tenue (Pl. IV)

La grande tenue est un habit d'uniforme en drap bleu de roy. Elle se compose d'une veste d'habit à col droit se boutonnant par une seule rangée de neuf boutons dorés et d'un pantalon long. Avec l'habit de grande tenue, l'officier porte un chapeau bicorne, des gants blancs son épée et ses épaulettes.

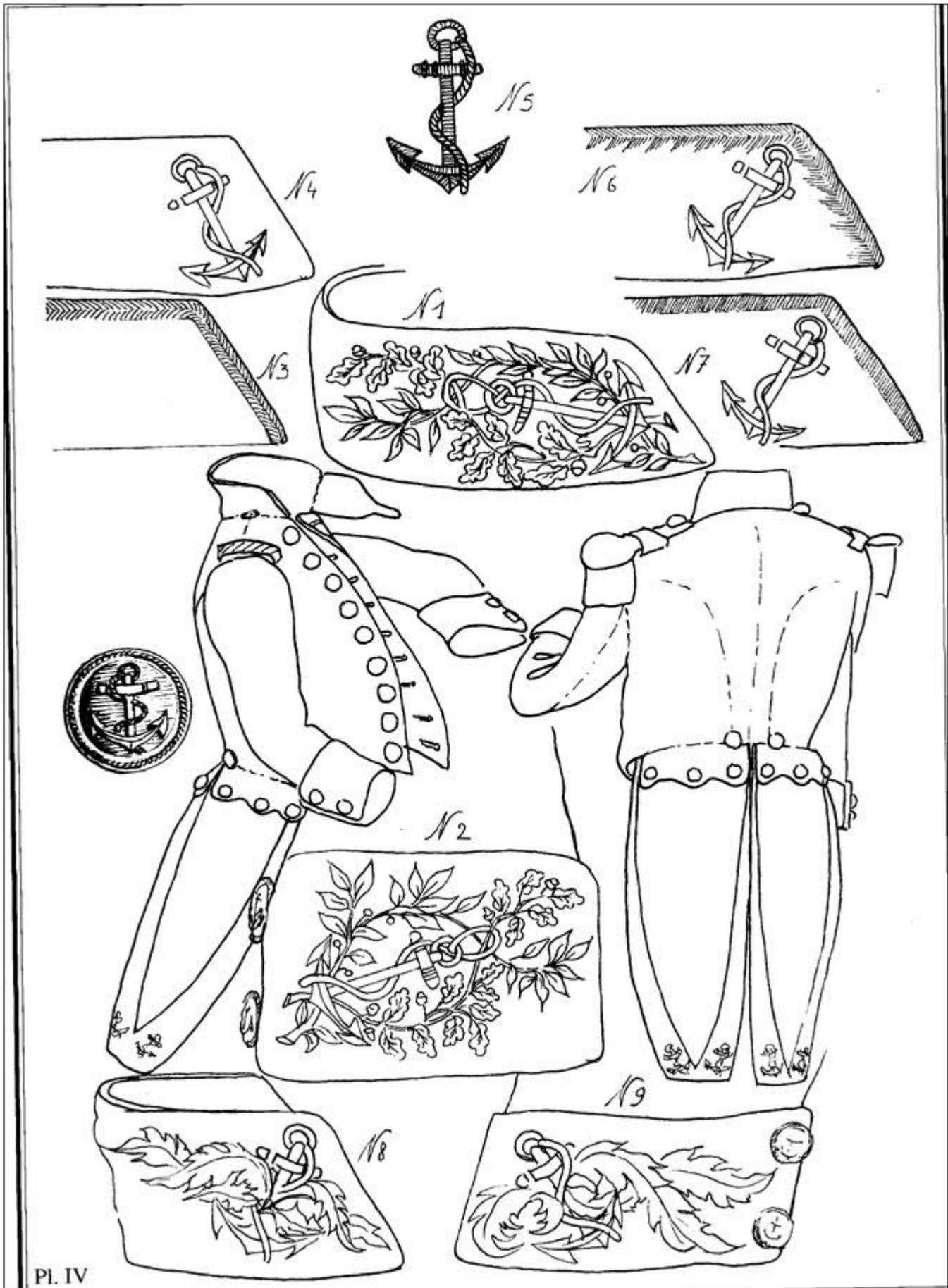
Description

La veste d'habit : le devant de la veste d'habit est uni et courte s'arrête la taille. Le dos de la veste est prolongé depuis la taille par deux larges basques descendant jusqu'au creux des genoux. Sur les bords latéraux de ces basques sont appliqués des retroussis de même drap portant chacun dans le bas une ancre brodée dor (Pl. IV N5) et sous la taille, deux fausses poches, garnies de trois boutons chacune, y sont appliquées de part et d'autre de la fente dorsale. Les vraies poches sont pratiquées dans la doublure des basques. Enfin, deux gros boutons d'uniforme garnissent la couture de ceinture à la jonction des

coutures des pièces latérales du dos de la veste. Le col et les parements des manches sont ornés de broderies d'or de motifs identiques. La doublure de l'habit est de la même couleur que le drap.

Le pantalon est long et étroit; il est maintenu tendu sous la botte ou la demi-botte de cuir noir, par un sous-pied.

Un galon d'or orne la couture extérieure des jambes du pantalon. C'est un galon tissé, au motif représentant une ancre inclinée sur son axe, entourée de fines guirlandes qui s'entrecroisent au sommet et au pied des ancres. La largeur du galon est de 4 cm pour les officiers supérieurs et de 3,5 cm pour les Lieutenants de vaisseau et les Enseignes. (Pl. VI, 4) L'été ce pantalon est remplacé par un pantalon de toile blanche sans galons.



La broderie des cols et des parements

Le col de l'habit, aussi appelé collet est échancré devant, laissant voir le col raide de la chemise et la cravate de soie noire (une patte de soie noire fixée dans l'échancrure du collet et dont le bout, non cousu, se glisse sous une lichette intérieure).

Le col est brodé d'or, d'un motif représentant une ancre à la gumène accolée, entourée et entrelacée à ses extrémités par deux branches de feuillages, l'une de chêne, symbole de la fidélité, l'autre de laurier (d'Inde) symbole de l'honneur et de la gloire militaire. Le tout est brodé directement sur le drap au passé de fil d'or, et de cannetilles. L'ancre est représentée inclinée sur son axe et disposée les pattes vers l'échancrure du col, le jas et l'organeau pointant vers l'arrière (Pl. IV NI). Ce motif est le même pour tous les grades sauf pour les aspirants dont nous décrivons les attributs plus loin.

Les officiers supérieurs, c'est à dire, les Capitaines de vaisseau et les Capitaines-lieutenants de vaisseau ont en plus le pourtour supérieur du collet garni d'un liseré d'or (N3) dit en dent de loup.



Les parements du bas des manches qui sont ouverts à la couture arrière des manches se ferment à l'aide de deux petits boutons d'uniforme. La face extérieure du parement est brodé du même motif que celui du collet, mais l'ancre y est disposée : l'organeau et le jas vers l'avant de la manche et les pattes de l'ancre vers l'arrière. (Pl. IV N2)

Le même liseré d'or (N3) qu'au collet orne le bord supérieur du parement jusque et y compris le rebord de l'ouverture arrière; ce liseré distingue l'officier supérieur de l'officier subalterne.

Les épaulettes

Les épaulettes des grades de la Marine sont identiques à celles portées par l'armée de terre. Le modèle des épaulettes, des dragonnes et des garnitures de chapeau a été fixé par l'arrêté royal du 19 février 1832.

Ce sont des épaulettes à franges, à gros bouillons pour les officiers supérieurs et à fines franges flottantes pour les officiers subalternes (Pl VI, 3). Le corps de l'épaulette est formé d'un large galon doré uni dit "au trait" et d'un écusson soutenant les franges, le tout doublé du drap

bleu de l'uniforme. Le pourtour de l'écusson de l'épaulette est formé de deux bourdons tournés sur une âme en soie, l'un d'or mat, l'autre uni brillant et plus petit, le bourrelet ainsi obtenu est encadré de deux liserés de torsades perlées l'un au-dessus, l'autre au-dessous.

La longueur totale de l'épaulette est de 17 cm, la largeur de l'écusson est de 12 cm, la largeur du corps est de 66 mm, la hauteur de la frange est de 55 mm, le liseré a 4mm, le pourtour a une épaisseur de 13 mm. Le poids de la paire ne peut dépasser 260gr.

Les épaulettes se glissent sous une bride d'épaule, dite "attente" posée à un ou deux centimètres de la couture de l'emmanchure et se boutonnent près du col par un petit bouton d'uniforme, (ceci en théorie, car en réalité c'est une agrafe de cuivre placée sous le bouton au dos de l'épaulette qui en assure la fixation). L'attente de la Marine Royale est la même que celle qui est portée de nos jours par nos officiers de Marine. Elle est brodée de fils d'or de 9 traits obliques, en cannetilles et paillettes sur un galon plat au trait posé sur du drap bleu d'uniforme ; le pourtour en est formé d'une torsade de cannetille. Sa longueur est de 85 mm, sa largeur de 16 mm.

Les grades

Les Capitaines de vaisseau portent des épaulettes d'or, les Capitaines-lieutenants ont le pourtour de l'écusson d'épaulette en argent, leurs franges sont, pour tous deux, à gros bouillons dorés. Les autres officiers ont des épaulettes à corps et pourtour d'or mais leurs franges sont fines et flottantes comme on l'a déjà dit.

On se souviendra que c'est Napoléon (encore lui) qui a unifié dans toutes les armées françaises les marques des grades qui sous la royauté étaient fortes de traditions lointaines, très différentes les unes des autres. Il en est resté que de nos jours les marins français portent le même nombre de galons et des mêmes couleurs que leurs collègues des armées de terre et de l'air.

D'où leur Capitaine de frégate qui porte "4 galons d'or dont un d'argent!": le "panaché" comme disent familièrement, entre eux, les matelots. La Marine belge ayant connu les interruptions que l'on sait, a pris modèle sur la Royal Navy, après la seconde guerre mondiale, et si elle a bien pris les attentes de sa Marine Royale, n'a pas suivi la mode française du panaché or et argent pour ses Capitaines de frégate.

Les grades se liront en outre sur les broderies de l'uniforme, les garnitures des chapeaux et les dragonnes des sabres.

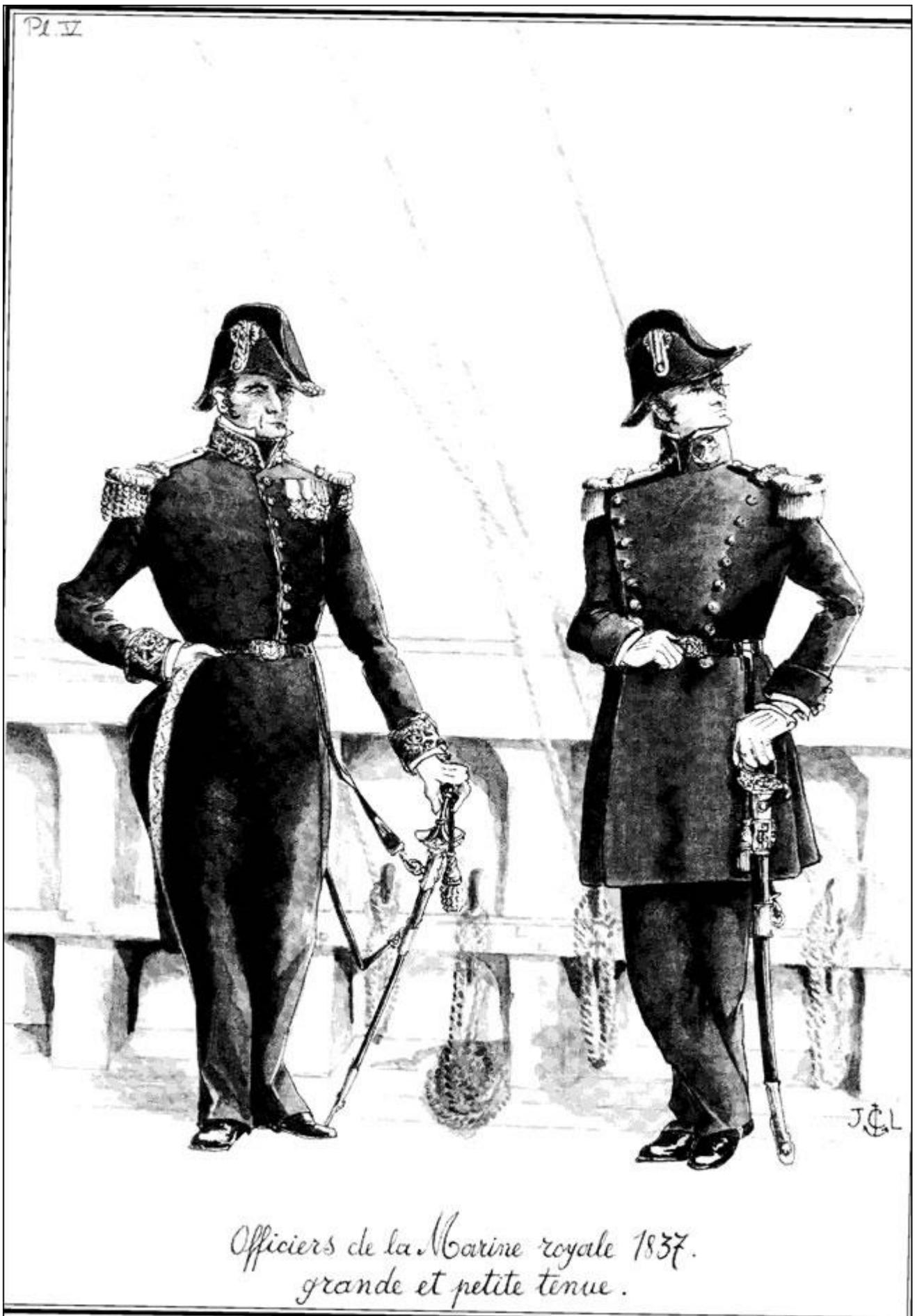
Le chapeau

Le chapeau que nous appelons bi-corne, est un chapeau à larges bords relevés sur les côtés ; l'aile gauche est plus haute que l'autre. Il est en feutre noir et le bord des ailes est renforcé d'un galon gros-grain noir (Pl. VI fig 1).

La coiffe est doublée à l'intérieur de soie blanche et d'un tour de tête de cuir léger. Il est porté en "colonne", c'est à dire, avec les cornes devant et à l'arrière de la tête.

Napoléon, seul de son État-major, portait le bicorne en "bataille", c'est à dire en travers ou dans l'axe des épaules ou encore, comme disent les marins "brassé carré". Les "Brasses carré" étaient le surnom donné à cette époque aux gendarmes parce qu'ils portaient le chapeau de cette manière.

L'aile droite du bicorne était garnie d'une cocarde de soie faite d'un ruban tricolore finement plissé en cercle. Cette cocarde était disposée sous une large ganse dorée composée de cordons ou boyaux câblés de fils d'or, (semblables aux cordons des jugulaires dorées des officiers de l'armée de terre). Cette ganse est un ornement dérivé de la patte ou des cordons qui retenaient à la coiffe du chapeau le bord relevé et le maintenait dans cette position au moyen d'un bouton. C'est ainsi que le bord supérieur de la ganse est retourné et cousu dans la tranche de l'aile et son tour inférieur est maintenu sur l'aile par un petit bouton d'uniforme. Le nombre de tours de Gordon de la ganse variait selon le grade. Les Lieutenants de vaisseau en avaient deux de chaque côté du bouton (Pl. VI, fig 2).



Les Capitaines de vaisseau en avaient trois dont les deux du centre à gros bouillons étaient torsadés sur eux même. Les Capitaines-lieutenant avaient eux, les deux boyaux torsadés intérieurs en argent (Pl. VI, fig. 2, 2bis).

Dans le creux des cornes, des glands de franges aplaties indiquaient également le grade : ils étaient à gros bouillons pour les officiers supérieurs et en fines franges pour les autres.

Seuls les officiers du Corps des Mariniers portaient au sommet de la ganse, un plumet de plumes de coq retombantes de couleur rouge.

Tenue de société

D'après des tableaux représentant des officiers de Marine en tenue de "société", on voit que pour la commodité, la veste de l'habit se porte ouverte sur un gilet croisé de piqué blanc à deux rangs de petits boutons d'uniforme dorés.

La cravate est alors une large écharpe de taffetas de soie noire, nouée la Lavallière, et rentrée dans le croisement du gilet. Le ceinturon est porté sur le gilet blanc et sous la veste de l'habit. Quelques années plus tard, le même habit de soirée se portera sur un gilet blanc à un seul rang de petits boutons et la cravate sera un nœud papillon de coton gaufré blanc. (Voir le portrait du major médecin de Marine De Forchaux et du Capitaine de vaisseau Dufour).

Le sabre (Pl. VII)

Le sabre, porté par les officiers de notre première Marine de guerre est, à ses débuts, le sabre de la Marine hollandaise. C'est un sabre à lame droite dont la garde est à une branche, (dite à l'allemande).

Il est maintenu au ceinturon par deux bélières : la plus courte est ajustée de façon à ce que le sabre touche le sol par son dard. C'était donc ce qu'on appelait une "épée trainante".

Description

La lame est en acier poli à deux pans creux, la pointe en langue de carpe.

La longueur de la lame est d'environ 0,7m. La poignée est en ivoire à 7 cannelures parfois filigranées d'un fil de cuivre torsadé et doré. La garde à l'allemande est en cuivre doré, elle porte en son milieu une tête de lion de face ; son quillon est recourbé en volute; les oreillons sont décorés chacun d'un ancre surjalée, entourée de branches de laurier. Le pommeau est à tête de lion et est prolongé sur toute la hauteur de la poignée. Le fourreau est en cuir noir vernis, sa chape et son bracelet munis tour deux de l'anneau de fixation aux bélières ainsi que la bouterolle sont en laiton doré, gravés d'un fin décor guilloché et découpés en feuilles d'acanthé. Le dard est uni et sans décors.

Ce sabre restera en usage à la Marine jusqu'en 1837 année où il sera remplacé par un modèle français - nous en parlerons plus loin Le ceinturon-bélière de 1832

Le ceinturon et les bélières sont en cuir noir verni. Le ceinturon se ferme par une agrafe en forme de serpent reliant les boucles rondes qui ornent les extrémités de la ceinture et servaient à en régler la largeur.

Les documents consultés nous montrent que le ceinturon est porté au-dessus de l'habit par les officiers des Mariniers et au-dessous de l'habit par les autres, et que la petite bélière ne porte pas de crochet pour y suspendre le sabre.

Le sabre de 1837

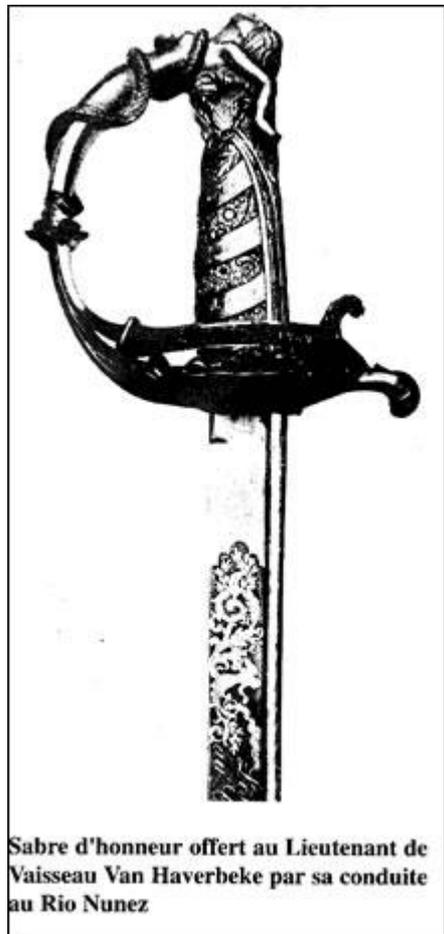
Le sabre de Marine qui remplacera en 1837 l'épée hollandaise est le sabre des officiers de la marine française. Il est identique, à peu de choses près, à celui que portent encore aujourd'hui nos officiers de la Marine belge. Il fut mis en service à la Marine française par le décret du 20 juillet 1837 et à la Marine Royale belge par Variété royal du 13 décembre 1837.

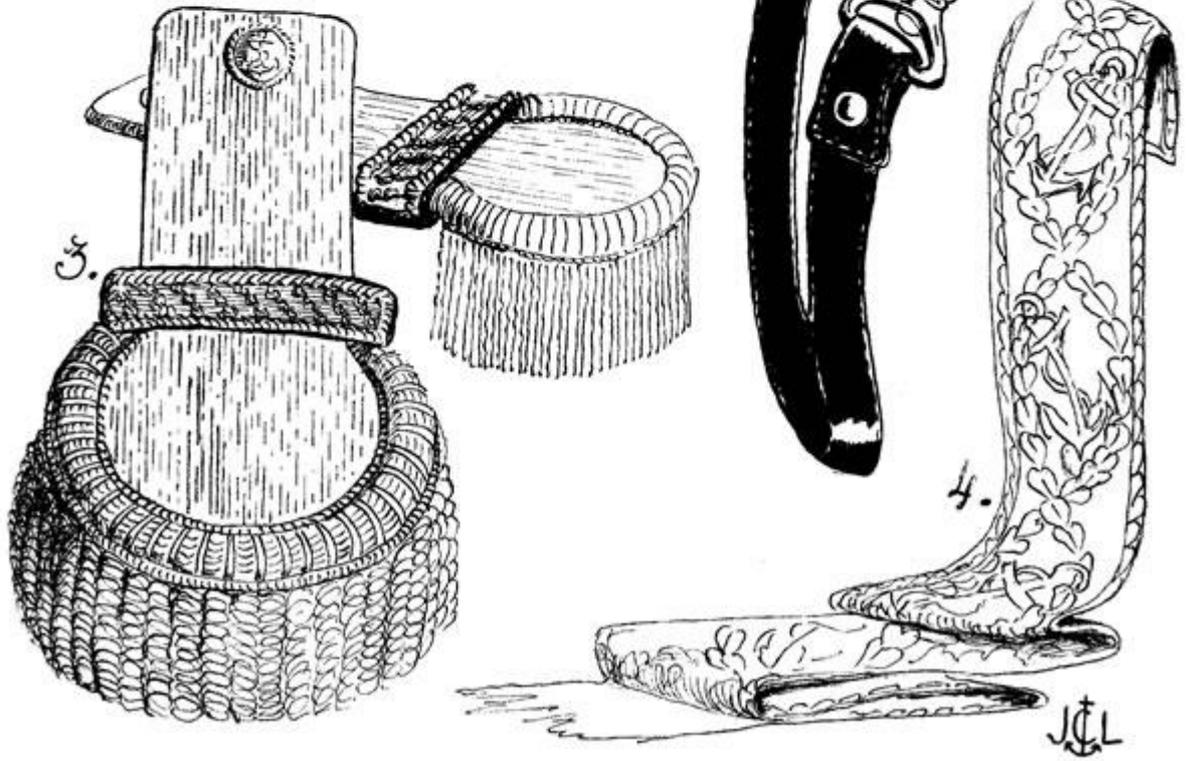
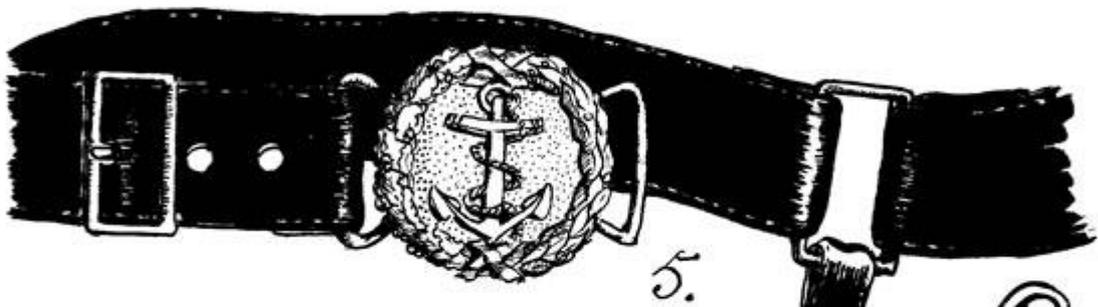
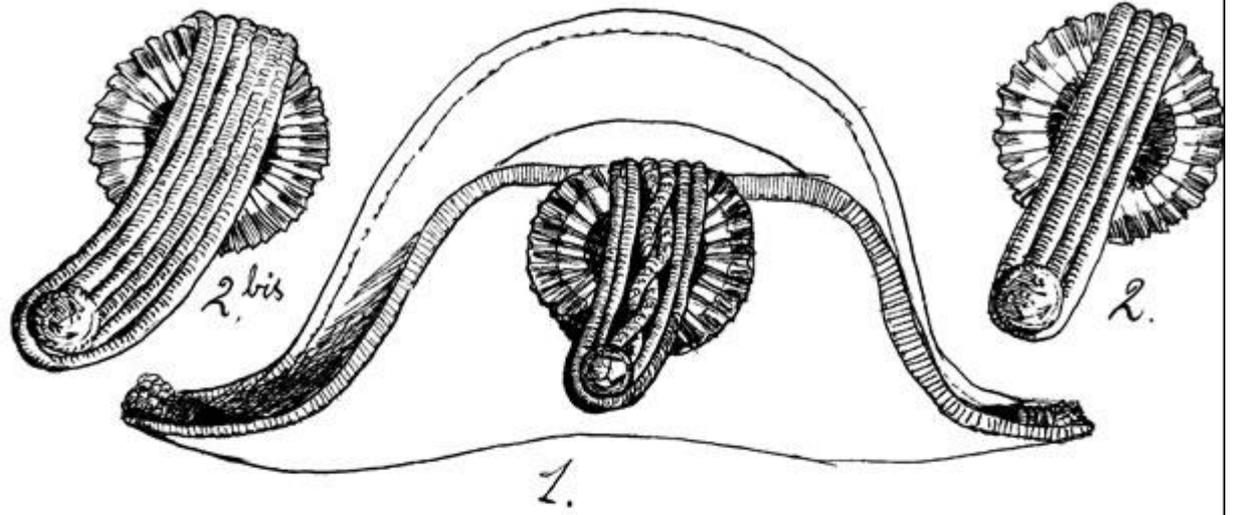
Description

La lame est en acier forgé et poli, sa flèche varie entre 700 et 800 mm. La poignée est en ébène ou en corne noire, à douze cannelures, qui parfois sont filigranées d'un fil de laiton doré. La garde à longue queue porte un œil ou fenêtre pour le passage de la dragonne; elle donne naissance du côté contre-garde à un petit plateau en amande ciselé de coquilles et de volutes de feuillages. Du côté de la garde elle se subdivise en deux branches lisse en entourant des volutes ajourées de feuillage entourant une ancre surjalée. Le tout est prolongé par un quillon en forme de crosse.

Le fourreau de cuir noir porte trois garnitures en laiton doré :

1. la chape qui porte l'anneau de la bélière courte ainsi que le bouton en forme d'olive en dessous duquel dans un cadre rectangulaire figure une ancre surjalée ;
2. le bracelet qui porte l'anneau de la bélière longue.
3. la bouterolle de laiton poli décorée, à la naissance du dard, d'une simple coquille marine.



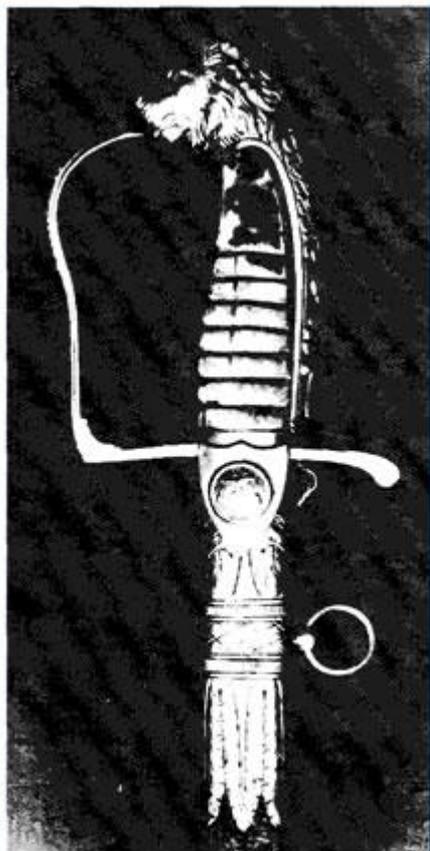


On remarque que ce sabre n'offre que de légères différences avec le sabre actuel à savoir : les branches de la garde sont, dans le modèle actuel, ornées d'un câble torsadé ; le quillon s'est transformé en forme de tête de dauphin ; les ciselures représentent des guirlandes de feuilles de lierre et non plus des feuilles

stylisées de palmier ou d'algues marines. Sur le fourreau les garnitures sont devenues plus simples, l'ancre n'est plus encadrée et l'olive a été remplacée par une coquille.

Le Musée de l'Armée du Cinquantenaire possède plusieurs sabres de Marine. L'un d'eux est un sabre français du second empire dont l'ancre est surmontée de la couronne impériale ; un autre est un sabre d'officier général, on le reconnaît aux garnitures du fourreau qui sont surchargées de ciselures et de gravures. C'est probablement le sabre du Général-major de Marine Napoléon Lahure. Le Musée possède encore une épée de Marine d'un modèle dont nous ne connaissons pas l'origine mais que nous voyons sur une photo d'époque 14-18, portée par le lieutenant Léon Hennebicq, commissaire de Marine au Corps des Torpilleurs et Marins. Par contre, d'autres photos d'époque montrent que les autres officiers du C.M.T. portent le même sabre français que celui de la Marine Royale décrit ici plus haut.

Un mot encore au sujet du destin de la première épée de Marine des officiers de la Royale: on lit dans une étude due à Monsieur Louis Leconte, qu'elle fut donnée aux officiers des Douanes, lorsqu'elle fut remplacée la Marine par le sabre français.



Epée de Marine probablement portée par les Aspirants

Nous ajouterons encore, à l'usage des curieux et des collectionneurs, que le sabre de Marine 1837 a été confirmé dans son identité par le décret de la République (2de) du 17 avril 1850 et que sous le second Empire le sabre est conservé dans sa forme mais garni de la couronne impériale et de motifs légèrement différents (décret du 29 janvier 1853) que le 10 octobre 1870, par décision gouvernementale les couronnes qui surmontaient les ancres disparaissent - ou ne sont plus reproduites ou même sont limées. Que le 3 juin 1891, sur base du sabre de 1870, démarre une nouvelle série de fabrication - que chaque année l'École Navale passe des commandes de l'ordre de 100 à 150 pièces chez les fournisseurs: Manufacture de Châtelleraut, Couleaux et Cie, Klingenthal, ou Carré fourbisseur parisien. Il est à noter qu'à chaque livraison on peut déceler de légères variantes portant sur le quillon, le bouton ou le dard. À partir du 26 octobre 1963, débute la période de production industrielle (notice technique n° 558 M/c Ma 3.) le sabre de Marine, dont le modèle reste toujours le même, aura la poignée produite en matière plastique dure et le fourreau sera de métal recouvert de cuir.

Notons enfin que les premiers sabres acquis en 1947 par la Marine belge provenaient de la firme Debauge et Deligny (Fr.) et que vers 1955 ils furent produits par Sollingen (All.) en version industrielle.

Dans la Marine française les officiers marins étaient dotés depuis 1856 d'un sabre modèle 1837 non doré ne comportant depuis 1902 qu'un seul anneau de bélière et que ce ne sera (à partir de 1957) que leur sabre sera identique à celui de officiers de Marine, (second-maîtres excepté).

Le ceinturon bélières de 1837

Le ceinturon-porte-bélière est en cuir grainé noir de même que les bélières. La boucle est ronde en cuivre doré au feu. Le décor en est une ancre surjalée d'or brillant sur un fond sablé d'or mat, entourée d'une couronne de feuilles de laurier enrubannées. La boucle a 4 cm de diamètre.

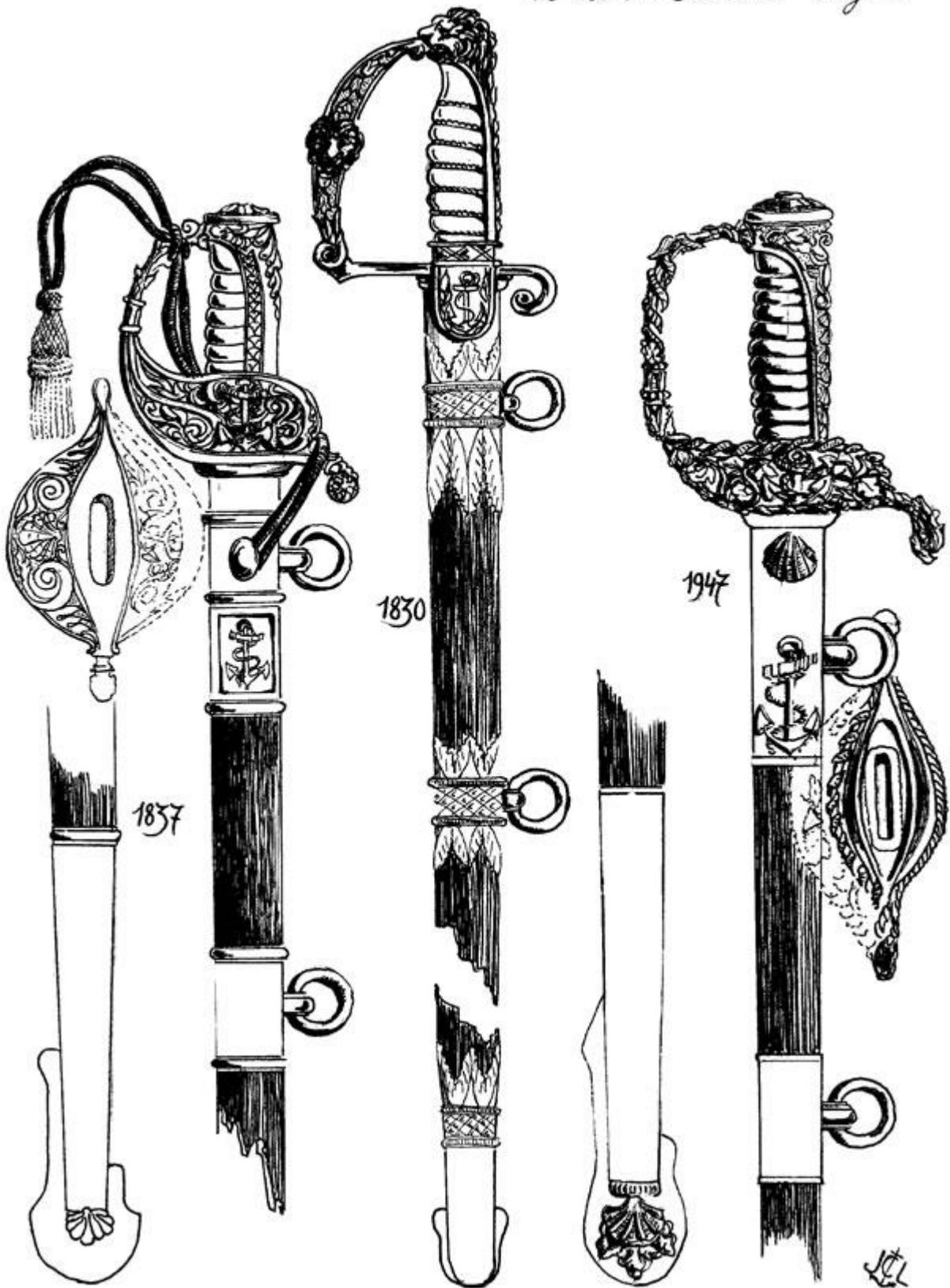
Les bélières ont respectivement une longueur de 40 cm pour la petite bélière et de 75 cm pour la longue bélière. La courte bélière est fixée sur un anneau rectangulaire qui interrompt le cuir du ceinturon à la hauteur de la hanche gauche. La bélière longue est fixée de la même manière au milieu du dos. Les deux bélières se crochent aux anneaux du fourreau par des mousquetons en laiton doré (Pl.VI, 1).

Les dragonnes

La dragonne du sabre de marine est constituée d'un double cordon de soie noire câblée sur un corps de coton, se terminant par un gland de soie noire sans franges pour les aspirants, par un gland doré à franges fines et flottantes pour les officiers subalternes et à franges à gros bouillons du même type que celles de leurs épaulettes, pour les officiers supérieurs. Le gland est formé d'un corps tressé de fil d'or,

le pourtour se compose de tours de câbles dorés. La dragonne se noue du côté gland ou passe par la fenêtre du sommet de la branche de garde, s'enroule autour de la poignée et la ganse coiffe le bouton du fourreau pour retenir le sabre dans son fourreau. L'autre bout et son gland pendent librement. Lorsque le sabre est porté "au clair" la main est passée dans la ganse qui est serrée au poignet par un coulisseau de fils dorés, tissés en bonnet turc.

*Sabres des officiers
de la Marine belge.*



La petite tenue

La petite tenue est portée pour le service journalier et le service à la mer (il faut entendre par là le service à bord, en rade, au port, ou en navigation). Cette tenue sera au début de l'existence de la Marine la même que l'habit de grande tenue, mais sans les garnitures brodées du col et des parements et sans

les galons dorés des jambes du pantalon. Au collet on y verra pourtant une ancre brodée d'or du modèle n°4. Cette (demi) petite tenue sera rapidement supplantée par la redingote (P1.V).

En petite tenue, l'officier de Marine, porte ses épauettes, le sabre et le bicorne en service commandé avec chapeau, ainsi que lorsqu'il est de quart au port, pour les couleurs le matin et le soir, et de toute façon pour recevoir à la coupée un officier supérieur ou un visiteur de marque (art 7 du règlement pour le service intérieur). L'officier de quart à la mer porte le ceinturon sans le sabre comme marque distinctive.

Dans les autres circonstances, les officiers en petite tenue, portent une casquette en même drap bleu.

Description

La redingote, de même drap de couleur bleu de roy que l'habit, est portée croisée et fermée par deux rangs de 8 boutons d'uniforme placés en courbe légèrement rentrante. Elle est collet droit orné de l'ancre brodée (n° 4).

Il n'y a pas de broderies aux parements des manches qui sont fermées par deux petits boutons d'uniforme. Il n'y a pas de poches apparentes à la redingote. Elles sont pratiquées dans la doublure dans les plis du bas du dos, on y accède par la fente dorsale de la redingote tout comme pour la veste de l'habit. Deux gros boutons d'uniforme dorés marquent la taille derrière de part et d'autre de la couture dorsale. Le ceinturon-porte-bélière se porte au-dessus de la redingote par-dessus les deux boutons dorsaux.

Le pantalon est du même drap, il est long, étroit et muni de sous-pieds - Il ne porte pas de galons dorés. En été, il est de toile blanche.

La casquette

La coiffe de la casquette est en drap d'uniforme, la cuve ou bandeau de même, la visière et la jugulaire sont en cuir laqué noir. Il n'y a pas de coiffe blanche pour l'été et les tropiques comme de nos jours. Le rapport entre cuve et coiffe est de 9 à 14, ce rapport tendra avec le temps à diminuer et la coiffe deviendra à peine plus large que la cuve.

Le bandeau est piqué en ses bords de deux passepoils et recouverte entre ces deux passepoils du même ruban galon doré que celui porté à la couture du pantalon de grande tenue. Le galon de casquette des officiers supérieurs a donc 4 cm de large celui des Lieutenants de vaisseau et des Enseignes à 3,5 cm. Les Aspirants de 1ère classe portent sur le bandeau deux petits galons d'or uni de 5mm 1 cm de distance l'un de l'autre. Les Aspirants de 2ème classe n'en porte qu'un seul.

Tenue des officiers d'administration



Le Capitaine de Vaisseau A. F. Dufour

D'abord appelés agents comptables, puis commissaires de bord (1838), ce personnel d'administration de la Marine avait rang d'officier. Ils avaient pour grades : Sous-Commissaire de Marine de 2ème classe et de 1ère classe, ce dernier grade correspondant à celui d'Enseigne de vaisseau, puis Commissaire de 2ème classe et de 1ère classe. Ces officiers d'administration étaient également embarqués sur les navires et participaient aux nombreuses campagnes et missions lointaines de la Royale. L'un d'eux, le Commissaire Pasquini J.N. fut l'auteur de plusieurs ouvrages d'érudition et de Marine, dont une Histoire de la ville d'Ostende. Cet érudit fut un des premiers à rejoindre la Marine à sa création. Il servit d'abord à l'administration centrale de la Marine, puis embarqua à la flottille de l'Escaut puis servit sur la "Louise-Marie" puis sur le "Schelde" et le "Macassar" pendant leurs voyages aux Grandes Indes et enfin sur le "Duc de Brabant".

Le Capitaine de vaisseau E. Sinkel parle de lui dans ses mémoires et conclut : Son Histoire d'Ostende ne l'a pas enrichi, dit-il, en Belgique écrire est une mauvaise spéculation; qui a de l'intelligence et veut faire fortune doit s'en Abstenir... (!!)...bon entendeur...).

Tout comme les officiers de Marine (les officiers de pont, dirions-nous actuellement) ils avaient deux tenues, l'habit de grande tenue et la redingote de petite tenue, de même coupe que les autres officiers mais de couleur bleue plus claire. Nous référant aux descriptions des uniformes des officiers d'administration sous le 1^{ère} Empire (Intendants, Commissaires de guerre et Inspecteurs) nous y observons que leurs tenues est dite "en drap bleu national tissé d'un huitième de blanc" donc d'un bleu de roy ("National" après la révolution), d'un huitième plus clair; nous croyons donc pouvoir rejeter le terme "bleu clair" qui qualifie chez Mr L. Leconte la couleur du drap d'uniforme des officiers d'administration et qui apparait dans certains documents d'époque. D'ailleurs aucun tableau, aucune litho ni aucun dessin ne représente des officiers de Marine en tenue bleu ciel...

Cette différence de couleur de drap sera d'ailleurs supprimée le 31 décembre 1838 et les draps seront identiques pour tout le personnel de la marine. Par contre, et pour logiquement suivre la tradition toute Française, tous leurs ornements, leurs broderies, leurs garnitures de chapeau, leurs boutons, leurs dragonnes et leurs épées seront d'argent et non d'or. Cette tradition nous l'avons vu perpétuée jusqu'il y a peu, dans les uniformes des Commissaires de bord ("purser's") des navires de l'État, des malles Ostende-Douvres qui portent galons et boutons d'argent.

La Marine de l'État (belge) se disait d'ailleurs dépositaire des traditions et uniformes de la Marine Royale dont elle prit en effet la succession pour l'exécution d'un certain nombre de missions à l'exclusion de toute mission militaire. Les officiers d'administration auront l'ancre du collet inversée par rapport celle des autres et ces broderies ne seront pas garnies des guirlandes ni des feuillages (Pl. IV n°6). Au bas des basques l'ancre modèle n°5. Ces ancres seront brodées en fil d'argent. Grosse différence : ces officiers ne portent ni épaulettes ni parements brodés. Les galons des casquettes seront également argentés.

Tenue des officiers du Génie Maritime

Les officiers du Génie Maritime dont le Corps avait été constitué en 1853 portent le même uniforme que les officiers de Marine et les mêmes boutons à la différence que le collet et les parements de leur uniforme sont de velours noir brodés d'un motif qui leur est propre (Pl. IV, n°8 et n°9). Ce motif est brodé d'or et représente une ancre appliquée sur des volutes de feuilles d'acanthé.

Tenue des officiers du Service de Santé

Les officiers médecins et chirurgiens de Marine portent le même uniforme que les autres officiers de Marine et les même boutons. Au collet et aux parements ils portent d'autre part les broderies de leurs collègues de l'armée de terre. Ils ne portent pas d'épaulettes et portent le sabre de la Marine.

Les Aspirants

Nous devons ici consacrer un paragraphe spécial aux tenues des Aspirants. Nous tirerons nos références du règlement et de la composition du trousseau des élèves de l'École Militaire (Extraits de l'Histoire de l'École Militaire de 1834 à 1934). Les Aspirants sont rangés en deux catégories, les Aspirants de 2^{ème} classe et de 1^{ère} classe. Les Aspirants de 2^{ème} classe faisaient deux années d'étude à l'École Royale Militaire (de la rue de Namur à Bruxelles). Avant 1840 date de l'ouverture d'une section Marine à l'École Royale Militaire les Aspirants de 2^{ème} classe étaient instruits à bord de la canonnière n° 11 qui servait de navire-école. La section Marine de ERM fonctionna jusqu'en 1862.

La première année ils suivaient des cours de mathématiques, de chimie, de dessins etc., en commun avec les élèves se destinant au génie, à l'artillerie et à l'État-major. La deuxième année était consacrée à l'instruction spéciale sur l'astronomie, la navigation, la construction navale, la machine à vapeur.

Après réussite de l'examen de sortie, ils étaient promus "de 1^{ère} classe" et embarqués pour deux ans, au terme desquels et après examen, ils étaient nommés Enseignes de vaisseau. Les Aspirants de 1^{ère} classe dont le rang était l'équivalent du 2^{ème} Lieutenant d'artillerie étaient sur les différentes unités de la Marine adjoints at officiers de quart dont ils recevaient l'enseignement pratique.

Tenues des Aspirants

Les Aspirants tout comme les officiers avaient deux tenues, la grande et la petite.

Petite tenue des Aspirants de 2ème classe (élèves)

Les Aspirants de 2ème classe portent en petite tenue, la redingote de drap bleu de roy: à deux rangs de 8 boutons d'uniforme de marine dorés placés en courbe rentrante; collet droit échancré, cravate noire, pantalon bleu uni. Il n'y a pas de broderies ni au collet ni aux parements.

Ils portent le bicorne ou la casquette selon le service qui est commandé.

Le bicorne est garni de la cocarde aux couleurs nationales; la ganse est à deux rangs de torsades d'or et de soie bleue, maintenue par un gros bouton d'uniforme; les glands sont en frange de filet or et soie bleue. La casquette est de drap d'uniforme comme celle des officiers, le bandeau est le drap bleu garni d'un petit galon doré de 15 mm.

Ils portent le ceinturon-bélière et l'épée trainante en service commandé avec chapeau.

Grande Tenue

Pour les 2èmes classes, la grande tenue est l'habit de même drap et de même coupe que pour les officiers. Il est porté fermé par une rangée de 9 gros boutons d'uniforme. Le collet est droit et échancré et est brodé de la même ancre dorée que celle des officiers en petite tenue. La même ancre orne les parements des manches et les extrémités de basques. Ils sont coiffés du bicorne décrit plus haut et portent ceinturon -bélière et l'épée trainante, gants blancs. Ils ne portent pas d'épaulettes mais en revanche ils portent à l'épaule droite une fourragère à deux tresses et deux cordons terminés par des ferrets de laiton dorés. Le trèfle est maintenu à l'épaule par une bride faite d'un galon uni d'or sur fond de drap d'uniforme, l'autre extrémité de la fourragère nommément les aiguillettes à ferrets, est tenue par le premier bouton de l'habit.

Les cordons câblés qui forment la fourragère sont tissés par parts égales en soie bleue et or.

Les Aspirants de 1ère classe

TROUSSEAU DES ASPIRANTS

(circulaire ministérielle de 1836)

1 habit de grande tenue en drap bleu

1 redingote de seconde tenue - idem

1 veste ronde de seconde tenue - idem

2 pantalons de drap bleu

4 pantalons blanc

2 pantalons de travail en grosse toile

2 vareuses de même toile

2 paires de bottes

2 paires de souliers

2 col-cravate de soie noire

1 chapeau bicorne

1 casquette de drap bleu

1 capote en étoffe dite de Duffel

1 ceinturon

1 épée

Le coût du trousseau était à charge des parents de l'élève et s'élevait à 600 fr (d'époque)

Les aspirants de 1ère classe se distinguent des élèves de 2ème classe par l'ancre (n° 4) brodée en or au collet et aux parements de la redingote et de l'habit. Ils portent à l'épée une dragonne à gland de soie noire sans franges. Leur casquette porte deux galons dorés unis de 5 mm. et leurs épaulettes sont identiques à celles du grade correspondant à l'armée de terre (2ème lieutenant d'artillerie).

La veste ronde de petite tenue Dès 1836, apparaît en guise de petite tenue, une veste ronde sans basques. Elle est en drap bleu à deux rangs de 12 boutons et est portée col rabattu. La chemise blanche est portée à col rabattu par-dessus le col de la veste, la cravate noire est la même que celle des matelots et nouée à la régates. Certains croquis, présentés comme étant les uniformes portés par la Marine Royale vers 1854, dans le volume "les Ancêtres de la Force Navale" (p.234) de Mr. L. Leconte, sont en réalité des copies d'un autre croquis, français celui-là, qui a déjà paru à plusieurs reprises dans des revues françaises. Ce croquis représente

entre autre un Aspirant en veste courte portant une fourragère - ce qui est contraire aux prescriptions belges. Aussi est-il plus vraisemblable de croire que ce vêtement dont la description correspond à celle donnée pour la veste courte des matelots, même col rabattu, même nombre de boutons, soit cette même veste donnée en dotation aux Aspirants pour leurs exercices d'infanterie par exemple, le matelotage et surtout pour être portée l'hiver en lieu et place de la vareuse de toile.

Quelques années plus tard (en 1853) on supprimera la redingote de deuxième tenue des Aspirants élèves pour ne leur laisser, en deuxième tenue, que la petite veste courte.

Entre 1830 et 1862, l'influence de la mode civile, les nécessités du service, et le coat des garnitures d'or et leur mauvaises tenues à l'air salé du large, apportèrent des changements aux uniformes de marine. Les premières modifications aux tenues apparurent des 1837. L'arrêté royal du 13 déc 1837 apporte des modifications dans le sens de la simplification. L'habit de grande tenue perd ses deux fausses poches appliquées sur le haut des basques et chaque pan sera garni d'un gros bouton d'uniforme. À bord et en été seulement l'officier pourra porter sous la redingote un pantalon de toile légère gris-écru qui est moins salissant que le blanc.

L'arrêté introduit encore un gilet de drap bleu porté sous la veste, se boutonnant droit par 9 petits boutons d'uniforme et muni de poche sur le côté. En 1847 on dotera les sous-officiers d'une casquette. Le bandeau de celle-ci portera une soutache en or de 5 mm., pris entre deux passepoils, cela pour les quartier-maitres, et deux soutaches d'or pour les second-maîtres. Les Maîtres de 1ère et de 2ème classe porteront les mêmes galons que les Aspirants de 1ère et de 2ème classe respectivement. Les galons des manches seront portés en chevron, pointes vers le haut. Mais ce sera vers les années 1850 qu'apparaîtront les modifications les plus importantes.

La redingote qui se porte déjà boutons supérieurs ouverts et collet rabattu sera définie au nouveau règlement à deux rangs de 7 boutons dont seuls les deux supérieurs ne seront fermés que par mauvais temps - les épaulettes sont remplacées avec le port de la redingote par des galons de marque distinctive des grades apposés au bas de manche sur les parements.

Les Capitaines de vaisseau continueront seuls à porter les attentes d'épaulettes sur la redingote.

1853

Marques distinctives des grades

Capitaine	de	vaisseau :	4	galons	d'or	de	5	mm			
Capitaine	lieutenant	de	vaisseau:	3	galons	d'or	et	1	d'argent		
Lieutenant	de	vaisseau	de	1ère	classe:	3	galons	d'or			
Lieutenant	de	vaisseau	de	2ème	classe:	2	galons	d'or	et	1	d'argent
Enseigne	de	vaisseau :		2	galons	d'or.					

La casquette suivant la mode verra sa coiffe se rétrécir au point de ne plus dépasser le diamètre de la cuve ; c'est presque un képi.

Quant aux cheveux, barbes et moustaches, il est dit au règlement que les favoris peuvent être portés longs ou en collier (barbe en collier), mais il défend la moustache et la mouche à la Napoléon III.

Enfin l'habit de grande tenue lui-même subit des transformations majeures ; il est porté ouvert très largement sur un gilet bleu fermé de 9 petits boutons, ou d'un gilet blanc fermé par 5 boutons. Il est porté sur une chemise empesée à col haut et raide sur lequel se noue par un noeud papillon une cravate de soie noire.

La veste de l'habit est à col rabattu et a de larges revers, elle est ornée de deux rangs de 4 boutons d'uniforme. Les broderies du col et des manches sont supprimées, le bas des manches est sans parements et fermé par deux petits boutons d'uniforme.

Le ceinturon à bélière se porte, boucle apparente, sous la veste et sous le gilet.



Aux épaules, les épaulettes sont restées ce qu'elles étaient. Le bicorne a également subi l'influence de la mode, les grandes ailes de l'époque napoléonienne ont diminué de taille jusqu'à ne plus déborder de la coiffe et la ganse-cocarde a pris une forme courbe prononcée (en banane) inclinée vers l'arrière du couvre-chef (Pl VI, 2 bis).

Les Duffel-coat

On a pu remarquer que dans la composition du trousseau des Aspirants il est fait mention d'une capote en laine de Duffel. Ce manteau à capuchon est aussi porté dans la Marine française à la même époque. Il est de couleur bleu marine et se ferme par des blochets ; il est le même pour tous les officiers. C'est un vêtement de mer qui ne comporte aucune indication de grade.

On peut donc logiquement considérer que le "Duffel-coat" ramené dans notre pays par la Royal Navy après la 2ème guerre mondiale existait déjà dans la Marine royale belge depuis son origine.

Ceci clôt la revue détaillée des tenues et uniformes de la Marine Royale. Dans un prochain chapitre nous examinerons les uniformes portés dans notre Marine pendant et après la guerre de 1914-1918.

CPV(hre) J.C. Liénart

(5 298 – 12 03 23) Les uniformes de la Marine belge de 1830 à nos jours (II)



De l'immédiat après-guerre aux années 70

La Musique

La Force Navale a été dotée dès 1947 d'une belle phalange composée de musiciens de carrière de différents Corps de musique de l'armée, qu'on a habillés de la tenue de sous-officiers. La "Clique" qui comprend les clairons et les tambours était composée, elle, de miliciens qui étaient habillés de l'uniforme de matelot.

La Clique peut s'enorgueillir d'être plus ancienne que la Musique car elle fut créée en 1946 à l'initiative du Commodore G. Timmermans. Elle eut pour tambour-major le chef Debaty, un sous-officier du transport ; ce fut aussi le Lt Macoir, premier-chef du tout nouveau service de transport routier, qui fut désigné pour la diriger. Ce dernier, influent dans les milieux des écuries de course automobile, obtint les quatre premiers tambours qui lui furent remis solennellement par la ville de Blankenberge. Des hauts tambours de lansquenet, puis d'autres lui furent offerts par la ville d'Ostende. Pour les défilés et les services d'honneur, les matelots avaient le bas de leur pantalon de marin dans les guêtrons passés au "blanco" —une sorte de pâte à blanchir—, dont était aussi teints les ceinturons et la bretelle des fusils. Les larges pantalons "patte d'éléphant" ne tenant pas dans les petits guêtrons de l'armée anglaise, on eut la bonne idée de passer aux guêtres américaines lacées sur le côté, qui donnèrent entière satisfaction.

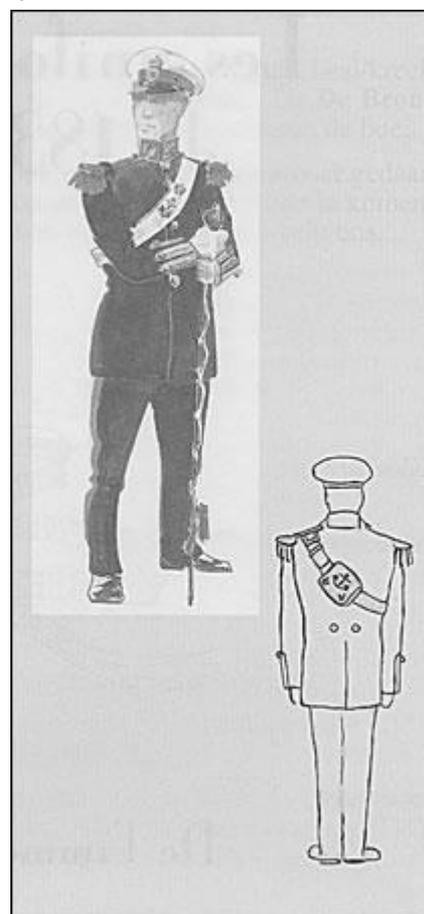


La musique qui, pour ses premiers défilés, se contentait de la tenue de ville sans guêtrons ni ceinturon, portait pour tout insigne distinctif une lyre dorée sur le bras gauche au-dessus du coude et, au bas des manchettes, les galons des grades militaires dont chacun était revêtu. Mais l'autorité navale aurait bien voulu que le corps de musique portât également guêtres et ceinturons "blancotés". Ce ne fut pas sans rechigner que les musiciens s'exécutèrent, mais on ne tarda pas à comprendre que ce blancottage ne résistait pas à la pluie, tombait en poussière à la chaleur et salissait parfois les uniformes bleus de nos marins. On s'attela donc à doter notre musique de buffleterie blanche en matière plastique ; et comme il leur fallait une giberne pour y ranger leurs partitions, on y alla d'un baudrier porte-giberne ou d'un ceinturon porte-giberne. Celle-ci s'ornait sur sa feuille d'une peinture de la cocarde du képi des officiers;



cela ne plut pas à tout le monde et on y mit alors une ancre dorée, puis rien du tout! La musique, sous la direction de ses chefs de musique, les lieutenants Louis Gasia et Jos Hanniken, devint fort appréciée et très sollicitée ; on parle de plus de 120 prestations solennelles par an. Elle fut aussi invitée à participer à l'étranger à des "tattoos", rassemblant de nombreuses musiques militaires en grande tenue de gala ; les nôtres se sentaient un peu nus dans leur simple tenue de ville. Un des chefs de musique demanda alors qu'on lui fit des projets de tenue de gala mais la Force Navale, en ce temps-là, avait bien d'autres chats à fouetter. On fit pourtant un geste: le tambour-major eut droit à un baudrier doré qui portait, comme les anglais le font, les noms des citations dont s'enorgueillissait notre Marine: "Atlantique Nord Manche—Escaut". Puis on lui procura des tabliers de tambour et des fanions de trompette pour les grandes circonstances. Elle avait fière allure et faisait de la bonne musique, ce qui au dire du Capitaine chef de musique Guy Duyck valait mieux que de beaux uniformes !

La Police Navale





Ils se baladaient inlassablement deux par deux.

Les "NP" —prononcé à l'anglaise "Ènn-pie"— n'ont pas toujours laissé de bons souvenirs dans la mémoire de nos marins; ils étaient en effet chargés de maintenir la discipline et la bonne tenue à l'extérieur des quartiers. Ils se baladaient inlassablement deux par deux, contrôlaient les départs et les arrivées des permissionnaires dans les gares ou patrouillaient en jeep ouverte, raidis en toute circonstance par le sens profond de leur importance. On les voyait arriver de loin et leur présence suffisait souvent à calmer les esprits échauffés. Ils étaient, en service, toujours coiffés du sous-casque de plastique modèle USA, peint en blanc et ceinturé d'une ligne rouge et des lettres NP. Un brassard noir marqué NP, des guêtres blanches et un ceinturon porte-revolver complétaient la tenue de service.

Les Damars

L'annonce qu'un service féminin allait être créé dans les Forces armées suscita bien des commentaires, allant de l'enthousiasme au dégoût en passant par un scepticisme quasi généralisé. On pensait que les femmes n'étaient pas faites pour la guerre et que même dans les services sédentaires leur présence créerait plus de problèmes que de bienfaits. Tout cela se démentira par la suite et l'armée n'aura qu'à se louer de cet apport de bonne volonté féminine. Dévouement, compétence et constance dans le travail ont vite prouvé aux détracteurs le mal-fondé de leur argumentation. Cela ne signifie pas qu'on n'eut pas de problèmes et celui des uniformes en fut un qui suscita bien des agitations. On les voyait comme ceci, comme cela, chacun y allait de ses suggestions. Dans les comités formés pour débattre de ces graves préoccupations, l'armée de terre, majoritaire comme toujours, voulait imposer l'uniformité pour toutes les Forces. L'aviation penchait pour une uniformité de forme mais pas de couleur, désirant garder son unité de teinte pour tous les membres de sa Force. A la Force Navale le souvenir charmeur des Wrens —service féminin de la Royal Navy- n'était pas absent des mémoires et était, je pense, pour beaucoup dans la volonté qu'elle affirma de suivre pour le personnel féminin la mode anglaise. On les appellera les Damars, abrégé de "dames de la Marine".



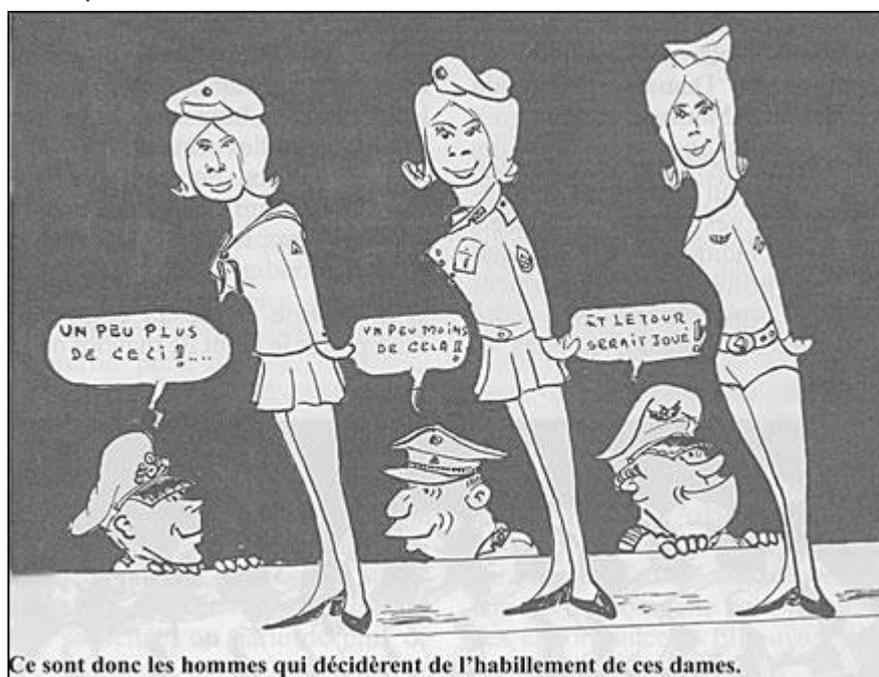
Par la force des choses ce sont donc les hommes qui décidèrent de l'habillement de ces dames et demoiselles. Il était indiqué au préalable que celles-ci, primo, ne composeraient pas un "Corps féminin" avec cadre et hiérarchie; secundo, qu'elles ne seraient astreintes à faire le même service que les hommes, sans qu'il y ait de différence de standing mais bien une égalité dans le travail et la fonction; et tertio, qu'elles seraient non-combattantes.



On les voyait comme ceci....

Pour toutes les Forces on définit alors la composition des tenues. C'est ainsi qu'il fut convenu que la tenue de

service comporterait un couvre-chef, une jupe, une veste, un chemisier avec cravate, un chandail, un imperméable avec fleece, une écharpe, des chaussures, des bas réglementaires et un sac. Le linge de corps fut de libre choix, dans les limites d'une allocation forfaitaire. Dans ce cadre-là chaque Force soumit à l'Etat-major général ses propositions et ses budgets et en reçut le feu vert. Il fut décidé que les dames qui serviraient dans l'armée de terre seraient vêtues de kaki clair de couleur sable, celles de l'aviation en bleu aviation et les Damars en bleu marine; ceci pour la tenue de service qui est en fait principalement une tenue de sortie. Pour tous les autres services —ateliers, cuisines, bureaux, campagne, mer etc.— elles revêtraient des tenues que les Forces jugeraient les plus appropriées à la nature du travail et aux intempéries rencontrées.



A la Marine on hésita entre leur faire porter le béret de matelot ou le petit tricorne des officiers féminins anglais, et après essais on opta pour ce dernier qui faisait plus sérieux, plus adulte ... La veste copiée sur le modèle masculin fut féminisée, plus ajustée, plus courte et portait ses deux rangs de quatre boutons dorés d'une forme désormais commune à tous les grades; la chemise fut à col "claudine", garnie d'un lacet bleu marine et d'une petite cravate "lavallière" piquée d'une ancre de métal doré. La jupe droite à plis creux fut l'objet d'essais et l'on se rallierait à l'avis des intéressées à ce moment déjà sous les armes. Les bas nylons furent choisis beiges comme dans le

civil et non pas noirs comme dans la Navy, ce qui faisait vraiment trop penser aux élèves internes de nos pensionnats du siècle passé!

Les premières Damars s'engagèrent en 1975. On leur ouvrit les emplois suivants: signaleur-codeur, électricien et mécanicien de marine, dactylo, steward, détecteur sonar, appro, photographe, coiffeur, chauffeur, cuisinier. Elles pouvaient s'engager pour des termes de deux ans; le réengagement était permis et pouvait mener à une carrière complète sous l'uniforme de la marine jusqu'à l'âge de 56 ans. Le recrutement connut un franc succès ; un an et demi après son ouverture le personnel féminin s'élevait à trois pour cent des effectifs de la Force Navale. L'intégration de ces jeunes femmes se fit avec aisance ; bien acceptées elles virent bientôt leur statut modifié' en ce sens qu'elles purent accéder à toutes les spécialités, aux grades de sous-officier et aux formations d'officier. Dès 1987 elles seront "navigantes", tout comme les hommes. C'est ainsi qu'en 1992 quatre sous-officiers Damar feront partie de l'équipage de la frégate Westhinder, pour trois mois en opération en mer Adriatique. Sur le voilier-école Zénobe Gramme, pendant la campagne d'été d'un mois environ, les Damars seront tout à la fois équipiers de pont à la manœuvre des voiles et timoniers, et feront le quart à la barre, tout comme les garçons dont elles pourront partager la passion de la mer et des bateaux. La frégate Wandelaar comptera deux Damars officiers, l'une officier technicien responsable du département énergie-propulsion, et l'autre officier d'approvisionnement qui, loin de la base de Zeebruges, orchestra les énormes quantités de vivres et de matériel nécessaire au fonctionnement d'un navire de guerre, et cela pour une durée de près de six mois, rythmée par des quarts de 6 heures : "Six on-Six off" comme on dit chez nous. En 1995 la Force Navale comptait 252 Damars, ce qui porte la présence féminine au sein de la marine à quelque 5 à 6% des effectifs. Elles occupent à tous les niveaux de la hiérarchie des emplois importants, certaines même au sein de l'Alliance Atlantique. Elles ont fait leur preuve ; la Marine put même s'enorgueillir d'avoir produit dans ses rangs la première volontaire féminine à avoir atteint le rang d'officier supérieur et brevetée d'administration militaire de surcroît!
«L'était une frégate Ionla...» (chanson de marin)



CPV (hre) J-C. Liénart Neptunus Mars 2005

(5 299- 19 03 23) L'uniforme des marins de la Marine Royale belge de 1830 (III)

Légendes et origines

Les matelots de la Marine Royale étaient vêtus d'un pantalon de laine bleu foncé à larges jambes et fermeture à pont, d'une vareuse —blouse ou jumper, autres temps autres mots— de laine bleue l'hiver ou de toile de coton blanc l'été, cette dernière garnie d'un col et de poignets de toile bleue bordée de trois liserés blancs. Par-dessus ils endossaient une veste courte de laine bleu foncé, fermant croisé au moyen de deux rangs de neuf boutons dorés frappés d'une ancre; le col de cette veste est rabattu et le col bleu de toile est porté par-dessus. Leur couvre-chef est un chapeau-canotier noir à larges bords, sur lequel est noué un ruban noir portant en lettres jaunes le nom de leur bateau. Au départ de ces éléments on combinera tenue d'exercice en armes, tenue de bord, tenue de sortie etc. (cfr. Neptunus de septembre 1998).



La Marine Royale belge venant de se créer de toutes pièces, on peut se demander d'où sort cet uniforme et d'où elle en tirait les modèles. Son premier règlement sur les tenues parut en 1832. Il était surtout destiné à mettre un peu d'ordre et d'uniformité dans les tenues portées par nos marins recrutés à la hâte, à une époque où notre Marine ne possédait encore aucun navire capable de prendre la mer. Le second règlement parut en février 1837 et est bien plus crédible. Si l'on consulte parallèlement les règlements de la Marine française et de la Royal Navy de la même époque, on apprend bien des choses. Tout d'abord on constate que la Marine française sort, le 11 octobre 1836, une nouvelle ordonnance sur les uniformes et que la Marine belge sort son règlement quatre mois plus tard. On y trouve, bien entendu, de grandes similarités. Cela est compréhensible étant donné que le roi Léopold Ier dut faire appel à l'armée française pour réorganiser son armée, mise en déroute par l'armée hollandaise douze jours après sa prestation de serment comme roi des Belges. On sait que 104 militaires français, dont 5 généraux et un grand nombre de sous-officiers vinrent servir en Belgique pour nous mettre en état de résister à toute attaque.

Le col marin et ses lignes blanches

Le règlement français de 1836 décrit et prescrit une nouveauté ; il s'agit d'une "chemise-vareuse" de toile de coton blanc écru, garnie d'un col et de manchettes ou poignets de toile bleue bordés de trois liserés blancs. Avant 1836 pas de col bleu ; les chemises étaient soit bleues soit rouges, ce que nous voyons également en usage chez nous et prescrit par le règlement de 1832. En Angleterre la chemise blanche à col et manchettes apparaît vers 1830, mais ce ne sera qu'en 1857 que le choix se portera sur la garniture faite de trois liserés blancs. Ce fut un comité, présidé par le Rear admiral (contre-amiral) the Hon. Henry Rous, qui introduisit un rapport exprimant l'opportunité (desirability) de doter les marins d'une tenue uniforme. Ce rapport fut transmis pour consultation aux C. in C. (commander in chief) de Portsmouth et Devonport, qui à leur tour consultèrent leur capitains. C'est à une importante majorité que les "trois lignes" l'emportèrent sur les "deux lignes" recommandées (elles devaient avoir 3/16 d'inch de large et être espacées de 1/8 d'inch). De là à conclure qu'il n'y avait pas d'uniforme dans la Navy avant 1857 c'est aller un peu vite. Ce que l'on peut comprendre c'est qu'il n'y avait

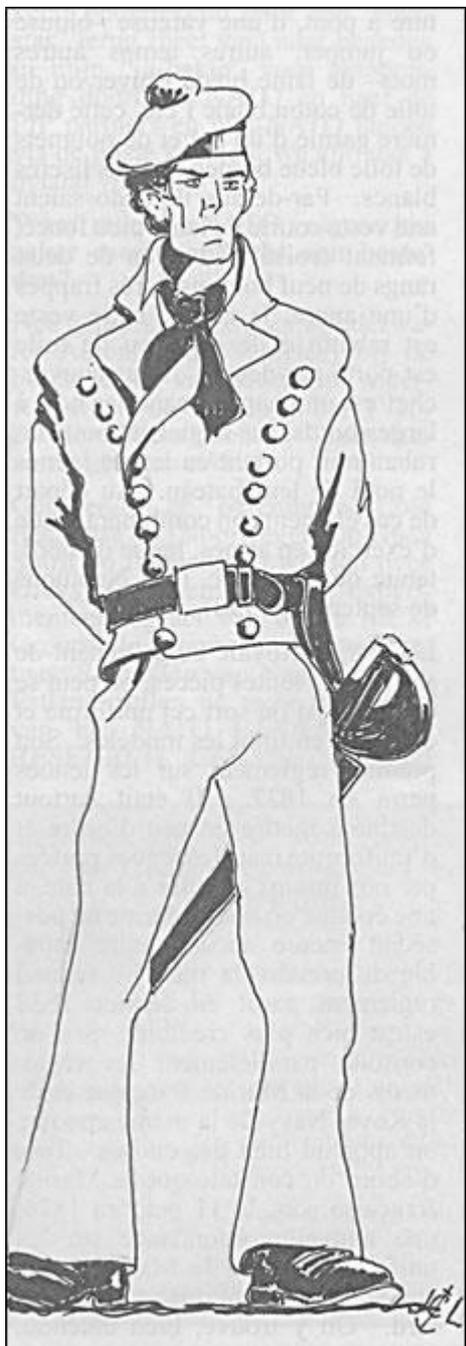
pas "d'uniformité d'uniforme"! Pourtant l'importance de l'uniforme et son opportunité n'échappaient pas à l'autorité et plus particulièrement aux commandants des navires.

Chacun sait que le veston croisé bleu que nous portons aujourd'hui au-dessus d'un pantalon gris, beige ou même écossais, et que nous appelons "blazer", provient du navire anglais HMS Blazer, dont le commandant avait eu la coquetterie d'habiller les canotiers de son `captain's gig' de vestes rayées de rouge et de bleu (à rayures bleues et blanches, selon certains auteurs). Et cela se porte encore de nos jours en Grande-Bretagne dans certains clubs de sport. Particulièrement révélateur est l'Order Book du HMS Pylades de juillet 1814 qui prescrit, sous le numéro d'ordre n° 38: «Comme l'équipage aura meilleure apparence par une uniformité de tenue, il conviendra de décourager tout achat de pantalons autres que bleus ou blancs, de gilets autres que bleus, blancs ou rouges, d'écharpes et de couvre-chefs autres que noirs». L'ordre n° 39 est encore plus précis, bien qu'aussi peu comminatoire: «Comme une quantité suffisante de vêtements chauds est une contribution nécessaire à la santé et au confort d'un chacun, il est désirable que chaque individu soit en possession des articles suivants: 2 "jacquets" bleues pour l'extérieur — 2 "jacquets" d'intérieur — 6 chemises ou 4 chemises et 2 vareuses — 2 paires de pantalons bleus — 2 paires de pantalons blancs — 2 paires de souliers — 2 paires de bas — 2 couvre-chefs — 1 écharpe noire — couchage et literie.

Le captain John Harvey Boteler, dans ses mémoires, décrit comment en 1815 on réalisait l'uniformité des tenues d'un équipage. A chacune des nouvelles recrues arrivées à bord on distribuait 12 yards (soit 10m80) de toile à voile, du fil et des aiguilles, ainsi qu'un carré de bunting (étamine de laine) noir pour en faire une écharpe, le Nelson. Des clous de cuivre plantés, en guise de mètre-ruban, dans le pont à des distances de 3 à 6 yards permettaient le mesurage. Puis par appel au tambour l'annonce était faite qu'à la prochaine inspection —une semaine— tout le monde se devait d'être vêtu d'une vareuse et d'un pantalon du modèle imposé. Il fallait voir, ajoute-t-il, les matelots se ruer à la cuisine pour y noircir au feu un bout de bois, en guise de crayon-marqueur, et, de retour sur le pont, marquer en pointillé la forme à donner à ces vêtements et à se mettre immédiatement à l'ouvrage. Ceux qui ne se sentaient réellement pas capables de faire ces travaux de couture, cédaient leur tour de ration de rhum à de plus experts.

Remarquons que, tant sur les navires marchands que sur les navires de guerre, c'étaient les matelots qui recousaient les voiles déchirées, usées ou trouées par la mitraille, et pas seulement les gabiers, gréeurs et voiliers. Certains étaient si habiles en couture que le petit prince royal Albert-Edouard —futur roi Edouard VI—, revêtu à l'âge de cinq ans d'un "costume marin", réplique exacte faite par un matelot du yacht royal, eut l'honneur de passer à la postérité dans cette tenue en posant pour le célèbre peintre F. Winterhalter, tant ses parents en étaient fiers. Ce portrait détaille à merveille la tenue des matelots de Sa Gracieuse Majesté en 1846. On y voit le pantalon à pattes d'éléphant, à fermeture à pont à 4 boutons, la vareuse rentrée dans le pantalon et garnie de son col marin et de ses poignets en "dungaree" bleu bordés de trois liserés blancs et la cravate noire sous le col d'une fine chemise blanche portée sous la vareuse et y retenue par une liette en cordonnet blanc. Un ruban bleu foncé cousu sur la couture du bras gauche indique que le matelot est de la bordée de bâbord. Remarquons aussi que la cordelière blanche —le lanyard— est passée à la ceinture et sert à maintenir le couteau de marin dans sa gaine de cuir blanche. (Plus tard lorsque le couteau fut à lame pliante, il se rangeait dans une poche appliquée à gauche sur la poitrine et la cordelière se porta autour du cou.) L'enfant porte fort en arrière le grand chapeau-canoitier noir. Signalons encore que l'été et dans les climats chauds, ce chapeau était remplacé par un chapeau de paille de même forme qui, tenez-vous bien, était tressé et tissé par les matelots eux-mêmes. Ces chapeaux étaient, au dire du captain Boteler, très rapidement confectionnés et très bien faits. La paille spéciale d'un genre proche du raphia —le bananier des îles Mascareignes— était obtainable des barges de ravitaillement qui accostaient les navires en rade. Notre nouvelle marine de 1830 n'était pas si chiche; elle fournissait à ses marins tous les vêtements dont ils avaient besoin.

La légende, du moins celle qui hante les coursives de la Royal Navy, veut que les trois liserés qui bordent le col marin représentent ou rappellent les trois grands faits d'armes de l'amiral Nelson: Copenhague, Aboukir (battle of the Nile) et Trafalgar. Qui lo sa? Mais pourquoi n 1857, soit 52 ans après sa mort? Et pourquoi la Marine française adopta-t-elle déjà en 1836, soit 21 ans avant les Anglais, les trois liserés? La Marine belge, comme on l'a vu, suivit la mode française.





Voilà donc pour l'origine du col marin ; reste à savoir quand et comment il devint indépendant de la vareuse. Mauvaise teinture, répondra la ménagère, et qui pouvait déteindre sur la vareuse ! Peut-être ou peut-être pas, car on le maintiendra sous cette forme dans la Marine anglaise jusqu'en 1891 et dans la Marine française jusqu'en 1911. Entre-temps en France un important arrêté de 1858 modernisa les uniformes des marins et introduisit le tricot rayé. C'était une chemisette de corps — on dirait aujourd'hui un T-shirt— tricotée à mailles unies se composant de fils de coton écru et de fils teintés à l'indigo (bleu) pur, sans avivage (naturel donc), formant des raies horizontales alternativement blanches et bleues: 21 raies blanches pour 20 raies bleues d'une largeur respective de 2 et de 1 cm (ce qui correspond aux dimensions actuelles). Ce n'est qu'en 1911 qu'on estima que le port superposé de trois vêtements —tricot rayé, chemise-blouse à col bleu et vareuse de laine bleue— était quelque peu excessif ; les responsables de l'habillement décidèrent par conséquent de supprimer la vareuse de toile blanche et de n'en garder que le col, qui de ce fait devint amovible. On en profita pour en modifier les dimensions et le rendre plus haut — 25 cm— et moins large —45 cm—, qui sont elles aussi les dimensions actuelles. Dans la Marine belge on suivit le règlement français en 1914-1918 et le règlement anglais en 1940-1945 et après : c. à d. qu'on porta le tricot rayé à la première guerre mondiale et le 'white front' à la seconde.

Le "Nelson" vrai ou faux?

L'écharpe noire dont il est question plus haut est la cravate de marin que les anciens de la Royal Navy nous ont appris à appeler le "Nelson" et qu'ils nous ont dit être portée en signe de deuil de la mort du grand amiral Nelson. En réalité elle s'appelle dans les documents officiels anglais le "black silk handkerchief" ou "neck handkerchief", en français le foulard de cou de soie noire. D'ailleurs, à consulter les règlements et examiner les illustrations de l'époque, on ne peut que constater que le marin anglais est équipé de cette écharpe bien avant la disparition tragique de lord Nelson et qu'elle était sûrement portée par l'équipage du Victory, le navire-amiral de Nelson, à la bataille Trafalgar. Elle n'est donc pas le symbole du deuil de Nelson! Dommage, car la légende était belle. Malgré cela on continuera dans notre marine à l'appeler, par sentimentalité et nostalgie justifiées, le "Nelson das — foulard Nelson".

Le canotier

Encore un mot sur le canotier, puis je vous largue. Il est dit que dans les règlements de la Marine Royale belge que le couvre-chef des matelots était un chapeau à calotte plate et à larges bords. La calotte faisait 7 cm de haut et les bords en faisaient 8. L'été et dans les climats chauds il était remplacé par un chapeau de paille de même forme. Les deux chapeaux étaient ornés d'un ruban de taffetas noir, large de 3 cm et long de 1m14, faisant le tour de la calotte ; il se nouait par derrière et ses bouts étaient coupés en queue d'hirondelle. Les marins y peignaient en fantaisie (autorisée) le nom de leur bateau pour qui était embarqué et "Marine Royale" pour les autres. Le canotier trouve son origine dans un chapeau rond à larges bords, confectionné en toile à voile par les marins eux-mêmes, pour se protéger de la pluie et des intempéries ; il était enduit d'huile siccative, de noir de fumée et de goudron pour le rendre imperméable (1750). C'est de là que proviennent les surnoms de "tarpaulin" et de "jack tar", donnés familièrement aux marins. Ce n'est donc pas la queue de cheveux tressés (pigtail) qu'on disait enduite de goudron (!), qui a donné naissance à ce surnom encore usité de nos jours, mais bien leur chapeau qui a survécu sous la forme du surôit (southwester), lui aussi en toile à voile enduite d'huile siccative et de pigment noir, tout comme l'était l'"oilskin", de collante mémoire (n'est-ce pas les anciens ?). Le canotier peu pratique et encombrant était remplacé à bord par un bonnet de marin, dit de forme écossaise, muni ou non en son sommet d'une houpette ou pompon de laine ; c'était en sorte le bonnet de police des marins. Le canotier était parfois le chapeau de paille qu'on pouvait recouvrir d'une coiffe de toile cirée noire, mais le



plus souvent il était confectionné en feutre enduit de peinture noire pour le rigidifier (un mélange de noir de fumée et d'huile siccative). La mode lui fit prendre bien des formes et l'on voit sur des photos prises en France sous le Second Empire que les matelots le portaient les bords relevés jusqu'à en faire des soucoupes ridicules.

En Angleterre le canotier fut remplacé par un bonnet de marin décrit comme identique à la casquette des officiers mais sans la visière ; l'été et dans les climats chauds il se portait recouvert d'une coiffe blanche et il évolua jusqu'à devenir en 1910 cette toque rigide que nous connaissons et que nos matelots ont porté jusqu'en 1953. Le chapeau de paille ne fut aboli que dans les années 1920 et remplacé dans les tropiques par un casque colonial. Ces couvre-chefs de matelot : bonnet de marin, canotier et chapeau de paille n'ont pas, comme le "Nelson", le col marin et les sept plis (les sept mers!) du pantalon, d'origine légendaire, ni d'explication phantasmagorique, bien qu'ils soient si typiquement et exclusivement maritimes. No questions? Alors, à bientôt!

À Ostende, Pâques 2006 CPV (hre) J-C.

Liénart

Mes références sont: 'British naval dress' par Dudley Jarret (London, J M Dent & Sons Ltd, 1960); la revue 'Marine' d'avril 1999, publiée par l'ACORAM, et la revue Weptunia, nos 102, 103, 104 et 115 par le commissaire général de la Marine, Jacques Letrosne, et bien entendu notre Weptunus' de septembre 1998 qui fait référence au Conservateur en chef du Musée de l'Armée et d'histoire militaire, Mr Louis Lecomte, dans 'Les Ancêtres de la Force Navale' et 'Les Cahiers de la Fourragère'.

84 NEPTUNUS JUNI - JUIN 2006

**(5 300 – 26 03 23) Les Savery, une famille
d'armateurs au cœur de la bataille pour
EURONAV**

Sous le feu des projecteurs malgré eux

" Combat naval à Anvers " Les Vikings débarquent ", " Ne pas brader au profit des Vikings " : voici quelques-unes des petites phrases qui émaillent la bataille pour la reprise d'Euronav. Les Saverys et le magnat norvégien John Fredriksen lorgnent tous un des plus grands acteurs mondiaux du transport de pétrole par mer. L'occasion de s'intéresser d'un peu plus près à cette discrète famille d'armateurs anversois.

WOLFGANG RIEPL

La situation a un petit air de Stratego entre ego. Le milliardaire norvégien John Fredriksen, le plus grand actionnaire particulier de la compagnie norvégienne de pétroliers Frontline, et la famille Saverys détiennent chacun près d'un quart des actions d'Euronav, soit chacun une minorité de blocage. Euronav est le "bébé" des Saverys, alors qu'il est tout au plus le "bâtard" de John Fredriksen.

Euronav, le spécialiste du transport de brut par voie maritime, s'était séparé d'un autre armateur, la Cie Maritime Belge/Belgische Scheepvaartmaatschappij, en 2004. Plus connue sous l'abréviation CMB, cette S.A. est aux mains de la famille Saverys depuis le début des années 1990. La scission avait été suivie de l'entrée d'Euronav en Bourse.

De Boel à Saverys

À l'époque déjà, la famille Saverys était très connue du monde des armateurs. C'est par mariage que la cinquième génération (voir l'arbre généalogique) avait intégré les chantiers navals de la famille Boel, situés à Temse, en Flandre-Orientale. Les générations suivantes ont progressivement délaissé la construction navale pour se concentrer de plus en plus sur l'acheminement de marchandises par bateau.

CMB est aujourd'hui encore la principale entreprise de la famille.

Le siège du transporteur mondial de fret sec, principalement composé de minerai de fer, de charbon, de produits chimiques et de matières premières agricoles, se trouve quai De Gerlache, à Anvers. Les activités scindées y sont toujours basées, elles aussi : malgré la lutte titanesque entamée il y a un an, Euronav occupe les mêmes bureaux. Idem pour Exmar, qui fait l'objet d'une cotation séparée depuis 2003 et dont les navires transportent du gaz naturel. L'actionnaire majoritaire d'Exmar est la famille de Nicolas Saverys, l'oncle des actuels dirigeants de CMB. Les trois entreprises ont beau se trouver à des étages différents, les chances que leurs capitaines se croisent à la machine à café sont bien réelles.



Bien que sept générations se soient succédé depuis la naissance des activités, l'actionnariat est toujours aux mains d'une seule branche. Dans la bataille au sujet d'Euronav, les projecteurs sont surtout braqués sur Marc Saverys et trois de ses fils, Alexander, Ludovic et Michaël, propriétaires de CMB par le biais du holding patrimonial Saverco SA.

"Projecteurs" est pourtant un terme qui convient peu au quatuor, très réservé par nature. "C'est une famille très discrète, confirme un proche. De vrais entrepreneurs. Il en faudrait plus, des gens comme eux, en Flandre. Ils prennent avec énormément de passion des risques calculés. Mais voilà qu'ils se retrouvent sur le devant de la scène à cause d'Euronav, ce qui est pour le moins singulier. Alexander n'y va pas par quatre chemins : 'Brader Euronav au profit des Vikings n'est pas une bonne idée', a-t-il déclaré. Sans doute Marc, son père, ne se serait-il jamais montré aussi cassant."

D'autant que le monde des armateurs est particulièrement petit. Bien qu'opérant à l'échelon mondial, ce microcosme fonctionne à la confiance et aux relations personnelles. Les gens nés en son sein

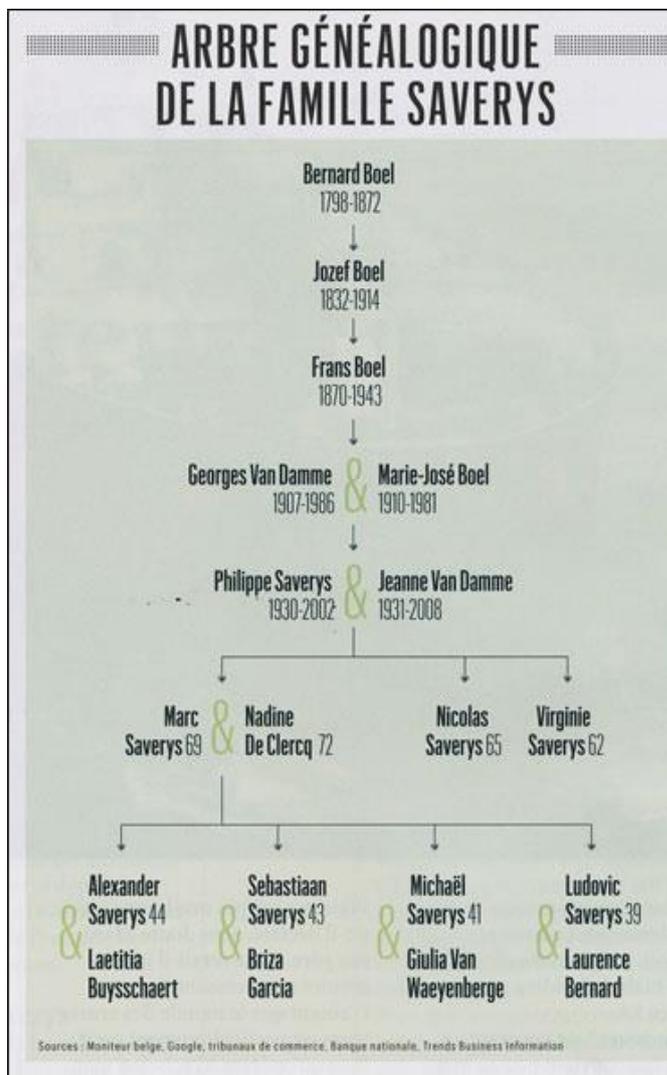
partent avec un avantage certain. Alexander, Ludovic et Michaël ont hérité de la direction opérationnelle de CMB à l'automne 2014. C'est à l'occasion de cette passation de pouvoir que Marc a déclaré en souriant que 'le transport maritime coulait dans les veines de ses fils'. " Ils sont tous trois très différents, poursuit l'intime de la famille. Bien qu'ils soient frères, ils n'ont clairement pas été fabriqués dans le même moule. Alexander est un passionné, un visionnaire. En véritable stratège, Ludovic est chargé de concrétiser les grands projets nés de l'imagination de son frère. Michaël est l'opérationnel, le commercial parfait". D'après l'organigramme publié sur internet, Alexander est CEO de CMB, Ludovic, directeur financier et Michaël, directeur des opérations fret.

Armateurs anversoïis, mais résidents gantoïis

L'épicentre des activités se situe donc à Anvers. Ce n'est toutefois pas de cette ville que la famille est originaire mais bien d'un milieu gantois francophone. Ce qui ne les empêche pas de parler plusieurs langues, dont un néerlandais impeccable. Marc et deux de ses fils vivent dans une propriété arborée proche de Gand. Un coup d'oeil sur les chiffres du bilan du holding faïtier Saverco (voir tableau) montre toutefois qu'il n'y a guère de place pour des dépenses extravagantes.

La famille a montré au cours du dernier quart de siècle sa capacité à se maintenir à flot dans le secteur éminemment fluctuant de la navigation. "Dans cette branche, les choses vont soit très bien, soit très mal. Les années moyennes sont des exceptions", commentait Alexander Saverys à l'occasion d'une interview accordée à nos collègues de Trends en 2017.

" Si vous n'avez pas ça dans le sang, évitez d'investir dans une compagnie maritime, prévient un expert. Pour quelqu'un qui n'est pas du sérail, c'est la dernière chose dans laquelle il faut mettre son argent." Même Alexander n'a pas fait l'économie d'un apprentissage douloureux. En 2004, le jeune homme créait Delphis (un terme qui signifie " dauphin" en grec ancien, choisi en hommage à son grand-père Philippe, passionné de Grèce antique). Spécialiste de la navigation côtière, Delphis a connu une croissance fulgurante. Mais à partir de 2007, elle a accumulé les déboires, jusqu'à clore l'exercice 2014 sur une perte reportée de 200 millions d'euros. Ce n'est que grâce aux 145 millions mis sur la table par Saverco que le dauphin a pu être sauvé. Alexander a promis qu'il n'oublierait jamais cette leçon.



Pour bien vivre, travaillez dur!

Il en faut bien plus, toutefois, pour abattre ce géant, dont la taille (deux mètres) ne manque jamais d'impressionner. Etudiant, Alexander a navigué à bord des bâtiments de l'entreprise familiale, où il pelletait du charbon dans les cales. C'est en 2014, à l'âge de 36 ans, qu'il a pris la tête de CMB, la principale société de fret maritime de la famille. Presque simultanément, nos collègues de Trends le classait parmi les 60 managers aux plus belles perspectives d'avenir.

BILAN DE LA S.A. SAVERCO									
EN MILLIONS D'EUROS									
	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013
Produit d'exploitation	806	496	526	544	504	406	477	507	332
Résultat d'exploitation	320	-6	84	-14	-185	-159	-119	-50	-31
Résultat net	267	-83	3	-72	-260	-194	-112	-75	-27
Navires	1.295	1.225	1.407	1.017	1.106	1.478	1.481	1.300	1.110
Total du bilan	1.834	1.572	1.908	1.590	1.877	2.375	2.289	2.075	1.868

Sources : Banque nationale, Trends Business Information

Parlant des jeunes générations, l'homme avait alors commenté : "Au lieu de se plaindre et de dire que tout va mal, qu'elles retroussent leurs manches. Je leur souhaite une belle vie, et c'est en travaillant dur qu'elles l'auront". Alexander a lui-même montré l'exemple en fabriquant, à l'époque où il dirigeait Delphis,

tables et chaises de bureau, seul, pendant ses week-ends.

Pour CMB et pour Saverco, les dernières années ont été plutôt sombres. Le ciel ne s'est éclairci s'est vraiment éclairci qu'en 2021, grâce au redressement des marchés du transport de fret sec. Très volatile, ce marché est de surcroît tributaire des nouveaux navires. Ceux-ci sont un des principaux actifs du groupe (voir le bilan). Marc Saverys aurait un don inné pour l'achat et la vente de bateaux. La cession en 2021 de six porte-conteneurs contribue à expliquer le rebond des bénéfices cette année-là. Les

résultats de 2022 sont satisfaisants eux aussi : la guerre ayant fait chuter les exportations vers l'Europe de céréales et de charbon depuis l'Ukraine et la Russie, les routes maritimes se sont allongées, alors que les prix de location s'envolaient.

Onassis ou Saverys?

Revenons-en aux hostilités biodégradables.. Les belligérants défendent des stratégies diamétralement opposées. John Fredriksen entend continuer à principalement transporter du brut alors qu'Alexander Saverys veut utiliser la flotte d'Euronav pour acheminer de l'hydrogène et utiliser cette source d'énergie comme carburant, au lieu du diesel. Euronav fusionnerait alors plus étroitement avec la société CMB.Tech, qui réunit les nouvelles technologies. En Namibie, CMB.Tech a en effet conclu avec Ohlthaver & List, le plus grand conglomérat privé du pays, une joint-venture qui devrait produire de l'hydrogène dès la fin de cette année. Les autres actionnaires d'Euronav ne cachent pas leur scepticisme: ces plans sont-ils vraiment réalistes ? Ils tiennent en tout cas à préserver leurs dividendes.

Un observateur trouve la critique justifiée : "Pourquoi acheter une compagnie de transport pétrolier si c'est pour passer à l'hydrogène? Tout bien considéré, un compromis entre John Fredriksen et les Saverys me semble être la solution la plus raisonnable.

John Fredriksen est l'Onassis de notre époque, l'armateur qui frappe le plus l'imagination.

Il ne s'est jamais laissé dominer par son ego. La famille Saverys non plus. Tôt ou tard, ils se retrouveront. Ils n'ont aucun intérêt à se battre".



*ALEXANDER ET MARC SAVERYS
"De vrais entrepreneurs. Ils prennent avec énormément de passion des risques calculés."*

LE FRÈRE PÉROUVIEN Sebastiaan est le quatrième fils de Marc Saverys. Installé à Lima (Pérou), cet ingénieur se consacre depuis des années à la promotion du secteur agroalimentaire durable dans les pays émergents, par le biais du holding Inspiratus. Pour combiner esprit d'entreprise et développement durable, celui-ci a notamment investi dans Barajii Group, un producteur de boissons fraîches, de jus de fruits et d'eau minérale qui possède des usines

d'embouteillage au Burkina Faso, en Ethiopie, au Mali et au Togo. Les boissons, dont le site du groupe annonce qu'elles sont "de qualité à des prix abordables", sont fabriquées à base de produits locaux. Les emballages sont biodégradables. Sebastiaan est aussi actif dans l'entreprise Fair-Fruit qui vend au marché professionnel des produits agricoles cultivés de manière durable au Guatemala, au Pérou et en Ethiopie. Produits sur 2.000 hectares par quelque 1.325 producteurs, ces aliments sont ensuite livrés en Europe et aux Etats-Unis.

Trends 21 février 2023

(5 301 – 02 04 2023) LA CROISIÈRE DES MAUDITS

La défaite subie en Mai 1905 à Tsushima, dans le détroit de Corée, par l'escadre russe de l'Amiral Rodjetsvenski face aux forces navales japonaises de l'Amiral Togo a été qualifiée par certains comme la

plus totale et la plus écrasante de l'histoire maritime du monde. Plus complète et plus décisive que celles de l'Ecluse, de Trafalgar et de Lissa.

Le Plus étonnant, pourtant, est que cette bataille n'ait jamais eu lieu. Car, pour affronter son adversaire, Rodjestvenski avait dû couvrir la distance de 18.000 milles - plus des trois-quarts du tour du monde - dans des conditions impossibles. Que son escadre soit arrivée entière à Tsushima, là est le vrai miracle. Que ses équipages épuisés suite à cette odyssée, qui rappelle jusqu'à un certain point celle de l'Invincible Armada, n'aient pu s'opposer victorieusement aux canonnières de Togo, opérant à quelques heures de leurs bases, n'a pas de quoi surprendre.

Au crédit de l'Amiral russe, il faut retenir le fait d'avoir battu, en surmontant des difficultés surhumaines, tous les records d'endurance de l'époque de la marine au charbon et de n'avoir laissé aucun des siens en route. Sa détermination empêcha l'aventure de tourner à la farce. C'était un peu comme s'il avait joué le personnage du "Hollandais Volant" dans l'opéra de Wagner, alors que les autres rôles étaient tenus par les Marx Brothers.

Le conflit russo-japonais avait éclaté le 18 février 1904 lorsque, sans déclaration de guerre préalable, le Japon attaqua la flotte russe mouillée en rade de Port-Arthur, base cédée à bail six ans plus tôt par la Chine à la Russie. La présence des Russes en Mandchourie pour y garder les installations ferroviaires du Transsibérien et leurs visées évidentes sur la Corée rendaient ce conflit inévitable.

L'attaque avait eu lieu de nuit. Deux cuirassés et un croiseur russes furent endommagés sans être coulés pour autant. Mais la base fut désormais bloquée par les Japonais, interdisant toute sortie à l'escadre russe. Lorsque celle-ci tenta de s'échapper, le 10 Août, elle se heurta aux forces de l'Amiral Togo qui lui infligèrent une humiliante défaite au cours de la bataille de la Mer Jaune. Quatre cuirassés revinrent à Port-Arthur, d'où ils ne sortirent plus; le reste de l'escadre s'égaila entre Changhai, Saigon, Kia-Tchéou et Vladivostok.



L'Amiral Rodjetsvenski



L'Amiral Togo

La Deuxième Escadre du Pacifique...

Ce revers aurait dû faire comprendre aux Russes que la guerre était perdue et qu'il valait mieux arrêter les frais. Mais les stratèges de l'Amirauté de Saint-Petersbourg en avaient décidé autrement avec la bénédiction du gouvernement de Nicolas II qui craignait de perdre la face. Refusant d'accepter la défaite, ils prirent l'incroyable décision de faire accomplir à la Flotte de la Baltique - rebaptisée Deuxième Escadre

du Pacifique - les trois-quarts du tour du monde pour aller remplacer les navires perdus en Extrême-Orient et affronter Togo.

Un itinéraire sur lequel il n'y avait pas une seule base russe. Les règlements internationaux interdisaient, par ailleurs, aux pays neutres de recevoir plus de vingt-quatre heures dans leurs ports les navires des nations belligérantes. Le ravitaillement de l'escadre en charbon ne pourrait donc s'effectuer qu'au mouillage ou au large par mer calme.

Pour assurer ce ravitaillement, le gouvernement russe avait affrété à la Hamburg-America Linie, soixante-six charbonniers qui s'échelonnaient sur le parcours et fourniraient à l'escadre le demi-million de tonnes dont elle aurait besoin pour son voyage. Les quelque quarante navires de guerre auraient à charbonner une trentaine de fois. Jamais une expédition navale ne s'était déroulée dans pareilles conditions.

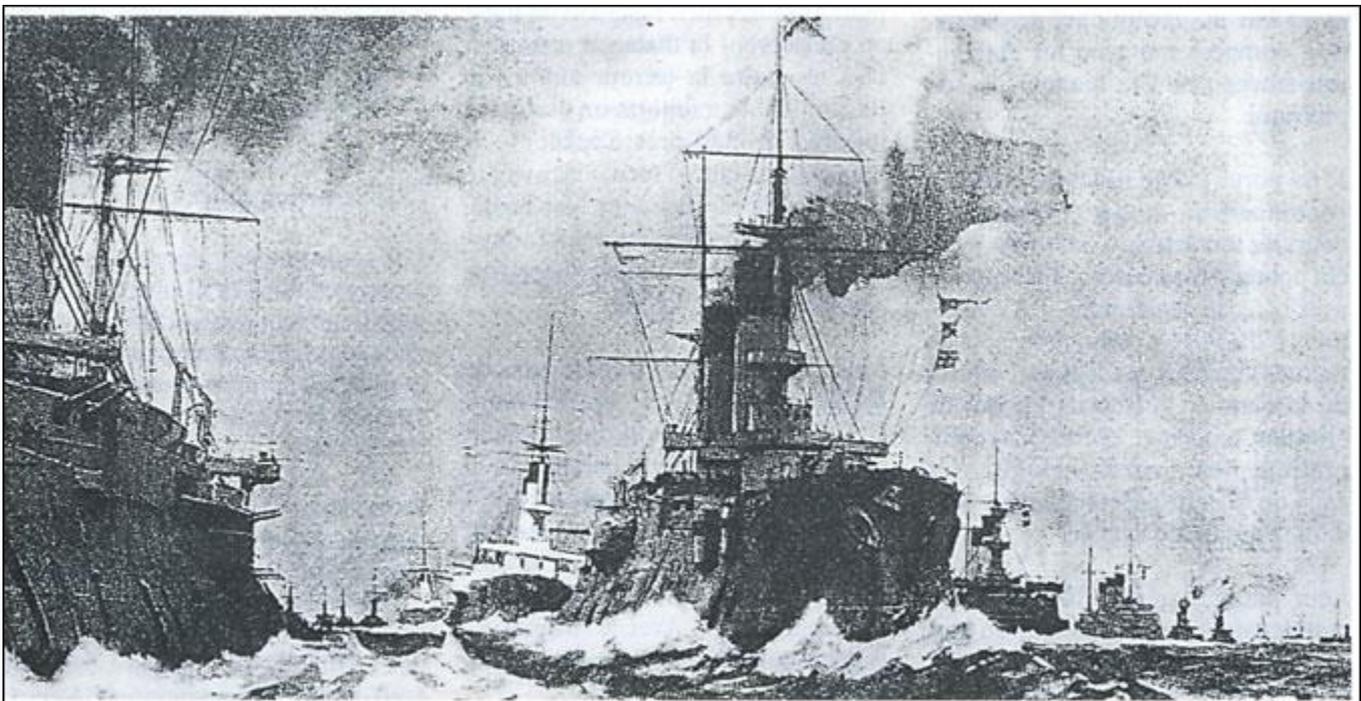
Le gouvernement russe ne s'attarda pas à de tels détails. Il avait pris la décision de relever le gant. Il fallait l'exécuter.

La flotte de la Baltique disposait de douze grands bâtiments - le même nombre que les Japonais -, dont cinq seulement étaient neufs; ils affichaient néanmoins des faiblesses.

Le navire amiral, le "Suvorov", était prévu pour un déplacement de 13.500 tonnes et une vitesse de dix-huit noeuds, mais on lui avait ajouté une telle quantité d'équipement en cours de construction qu'il déplaçait en fait nettement plus de 15.000 tonnes; il était trop chargé dans les hauts, manquait de stabilité et ne pouvait plus donner que seize noeuds.

L'"Alexandre III" filait un noeud de moins. Les machines du "Borodino" chauffaient dangereusement à partir de douze noeuds, et il fallait les stopper pour les laisser refroidir ou s'en tenir à une vitesse inférieure. L'"Orel" était si récent qu'il n'avait pas terminé ses essais et il était déjà tombé deux fois en panne. Le cinquième bâtiment était le "Svetlana", avec une vitesse impressionnante de vingt noeuds, mais ce n'était qu'un croiseur à l'armement léger.

Les ajoutes faites à leurs superstructures influaient défavorablement leur stabilité. A un point tel que, par mer forte, leur armement secondaire ne pouvait être utilisé et que la partie la plus épaisse de leur blindage se situait en dessous de la ligne de flottaison, les rendant vulnérables aux projectiles ennemis.



La Deuxième Escadre du Pacifique

Tous les navires figurant sur cette illustration furent capturés ou coulés à Tsushima

Les sept grands bâtiments restants étaient si inadaptés que le commandant Semenov, l'un des rares officiers à avoir survécu à la débâcle de Port-Arthur, les comparait à "de vieux fers à repasser ou des sabots". Plusieurs avaient près de quarante ans et certains d'entre eux étaient dotés de canons complètement périmés se chargeant par la bouche. Au total, en ajoutant les destroyers et les bâtiments

du train d'escadre, la flotte comptait une quarantaine de navires. Sa vitesse était celle de l'unité la plus lente, c'est-à-dire onze noeuds.

... et son chef

L'homme placé à la tête de cette flotte, Sinovie Rodjestvenski, ne promettait pas plus que les navires. Fils d'une famille aristocratique, âgé de cinquante-six ans, il avait combattu en Turquie en 1877-1878, avait été attaché naval à Londres puis, après avoir servi en Extrême-Orient, était devenu chef de l'état-major de la Marine. Il n'avait jamais commandé une flotte de combat. Outre ce manque d'expérience du commandement à la mer, il ajoutait un médiocre sens tactique à son manque d'imagination.

En uniforme, avec sa barbe et la poitrine couverte de décorations, il avait l'air du parfait chef de guerre. Son comportement ne fut malheureusement pas à la hauteur de son physique.

Il ne porta pas le moindre intérêt à l'entraînement de ses équipages en cours de traversée. Ceux-ci en avaient pourtant bien besoin. Incorporées à la hâte au lendemain des événements de Port-Arthur, très peu de recrues venaient des régions côtières de la Russie; la plupart étaient de simples paysans. Elles n'avaient pratiquement jamais navigué, les eaux de la Baltique étant gelées pendant la moitié de l'année.

Leur manque général d'instruction constituait un lourd handicap au moment où se développaient les techniques de la guerre moderne. Au cours d'un exercice de nuit, Rodjestvenski lança un signal d'alerte: "Défense contre-attaque de torpilles". Il attendit sur le pont de son navire-amiral escomptant que ses hommes se précipiteraient à leur poste. Mais rien ne se produisit. Tout le monde, officiers compris, dormait profondément.

Un des officiers du "Suvorov" se plaignit de ses canonnières: "La moitié d'entre eux doivent tout apprendre parce qu'ils ne savent rien, l'autre parce qu'ils ont tout oublié. Et quand, par hasard ils se souviennent de quelque chose, il s'agit de notions périmées". Ce que personne ne soupçonnait encore, c'est que parmi les marins il y avait un certain nombre de révolutionnaires dont l'objectif était de semer le désordre à bord.

Au surplus, Rodjestvenski tenait ses officiers en piètre estime. Il qualifiait son second, le bedonnant Amiral Fôlkersam, de "sac d'engrais" et l'Amiral Enkvist, commandant la division des croiseurs, de "vaste espace vide". Jamais il ne communiqua à son état-major un plan de bataille contre l'ennemi qui les attendait à la fin du voyage.

Il passa la traversée assis sur la passerelle, à surveiller les navires pour s'assurer qu'il restaient en ligne en conservant la distance prescrite, et à répandre la terreur autour de lui, semblable, rapporta un marin, "à un obus de 380 près d'éclater". Il explosait de rage si un navire avait le malheur de ne pas tenir son poste. "Après une bordée d'injures à l'adresse du fautif, il ordonnait: "Signifiez un blâme à cet imbécile!".

Le départ était prévu pour le mois de Juillet (1904), mais il y eut du retard. Des cinq cuirassés neufs qui devaient constituer le corps de bataille de la flotte, le dernier était encore en cours d'achèvement. Quatre seulement prirent le départ : le "Suvorov" navire-amiral, le "Borodino", l'"orel" et Alexandre III". Avec le "train d'escadre", cela faisait une quarantaine de navires.

Les plus petits bâtiments, trois croiseurs et les destroyers, sous les ordres de l'Amiral Fôlkersam, passeraient par le canal de Suez. Le reste ferait le tour par le Cap de Bonne Espérance et tout le monde se retrouverait à Madagascar.

Dès son départ de Libau, le 16 Octobre, l'escadre rencontra des difficultés. Les cuirassés neufs n'avaient pas tous achevé leurs essais en mer. Parmi les autres navires, beaucoup étaient simplement trop vieux pour faire un tel parcours. Trois d'entre eux furent très vite renvoyés comme inaptes au service.

Pour donner le ton à la croisière, le navire-amiral crut bon de s' échouer à la sortie de la rade, tandis qu'un croiseur perdait une ancre qu'il mît des heures à retrouver et qu'un destroyer éperonnait le vieux cuirassé "Oslyaba" et se voyait obliger de regagner Libau pour réparations.

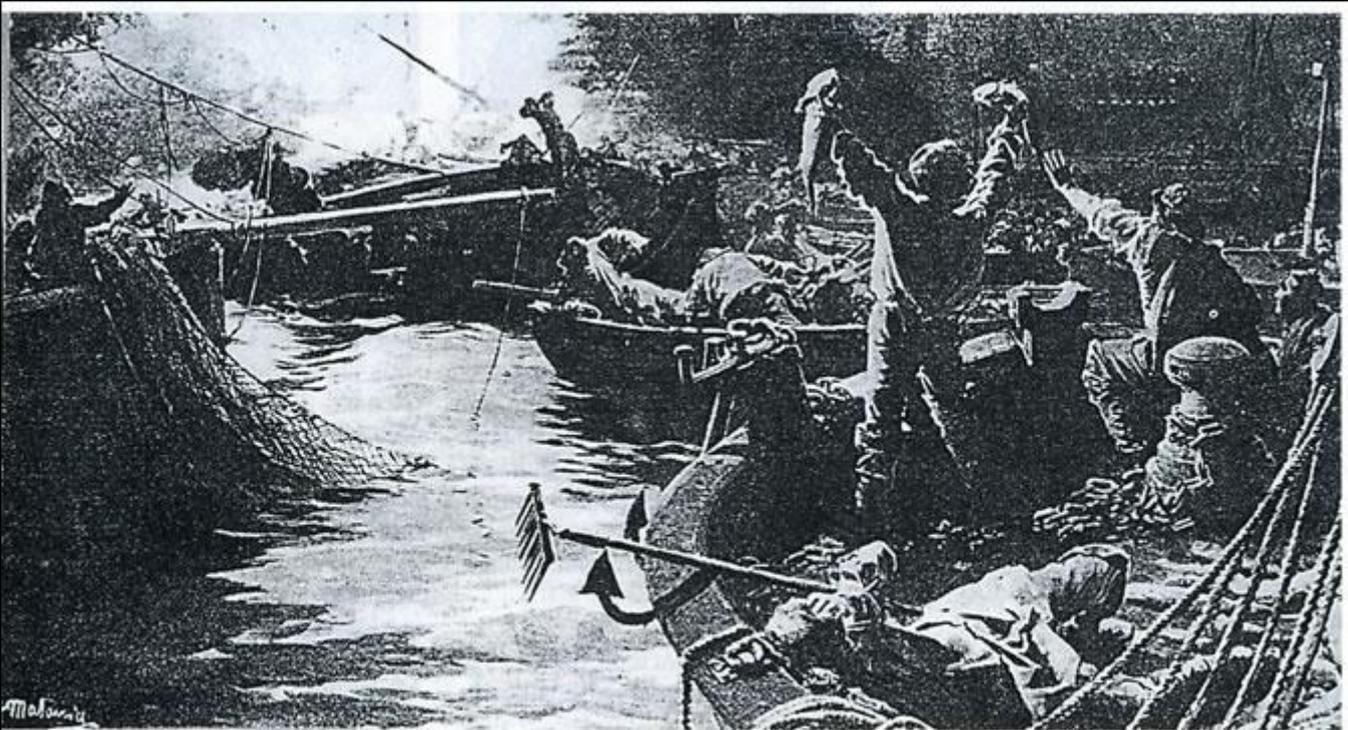
L'incident du Dogger Bank

Mais Rodjestvenski n'était ni superstitieux, ni homme à se laisser démonter par de tels détails. Il s'était engagé paisiblement dans les détroits danois lorsqu'un rapport émanant d'un agent russe basé à Copenhague, le capitaine Hartling, l'informa que la mer du Nord grouillait de mines, de sous-marins et de torpilleurs japonais. Il n'en fallut pas plus pour créer au sein de l'escadre une psychose qui vira bientôt à l'hallucination collective.

Les seuls navires japonais qu'on ait jamais vu dans la région étaient les torpilleurs qui avaient été construits dans les chantiers anglais de la Tyne et dont les derniers avaient quitté la Grande Bretagne depuis plusieurs mois.

Sur base des renseignements contenus dans ce rapport et dans les messages aussi alarmistes que fantaisistes que continua à lui envoyer Hartling (qui s'avéra être un dangereux mythomane), Rodjestvenski mit son escadre en état d'alerte permanente: "Aucun navire, de quelque type qu'il soit, ne peut être autorisé à se trouver sur la route de la flotte", ordonna-t-il.

Deux trawlers danois, dépêchés par le consul de Russie au Danemark auprès du navire-amiral pour lui apporter un pli de l'Amirauté, faillirent être les premières victimes de cet ordre. Ils manquèrent de peu d'être coulés par le tir nourri de certains navires russes. Ironie du sort: le pli en question informait Rodjestvenski qu'il venait d'être promu Vice-Amiral par le Tsar. Ce ne fut que partie remise.



L'incident du Dogger Bank

Le 24 Octobre, à la tombée de la nuit, la ravitailleur "Kamtchatka" resté à la traîne pour cause d'ennuis de machines signala qu'il était attaqué par des torpilleurs. "Combien sont-ils?": demanda l'Amiral. "Environ huit venant de toutes les directions". Sans qu'on sût exactement qui en avait donné l'ordre, les navires russes ouvrirent le tir dans tous les azimuts. Surexcités, les veilleurs voyaient des ombres surgir de partout dans la nuit.

Il y avait longtemps que l'on n'avait plus assisté à un tel feu d'artifice en mer du Nord. Ni à un tel phénomène d'hystérie collective. Dans le fracas de ces tirs sans but un navire fut coulé, dont personne ne se soucia de recueillir les survivants: un innocent chalutier de Hull appartenant à une flottille régulièrement éclairée qui pêchait sur le Dogger Bank, un des bancs de pêche les plus actifs du monde. Que les Russes aient pu prendre ces petit bateaux d'une centaine de tonnes et ne comptant qu'une poignée d'hommes d'équipage pour des torpilleurs japonais dépasse l'entendement.

A bord des navires russes, on assista à des scènes incroyables. Plusieurs prétendaient être touchés par des torpilleurs. A bord du "Borodino", certains matelots avaient empoigné leur ceinture de sauvetage et sauté par-dessus bord. D'autres s'étaient étendues sur le pont en protégeant leurs oreilles de leurs mains. D'autres encore s'étaient mis à courir en tous sens, un coutelas à la main, en criant que les japonais montaient à l'abordage.

Lorsque le bombardement eut pris fin, Rodjestvenski et Enkvist réalisèrent que leurs navires s'étaient tirés dessus mutuellement. Conscient des conséquences probables de cette méprise, le commandant de

la flotte, fou de rage, fit passer lui-même par-dessus le bastingage un des canonnières qui s'obstinait à faire feu sur les chalutiers.

Bilan de l'affaire: outre le chalutier coulé, cinq avaient été endommagés (deux tués et six blessés). Le cuirassé "Orel" avait été touché en cinq endroits à la flottaison et son aumônier coupé en deux par un obus. Cela eut été bien pire si les canonnières russes s'étaient montrés à la hauteur.

L'"Orel", à lui seul, avait tiré 500 obus sans atteindre quoi que ce soit! Mais comment les Britanniques allaient-ils réagir devant cette attaque non provoquée contre leurs pêcheurs?

Ils réagirent mal comme on pouvait s'y attendre. Ce qui fut appelé désormais "l'incident du Dogger Bank" faillit déclencher la guerre entre l'Angleterre et la Russie, dont les relations étaient déjà mauvaises.

La presse britannique, déchainée, traita Rodjestvenski de "chien enragé" et réclama la destruction de son escadre. La Royal Navy fut mise sur pied de guerre et fit suivre la flotte russe pendant son voyage vers l'Afrique du Nord par une division de croiseurs, qui ne la lâcha qu'à Gibraltar, après que le gouvernement russe ait accepté de soumettre son différend avec la Grande-Bretagne à la Cour internationale de la Haye et d'indemniser les victimes et leurs familles.

La tempête diplomatique rattrapa Rodjestvenski à Vigo, où l'attendaient comme prévu cinq charbonniers allemands. Il y reçut l'ordre de renvoyer en Russie les officiers responsables de l'attaque des chalutiers de Hull. L'Amiral en profita pour se débarrasser d'un officier du "Suvorov" qu'il savait lui être résolument hostile, le capitaine Klado.

Klado lui rendit la monnaie de sa pièce lorsque, rentré à Saint-Petersbourg, il fut chargé de constituer une flotte de renfort pour la 2e Escadre du Pacifique. Il rassembla toutes les veilles baignoires disponibles, quel que fut leur état. Après tout, cela multiplierait le nombre de cibles pour les canons japonais. Il n'ignorait pas que Rodjestvenski avait refusé ces fameux "coule tout seul" qui auraient nuit à l'homogénéité de ses forces, mais c'était là sa revanche.

Du charbon, encore du charbon, toujours du charbon

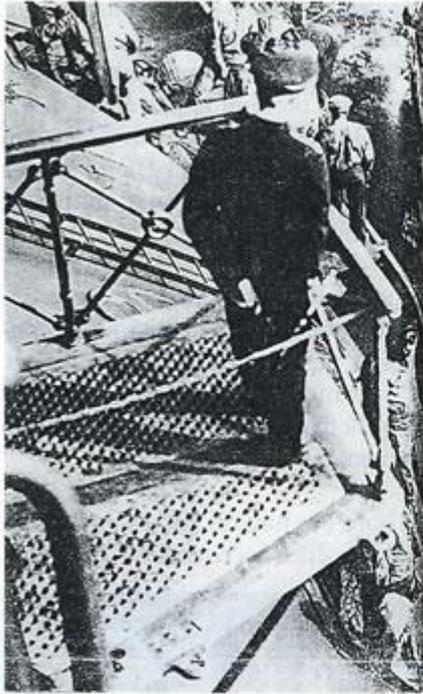
A Vigo, l'escadre faillit ne pas pouvoir charbonner, le gouvernement espagnol interdisant toute opération de ce genre dans ses eaux territoriales. Il fallut de nombreux échanges de télégrammes entre Madrid et Saint-Petersbourg pour que l'affaire finisse par s'arranger.

A Tanger, où le groupe Rilkersam devait se dégager de la flotte pour passer le canal de Suez, celle-ci fut, au contraire, accueillie le plus courtoisement du monde par le sultan du Maroc et put ravitailler sans autre difficulté que celle causée par un fort vent d'Est, qui rendit difficile le batelage sur la rade. A titre de remerciement pour l'accueil reçu, l'un des navires russes ne trouva rien de mieux que de sectionner avec son ancre un câble télégraphique sous-marin, coupant toute communication entre la ville et le reste du monde pour quatre jours.

A Dakar, où il arriva le 12 Novembre, Rodjestvenski fut prié poliment mais fermement par les autorités d'aller charbonner en dehors des eaux territoriales. Tandis que le télégraphe crépitait entre cette ville, Paris et Saint-Petersbourg, l'Amiral, sans attendre le résultat des négociations, profita d'un mouillage éloigné du port pour bourrer ses navires de charbon jusqu'à la limite de la surcharge.

Les cuirassés avaient des soutes prévues pour 1.100 tonnes. On en chargea le double. "Il y avait du charbon partout, rapporta Semenov, un officier du "Suvorov". On n'en avait non seulement jusqu'au cou, mais même par-dessus la tête". Les sacs encombraient les ponts, envahissaient les poulaines, les batteries, les cambuses, les embarcations. Corvée toujours pénible, le charbonnage devint sous les tropiques un véritable cauchemar. La température atteignait 45° dans les soutes; les hommes les plus vigoureux et les plus résistants ne pouvaient y rester plus de vingt minutes d'affilée.

Même scénario à Libreville (Gabon) et Mossamedes (Angola) où l'escadre charbonna en dépit des interdictions officielles. Elle avait la force pour elle et ce n'était pas une maigre canonnière française ou portugaise qui allait l'empêcher de violer les lois internationales. Mais l'accueil hostile, lui réservé à peu près partout où elle se présentait, influait défavorablement sur le moral des équipages.



Corvée charbon

Le charbon est enfourné dans des mannes avant d'être transporté dans les soutes des navires

A Luderitz, le gouverneur allemand l'autorisa à se ravitailler, mais ce furent les éléments qui se montrèrent hostiles. La houle était telle qu'il fallut six jours pour faire le plein de charbon. Un plein indispensable, car l'étape suivante était l'une des plus longues du voyage; il s'agissait de gagner Madagascar et d'affronter en cours de route les redoutables "Roaring Forties" sévissant sous les latitudes voisines du Cap de Bonne Espérance.

Pendant le voyage, Rodjetsvenski tenta de faire exécuter des manœuvres par sa flotte. Les résultats révélèrent confusion et incompetence générales. Au cours d'un exercice, le petit comique de la troupe, le "Kamchatka" (qui avait déjà été à l'origine de l'incident du "Dogger Bank" déclencha une

alerte générale en envoyant au navire-amiral le signal: "Voyez-vous un torpilleur?"... pour avouer piteusement un peu plus tard qu'il s'était trompé de code et voulait tout simplement signaler que tout allait bien à bord.

Les machines, aussi, étaient cause de souci pour Rodjetsvenski. "Notre long voyage, nota Semenov, ne fut qu'une lutte désespérée avec les chaudières qui explosaient et les machines qui tombaient en panne à tout bout de champ. Un jour, nous avons dû rallumer les chaudières de tous les navires en l'espace de vingt-quatre heures".

Pas étonnant que l'humeur de l'Amiral s'en ressentit. Il devint de plus en plus taciturne, voilant de plus en plus mal son mépris pour ses officiers. Les communications entre lui et son état-major s'en ressentirent.

Escale à Madagascar

Les "Roaring Forties" se montrèrent à la hauteur de leur réputation. Cinq jours durant le vent souffla en tempête avec des creux de dix mètres et plus. De fréquentes avaries de machine transformèrent le voyage en calvaire. Mais l'escadre finit, malgré tout, par arriver au complet à Ste-Marie sur la côte est de Madagascar le 6 Janvier 1905. Elle y trouva des instructions lui enjoignant d'aller retrouver la division Fôlkersam à Nossi-Bé sur la côte occidentale de l'île. Un simple crochet de 600 milles!

Désagrément somme toute mineur pour Rodjetsvenski, à côté de la pluie de tuiles qui lui tomba sur la tête au cours des jours suivants.

D'abord, ce fut la nouvelle de la prise de Port-Arthur par les Japonais après un siège de cinq mois, qui modifia complètement l'objet de sa mission. Plus question pour la 2e Escadre de dégager la base comme prévu. La seule action raisonnable consistait à gagner Vladivostock. Avec le risque quasi-certain de se heurter à la flotte de Togo sur le parcours.

Second contretemps: les bâtiments de la division Fôlkersam étaient dans un tel état qu'il leur fallait au moins quinze jours pour effectuer les réparations indispensables.

Plus grave, les charbonniers de la Hamburg-Amerika Linie refusaient d'accompagner l'escadre dans l'océan Indien.

Et pour couronner le tout, Rodjetsvenski apprit qu'il devait attendre à Nossi-Bé l'arrivée, sous le commandement du Contre-Amiral Nebogatoff, de la Troisième Escadre du Pacifique, les fameux "coule tout seul", que lui envoyait en "renfort" l'Amirauté et dont il ne voulait pas.

Le séjour à Madagascar se prolongea durant deux longs mois dans les conditions les plus pénibles qui soient. Le moral des équipages réduits à l'inactivité et entassés dans les entreponts surchauffés à l'atmosphère irrespirable s'en ressentit. De même que la discipline.

Persuadés que la destruction de l'escadre était au bout du voyage les hommes cherchaient des dérivatifs susceptibles de les faire penser à autre chose qu'au sort qui les attendait. Ils passaient le plus clair de leur temps dans un village, "Hellville", fait de baraques en bois, qui était sorti de terre peu après leur arrivée et où bars, bordels et tripots s'alignaient en rangs serrés.

Pour se distraire, ils avaient ramené à bord tous les animaux sur lesquels ils avaient pu mettre la main: moutons, porcs, perroquets, chiens, singes porc-épiés, lézards, grenouilles... Jusqu'à un petit crocodile et un serpent venimeux dont la morsure causa la mort d'un soutier. La 2e Escadre du Pacifique était devenue un zoo flottant. Pour faire bonne mesure, une meute de requins avait établi son quartier-général dans la rade après que le ravitailleur "Espérance", dont le système frigorifique était tombé en panne, ait balancé des tonnes de viande avariée par-dessus bord.

Plus personne n'exerçait le commandement. Souffrant d'une névralgie aigüe, Rodjetsvenski ne quitta pas sa cabine pendant deux semaines. Son chef d'état-major, frappé d'une hémorragie cérébrale, s'était retrouvé à moitié paralysé. Bon nombre d'officiers étaient soit ivres, soit drogués en permanence.

Malaria, dysenterie et typhus causaient des ravages dans la flotte. Certains hommes sombraient dans le mysticisme, voire la folie. Pas de jours sans qu'un service funèbre soit célébré sur l'un ou l'autre navire. Les malades les plus atteints, de même qu'une poignée de révolutionnaires qui avaient tenté de fomenter une rébellion à bord de l'"Amiral Nakhimov" furent rapatriés par le "Malay".

Dans une ambiance aussi délétère, le grand problème de Rodjetsvenski était de maintenir son escadre en état de combat. Il comptait beaucoup sur le navire ravitailleur "Irtysh", que lui avait dépêché l'Amirauté, pour regarnir ses soutes à munitions partiellement dégarnies par les canonnades insensées du Dogger Bank. Las! c'est une cargaison de douze mille paires de bottes fourrées et de tonnes d'équipement pour un hiver russe qu'eurent à décharger ses hommes sous le soleil meurtrier d'Afrique!

Des entraînements au tir eurent lieu malgré tout. De la passerelle du "Suvorov", l'Amiral assista à un exercice des destroyers, dont pas un ne réussit à mettre un coup au but sur une cible mobile. Les cuirassés ne furent pas plus heureux: seul le navire-amiral réussit à faire mouche...sur le navire tirant la cible!

Coté torpilleurs, cela ne fut pas plus brillant. Des sept torpilles lancées, une fit long feu, deux bifurquèrent à angle droit vers bâbord, deux autres firent de même vers tribord, deux se traînèrent misérablement vers la cible sans l'atteindre et la dernière se mit à tourner en rond en cercles de plus en plus larges dans la zone d'exercice, obligeant tous les navires à se disperser en catastrophe. Dans le genre farces et attrapes, il eut été difficile de faire mieux. L'escadre de Togo n'avait qu'à bien se tenir!

La Hamburg-Amerika Linie ayant finalement accepté de laisser ses charbonniers poursuivre le voyage, Rodjetsvenski quitta Nossi-Bé le 16 Mars, sans plus attendre l'arrivée du "musée flottant d'archéologie navale" que constituait la 3e Escadre. Il n'avait rien à gagner à s'éterniser à Madagascar. La santé et le moral de ses équipages ne cessaient de se dégrader. Beaucoup avait espéré qu'on allait faire demi-tour et regagner la Russie. Plus personne ne croyait à une issue heureuse de l'expédition.

Destination: désastre

La flotte mit vingt-huit jours pour traverser l'océan Indien et gagner la baie de Cam Rahn en Indochine; un trajet de 4.500 milles que les arrêts pour ravitaillement rendirent interminables. Cam Rahn est l'un des meilleurs mouillages de la mer de Chine méridionale, mais les Français interdirent à Rodjetsvenski d'y faire halte plus de vingt-quatre heures. Cela, au moment précis où il venait de recevoir l'ordre formel d'attendre Negobatoff avant de poursuivre sa route.

Celui-ci n'apparut avec ses laissés pour compte qu'au début Mai. Trois semaines durant, la 2e Escadre avait dû se traîner en mer de Chine à vitesse ultra réduite, mouillant au gré du hasard dans l'une ou l'autre baie déserte et perdant le peu de moral qui lui restait. Negobatoff, ayant eu besoin de quelques jours pour réparer et charbonner, l'escadre ne se remit en route, au grand complet, que le 14 Mai.

Apparemment, Rodjetsvenski ne prépara pas la bataille qu'il savait pourtant imminente. Il ne consulta jamais son état-major et ne provoqua aucune discussion sur les éventualités susceptibles de se

présenter. Au bout de ce long voyage, il n'avait plus aucune considération pour ses subordonnés. Ceux-ci pourtant avaient d'autant plus besoin de directives qu'ils manquaient d'initiative et de compétence.

C'est sans avoir reçu d'instructions complètes et dans la plus grande désorganisation que la flotte approcha l'ennemi. Comble de malheur: l'Amiral Fiilkersam, commandant en second, mourut le 23 Mai.

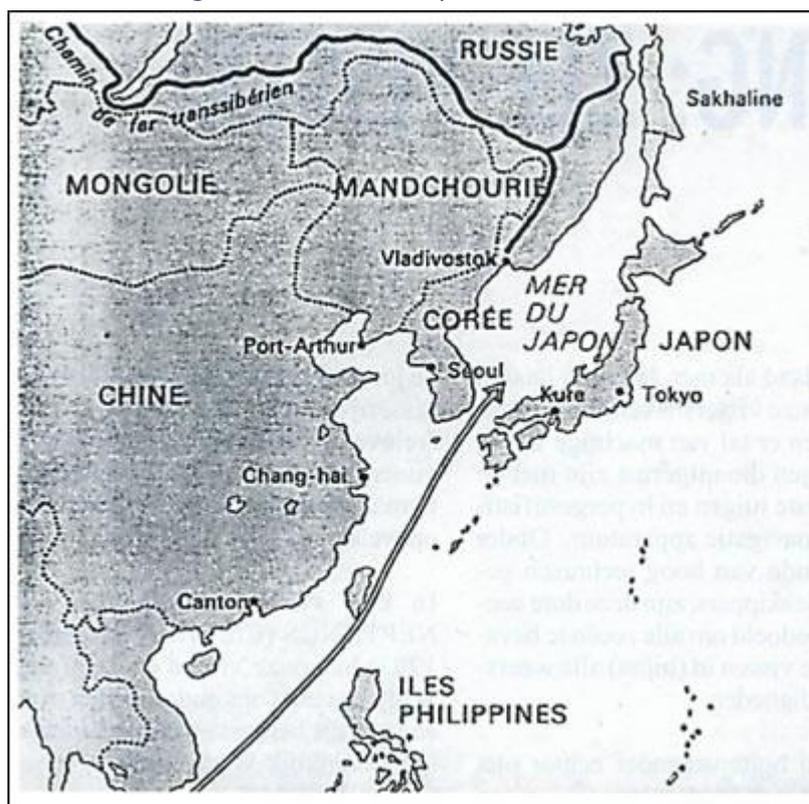
Rodjstvinski crut bon de cacher son ne furent pas plus heureux: seul le navire-amiral réussit à faire mouche...sur le navire tirant la cible!

Coté torpilleurs, cela ne fut pas plus brillant. Des sept torpilles lancées, une fit long feu, deux bifurquèrent à angle droit vers bâbord, deux autres firent de même vers tribord, deux se traînèrent misérablement vers la cible sans l'atteindre et la dernière se mit à tourner en rond en cercles de plus en plus larges dans la zone d'exercice, obligeant tous les navires à se disperser en catastrophe. Dans le genre farces et attrapes, il eut été difficile de faire mieux. L'escadre de Togo n'avait qu'à bien se tenir!

La Hamburg-Amerika Linie ayant finalement accepté de laisser ses charbonniers poursuivre le voyage, Rodjstvinski quitta Nossi-Bé le 16 Mars, sans plus attendre l'arrivée du "musée flottant d'archéologie navale" que constituait la 3e Escadre. Il n'avait rien à gagner à s'éterniser à Madagascar. La santé et le moral de ses équipages ne cessaient de se dégrader. Beaucoup avait espéré qu'on allait faire demi-tour et regagner la Russie. Plus personne ne croyait à une issue heureuse de l'expédition.

Destination: désastre

La flotte mit vingt-huit jours pour traverser l'océan Indien et gagner la baie de Cam Rahn en Indochine; un trajet de 4.500 milles que les arrêts pour ravitaillement rendirent interminables. Cam Rahn est l'un des meilleurs mouillages de la mer de Chine méridionale, mais les Français interdirent à Rodjstvinski d'y faire halte plus de vingt-quatre heures. Cela, au moment précis où il venait de recevoir l'ordre formel d'attendre Negobatoff avant de poursuivre sa route.

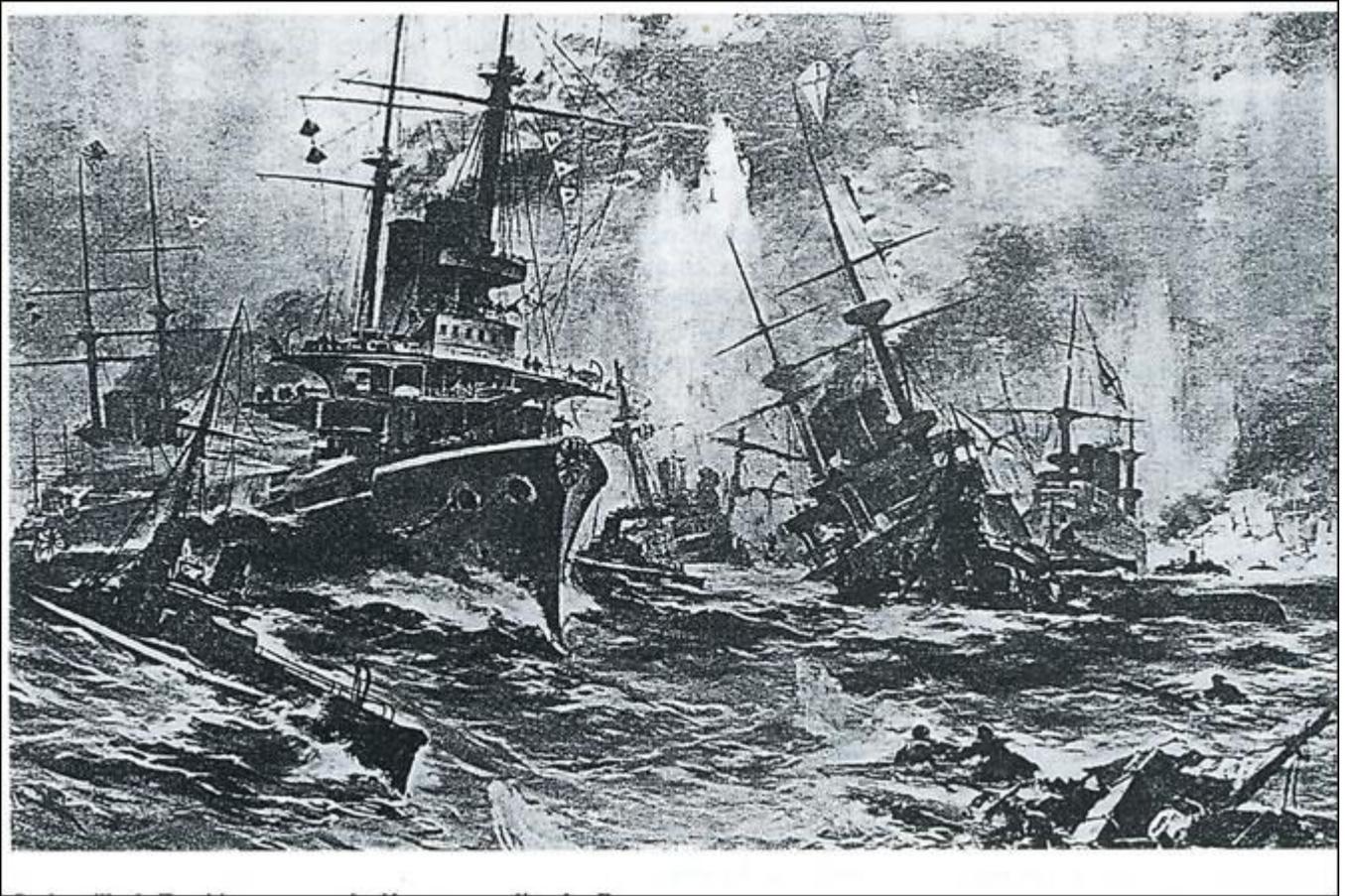


Celui-ci n'apparut avec ses laissés pour compte qu'au début Mai. Trois semaines durant, la 2e Escadre avait dû se traîner en mer de Chine à vitesse ultra réduite, mouillant au gré du hasard dans l'une ou l'autre baie déserte et perdant le peu de moral qui lui restait. Nebogatoff, ayant eu besoin de quelques jours pour réparer et charbonner, l'escadre ne se remit en route, au grand complet, que le 14 Mai.

Apparemment, Rodjstvinski ne prépara pas la bataille qu'il savait pourtant imminente. Il ne consulta jamais son état-major et ne provoqua aucune discussion sur les éventualités susceptibles de se présenter. Au bout de ce long voyage, il n'avait plus aucune considération pour ses subordonnés. Ceux-ci pourtant avaient d'autant plus besoin de directives qu'ils manquaient d'initiative et de compétence.

C'est sans avoir reçu d'instructions complètes et dans la plus grande

désorganisation que la flotte approcha l'ennemi. Comble de malheur: l'Amiral Fiilkersam, commandant en second, mourut le 23 Mai.



Rodjestvenski crut bon de cacher son décès à ses équipages. Si bien que s'il lui arrivait quelque chose au cours de la bataille, c'est vers un commandant déjà mort qu'ils auraient dû se tourner.

Pour l'Amiral, la fin de la mission était proche. De quelque manière que celle-ci se termine, il pouvait s'enorgueillir d'avoir accompli un miracle en amenant sa flotte, intacte, aussi loin. Que les navires et les équipages envoyés par l'Amirauté se mesurer aux Japonais ne fussent pas à la hauteur de la tâche n'était pas de sa faute. Il le savait depuis le départ, mais, en officier conscient de ses responsabilités, il avait voulu remplir son devoir jusqu'au bout.

Il avait ses défauts et ses faiblesses mais on ne pouvait lui dénier cette volonté de fer qui lui avait permis de surmonter les multiples embûches semées sur sa route, la charge écrasante qu'il avait accepté d'assumer avait tout simplement eu raison de son moral et de santé. Au moment d'affronter la flotte japonaise, il avait cédé au fatalisme et accepté le nouveau rôle lui dévolu par le destin: celui de victime consentante.

La rencontre entre les deux flottes se déroula au sud de l'île de Tsushima dans le golfe de Corée. Elle débuta le 27 Mai à 13 heures 55 et dura un jour et une nuit, mais son issue fut réglée en moins d'une heure. À vrai dire, il faut parler de carnage plutôt que de bataille.

Lorsque les canons se turent, sur les huit cuirassés russes, six avaient été coulés (dont le navire-amiral) et deux capturés. Des trente-sept navires, qui avaient commencé à Libau l'effroyable traversée près de huit mois plus tôt, seuls un croiseur et deux contre-torpilleurs parvinrent à rejoindre Vladivostock. Quelques autres gagnèrent des ports neutres et y furent internés. Près de 6.000 hommes furent faits prisonniers, plus de 4.000 tués ou noyés.

Les Japonais ne déploraient la perte que de trois torpilleurs et de 116 tués et 538 blessés. Ce désastreux engagement scella la fin de la guerre russo-japonaise.

Rodjestvenski n'eut même pas l'honneur de périr avec son navire-amiral. Blessé, il fut repêché en mer et transporté sur un navire-hôpital japonais, où l'amiral Togo vint lui rendre visite. A son retour en Russie, il dut comme il s'y attendait assumer le rôle de bouc émissaire. Il fut traduit en conseil de guerre ainsi qu'un certain nombre de ses officiers. Il finit par être mis hors de cause bien qu'il eut revendiqué l'entière responsabilité de la défaite.

Le sort n'avait cependant pas renoncé à tourner le malheureux en dérision. Alors qu'il résidait dans un hôtel de Saint-Petersbourg, en 1908, il reçut un télégramme donnant tous les détails d'une messe de Requiem qui serait célébrée à sa mémoire dans une église de la ville quelques jours plus tard. Apparemment le pauvre homme était mort... et il ne le savait pas.

J.-M. de Decker

NEPTUNUS SEPTEMBER - SEPTEMBRE '95

(5 302 - 09 04 23) Le Prince

Récit d'aventure maritime célèbre. 1846

Relation du naufrage et incendie du vaisseau français « Le Prince » de la compagnie des Indes, allant du port de Lorient à Pondichéry en 1752.

Le vaisseau « Le Prince », de la compagnie française des Indes, commandé par M. Morin et destiné pour Pondichéry, appareilla le 19 février 1752 de la rade du port de Lorient, pour se rendre au lieu de sa destination. À peine eut-il doublé l'île Saint-Michel, que, par les changements de vents, il se trouva dans l'impossibilité de doubler le banc du Turc. Les efforts les plus extraordinaires, soutenus des plus grandes précautions, ne l'empêchèrent pas de toucher sur ce banc de l'avant à l'arrière. La bouche des canons était plongée dans l'eau, dit M. de La Fond, un des lieutenants du navire. Nous annonçâmes notre malheur par des signaux de détresse. Mr Godeheu, commandant du port de Lorient, se transporta à bord pour animer l'équipage par sa présence et par ses ordres ; on mit en sûreté, dans de petits bâtiments, toutes les caisses et marchandises les plus précieuses ; on soulagea les deux côtés du navire ; les travaux les plus pénibles nous occupèrent toute la nuit. Enfin la marée du matin nous releva, et nous donna la facilité d'aller occuper un des postes de la rade de Port Louis. Nous avions des voies d'eau, qu'heureusement nos pompes franchissaient. Dans ce poste, nous déchargeâmes le vaisseau de la moitié de sa cargaison, et, huit jours après nous rentrâmes dans le port de Lorient, où on le déchargea entièrement. On le caréna encore, et on lui donna un nouveau doublage. Tant de précautions promettaient un heureux voyage ; mais il s'en fallait beaucoup que ce vaisseau fût destiné à nous le procurer.

Le 10 juin 1752, un vent favorable nous éloigna du port ; mais, après une heureuse navigation qui nous promettait l'accomplissement de tous nos vœux, nous éprouvâmes le plus affreux désastre. Le 26 juillet, le vent soufflait bon frais, au moment qu'on observait le point du midi, à l'entrée d'un quart que je devais commander, un homme annonça que la fumée sortait imperceptiblement du panneau de la grande écoutille. À cette nouvelle, le premier lieutenant, chargé des clefs de la cale, en fit ouvrir toutes les écoutilles, pour découvrir la cause d'un accident dont les plus légers soupçons font toujours trembler les plus intrépides. Le capitaine, qui était à table dans la grande chambre, se présenta sur le gaillard, et donna ses ordres pour étouffer le feu ; je les avais déjà prévenus en faisant tremper dans la mer quelques voiles pour en couvrir les écoutilles, et par ce moyen empêcher l'air d'entrer dans la cale ; j'avais même proposé, pour plus grande sûreté, de faire entrer l'eau dans l'entre-pont la hauteur d'un pied. Mais l'air, qui avait déjà un libre passage par l'ouverture des écoutilles, occasionnait une très-épaisse fumée qui sortait avec abondance, et le feu s'anima de plus en plus.

Le capitaine fit armer soixante à quatre-vingt soldats pour contenir l'équipage et éviter la confusion. Tout le monde était occupé à jeter de l'eau ; on fit usage des seaux et de toutes les pompes, l'eau même des jarres fut répandue. Cependant la rapidité de l'incendie rendait toutes ces précautions inutiles et augmentait la consternation.

Le capitaine avait déjà fait mettre à la mer la yole, uniquement parce qu'elle embarrassait ; quatre hommes, dont le bosseman était du nombre, s'en emparèrent. Ils n'avaient pas d'avirons, ils hélèrent pour en avoir, et trois matelots, se jetant à la mer, conduisirent des avirons à bord de ce petit canot. On voulait faire revenir ces heureux fugitifs ; ils crièrent qu'ils n'avaient pas de gouvernail, qu'il fallait leur

jeter une amarre ; mais, s'apercevant que le progrès de l'incendie ne leur laissait d'autre ressources que l'éloignement, ils nagèrent pour éviter une mort certaine, et le vaisseau, qui avait un peu d'air, les dépassa. On travaillait encore à bord ; l'impossibilité de se sauver semblait augmenter le courage. Le maître d'équipage ne craignit pas de descendre dans la cale, mais la trop grande chaleur le força de remonter au plus vite ; il aurait même été brûlé si l'on n'eût jeté sur lui une grande quantité d'eau. Incontinent après on vit sortir les flammes avec impétuosité du grand panneau. Le capitaine ordonna alors de mettre les bateaux à la mer ; mais la crainte avait tellement épuisé les forces des plus intrépides, qu'ils ne pesaient que très-faiblement sur les palans. Le canot était cependant à une certaine élévation, on allait le lancer à la mer; mais, pour comble de malheur, le feu, dont l'activité redoublait à chaque moment, monta le long du grand mât avec tant de rapidité et de violence, qu'il brûla les cordes des palans; le canot tombant alors sur les canons tribord (la droite), versa sur le côté, et l'on perdit tout espoir de le relever. Nous vîmes, en cet instant, que nous ne devions plus mettre notre espérance entre les mains des hommes, mais dans la miséricorde de Dieu. L'accablement s'empara des esprits, la consternation devint générale, on n'entendit plus que des gémissements ; les animaux mêmes poussaient des cris effroyables. Tout le monde commença alors à élever son cœur et ses mains vers le ciel, et, dans la certitude d'une mort prochaine, chacun n'était plus occupé que de l'affreuse alternative entre les éléments prêts à nous dévorer. L'aumônier, qui était sur le gaillard de l'arrière, donna l'absolution générale, et passa dans la galerie pour en accorder le bienfait aux malheureux qui s'étaient déjà précipités dans les flots. Quel horrible spectacle ! Chacun n'est occupé qu'à jeter à la mer tout ce qui peut lui procurer un instant de vie ; cage, vergues, planches, tout ce qui se présente sous la main égarée par le désespoir est saisi, arraché. La confusion est extrême ; les uns semblaient aller au-devant de la mort en se jetant à la mer, les autres gagnaient à la nage les premiers débris du vaisseau ; les haubans, les vergues, les cordes le long du bord, tout était rempli de malheureux qui y étaient suspendus et comme hésitants entre deux extrémités également terribles et pressantes. Toujours incertain du sort que la Providence me destinait, je vis un père arracher des flammes son fils, l'embrasser, le jeter à la mer, le suivre, le saisir et mourir avec lui. J'avais fait mettre la barre à tribord, le vaisseau arriva, et cette manœuvre nous conserva quelques temps de ce côté, pendant que l'incendie ravageait le côté de bâbord, de l'avant à l'arrière. J'avais été si occupé jusque alors, que je ne pensais encore qu'à la conservation du vaisseau ; les horreurs d'un double genre de mort se présentèrent à moi dans ce moment, mais le ciel voulut bien me conserver toute ma fermeté. Je jette les yeux de tous côtés, je me vois seul sur le pont. Les vergues et les mâts étaient chargés d'hommes qui luttèrent contre les flots autour du vaisseau, et dont plusieurs étaient emportés à chaque instant par des boulets que la flamme faisait sortir des canons, troisième genre de mort qui augmentait encore l'horreur dont nous étions environnés. Le cœur serré d'angoisse, je détourne mes regards vers la mer. Un moment après, j'entre dans la galerie du côté de tribord ; je vois la flamme sortir avec un bruit épouvantable par les fenêtres de la grande chambre et de celle du conseil. Le feu m'approchait et allait me dévorer ; ma présence était alors inutile pour la conservation du vaisseau et le soulagement de mes frères. Dans cette fâcheuse situation, je crus devoir prolonger les dernières heures de ma vie, pour les donner à Dieu. Je me décharge de mes habits, je veux me laisser rouler le long d'une vergue dont un bout touchait à la mer ; mais elle était si chargée de malheureux que la crainte de se noyer y retenait encore, que je roulais par-dessus eux, et je tombai dans la mer, en me recommandant à la miséricorde du ciel. Un soldat vigoureux, qui se noyait, me saisit dans cette extrémité ; je fais les derniers efforts pour m'en débarrasser, mais inutilement. Je me laisse couler au-dessous de l'eau, il ne me quitte pas pour cela; je replonge une seconde fois, mais il me tient toujours ferme; il ne peut pas même penser que ma mort hâte la sienne, plutôt que de lui être utile. Enfin, après un temps considérable de combat, ses forces étant épuisées par la quantité d'eau qu'il avalait, et voyant que je me replongeais pour la troisième fois, il crut que j'allais l'entraîner au fond de la mer, il me laissa la liberté; pour ne plus lui donner prise, je m'élevais au-dessus de l'eau à quelques distance de lui.

Cette première aventure m'inspira plus de précautions dans ma route; j'évitais même les cadavres; le nombre en était déjà si grand, que, pour me donner un libre passage, j'étais obligé de mes éloigner d'une main, en me soutenant de l'autre. Mes forces commençant à diminuer, ne m'annonçaient que trop que j'avais besoin d'une station; une vergue s'offrit à mes yeux, elle était toute chargée de monde, et je n'osais y prendre place sans en demander la permission, que ces infortunés m'accordèrent volontiers. Les uns étaient tout nus, et les autres en chemise; ils avaient encore la bonté de plaindre mon sort, et leur malheur mettait ma sensibilité à la plus rude épreuve.

Le grand mât brûlé par le pied, et tombant à la mer, donna par sa chute la mort aux uns, et aux autres une faible ressource; je vis ce mât, chargé de monde, abandonné au gré des flots. Dans le moment j'aperçus deux matelots sur une cage à poule; je leur criai: « mes enfants, les portières à la main, nagez jusqu'à moi. » ces portières sont des planches de sapin. Ils m'approchèrent accompagnés de quelques autres; je saisis cette cage, et tous, une portière à la main, qui nous servait d'aviron, nous allâmes nous joindre à ceux qui s'étaient emparés du grand mât. J'y rencontrai heureusement l'aumônier, qui me donna l'absolution. Nous étions près de quatre-vingts hommes, tous menacés d'être emportés par les boulets que la flamme chassait des canons. Hélas ! Notre capitaine, M. Morin, qui ne quitta point le vaisseau, fut sans doute enseveli sous ses ruines; je vis aussi sur le mât deux jeunes demoiselles dont la piété m'édifia: il y avait six femmes sur le vaisseau, les quatre autres étaient déjà noyées ou brûlées. Notre cher aumônier, dans cette affreuse situation, touchait les cœurs les plus insensibles par ses pieux discours et ses exemples de patience et de résignation. L'ayant vu tourner sur le mât et tomber à la mer, comme j'étais derrière lui, je le relevai. Laissez-moi aller, me dit-il, je suis rempli d'eau, et je ne ferais que prolonger mes souffrances. Non mon frère, lui dis-je, nous mourrons ensemble quand les forces m'abandonneront. Dans cette sainte compagnie, j'étais sans crainte, résigné à la mort; j'y restai trois heures, et je vis une des deux demoiselles tomber de lassitude et se noyer: elle était trop éloignée de moi pour que je pusse la soutenir.

Comme j'y pensais le moins, j'aperçus la yole assez proche de nous; il était alors cinq heures du soir. Je criai aux rameurs que j'étais leur lieutenant, et leur demandai la permission de partager avec eux notre infortune. Ils m'accordèrent la liberté d'entrer dans leur canot, à la seule condition d'aller moi-même les joindre à la nage; il était de leur intérêt d'avoir un conducteur pour découvrir la terre. Je rassemblai toutes mes forces, et je fus assez heureux pour y parvenir à la nage. Peu après j'aperçus le pilote et le maître, que je venais de laisser sur le grand mât, tous deux suivre mon exemple; ils vinrent à la nage vers la yole, et nous les reçûmes. Cet heureux canot fût l'arche qui sauva les dix personnes qui échappèrent seules de près de trois cents.

Cependant les flammes dévoraient toujours notre vaisseau, et nous n'en étions éloignés que d'une demi-lieue; notre trop grande proximité pouvant nous être funeste, nous nageâmes un peu au vent. Peu de temps après, le feu s'étant communiqué à nos poudres de cargaison, je ne saurais exprimer avec quel fracas notre malheureux navire sauta en l'air. Un nuage des plus épais nous déroba la lumière du soleil; dans cette affreuse obscurité, nous n'aperçûmes que de grosses pièces de bois en feu, lancées au milieu des airs, et dont la chute menaçait d'écraser d'infortunés qui luttèrent encore contre les dernières atteintes de la mort. Nous n'étions pas nous-mêmes à l'abri des plus grandes frayeurs; un de ces débris pouvait nous atteindre et engloutir notre frêle nacelle. Grâce au Ciel, ma fermeté ne m'abandonna pas: je proposais d'aller vers ces débris pour tâcher de trouver quelques vivres et autres choses nécessaires. Nous avons besoin de tout, et nous étions exposés à mourir de faim, mort plus lente et plus cruelle que celle de nos frères. La nuit approchait; Dieu, qui voulait notre conservation, nous fit trouver une barrique d'eau-de-vie, environ quinze livres de lard salé, une pièce écarlate et quelques cordes. La nuit nous surprit, et nous ne pouvions pas perdre le temps à attendre le jour, sans nous exposer cent fois à périr parmi des débris, dont nous n'avions pu encore nous dégager. Nous nous éloignâmes donc le plus promptement qu'il nous fut possible, pour nous occuper de l'armement de notre nouveau bâtiment. Un aviron nous tint lieu de mât ; une gaffe, de vergue ; notre pièce d'écarlate nous fournit une voile. Il ne s'agissait plus que de diriger la route ; nous n'avions ni carte ni instrument de marine, et nous étions à près de deux cents lieues de terre. Nous nous abandonnâmes à la miséricorde divine, dont nous implorâmes l'assistance par de ferventes prières.

Nous voguâmes huit jours et huit nuits sans apercevoir la terre, exposés tout nus aux rayons brûlants du soleil et au froid piquant de la nuit. Le sixième jour, une petite pluie nous fit espérer un peu de soulagement à la soif qui nous dévorait ; nous tâchions de recueillir avec la bouche et les mains le peu d'eau qui tombait. Nous léchions notre voile d'écarlate ; mais cette étoffe, déjà imbibée d'eau de mer, en communiquait l'amertume à la pluie qu'elle recevait. D'un autre côté, si la pluie avait été plus forte, elle aurait pu faire tomber le vent qui nous poussait, et le calme nous aurait à la fin fait périr. Pour fixer les incertitudes de notre route nous consultations chaque jour le lever et le coucher du soleil et de la lune. Un très-petit morceau de lard salé nous fournissait un repas pour vingt-quatre heures ; encore fûmes-nous obligés de l'abandonner au quatrième jour, parce qu'il nous occasionna un crachement de sang. Un coup d'eau-de-vie, de temps en temps, faisait notre boisson ; mais cette liqueur nous brûlait l'estomac sans l'humecter.

Je passais la huitième nuit au gouvernail, j'en tins la barre pendant plus de dix heures, en demandant souvent qu'on me relevât ; j'y succombais, mes malheureux compagnons étaient dans le même état d'épuisement, et le désespoir commençait à s'emparer de nous. Enfin, presque anéanti de fatigue, de misère, de faim et de soif, nous découvrîmes la terre aux premiers rayons du soleil, le mercredi 3 août 1752. il faudrait avoir éprouvé nos malheurs pour s'imaginer la révolution que la joie fit en nous. A deux heures après midi, nous abordâmes la côte du Brésil, et nous entrâmes dans la baie de Tesson ; une lieue plus loin, nous étions brisés à la côte de fer. Notre premier soin, en mettant pied à terre, fut de remercier le Ciel de la faveur qu'il nous accordait ; nous nous précipitions sur cette plage tant désirée, et, dans le transport de joie, chacun de nous s'y roulait sur le sable. Notre aspect était horrible, nos figures ne conservaient encore quelque chose d'humain que pour annoncer plus sensiblement nos malheurs. Les uns étaient tout nus, les autres n'avaient que des chemises pourries et en lambeaux ; j'avais pris une ceinture d'écarlate pour paraître à la tête de mes compagnons.

Nous fûmes reçus par tous les Portugais qui nous virent, avec les sentiments de la plus touchante humanité. Arrivés à Paraïbo, le gouverneur de cette place nous accueillit comme des frères échappés aux plus grands périls. Nous voulions nous rendre promptement à Fernambouc, pour profiter de l'occasion d'une flotte portugaise qui devait incessamment faire voile pour l'Europe. Après quatre jours de marche, moi sur un cheval qu'on m'avait prêté, à cause que j'avais les pieds déchirés, nous entrâmes dans la ville de Fernambouc. Le général de la flotte, don Juan d'Acosta de Brito, nous combla de politesses et de bontés. Me voyant nu, il me donna un habillement complet. Le général de terre, don Joseph Corrêa, ne déploya pas moins d'humanité à notre égard. Il me fit l'honneur de m'admettre à sa table, me fit faire aussi un habit complet, et me donna une épée. Quatre jours après il m'honora d'une visite, et répandit ses libéralités sur mon équipage, auquel il fit présent de dix pièces d'or, que je fis distribuer proportionnellement au rang de chacun.

Pendant cinquante jours que nous demeurâmes dans cette ville, don Juan d'Acosta de Brito ne cessa de me combler d'honnêtetés et de nouvelles faveurs. Il me donna sa maison, sa table. Sa générosité s'étendait sur tous mes compagnons d'infortune ; il la porta jusqu'à les faire mettre en remplacement sur les vaisseaux de sa flotte, pour leur procurer des appointements.

Nous partîmes enfin le 5 octobre, et nous arrivâmes à Lisbonne le 17 décembre. M du Vernay, consul de France, à qui je fus présenté, me procura un petit bâtiment de Morlaix, sur lequel nous montâmes, le maître d'équipage et moi ; mes autres compagnons furent distribués sur d'autres bâtiments.

Je me rendis à Lorient le 10 février 1753, accablé de misère, dénué de tout ce que je possédais au monde, après vingt-huit ans de service ; joignez à cela un sang altéré par les maux que je venais d'essuyer.

(5 303- 16 04 23) Kredietverlening aan zeelieden in de achttiende eeuw (I)

Willem --Jan Van Grondelle

Particuliere geldleningen door VOC-opvarenden

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

INLEIDING

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

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

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

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

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

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

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

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



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

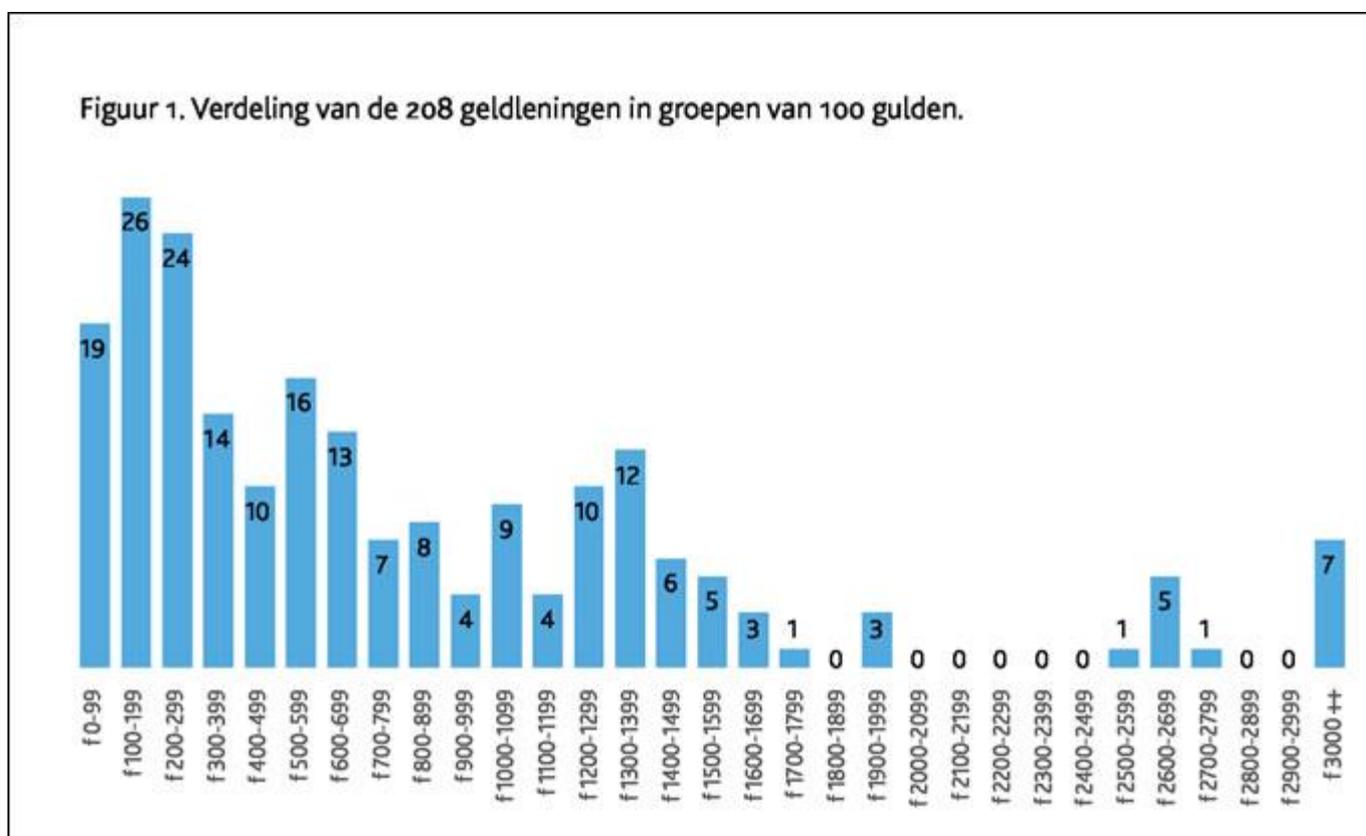
De hoogte van een schuldbrief was beperkt tot f 150 voor 'gewone' zeelieden en soldaten en f 300 voor de hogere rangen. Terwijl het bedrag op een schuldbrief aanvankelijk de feitelijke schuld aan een kredietverstrekker vermeldde, werd het al snel gewoonte om een schuldbrief voor het vaste bedrag van f 150 of f 300 te tekenen. Een schuldbrief van f 150 betekende voor veel opvarenden een forse schuld, als men bedenkt dat een

leningen buiten beschouwing gelaten vanwege de gewenste vergelijkbaarheid tussen de zes bestudeerde steden. Van Bochove maakt wel melding van notarieel vastgelegde geldleningen door zeelieden, maar tot op heden ontbreekt in de literatuur een analyse ervan. Met dit artikel wordt beoogd een invulling te geven aan dit tot nu toe weinig belichte aspect van de kredietverlening aan VOC-opvarenden.

PARTICULIERE GELDENINGEN DOOR VOC-OPVARENDEN

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

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



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

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

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

onderstuurman op de Enkhuizen, 6.310 gulden en Dirk Took, opperstuurman van de Berkenrode, 6.200

Een
derde
leende
meer

gulden.
aantal
waken
ook
dan

Tabel 1. Verdeling van de leningen naar rang.

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

duizend gulden.

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

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

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

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

Werdt vervolgd

(5 304 – 19 03 23) Kredietverlening aan zeelieden in de achttiende eeuw (II)

HET DOEL VAN DE LENINGEN

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

rangen. Bij onderzoek van wrakken van VOC-schepen is gebleken dat veel geld naar Indië werd gesmokkeld, vooral in de vorm van zilveren dukatons, omdat die munt daar erg gewild was.

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

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

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

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

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

VOORWAARDEN BIJ DE LENINGEN

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

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

voorwaarden in de akten voorzagen overigens vaak wel in voortzetting van de lening na de genoemde termijn tegen hetzelfde rentepercentage.

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

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

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

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

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

DE GELDSCHIETERS: LOGEMENTHOUDERS, KOOPLIEDEN EN BELEGGERS

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

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

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



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

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

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

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

PARTICULIERE GELDENINGEN: OMVANG EN RISICO

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

Anders dan bij een schuldbrief was de hoogte van een privélening niet begrensd; dat was een zaak tussen geldschietter en geldlener. Privéleningen waren daardoor vaak vele malen groter dan de maximale bedragen van de schuldbrieven. Enerzijds was dit ontbreken van een officieel maximum van een geldlening zowel voor geldschietters als voor geldleners een voordeel ten opzichte van een

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

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

schuldbrief. Zo'n geldlening gaf immers de mogelijkheid om een groot bedrag aan krediet of contant geld te kunnen verstrekken c.q. verkrijgen. Anderzijds liep een geldschieter daardoor wel meer risico dan bij een schuldbrief. Er was geen garantie dat de geldlener de lening werkelijk zou aflossen. Waar bij schuldbrieven de VOC de gage van een opvarende inhield en zo als het ware spaarde voor de geldschieter, lag bij geldleningen de verantwoordelijkheid voor aflossing geheel bij de geldlener. Daarbij kwam dat de hogere bedragen nooit (geheel) uit te verdienen gage zouden kunnen worden gespaard; aflossing was afhankelijk van de handelswinst en/of koerswinst die de geldlener beoogde. Het kwam dan ook voor dat een geldlener na thuiskomst in patria een deel van de lening opnieuw bij de geldlener moest lenen.

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

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

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

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

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

CONCLUSIE

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

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