

(5 305 – 30 04 23) Shipwrecks: Images and Perceptions of Nineteenth Century Maritime Disasters (I)

Mark Staniforth

In the nineteenth century the long sea voyage across thousands of miles of open ocean to Australia was a step into the unknown. International migration at this time usually involved travel by sea, as it had in previous centuries. Ships were the primary long distance transportation method and the movement of passengers was one of their most important functions. It has been estimated that more than 1.6 million immigrants travelled to Australia by ship between 1788 and 1900, nearly half of these people were assisted immigrants of one type or another and they came primarily from Great Britain with smaller numbers from Europe.

In the popular imagination the ocean represented hazard and uncertainty - an alien environment in which the possibility of shipwreck loomed large. Passengers felt themselves to be at the mercy of the elements and being directly exposed to the extremes of the weather in a moving structure was a new and disconcerting experience. This fear of shipwreck can be seen in a letter from P. Harnett to his brother from Cape Town in 1832 who writes that: 'you and the family must have been frequently tormented by anxious hopes and fears of my safety or probably have heard that the vessel was wrecked and as a matter of course that I was lost' .

In most respects shipwrecks, like other tragedies involving transportation, are civil or 'man made' disasters yet they also exhibit some of the characteristics of natural disasters. These include evoking in the victims feelings of powerlessness in the face of overwhelming natural forces and a timeframe which sometimes extends over a period of hours or even days.

These feelings of vulnerability resulted in fear and distress as most passengers were completely ignorant of their vessel's ability to withstand the wind and waves. The general public's fears about the dangers of shipwreck were to some extent the result of, and were certainly magnified by, the newspapers, books, handbills and periodicals of the time.

Water below decks was particularly disconcerting leading passengers to imagine that the dangers were far greater than they were in reality. On some occasions fear became the all-pervading and dominant emotion among the passengers. Much of this fear was unfounded, however, as remarkably few ships were overwhelmed and sunk by the force of weather alone. In fact, shipwreck was not the greatest danger at sea - disease, sickness and accident accounted for many more deaths.

The greatest social effects of the loss of passenger ships were felt in the wider community particularly on those who lost loved ones and friends. Shipwreck also engendered a sense of 'there but for the grace of God go I' among those people who had been or who intended to be passengers. Shipwreck events were of particular interest to those involved in maritime trade because of the significant economic investment in ships and cargoes but they were also important to the wider society in the form of vitally needed cargoes. In more general terms the public has always had a fascination with tales of disaster and survival particularly those which involved incredible hardship.

There was an immense variety of written material produced about shipwrecks in the nineteenth century including manuscript descriptions of shipwreck disasters in the form of letters, journals and diaries written by passengers. These reveal some of the individual approaches employed to cope with the tragedy of shipwreck. The diary of Sarah Davenport, who was on board the *Urania* when it was wrecked soon after leaving Liverpool, illustrates the panic which resulted when shipwreck became a reality: *.. the vessel struck about half past ten o'clock she struck on the sand bank i shall never forget it the cries and screams [of] wemon and children and some of the men was terrified they did not know what they was doing . As soon as Daylight broke the Life boats came and took us off the wrecked vessel.*

Despite losing virtually everything in the wreck of the *Urania*, Sarah Davenport showed great determination to get to her destination. Together with her husband and three children she set off again in another ship for Australia; however her woes did not cease there, as she lost her youngest son, Albert, to disease, and had a still born child during this second voyage. The reaction to disaster is not the same

for different individuals or groups and not all passengers demonstrated the same resolution as Sarah Davenport. After being shipwrecked when the *Juliana* was driven ashore in 1839, 21 adults and 29 children remained at the Cape of Good Hope, unwilling to risk continuing to Australia in another vessel.

The wrecks of passenger ships in the nineteenth century spawned a whole genre of books, magazine articles, handbills, penny magazines and images of shipwrecks. One of the earliest of these is the *Chronicles of the Sea* which described the loss of the *Amphitrite* in 1833. Newspapers represent an important source of information about these maritime disasters. The popularity of these written accounts is indicative of the public's wider fascination with disaster. This is probably as true today as it was in the mid nineteenth century.

Generally images of shipwreck events varied in their degree of accuracy. The most accurate were usually drawings produced shortly after the event and done from memory by the participants themselves, particularly if the individual had some level of artistic talent. Shipwrecks were also a popular subject for artists who produced oil or watercolour paintings or drawings. During the nineteenth century, despite the introduction and development of photography and by the end of the century of moving footage, there are very few photographs of shipwreck events as they occurred. There are many examples which were taken shortly after the event showing the resulting destruction of the vessel on the beach or rocks.

Images of shipwreck events were sometimes used as the basis for lithographs or engravings for the illustrated newspapers. However, some engravers who worked for the illustrated newspapers produced imaginative 'artist's impressions' of shipwrecks which certainly conveyed a sense of the great dangers associated with shipwreck but which carried the drama to extremes producing visual impressions which exceed the bounds of credibility. As historical documents they cannot be relied upon to provide even a reasonable approximation of historical reality as such images were romantic rather than accurate depictions of shipwreck events. Consequently it is necessary to carefully assess the source and type of image to decide on the accuracy of the depiction.

In recent years disasters have started to attract the attention of historians interested in the social and economic costs of events in which large numbers of 'ordinary people' lost their lives. Shipwrecks have been widely acknowledged as the worst civil disasters in Australian history in terms of the number of deaths in a single catastrophe. In his chapter on disasters in *Australians - A Historic Atlas* Stuart Piggin borrows Donald Horne's now clichéd phrase 'the lucky country' to describe Australia's experience of disasters. Piggin based his claim of a relatively low loss of life in Australian disasters largely on a comparison with New Zealand in the recent history of air and rail disasters. As he quite rightly points out in terms of the number of deaths which occurred, the crash of an Air New Zealand airliner on Mount Erebus and the Tangiwai rail crash were far worse than anything which Australia has experienced this century.

Piggin cites the *Australian Encyclopedia* as the 'most accessible historical information on peacetime disasters' including in his definition of disasters 'wrecks and shipping disasters'. In this paper I intend to demonstrate that the *Australian Encyclopedia*, as well as a number of the other 'standard works' which deal with shipwrecks are frequently unreliable.

In general Piggin's analysis fails to seriously address maritime disasters in Australia apart from a single sentence in which he acknowledges the loss of the emigrant ship *Cataraqui* as the worst civil disaster in Australian history. The *Cataraqui* was wrecked on King Island on 4 August 1845 with the loss of nearly 400 lives including 365 passengers which represents the greatest number of deaths in a civil disaster on the coast of Australia. The loss of the *Cataraqui* has been considered in detail by Marjorie Morgan and Andrew Lemon in their excellent book *Poor Souls, They Perished*.

Unfortunately, some historians have resorted to published secondary sources when discussing shipwreck disasters rather than examining the primary documentation. In his unpublished doctoral thesis Frank Crowley claims that between 1860 and 1914 just six emigrant and six ordinary passenger ships were wrecked on the outward voyage to Australia. Crowley's claims appear to have been based primarily on information about wrecks and shipping disasters provided in the *Australian Encyclopedia*. As far as I can determine there were at least 15 emigrant and passenger ships lost between 1860 and 1900. Crowley lists four wrecks in his thesis which for various reasons should not be included more importantly he fails to mention seven wrecks which did occur, including three which resulted in considerable loss of life among the passengers.

My recent research has revealed that at least two of the shipwreck events listed in the Australian Encyclopedia did not, in fact, involve passenger vessels on the Australian run. The first of these was the loss of the *Megaera* which the Australian Encyclopedia claimed was a 'government ship, with 400 people aboard for Australia' and which was beached on Lonely St. Paul Island (South Indian Ocean) on 19 June 1871 with no lives lost. In fact, *Megaera* was a Royal Navy storeship destined for the conflict in Abyssinia and only had crew on board. The second example was the loss of the *Strathmore*, which was wrecked in the Crozet Islands (South Indian Ocean) on 2 July 1875 with just 38 survivors from among the 51 passengers and 38 crew aboard. Unfortunately, the *Strathmore* was bound for New Zealand and did not have the nearly 400 people destined for Australia which the Australian Encyclopedia suggests. Overall, the Australian Encyclopedia includes only 22 of the 42 passenger ship wrecks which are listed in Table 1.4

Another important and regularly consulted source on wrecks and shipping disasters is Charles Hocking's two volume *Dictionary of Disasters at Sea during the Age of Steam, 1824-1962* which was published by the prestigious Lloyds Register of Shipping in 1969. This could be mistaken for a definitive, if somewhat brief, coverage of shipping disasters. While Hocking lists most of the shipwrecks which resulted in extensive loss of life he nevertheless fails to include four shipwrecks which each resulted in more than 100 passenger deaths. On a more general level this work is even less comprehensive than the Australian Encyclopedia; only 13 out of the 42 passenger ship wrecks which are summarised in Table 1 appear in Hocking's work.

Equally, the reliability of some of the information provided is questionable. Hocking describes how the *Great Queensland* vanished at sea during a voyage from London to Melbourne in 1876 with '569 passengers and crew' on board. He goes on to suggest that this was 'probably the worst disaster in the history of Australian emigration'. This is clearly revealed as incorrect by the *Times* which states in two articles in December 1876 that when the *Great Queensland* vanished there were just 34 passengers and 37 crew on board; a significant loss of life but not the catastrophic disaster which Hocking suggests.

In recent years there have been a number of books written which briefly describe the events surrounding the loss of almost all vessels in the Australian region. Principal among these are the five volumes of *Australian Shipwrecks*-. Bateson's volume considers all vessels which were destined for Australia no matter where in the world they were wrecked and he accurately covers all of the passenger ships wrecked before 1850. Unfortunately Loney's volumes only consider wrecks if they were lost in Australian waters. Thus only if a passenger ship from Europe happens to have reached Australian waters before being wrecked will it be described in *Australian Shipwrecks Vols 2 and 3*. Finally there are the computer databases kept by maritime archaeologists in each state which contain extensive and generally accurate information about shipwrecks on the Australian coast. Unfortunately these have yet to be consolidated into a national register and remain largely inaccessible to the general public.

There are no accurate statistics available on how many passenger ship voyages were made to Australia in the nineteenth century. The reason for this gap in the historical statistics is primarily the result of a definitional problem about what constitutes a passenger ship. The number of passengers on board each ship, the port of origin and even the overwhelming numbers of ship arrivals in the nineteenth century make accurate data series extremely difficult to establish. For the purposes of this paper I have chosen to consider only inward-bound international passenger ships from Europe. These are defined as vessels which had on board more than 30 passengers, immigrants or convicts and which were wrecked after embarking their human cargo in a European port and before disembarking them in the Australian colonies.⁶ A rough estimate based on this definition would probably be in the region of 10,000 allowing for an average of 100 arrivals per year over the century.

There were at least 41 passenger ships lost during the voyage to Australia in the nineteenth century which if the estimate of 10,000 voyages is approximately correct represents about 0.4% of the total number of voyages. Of the more than 1.6 million passengers who embarked for the voyage to Australia at least 3,396 lost their lives in shipwrecks which represents approximately 0.2% of the total.

Table 1

*Passengers ships wrecked on the voyage to Australia
from Europe in the nineteenth century*

Decade	number of shipwrecks	shipwrecks with no deaths	Total number of deaths
1800-09	0	0	0
1810-19	0	0	0
1820-29	0	0	0
1830-39	6	3	459
1840-49	5	2	525
1850-59	13	6	1058
1860-69	9	5	726
1870-79	5	1	378
1880-89	1	0	270
1890-99	1	1	0
Total	41	19	3396

One general point which is immediately obvious from these figures is that only in about half of the cases of shipwreck were there any deaths among the passengers. Thus, if the chances of a passenger actually being shipwrecked in the nineteenth century were actually relatively low then the chances of dying in a shipwreck event were even lower.

The greatest number of shipwrecks and the largest number of deaths occurred in the 1850s. It would be a mistake, however, to immediately conclude that the decade of the 1850s was in any way more dangerous than any other decade as it also corresponds to the peak in immigration caused by the gold rush. More than 670,000 immigrants arrived on board several thousand vessels - far more than any other decade. More extensive research is required before general conclusions about the rises and falls in the relative numbers of shipwreck events in different decades of the nineteenth century can be made.

Comprehensive, comparative figures for the Atlantic crossing from Europe to North America, where extremely large numbers of emigrants made the passage, are also lacking in the historiography. There are occasional accounts of shipwreck events and isolated statistics for certain periods such as the years 1847-51, when 44 passenger vessels out of 7,129 from Britain were wrecked with the loss of 1,043 lives. However, in the absence of systematic quantitative analysis, such figures remain 'occasional streaks of colour that happen, by some accident of documentation, (to) randomly penetrate the haze which obscures our wider understanding of shipwreck disasters'.

Some of the more important questions which can be asked about shipwrecks is why they occurred and what types of shipwreck events posed the greatest danger to the passengers. There were a number of general types of hazard which resulted in ships being wrecked. These have been grouped into five general types for the purposes of this paper which have been defined as follows..

Fire including explosion of cargo

Icebergs including becoming embayed by ice

Collision including with other vessels or lightships

Foundering including storms, stress of weather and vanishing at sea

Running ashore including striking isolated rocks, sandbanks and reefs

These hazards cover the vast majority of shipwreck events in the nineteenth century though they are not entirely comprehensive; rare events such as the cargo shifting or the vessel hitting a whale did happen. Ascribing a single reason for a particular passenger shipwreck event to one of these hazards

can occasionally be difficult as the example of the loss of the ship *Wanata* in 1866 indicates. This vessel was damaged in a gale, collided with another vessel (at which point it was abandoned), before catching fire and finally sinking.

Even more difficult to establish were the underlying causes of any particular shipwreck disaster. Questions of negligence (the captain or crew being at fault) had to be balanced against technical failure (a part of the ship breaks) and extreme environmental conditions (storms). The Royal Commission into Shipwrecks reported in 1873 that the losses of all British merchant vessels between 1850 and 1872 were as a result of natural causes (storms) (30.5%), unseaworthy, overloaded vessels (4.5%) and bad navigation (ignorance and drunkenness) (65%). These proportions can only be considered as indicative of the possible causes of passenger ship wrecks. Passenger ships were subject to the provisions of the Passenger Acts and to an increased level of government inspection and regulation compared to the average British merchant vessel.

In addition, and at certain times, recently introduced technology may have contributed to particular disasters. For example, when the immigrant ship *Tayleur* ran ashore on the coast of Ireland in 1854 it was more than 50 miles off course. It was suspected that the ship's compass had been affected by the iron hull which was still a relatively new construction method at that time.

Convict transportation provided the earliest movement of people from Great Britain to Australia. Between 1788 and 1868 more than 168,000 convicts were carried by ship to Australia. The first vessel to be lost en route to Australia which resulted in deaths among the passengers did not occur until 1833 when the first of five convict transports was wrecked. In itself, this is quite remarkable as over 420 successful voyages had already been made carrying more than 60,000 convicts to the Australian colonies (See Bateson 1983, Appendices). In 1833 the female convict transport *Amphitrite* was wrecked on the coast of France with the loss of 108 female convicts and twelve of their children. The circumstances surrounding the wreck of the *Amphitrite* were such that there was an opportunity to land the prisoners in safety before the ship was destroyed on the rising tide. This opportunity was not taken as there appears to have been some suggestion that the surgeon and captain were afraid of letting the women go ashore in case they escaped. Certainly, in this case, the absence of a guard detachment on board female convict ships would have made it difficult, if not impossible, to prevent some of the female convicts from escaping had they been landed. The fear of escape is a recurrent theme in the wrecks of convict ships: in the case of the loss of the male convict transport *George III* there are reports that shots were fired by the guards to prevent escape even as the ship filled with water. In the decade between 1833 and 1842 five convict transports were lost with a total death toll of 602 convicts and their children. The overall death rate through shipwreck among the convict transports was about 0.35% or about one convict in 280.

Only two passenger ships were destroyed by fire in the nineteenth century; a remarkably low figure when one considers what would appear to be a high fire risk posed by timber ships with their canvas sails, decks caulked with pitch and sometimes carrying cargoes which could include gunpowder and highly inflammable alcoholic spirits. The barque *India* was destroyed by fire in the South Atlantic Ocean in 1841. The fire resulted when:

The Third Mate and one of the boys were below ... drawing off spirits, when the candle they used accidentally fell on some spilled Rum which immediately caught fire, and the flames spread with such rapidity that all efforts at extinguishing the tremendous blaze were unavailing; and the ship soon became one mass of flame.

There were seventeen deaths among the 186 passengers but not one was as a direct result of the flames. When the first of the *India*'s boats was launched, the passengers, in a state of panic, rushed the boat overloading it and causing it to capsize - seventeen passengers drowned.

The other vessel lost through fire was the *Katherine Sharer* which was found to be on fire while approaching Hobart in 1855. The passengers and crew wisely abandoned the vessel as four hours later the fire reached the cargo of gunpowder causing a tremendous explosion which resulted in pieces of the mast later being found more than a mile away.

The iceberg hazard was even more uncommon as only one vessel is believed to have been lost by becoming embayed by ice in the Southern Ocean. This was the loss of the clipper ship *Guiding Star* which vanished while on a voyage to Australia with 481 passengers and 62 crew on board in 1855. This was an even greater disaster than the loss of the *Cataraqui* which had occurred a decade before.

Collision resulted in just two losses - significantly both resulted in heavy loss of life. The Northfleet was lying at anchor off Dungeness in the English Channel one night in 1873 when it was struck by the steamship Murillo. Most of the 379 passengers were asleep at the time and considerable panic ensued. Unfortunately the Captain did not realize the seriousness of the damage and it was fifteen minutes before distress signals were sent up. A number of small vessels took off 85 passengers and crew but the eventual death toll included approximately 310 passengers. The emigrant ship Kaputzda sank after a collision in the South Atlantic in 1887.

(5 306 – 07 05 23) Shipwrecks: Images and Perceptions of Nineteenth Century Maritime Disasters (II)



Figure 1 *Loss of the Amphitrite, Captain Hunter, August 31st -*

In the nineteenth century just five vessels vanished on the voyage to Australia with the loss of everyone on board. These were the Iowa (1854) Ultonia (1857) and Lord Raglan (1863), Guiding Star (1855), and Great Queensland (1876).. The Guiding Star is believed to have become embayed by ice in the Southern Ocean while the Great Queensland is suspected to have been lost through an explosion in her cargo of patent gunpowder. No

credible theories have been advanced to explain the disappearance of the other vessels. The death toll in these disasters was sometimes immense; 481 passengers were lost in the Guiding Star, 289 passengers on board the Lord Raglan, 129 passengers and 50 crew were lost in the disappearance of the Ultonia, 85 passengers on board the Iowa and 71 lives were lost when Great Queensland sank including 34 passengers. In these five shipwreck events more than a thousand passengers lost their lives which represents nearly one third of all the passenger deaths through shipwreck for the entire century.

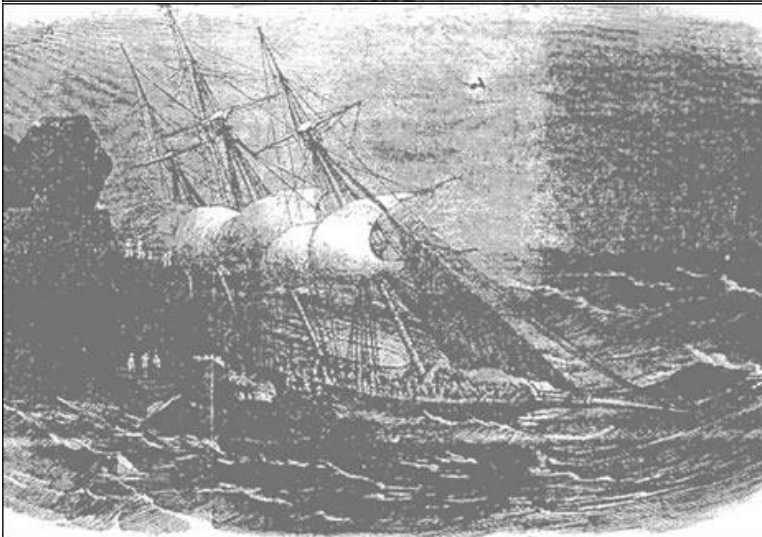
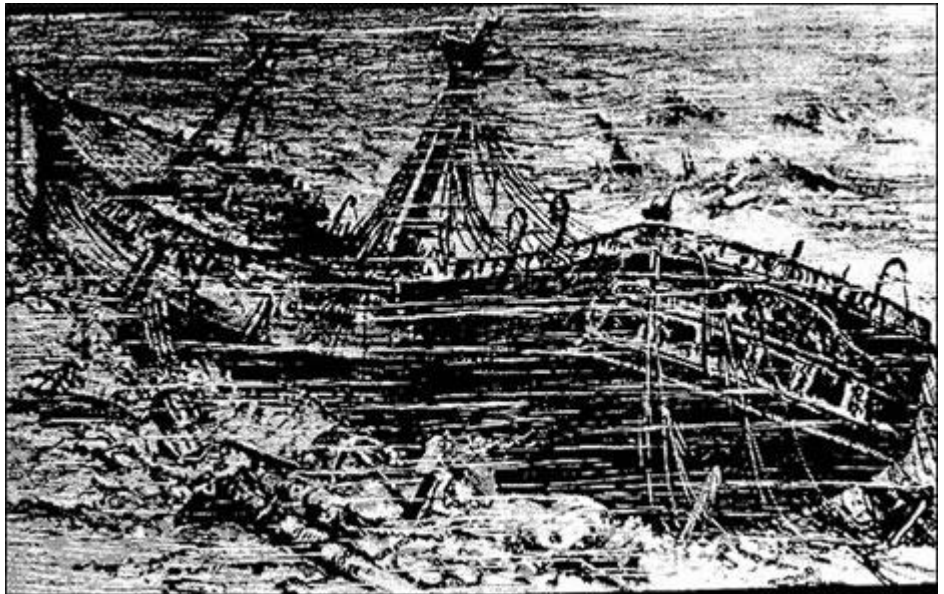


Figure 2 *Loss of the Tavleur Australian packet ship off Lambay*

The vast majority of passenger ships were wrecked through running ashore in one form or another; 29 ships ran ashore whether this was striking an isolated, uncharted rock or being driven onto the beach. As a consequence these events usually happened near land and, except in the most catastrophic cases, there were usually at least some survivors from amongst the passengers. There were ten shipwrecks in each of which more than 100 passengers lost their lives. The total passenger death toll involved in the loss of these vessels was more than 2,200 or nearly two thirds of the total. There were another seven wrecks in which some passengers lost their lives. A total of just 141 passengers lost their lives in these wrecks.

Figure 3 :The sunken ship British Admiral as seen from the deck of the Cygnet

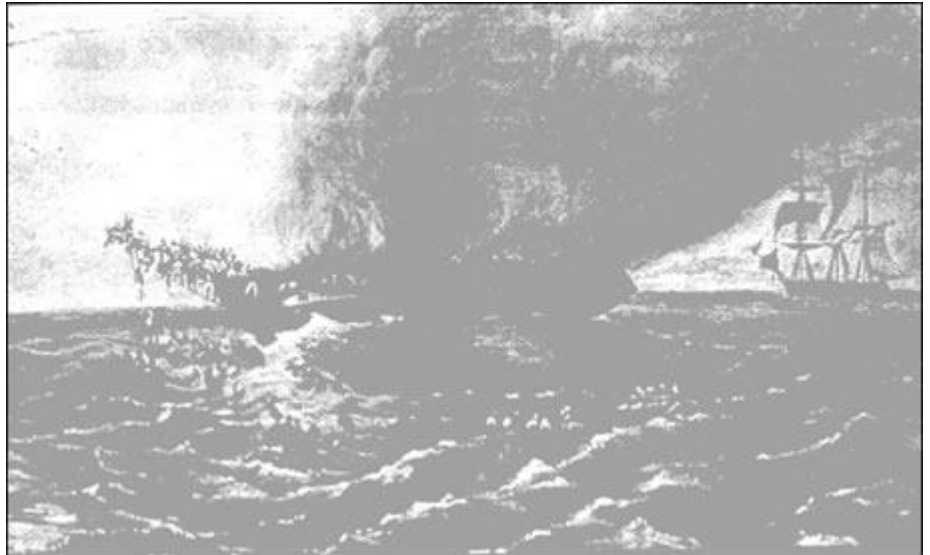
There were a total of 22 ships wrecked in the nineteenth century which resulted in some deaths among the passengers on the voyage to Australia; there were also at least twenty passenger ships which sank without loss of life. These wrecks resulted in 3,396 deaths out of approximately 1,600,000 passengers who made the voyage. Statistically, in terms of



the numbers embarked compared to the numbers who lost their lives in shipwreck events, an individuals chances of becoming a shipwreck victim were fairly low; less than 0.25%. However, no matter what the figures actually were as the Titnes put it: 'no average can make such calamities . . . appear less appalling'.

Figure 4 :The Burning of the Barque India of Greenock

Overall there is a gradation from the 'vanished without a trace' kind of shipwreck event to simply running ashore in terms of the chances of dying. Spatial effects such as remote locations particularly mid-ocean, environmental effects such as extreme cold, timing effects such as night time, psychological effects such as panic and the type of shipwreck event such as collision all increased the mortality rates of particular shipwreck events.



The means of preventing shipwreck can, in part, be traced to British Government regulation which required the inspection of convict and emigrant ships. Emigration agents were appointed in each major port to ensure that the ships were sea worthy and not overloaded. A series of Passengers Acts culminating in the long-lasting Passenger Act of 1855 provided the legislative basis for State regulation of emigration from Great Britain. Government involvement was an important feature in regulating Australian immigration during the nineteenth century. It resulted in better quality vessels being involved in the carriage of people to Australia unlike the situation on the North Atlantic route where leaky, overcrowded ships were a serious problem.

One area in which government regulation had some effect in increasing safety was the provision of standards for the registration of ships and the certification of ship's masters and officers. The Merchant Shipping Act of 1854 was an attempt to provide regulation across a wide spectrum of maritime activity including the appointment of Marine Boards, the examination and certification of masters and mates, the provision of lifeboats for sea-going ships, the survey of ships, pilotage and lighthouses. However, the Act was never effectively enforced and serious problems remained within the maritime industries. The Merchant Shipping Act of 1894 provided more extensive and workable solutions to some of the problems including the provisions for life-saving appliances on board and the marking of a load (Plimsoll) line. Another factor which improved safety at sea was the charting work done by the Royal Navy particularly in the more remote regions of the world including the accurate charting of the Australian coastline much

of which was completed by 1850. This was intended to reduce the number of the 'uncharted dangers' which claimed at least one of the earlier shipwrecks -the male convict transport George III which struck an uncharted rock in the D'Entrecasteaux Channel when bound for Hobart in 1835 . Ships could be wrecked at any point in the journey but the most dangerous times were while leaving European waters, at ports of call en route and again on arrival in Australian waters. The colonies recognized that the arrival in local waters had considerable dangers associated with it. The solutions were seen primarily in three areas. Two of these were preventative, namely, navigation marks particularly lighthouses, and pilot services, while the last was curative - lifeboats which were intended to save lives if the worst happened.

Lighthouses were established both for coastal navigation as well as for making a first landfall after the long voyage from Europe. Lighthouse services were the responsibility of the colonial administrations during the nineteenth century.

For many nineteenth century immigrants their first sight of the Australian coastline after months at sea was a lighthouse. The provision of lighthouses to aid night navigation began with the Macquarie Lighthouse in 1818, though the South Head of Sydney harbour had been marked at night by a fire since about 1790. Navigational marks were also established - in 1820 an iron post was erected on the Sow and Pigs, a rocky reef which was the only significant hazard in Sydney Harbour, and later in 1834 the lightship Rose was placed near the Sow and Pigs. By the 1830s other lighthouses such as the Iron Pot lighthouse (1832) in the approaches to the Derwent River and the Cape Bruny lighthouse (1838) were assisting arriving vessels to make a safe landfall on the coast of Van Diemen's Land (Tasmania). Lighthouses did not provide a total answer as bad weather such as fog or low cloud could obscure the beam. This almost certainly happened in the case of the wreck of the Dunbar where the ship ran ashore in restricted visibility directly below the Macquarie lighthouse, the oldest in the Australian colonies. The two most important lighthouses for the arriving passenger ships from Europe were the Cape Otway lighthouse (1848) on the Victorian coast and the Cape Wickham light (1861) on King Island. Between these two lights was the entrance to Bass Strait, the main shipping route to both Melbourne and Sydney. A total of five passenger ships were wrecked between 1835 and 1874 in this region including four on King Island.

Another significant danger point was the narrow entrance to Port Phillip Bay where six immigrant ships were lost. Fortunately only 10 passengers lost their lives in these wrecks though many immigrants were left destitute when all of their belongings went down with the ship. The loss of the Sacramento was witnessed by Harriet King who was on board the Wacousta which arrived at Port Phillip Heads shortly after the Sacramento went ashore. She wrote that:

. . . we witnessed a sight which ought to have made our hearts overflow with gratitude to the Almighty for our own preservation whilst we lamented the sad fate of the Sacramento a ship to all appearance as good as our own wrecked on the very spot our Captain had dreaded - we saw the poor creatures creeping up the shore, thank God, all lives saved, but everything else lost. The next day, beds, pillows, casks etc were floating around us where we had thrown out our anchor to wait for a Pilot (King 1853).

Pilot services had their earliest beginnings in the Australian colonies in Port Jackson (Sydney Harbour) where the first, self-employed sea pilot was officially appointed in 1803. In 1833 it was made compulsory to use a pilot in Sydney Harbour and in March 1838 a pilot was appointed for the port of Adelaide. In the same year a private service was established to pilot ships through the notorious Rip entrance to Port Phillip which later became the Port Phillip Pilot service. Pilots were responsible for navigating the ship the final miles to its port of destination or in the case of the Queensland and Torres Strait pilot service through the dangerous waters of the Great Barrier Reef.

Lifeboats also made their appearance in Australia in the 1830s.

Unfortunately, the first lifeboat constructed in Australia proved to be a costly failure. When it was tested by filling it with water to find out how many people it would carry in that condition - it sank.¹⁹ Shipwrecks were closely associated with the development of the lifeboat service. A lifeboat service was established at Queenscliff near the Rip in 1856. In spite of, or in some cases because of, the efforts of the Port Phillip Pilot service the Queenscliff lifeboat attended the wrecks of more than twenty vessels including the immigrant ship Sussex in 1871.

Today the loss of vessels like the Ultonia, Iowa and Lord Raglan often go completely unacknowledged in the historiography, even that extensive body of material which is devoted to Australian shipwrecks. This

is perhaps due to a parochial division between those ships which made it to our shores only to be wrecked and those which were simply heading in this direction. Somehow shipwreck events which occurred on the Australian coastline have engendered wider public knowledge of the events surrounding their occurrence than those lost 'en route'. Events like the loss of the Dunbar, where 63 passengers lost their lives, and even the Loch Ard, with just 25 passengers lost, loom larger in the modern Australian consciousness than catastrophes like loss of the the Tayleur, Guiding Star, London, Kapunda or Northfleet.

References

- Books and Published Reports
- Australian Encyclopedia, The. 1962, Volume 10, The Grolier Society of Australia, Sydney. Bailyn, B. 1986. Voyagers to the West, New York, Alfred A.Knopf.
- Bateson, C. 1972. Australian Shipwrecks Vol I, A.H. & A.W. Reed, Sydney.
- Bateson, C. 1983. The Convict Ships, Library of Australian History, Sydney.
- Borchardt, D.11. (ed) 1987. Australians: A Guide to Sources, Fairfax, Syme & Weldon, Sydney, 1987.
- Borrie, W.D. 1989. The Population. In K. Hancock (ed.), Australian Society. Cambridge University Press, Cambridge.
- Crowley, F.K. 1951. British Migration to Australia: 1860-1914. PhD Thesis. Oxford University.
- Davenport, S. 1842. Diwy on board the Urania and Champion 27 Oct 1841 to 13 Feb 1842, La Trobe Library, MS 10541.
- Foster, L. 1988. Port Phillip Shipwrecks Stage 2, Melbourne, Victoria Archaeological Survey, Occasional Report No 31.
- Guillet, E.C. 1937. The Great Migration: The Atlantic Crossing by Sailing-ship since 1770, London, Thomas Nelson and Sons.
- Hancock, K.(ed) 1989. Australian Society, Cambridge, Cambridge University Press
- Harnett, P. 1832. Letter to his brother John written while on board the Sophia at Simonstown, Cape of Good Hope dated 12 May 1832, original held by P.MacLeay, Elizabeth Bay, NSW.
- Hocking, C. 1969. Dictionary of Disasters at Sea during the Age of Steam, 1824-1962 2 Volumes, Lloyds register of Shipping, London.
- King, ILL. 1853. Letter written on board the sailing ship Wacousta 2 July 1853, ANMM collection 3878.
- Lemon, A, & Morgan, M 1986. Poor Souls, They Perished, Hargreen Publishing, North Melbourne.
- Loney, J. 1980. Australian Shipwrecks Vol 2, A.H. & A.W. Reed, Sydney.
- Loney, J. 1982. Australian Shipwrecks Vol 3, A.H. & A.W. Reed, Sydney.
- Nash, M. (n.d.). A Maritime Archaeological Survey of South East Tasmania, Department of Lands, Parks and Wildlife Occasional Paper No.17.
- Piggin, Stuart. 1987. Disasters. In D.H. Borchardt (ed.), Australians: a Guide to Sources. Fairfax Syme and Weldon. Sydney.
- Raphael, B. 1986. When Disaster Strikes, London, Hutchinson.
- Reid, G. 1988. From Dusk Till Dawn: A History of Australian Lighthouses, MacMillan, South Melbourne.
- Parliamentary Acts and Papers
- Reports of the Colonial Land and Emigration Commissioners. 19th Report (1859), 24th Report (1864), 27th Report (1866) and 33rd Report (1872).
- British Parliamentary Papers (BPP). BPP 1834 XLVII BPP 1840 XXXIII Appendix M. p.285-341. BPP 1873 XXXVI
- The Merchant Shipping Act, 1854 (17 & 18 Vic. c. 120). The Merchant Shipping Act, 1894 (57 & 58 Vic. Ch. 60).
- The Passengers Act, 1855 (18 & 19 Vic cap 119).

Appendix

Passenger shipwrecks 1800-1899

<i>Ship</i>	<i>Date</i>	<i>Cause</i>	<i>Location</i>	<i>Passenger Deaths</i>
<i>Amphitrite</i>	30/08/1833	Ran ashore	France	12
<i>George III</i>	12/04/1935	Ran ashore	Tasmania	127
<i>Neva</i>	13/05/1835	Ran ashore	King Island	212
<i>Hive</i>	10/12/1835	Ran ashore	New South Wales	0
<i>Dunlop</i>	24/11/1838	Rana shore	South Africa	0
<i>Juliana</i>	19/01/1839	Ran ashore	South Africa	0
<i>India</i>	20/01/1841	Fire	South Atlantic	17
<i>Urania</i>	09/10/1841	Ran ashore	England	0
<i>Waterloo</i>	26/08/1842	Ran ashore	South Africa	143
<i>Burhampooter</i>	18/08/1843	Ran ashore	England	0
<i>Cataraqui</i>	04/08/1845	Ran ashore	King Island	365
<i>Marion</i>	29/07/1851	Ran ashore	South Australia	0
<i>Isabella Watson</i>	21/03/1852	Ran ashore	Victoria	9
<i>Earl of Charlemont</i>	18/07/1853	Ran ashore	Victoria	1
<i>Meridian</i>	24/08/1853	Ran ashore	Indian Ocean	0
<i>Sacramento</i>	27/04/1853	Ran ashore	Victoria	0
<i>Tayleur</i>	20/01/1854	Ran ashore	Ireland	290
<i>Iowa</i>	29/04/1854	Foundered	At sea	85
<i>Katharine Sharer</i>	6/06/1855	Fire	Tasmania	0
<i>Schomberg</i>	27/12/1855	Ran ashore	Victoria	0
<i>Guiding Star</i>	Feb-Mar/1855	Iceberg	Southern Ocean	481
<i>Nashwauk</i>	12/05/1855	Ran ashore	South Australia	0
<i>Dunbar</i>	21/08/1857	Ran ashore	New South Wales	63
<i>Ultonia</i>	31/10/1857	Foundered	At sea	129
<i>George Marshall</i>	15/01/1862	Ran ashore	Flinders Island	0
<i>Lord Raglan</i>	23/02/1863	Foundered	At sea	289
<i>Wilhelmsburg</i>	3/12/1863	Ran ashore	Holland	257
<i>Duncan Dunbar</i>	7/10/1865	Ran ashore	Brazil	0
<i>London</i>	11/01/1866	Foundered	Bay of Biscay	160
<i>Wanata</i>	13/01/1866	Foundered	Bay of Biscay	0
<i>Netherby</i>	14/07/1866	Ran ashore	King Island	0
<i>Light of the Age</i>	16/01/1868	Ran ashore	Victoria	0
<i>Victoria Tower</i>	17/10/1869	Ran ashore	Victoria	0
<i>Sussex</i>	31/12/1871	Ran ashore	Victoria	0
<i>Royal Adelaide</i>	25/11/1872	Ran ashore	English Channel	6
<i>Northfleet</i>	22/01/1873	Collision	English Channel	293
<i>British Admiral</i>	24/05/1874	Ran ashore	King Island	45
<i>Great Queensland</i>	12/08/1876	Foundered	At sea	34
<i>Kapunda</i>	20/01/1887	Collision	South Atlantic	270
<i>Dacca</i>	May 1890	Ran ashore	Red Sea	0
Total				3396

(5 307 – 14 05 23) La drôle de guerre - the phoney war - 2 septembre 1939 - 10 mai 1940 (I)

Lorsque la guerre éclata, le 3 septembre 1939 la Belgique - notamment sur le plan maritime - n'y était absolument pas préparée. Aucun organisme n'avait été créé afin de pourvoir à l'approvisionnement et aux besoins du pays en temps de guerre. Ceci était à imputer, en grande partie, au manque d'efficience et au manque de décision du Gouvernement et du Parlement de l'époque. Dans les années précédant la guerre, un nouveau gouvernement arrivait au pouvoir tous les 6 mois : l'un aussi peu efficace que l'autre ! Les administrations fournissaient du bon travail mais dépensaient leur énergie en se disputant entre elles ; pas question, pendant cette période difficile, de coopération ; on continuait à faire de l'obstruction. Henri De Vos, directeur général du Département de la Marine, qui connaissait la faiblesse de notre flotte marchande, était conscient qu'en cas de guerre, l'approvisionnement de notre pays présenterait de graves problèmes.

Pendant la période 1930-1940, H. De Vos tenta de faire admettre par le Parlement différentes mesures en faveur de notre marine ; hélas, sans beaucoup de résultats. La Marine Marchande pouvait être d'un intérêt capital. Au point de vue électoral, elle ne présentait aucune utilité pour nos parlementaires.

En cette période de bruits de guerre, le ministre des transports H. Marck (24.11.1937 5.01.1940) était fortement opposé à tout ce qui avait trait à la marine. Il n'est donc pas étonnant que Marck et De Vos, qui avaient des idées inconciliables se soient considérés comme ennemis irréductibles.

Enfin, un certain mouvement finit par se manifester : une loi sur des crédits à allouer à la marine fut promulguée le 1er février 1939. Il s'agissait d'une initiative importante, mais il était trop tard pour mettre de nouveaux navires en chantier. Il était également impossible d'acheter des navires sur les marchés mondiaux, du fait que les pays qui avaient déclenché la guerre avaient réquisitionné leurs navires, tandis que les pays neutres refusaient de vendre les leurs, vu la situation incertaine et les difficultés d'approvisionnement.

Le sévère blocus et le contrôle de la navigation dans la Manche et la Mer du Nord, par l'Angleterre et par la France occasionnaient un retard important des navires. Ils attendaient parfois des semaines pour la vérification de leur chargement dans les Downs et à Weymouth .

Ce ralentissement dans la rotation des navires avait pour conséquence une augmentation des prix du fret (et des polices d'assurances), une augmentation de la cherté de la vie.

Entre le 3.9.1939 et le 1.1.1940, 7 navires belges déjà avaient sombré ; l'un d'entre eux avait été torpillé et deux autres avaient coulé sur des mines.

En février 1940, le trafic portuaire dans les ports belges, était tombé à 27 % du volume de 1938.

Les navires français et anglais ne faisaient plus que rarement escale à Anvers. On ne voyait plus de navires allemands.

D'après la loi de neutralité, il était défendu aux navires américains de transporter des marchandises vers les pays belligérants ; ils ne pouvaient se rendre dans les zones de combat situées à l'est du 20° O. et entre 45 et 60° N. Les navires américains délaissèrent également nos ports.

Les prix des transports augmentèrent et atteignirent parfois 300 %, alors qu'en France et en Grande-Bretagne l'augmentation restait limitée à 50 %. Le gouvernement considéra cela avec résignation et laissa faire les armateurs. Aucun contrôle des prix ne fut même instauré sur les vivres.

La Direction de la Marine mit sur pied des organisations et des services permettant de prendre, en cas de guerre, les mesures indispensables à la Marine et au ravitaillement du pays.

Ainsi, fut présentée (déjà en 1933) une proposition de créer un commissariat général des ports, par laquelle, en cas de guerre, chaque port serait placé sous l'autorité d'un commissaire de port, soumis directement à la Direction de la Marine. Pour toutes espèces de raisons stupides, l'arrêté royal ne fut prêt que le 8 mai 1940 et ne fut jamais signé.

Un comité d'arbitrage des réquisitions de navires fut créé en septembre 1939 par le directeur-général De Vos, dans le but d'activer, en cas de besoin, la réquisition des cargos, et afin de pouvoir agir avec compétence, lors de différends éventuels avec les armateurs.

Lorsque l'arrêté royal de nomination des membres fut prêt, les ministres intéressés commencèrent à se chamailler. Le ministère des finances (inspecteur Ilegems) émit des objections contre le paiement des jetons de présence aux membres de la commission. Un projet amélioré de l'arrêté royal fut finalement signé par le ministre des communications Delfosse, le 17 mai, et envoyé au ministre de la défense du territoire, afin d'être contresigné.

Les chicaneries et palabres au sujet de ces mesquineries eurent comme conséquences tragiques que la réquisition de notre flotte marchande ne se fit jamais suivant les règles. Au contraire, en Hollande, dès avant le début des hostilités en Europe, la Zeeschepenvorderingswet 1939 et le Wet Behoud Scheepsruimte 1939 avaient créé des réglementations qui permettraient de prendre toutes mesures relatives aux navires des Pays-Bas.

En 1940, fut créée - toujours sur proposition de De Vos - la Société nationale des transports maritimes, une commission nationale des transports maritimes pour le ravitaillement du pays, Natrama.

La société avait un capital initial de 50 millions de Fr.; ici aussi, aucun terrain d'entente ne put être trouvé. Les armateurs insistaient sur leur liberté économique ("libre concurrence"), alors que d'autre part l'obstruction se manifestait de la part du cabinet des finances qui trébuchait sur le problème des gains exceptionnels en temps de guerre. Le 3 mai 1940, le ministre Delfosse demandait encore au ministre Gutt d'apporter rapidement une solution au sujet de Natrama.

Notre pays ne possédait pas de Marine de Guerre, elle avait été supprimée en 1920 pour raisons financières ; on estimait que ces crédits seraient mieux employés à la construction de fortifications à la frontière orientale (2).

Le 15 septembre 1939 seulement, une force navale fut créée à nouveau, plutôt un embryon de force navale (environ vingt hommes). Deux vieux navires rouillés, destinés à la destruction des mines, lui furent attribués fin octobre 1939 ; deux autres vinrent s'ajouter plus tard. L'armement consistait à l'origine en un fusil ; peu après deux mitrailleuses furent installées à bord.

Notre gouvernement ne se rendait pas compte du spectacle ridicule qu'il offrait à toute l'Europe. Un pays ne défend pas ses côtes avec une espèce de police maritime à bord de petits bateaux poussifs. N'importe quel pays eût été honteux de naviguer avec un tel ramassis d'antiquités.

Le plus étonnant, est qu'au moyen de ces engins primitifs on parvint, grâce au dévouement des équipages, à rendre inoffensives une centaine de mines flottantes pendant la période du 3.9.1939 au 10.5.1940.

En Hollande, dès mars 1939, le ministère de la défense avait passé commande auprès d'une firme de Kiel d'une première livraison de 75 engins "paravanes", suivie plus tard d'une seconde, de 65 engins.

En Belgique, où l'on ignorait tout de ces paravanes, on se limitait à envisager, en octobre 1939, la possibilité d'acquérir un certain nombre de ces engins.

A partir d'avril 1939, la Marine Royale néerlandaise organisa des cours concernant la protection des navires marchands, où furent traités les sujets suivants : navigation en convoi, protection contre les sous-marins et les mines et défense contre avions. Il était indispensable de fournir la preuve que ces cours avaient été suivis effectivement pour obtenir le diplôme de second et de premier officier.

Après novembre 1939, lorsque, par la démagnétisation des navires, fut trouvée une protection contre les mines magnétiques, on commença à pourvoir les navires néerlandais, de câbles de démagnétisation et un "range" fut même installé dans la Mer du Nord (Noordzeekanaal) par la Marine royale.

Notre gouvernement ne prit aucune décision et donna une nouvelle preuve de sa faiblesse et de son inertie. Au 10 mai 1940, aucun navire belge n'était équipé de câbles antimagnétiques.

Churchill, dans ses mémoires, nomme la période initiale de la guerre : "l'époque à laquelle ceux qui étaient à moitié aveugles n'étaient prêts qu'à moitié". En ce qui concerne la Belgique, nous pouvons dire que "ceux qui étaient à moitié aveugles n'étaient pas prêts du tout".

Dans notre pays, par analogie avec la situation de 1914-1918, on envisagea la possibilité de faire renaître une "commission for relief in Belgium" et de faire naviguer les navires qui transporteraient des vivres, en les dotant de signes particuliers sur la coque.

Cette suggestion n'eut pas de suite ; il ne s'agissait pas cette fois, d'une guerre entre deux ou trois États Européens, mais d'un combat à mort entre deux conceptions de vie totalement opposées. La France et plus encore, la Grande-Bretagne refusèrent d'assouplir leur blocus.

On changea les batteries en essayant de fléchir la Grande-Bretagne par des arguments humanitaires. Une délégation belge (avec entr'autres le Cdt Goor et le Prince de Ligne), se rendit, en janvier 1940, en Angleterre, afin de décider le "British Ministry of Shipping" à libérer du tonnage pour le ravitaillement de notre pays. Le Prince de Ligne eut même l'audace de demander un traitement de faveur.

Les négociations traînèrent en longueur et les Belges en arrivèrent finalement à des marchandages : la livraison de milliers de tonnes d'acier en échange de vivres. La dernière réunion eut lieu le 26 février mais les Britanniques restèrent inflexibles et firent poliment, mais froidement remarquer qu'ils n'étaient pas intéressés par une livraison supplémentaire d'acier si cela devait signifier pour eux une perte égale en vivres.

La naïveté de nos dirigeants n'avait pas de limites et dans leurs tentatives désespérées d'acheter du tonnage, ils revinrent à la charge avec une proposition ridicule. Ils proposèrent d'acheter des navires allemands, bloqués dans les ports neutres. Conformément à la Convention de Londres de 1909, une telle transaction ne pouvait naturellement pas être reconnue par les pays belligérants.

La Royal Navy avait pour tâche d'aborder les navires ennemis et de s'en emparer comme butin de guerre, s'ils tentaient de s'échapper.

D'autre part, les Allemands n'avaient nullement renoncé à la propriété de leurs navires.

Parmi toutes ces déceptions, parvint soudainement l'offre de la United States Lines de mettre huit de ses navires sous pavillon belge.

Des conditions séduisantes impliquaient un gain de 66.000 tonneaux. Par ailleurs, cette cession ne devait rien coûter à notre gouvernement.

Cette offre fut acceptée rapidement par la Direction de la Marine. La "Société Maritime Anversoise" ou Somaran, créée le 18 février 1940 - avec des capitaux américains -assuma la gestion des navires, qui furent rebaptisés du nom de villes belges ("Ville de Namur", "Ville de Hasselt", en français, comme d'usage à cette époque).

En fait, ce transfert esquiva la loi de neutralité américaine. Cela provoqua une certaine agitation dans le pays et à la Chambre, où un député accusa le gouvernement d'enfreindre la loi de neutralité. Quelques journaux parlèrent de camouflage dangereux. Il ne fallait pas provoquer les Allemands ; il fallait se montrer aimable avec les loups. Il ne s'agissait que d'une tempête dans un verre d'eau ; le 1er mars 1940, la ligne New-York - Anvers fut officiellement inaugurée par le "Ville de Gand".

La vie de ces navires fut de courte durée ; six navires furent torpillés avant la fin de l'année.

Le 10 mai 1940, l'Allemagne envahit la Belgique.

Le 10 mai également, un groupe d'armateurs néerlandais, présents à Londres, par hasard, formaient un Comité, le "Nederlandsche Scheepvaart Commissie" autorisé à réquisitionner les navires néerlandais afin de les maintenir sous contrôle de leur gouvernement, donc des alliés.

Le 11 mai, le directeur-général De Vos, ordonne l'évacuation du port d'Anvers. Le 17 mai 1940, le ministre des communications Delfosse écrit au général Denis, ministre de la défense, que la réquisition de notre flotte marchande ne dépendra que d'événements hypothétiques extrêmes et ne doit pas être considérée comme imminente.

Cependant, du 30.9.1939 au 5.10.1940, onze navires belges font naufrage. L'un d'eux est torpillé, quatre autres sont touchés par des mines, et deux autres enfin font naufrage sur des haut-fond par suite de l'extinction des feux de balisage.

LA PERIODE MAI 1940 - OCTOBRE 1940

Le 11 mai 1940, le Cdt. R. Bel est désigné comme délégué auprès du Comité Franco-Britannique de coordination et part à Londres. Jusqu'à ce moment-là Boël était membre de la direction du service : "Mobilisation de la Nation", placé sous le commandement du lieutenant-général Theunis. Il était aussi ami intime de Jean Monnet, président du Comité Franco-Britannique de Coordination.

Le 12 mai, la princesse héritière Juliana, le prince Bernhardt et leurs deux enfants Béatrix et Irène, quittent IJmuiden vers l'Angleterre à bord du contre-torpilleur britannique HMS Codrington. Le jour suivant, la reine Wilhelmine quitte à son tour IJmuiden, à destination de Harwich, à bord du contre-torpilleur HMS Hereward.

Le 13 mai, les troupes de choc allemandes franchissent la Meuse au sud de Namur. Le général-major E. Rommel, commandant la 7e division blindée, perce la ligne Maginot. Il devait dire après coup : "Je croyais que je rêvais, mais c'était la réalité !"

Le 16 mai, au dernier moment, le gouvernement belge parvient encore à s'échapper de Bruxelles et s'établit à Ostende. Les ministres s'installent dans un hôtel qu'ils ont réquisitionné.

Entretiens, à Londres, s'organise la Commission consultative de la Marine, Belgian Shipping Advisory Committee, (B.S.A.C.), ayant à sa tête les Cdts. Boa, Grisar et Timmermans. Au contraire des Norvégiens et des Néerlandais, l'Administration de la Marine ne disposait pas d'un bureau à Londres. Elle ne pouvait donc pas traiter avec les autorités franco-britanniques.

Le 16 mai, tard dans la soirée, le directeur général de la Marine H. De Vos, avertit par téléphone d'Ostende, l'ambassade de Belgique à Londres, que la flotte marchande belge doit être réquisitionnée. (Le comte G. de Baillet-Latour, attaché militaire adjoint, reçoit la communication). Au cours de la même nuit, dès la première heure du 17 mai, de l'ambassade, le cdt. Boël demande, par téléphone, complément d'instructions à De Vos.

Le 17 mai, l'ordre de réquisition de la flotte marchande est alors télégraphié, par le ministère des Affaires Etrangères, à l'ambassade de Belgique à Londres. Il ressort de ce texte qu'il ne s'agit en l'occurrence que d'une réquisition "temporaire" et que la marche à suivre n'est pas très claire : "Le Consul de Belgique à ... signifie au capitaine du s/s " " que son navire est réquisitionné par Mr. le Directeur de la Marine, agissant au nom du Ministre des Communications et du Ministre de la Défense Nationale. Le navire réquisitionné ne peut être affrété à temps tout voyage envisagé doit être soumis à l'approbation préalable du Directeur Général de la Marine, à l'intervention du consul du port de séjour du navire. Un double du présent ordre de réquisition a été remis au capitaine qui a signé l'original pour exécution."

Ce n'était donc pas une réquisition effective, puisque les armateurs, sur simple demande d'autorisation pour un voyage projeté, pouvaient disposer librement de leurs navires !

Des instructions furent expédiées à tous les consulats et ambassades de Belgique, dans le monde entier. Soudain, tout pouvait aller vite.

D'après l'interprétation fournie ultérieurement par le directeur De Vos, il ne s'agissait pas d'une véritable réquisition, mais seulement d'une première étape, provisoire, visant à empêcher que nos navires fussent requis par des puissances "étrangères" ; là-dessus une seconde étape, définitive, devait suivre - la réquisition de fait. Mais il n'y eut jamais de "seconde phase" : la réquisition en bonne et due forme ne se concrétisa jamais ! C'est ainsi qu'en mai 1940, il n'y eut jamais de réquisition de la flotte de pêche.

Le 17 mai, le gouvernement britannique invite la Pologne, la Norvège, les Pays-Bas et aussi la Belgique, à s'affilier au Comité Franco-Britannique de coordination. Le 18 mai, l'ambassadeur de Belgique répond que le Cdt R. Boël est désigné par le gouvernement belge en tant que délégué plénipotentiaire.

Le 18 mai, René Lesure, directeur de l'Administration de la Marine, se rend d'Ostende en Angleterre, persuadé que De Vos suivra sans tarder.

Le directeur général H. De Vos était, entretiens, parti en auto vers le sud. Mais le 20 mai, pris de vitesse à Hesdin par l'avance allemande, il s'était vu réduit à rentrer à pied en Belgique. C'est ainsi qu'à Londres, Lesure eut à faire face, seul, à un monceau de difficultés.

Sur ces entrefaites, la poussée allemande ne peut être endiguée. Le front allié commence à se désintégrer. Le 19 mai, le commandant en chef de l'armée française, le pâle Maurice Gamelin (68 ans), plus bureaucrate que soldat, est mis à pied. Il est remplacé par un général chétif, mais dynamique, Maxime Weygand (72 ans), - à cette époque la limite d'âge n'avait pas encore été instaurée...

La Commission Néerlandaise de la navigation, instituée à Londres le 10 mai, avait renforcé sa position pendant les jours suivants et avait considérablement élargi ses compétences. La raison sociale se mue en C.N. de la Navigation et du Commerce, Nederlandse Scheepvaart- en Handelscommissie (en abrégé : N.S.H.C.).

Le 22 mai la N.S.H.C. est désignée comme gérante (custodian) des navires appartenant à des personnes physiques et à des personnes morales, qui se trouvent aux Pays-Bas occupés par les Allemands.

À Londres, au Ministère de la Marine, on s'inquiète de ne pas voir le directeur Henry de Vos venir participer à la suite des discussions avec le Comité Franco-Britannique de coordination (voir annexes A, B et C).

La campagne de Belgique tourne au fiasco sur toute la ligne. La retraite s'effectue néanmoins en bon ordre, mais notre armée est repoussée sur des positions défectueuses, sur lesquelles elle n'a aucune chance de prolonger la résistance.

Avec la retraite et la démoralisation des troupes coïncide un phénomène sans précédent : des centaines de milliers de Belges sont pris de panique et fuient en masse. Pareil à un grouillement de rongeurs, ce fleuve humain se faufile à grand-peine entre les colonnes militaires et se dirige tant bien que mal vers le sud-ouest. Il faut remarquer qu'un tel exode ne s'est déclenché ni au Danemark, ni en Norvège, ni aux Pays-Bas, où la population resta sur place (N. du T.).

Toute prolongation de la résistance est dénuée de sens et le roi Léopold III demande un armistice. Les Allemands exigent une reddition sans conditions : plus d'un demi-million d'hommes capitulent, le 28 mai.

Il semble à présent incroyable que notre pays eût été capable de mettre sur pied une armée de 600.000 hommes. De tels chiffres conviennent mieux à des communiqués de guerre de l'armée soviétique. De cette masse énorme de soldats, seules quelques divisions étaient prêtes au combat et convenablement équipées. On aurait pu se passer de mobiliser les deux tiers des effectifs : ce n'étaient pas des soldats, mais des civils, affublés d'un uniforme et pourvus d'un fusil. Dans ces conditions, rien d'étonnant à ce que les prestations de notre armée fussent peu brillantes.

Le roi Léopold refuse d'aller en Angleterre. Il préfère assister en spectateur impartial au prolongement des hostilités. Dans l'esprit du souverain, la Belgique n'avait pas d'alliés, seulement des garants ; tout comme si la Belgique avait été une lessiveuse ou un réfrigérateur placé sous garantie...

Le samedi 31 mai a lieu à Limoges une assemblée de parlementaires belges : ils sont cent treize : quatre-vingt-neuf députés et vingt-quatre sénateurs, plus les membres du gouvernement. Rencontre tumultueuse : certains crient, hurlent ; d'autres parlent de détrôner le roi et de proclamer la république. Les ministres s'efforcent de calmer ce public déchaîné. Spaak, habituellement si doué pour l'art oratoire, trébuche cette fois sur ses mots.

Finalement une résolution est adoptée aux termes de laquelle l'attitude du roi est censurée ; les parlementaires décident aussi de poursuivre la lutte aux côtés des alliés.

Le même jour, 31 mai, le Shipping Committee (une des neuf commissions du Comité Franco-Britannique de coordination) se réunit sous la présidence de Sir Cyril Hurcombe, assisté par Donald Anderson, du ministère de la Marine. La délégation belge est dirigée par M. M. Boël et Timmermans.

On demande à Boël ce qu'il en est de la participation de la flotte marchande belge en charte-partie à temps, étant donné que la Belgique a capitulé.

Les Britanniques veulent négocier uniquement de gouvernement à gouvernement et n'admettent aucune intervention des armateurs. C'est pourquoi ils exigent que les gouvernements en exil réquisitionnent leurs flottes respectives, afin de préparer avec ces gouvernements des accords pour des chartes-parties à temps.

La réquisition "temporaire", proposée par le directeur H. De Vos, est mal accueillie par le Shipping Committee : le problème de l'apport de la flotte marchande belge va devoir être à nouveau réglé. Boël marque son accord pour que la flotte marchande belge soit incluse dans la réserve alliée (pool). Mais il ajoute à cela qu'il n'est pas habilité à prendre un engagement ferme avec les autorités britanniques. Il doit, d'abord, obtenir l'avis et l'approbation éventuelle du gouvernement belge.

Le 5 juin, nouvelle réunion. Les Anglais proposent de mettre tous les navires belges disponibles à la disposition du pool (réserve) franco-britannique et soulignent, par la même occasion, les dispositions de la loi interdisant tout commerce avec l'ennemi.

"Trading with the Enemy Act". Cette loi stipule que les pays occupés par l'Allemagne, (Norvège, Pays-Bas, Belgique), sont considérés comme territoire ennemi. Du moment que le siège d'un armement est situé en territoire occupé, le gouvernement britannique s'arroge le droit de réquisitionner les navires concernés. Les Anglais insistent pour que le gouvernement belge (ou un organisme habilité par ce gouvernement) réquisitionne au plus tôt ses navires. Il devient ainsi impossible à un navire belge d'aller s'abriter dans un port neutre, afin de se soustraire à l'autorité légale.

Si le directeur général H. De Vos s'était rendu en Angleterre, de nombreux problèmes, liés à la réquisition de la flotte marchande belge, auraient trouvé une meilleure solution. De Vos, grâce à sa grande

expérience et à ses capacités reconnues, à la tête de l'Administration de la Marine, n'aurait jamais toléré la situation ambiguë qui s'était créée.

Le 7 juin Boël s'envole vers Paris. Au prix de multiples allées et venues (Poitiers, Limoges, Châteaudun, Blois et Angers), il finit par dénicher le gouvernement belge. Boël expose son rapport et le Conseil des ministres confirme ses pleins pouvoirs, qui sont même élargis. Il représente désormais par procuration : Défense nationale, Colonies, Affaires économiques et Transports. Plus spécialement, il détient pleins pouvoirs pour les négociations ayant trait à notre flotte marchande. Ceci est d'ailleurs confirmé, quelques jours plus tard, par télégramme expédié de Poitiers par P. H. Spaak.

Boël, qui ne s'était jamais occupé d'affaires maritimes, demande, par la même occasion, que deux techniciens maritimes soient désignés pour l'assister : il s'agissait de A. P. Steer (Compagnie Maritime Belge), et de Oidtman (Armement Deppe) -mais seul Steer parvient encore en Angleterre.

Le 13 juin, Boël retourne à Londres par avion.

Pour les Néerlandais, dotés d'une importante flotte marchande, les choses sont déjà réglées comme sur papier à musique : le 6 juin, Mr. Kerstens, ministre de la Navigation du gouvernement néerlandais en exil, signe un arrêté gouvernemental, aux termes duquel tous les navires néerlandais sont réquisitionnés par le gouvernement néerlandais, pour la durée de la guerre.

Le 8 juin 1940, le franc belge est dévalué : au lieu de 144,50 F.F., 100 F.B. ne valent plus que 100 F.F. Désormais il y a donc parité entre les deux monnaies. La livre anglaise est dorénavant échangée à 176,50 F.B. au lieu de 120. Il est impossible de retracer clairement en vertu de quoi, au beau milieu de l'agitation des hostilités, on décida la dévaluation de notre monnaie.

Le 12 juin, Spaak télégraphie à Londres que Boël a reçu procuration pour céder tous les navires belges à la réserve alliée de transports maritimes (allied shipping-pool). Le 15 juin il y a encore un Conseil de Cabinet à Poitiers.

Le gouvernement décide de se rendre à Londres et de poursuivre le combat. Le ministre Spaak prie le chargé d'affaires britannique de fournir le transport.

Le 17, à huit heures du matin, on annonce que 20 places seront disponibles sur trois bombardiers de la R.A.F. Ceux-ci quitteront Nantes, le jour même, à 16 heures. Les passagers excédentaires devront essayer d'atteindre l'Angleterre par leurs propres moyens.

Mais là-dessus Pierlot et les autres ministres ne peuvent marquer leur accord ! Tout comme des caïds marocains, ils exigent que leur "smala", au complet, soit également évacuée : épouses, enfants, gouvernantes, domestiques, ainsi que les membres de leurs cabinets et leurs familles. Selon certaines sources, il s'agissait d'environ 600 personnes ! Dans les circonstances difficiles du moment, c'est tout simplement irréalisable. Même les flegmatiques Anglais sont déconcertés par cette requête déraisonnable.

La proposition britannique est rejetée. Le ministre Gutt, profondément troublé par cette rupture, déclarait par la suite : "C'était à pleurer !"

Le 15 juin, l'Union Soviétique met à profit le chaos où plonge l'Europe occidentale, pour occuper et annexer les trois petits États baltes : Lituanie, Lettonie et Estonie.

Pendant les derniers jours de la campagne de France- entre le 15 et le 20 juin -145.000 hommes, Britanniques, Canadiens et Polonais, parviennent encore à s'embarquer à Cherbourg, Brest, Bayonne et Saint-Jean-de-Luz.

Dans la nuit du 16 au 17 juin, le président du Conseil, Paul Reynaud, donne sa démission. Le jour même, le maréchal Philippe Pétain forme un nouveau gouvernement. Il ne tarde pas à réaliser le premier point du programme gouvernemental : conclure un armistice avec les Allemands.

Les 16 et 17 juin, à Lorient, 200 tonnes d'or belge sont chargées in extremis à bord du navire de guerre Victor Schoelcher, à destination de Casablanca, où le navire arrive le 21 juin. Ordre lui est alors donné de faire route vers Dakar, où la précieuse cargaison est enfin déchargée. À la suite de l'attaque britannique sur la flotte française à Oran, l'or est transporté vers l'arrière-pays, pour des raisons de sécurité. On l'empile à Kayes, bled perdu et torride.

Un des buts de l'attaque (manquée) des Britanniques à Dakar, le 23 septembre 1940, était de mettre la main sur l'or belge et polonais.

Le 17 juin, à 9 heures du matin, le général De Gaulle s'envole de l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac, vers l'Angleterre ; il est accompagné par le général Spears et le lieutenant de Courcel. Il s'est muni de 100.000 francs provenant de fonds secrets.

Le même jour, Pétain s'adresse au peuple français : "C'est le cœur lourd que je vous dis qu'il faut cesser le combat".

Toujours, le 17 juin, réagissant à l'annonce de la capitulation imminente de l'armée française, le gouvernement britannique déclare nulles et non-avenues, toutes les polices d'assurances sur navires appartenant à des pays sous contrôle de l'ennemi (Trading with the Enemy Act - loi interdisant tout trafic avec l'ennemi).

Le 18 juin, de Gaulle lance sur les ondes de la BBC son appel épique aux patriotes français.

A suivre

(5 308 – 21 05 23) **La drôle de guerre - the phoney war - 2 septembre 1939 - 10 mai 1940 (II)**

La 18 juin également : coup de théâtre dans les sphères politiques belges ! A Bordeaux, dans un sordide local de la rue Blanc-Dutrouilh, le gouvernement belge décide que, par suite de la capitulation de la France, il n'est plus en mesure de poursuivre la lutte. Le gouvernement se déclare, du même coup ; prêt à démissionner, afin de faciliter les "négociations de paix" (sic) entre la Belgique et l'Allemagne...

Le dernier acte du gouvernement consiste à nommer le ministre des Colonies, De Vleeschauwer, "administrateur général" du Congo Belge. Il reçoit pleins pouvoirs pour protéger la souveraineté belge sur le Congo contre des "puissances étrangères" (en clair : contre une ingérence britannique ou américaine). Il est chargé de se rendre à Léopoldville, via les États-Unis (ou, au besoin, via Londres).

De Vleeschauwer met sa procuration en poche et part immédiatement.

Le gouvernement belge ne consentait donc à continuer la guerre qu'avec un seul allié, en l'occurrence la France. Il refuse de poursuivre la lutte aux côtés des Anglais. Attitude incompréhensible !

Le ministre Marcel-Henri Jaspar ne peut patienter davantage. Son épouse est juive et il sait ce qui les attend s'ils tombent aux mains des Allemands. Il obtient un visa britannique et le lendemain, 19 juin, il réussit à s'échapper du Verdon, vers l'Angleterre, à bord d'un navire britannique.

Le 18 juin 1940, Churchill tient, à la Chambre des Communes, un langage viril, capable de toucher et d'inspirer la nation : "La bataille de France est terminée - je prévois que la bataille d'Angleterre va commencer. Très vite, la pleine furie de l'ennemi va se tourner vers nous. Faisons donc notre devoir et conduisons-nous de telle sorte, que si le Commonwealth se perpétue mille ans de plus, les gens diront encore : c'était leur plus belle heure !"

Le 20 juin, de Bordeaux, le gouvernement Pétain envoie, à la rencontre des Allemands, quatre plénipotentiaires (sous la direction du général Huntzinger). Les négociations se déroulent dans le wagon historique de Rethondes. Le 22 juin les Français signent les conditions imposées par les Allemands. L'armistice prend cours le 25 juin à midi.

Le comte R. de Chambrun écrit : "La surprise ne fut pas que la France eût perdu la guerre, mais bien : comment avait-on jamais pu espérer que la France gagnât cette guerre !"

Le général Weygand prédit que les Allemands vont "tordre le cou à l'Angleterre comme à un vulgaire poulet", ce qui inspira à Churchill la célèbre exclamation, dans son discours à la Chambre des Communes : "Quel poulet ... et quel cou !" - "Some chicken, some neck !"

Le 20 juin, lord Halifax fait savoir à l'ambassadeur Cartier de Marchienne que, si le gouvernement belge capitule à son tour, la Grande-Bretagne préservera le Congo Belge de toute ingérence allemande, au besoin par des opérations militaires. Le 22 juin, la B.S.A.C., Commission consultative belge de la Navigation, dirigée par le Cdt. Boël, est informée de ce que le Ministère de la Navigation (Ministry of

Shipping), consent à louer les navires marchands belges, sur base de charte-partie à temps (time charter). Ceci à condition que tous les navires belges rallient, sans délai, un port du Royaume-Uni ou du Commonwealth. En outre, le Ministry of Shipping endosse tout risque de naufrage ou entraves dues à des faits de guerre.

Dans la soirée du 22 juin, un ordre censé émaner du gouvernement belge, est expédié par télégramme à tous les consulats et ambassades de Belgique : Tous les navires belges encore au large, doivent rallier, d'urgence, le port sous contrôle britannique le plus proche et y attendre les ordres.

Dès son arrivée à Londres, Jaspar se rend à l'ambassade de Belgique à Eaton Square. Dans ses mémoires, il évoque le comportement abrupt de l'ambassadeur Cartier de Marchienne. Celui-ci ne lui offrit pas une tasse de thé, pas même un verre d'eau et ne lui demanda même pas s'il disposait de moyens de subsistance. Mais Jaspar n'est pas homme à se laisser repousser sans autre forme de procès. Il reste décidé à aller de l'avant.

Après l'humiliant Conseil des ministres belges à Bordeaux, d'autres personnalités décidèrent de se rendre en Grande-Bretagne - elles en avaient assez de l'ambiance défaitiste. C'étaient : K. Huysmans, Max Buset, Mme Blum-Grégoire, les dirigeants syndicaux Fr. Daems, Ph. Dewitte, J. Chapelle et O. Becu.

Ils poussent plus au sud, arrivent à Bayonne le 21 juin et y découvrent le cargo Léopold II, qui signifie pour eux le salut. Au tout dernier moment, ils réussissent encore à escalader la coupée, en même temps qu'une quarantaine d'officiers belges, ainsi qu'un groupe de réfugiés ; au total, nonante personnes.

Le navire ne peut attendre les retardataires et part immédiatement. Le 24 juin, les passagers débarquent à Falmouth.

Entretiens, venant de Madrid, De Vleeschauwer est arrivé, le 24 juin, à Lisbonne. Il s'y abouche avec deux agents du gouvernement britannique, assez éloquentes pour le persuader de se rendre à Londres. Pour les Anglais il est un homme précieux, car ils savent qu'il est devenu "proconsul" du Congo Belge et le Congo revêt une grande importance pour l'Angleterre (et les États-Unis).

De Vleeschauwer arrive à Londres le 4 juillet. Il y est accueilli avec toutes sortes d'égards et traité en V.I.P. (personnage très important). Toutes les portes lui sont ouvertes. Subitement, il siège parmi les grands de ce monde. Il est reçu, entre autres, par Winston Churchill.

Mais le ministre Jaspar se trouve également à Londres. Il est autorisé par le ministre Duff Cooper à lancer, le 23 juin, sur les ondes de la BBC, un appel aux Belges se trouvant en France et au Congo. Cet appel s'adresse aussi aux marins et incite les Belges à poursuivre la lutte aux côtés des alliés.

Grâce à la conduite courageuse de Jaspar notre honneur fut sauf - lui seul a ramassé notre drapeau, qui traînait dans la boue et l'a fait flotter de nouveau à Londres !

En France, le groupe Pierlot, qui s'est résigné à la défaite et fait des préparatifs pour rentrer en Belgique, est tout à fait mécontent de l'allocution de Jaspar. Le 24 juin, celui-ci est déchargé de ses fonctions ministérielles, sous prétexte qu'il a quitté son poste ; le gouvernement rejette désormais toutes ses déclarations et initiatives. Dans leur mesquinerie, les ministres insinuent que Jaspar (et son épouse) ont fui en Angleterre uniquement pour des "raisons d'ordre personnel". Jaspar est lapidé par les pharisiens...

Peu de temps après, prenant connaissance de ce communiqué, Jaspar en est outré. Il médite sa vengeance et infligera, au moment opportun, une riposte retentissante.

Le 27 juin, Pierlot annonce que l'état de guerre a pris fin officiellement et ajoute : "la tâche du gouvernement ne consiste plus qu'à accélérer le retour des réfugiés en Belgique". Tous les fonctionnaires reçoivent l'ordre de rejoindre leur poste.

Les Anglais sont solidement retranchés derrière le plus large fossé antitank d'Europe : la Manche !

Lors d'un entretien avec Lord Halifax, Sir Hugh Dowding, maréchal de l'Air, résume parfaitement son sentiment en une phrase lapidaire : "Grâce à Dieu, à présent nous sommes seuls".

Ces mots traduisent assez bien l'état d'esprit de la nation britannique : on est débarrassé de ces grincheux alliés. Désormais la Grande-Bretagne est libre de mener la guerre à sa façon.

Que peut offrir la Belgique à la Grande-Bretagne au lendemain des événements de mai et juin 1940 ? La réponse tient en peu de mots : deux douzaines de pilotes de chasse, quatre-vingts navires marchands et en prime, une lourde charge : des milliers de réfugiés... Il n'y a vraiment pas de quoi bomber le torse !

Les aviateurs belges s'engagent courageusement dans la bataille d'Angleterre, Battle of Britain, et récoltent des lauriers.

Les marins sont acquis à la continuation active de la guerre et naviguent sans désespérer tout comme leurs camarades néerlandais et norvégiens.

Les réfugiés se chamaillent à-qui-mieux-mieux. D'aucuns sont mauvais coucheurs, ou même chapardent. Dans l'ensemble ils réussissent, en un temps record, à s'aliéner la population locale.

Il n'y a pas d'armée belge. Il est vrai que quelques centaines de soldats belges sont cantonnés à Tenby, mais ils en sont réduits à donner un coup de main aux paysans des environs, histoire de se faire un peu d'argent de poche.

En réalité nul ne sait, en cet été historique de 1940 où en sont les choses. Certains s'imaginent qu'il existe un "gouvernement belge en exil", mais c'est faux : à Londres il n'y a, en tout et pour tout, que l'ambassadeur de Belgique, le baron Cartier de Marchienne.

De plus en plus, l'absence du roi Léopold III se fait sentir. Certains portent sur cette absence un jugement défavorable.

Outre les 15.000 réfugiés belges, on compte 8.000 Tchèques, un grand nombre de Polonais, toute la population de Gibraltar, 29.000 habitants des îles Anglo-Normandes, d'autres encore, toutes bouches supplémentaires à nourrir en empiétant sur les maigres rations britanniques.

Au milieu de tout cela, la réputation des Belges est gravement compromise. Par contraste avec les Polonais, les Norvégiens, les Néerlandais et même les Français, les Belges ne sont pas considérés comme "alliés", mais seulement comme "étrangers". Les Belges sont rangés dans la catégorie Aliens - Class C. Cela signifie qu'ils sont soumis au couvre-feu : ils ne peuvent sortir en rue entre 22 h 30 et 6 h 30. Il leur est interdit de posséder auto, moto ou bicyclette. Une radio ou la possession de cartes routières britanniques sont également proscrites.

D'après un sondage Gallup organisé par le Daily Herald (parti du Travail), 43 % de la population estimait qu'on ferait mieux d'interner tous les étrangers "Aliens", ("mettre tout ce ramassis derrière les barbelés"). Le Daily Mail hausse encore le ton. Une psychose de Pogrom tendait à se répandre face aux étrangers. D'un total de 60.000 Allemands et Autrichiens (pour la plupart des Juifs) les deux tiers avaient déjà été internés en juillet 1940.

L'ambassadeur Cartier de Marchienne, grand patriote, royaliste, mais ultra-conservateur, ne veut rien savoir d'un gouvernement dirigé par un franc-maçon libéral (Jaspar) et un socialiste (Huysmans), qu'il déteste aussi véhémentement que les Allemands. Il met en garde contre eux le gouvernement britannique et prévient la presse. Celle-ci ne publie pas l'appel radiodiffusé de Jaspar.

De même De Vleeschauwer, qui arrive à Londres sur ces entrefaites, prie le gouvernement britannique de ne pas soutenir Jaspar.

Cette attitude déroute les Anglais. Ils se demandent avec qui négocier ? Ils n'arrivent pas à comprendre que les Belges puissent chicaner à ce point. Ils sont lassés par cette "damned Belgian affair !"

Les Anglais adoptent par conséquent une position expectative, ils ne prennent pas d'engagement vis-à-vis du "comité Jaspar", mais le gardent cependant en sous-main, pour le cas où le "groupe Pierlot" jetterait son gant dans l'arène. En tout état de cause, ils exigent qu'au moins deux ou trois ministres "de premier plan" rejoignent au plus tôt l'Angleterre ; faute de quoi le gouvernement britannique négociera avec le groupe (ou plutôt : le "comité") Jaspar-Huysmans.

Il eût mieux valu pour les Belges en Angleterre - et surtout pour les marins - qu'un gouvernement Jaspar-Huysmans reprît la barre !

De Villeneuve-sur-Lot, le général Denis démobilise les troupes belges stationnées en France et expédie docilement tout le matériel militaire à la Wehrmacht. Le 4 juillet, cinq pilotes qui avaient fui en Angleterre aux commandes de leur avion afin de poursuivre le combat, sont condamnés par un conseil de guerre belge à des peines de prison et à la dégradation, pour cause de désertion et de détournement de matériel militaire... Jaspar n'est pas seul à être désavoué !.

Entretemps, le reste des ministres et parlementaires belges a échoué à Vichy. Le gouvernement de Vichy les toise avec dédain et s'impatiente de leur présence.

Les grandes flottes marchandes de Norvège et des Pays-Bas sont déjà aux côtés des Anglais. Provisoirement, le "Ministry of Shipping" n'a pas à se soucier d'une pénurie de tonnage.

La petite flotte marchande belge représente aussi un apport bienvenu, mais momentanément sans grande importance. En attendant que les Belges eux-mêmes mettent de l'ordre à leurs affaires, leurs navires peuvent sans dommage rester à quai - on ne les laissera tout de même pas s'échapper ! Les Anglais ne sont pas pressés.

Si le gouvernement belge avait mis notre flotte marchande à la disposition des alliés dès le début de la guerre, il aurait, bien entendu, obtenu de meilleures conditions. Mais après deux mois, par suite de l'indécision de notre gouvernement, aucun accord n'a été conclu. Entretemps les prix du fret ont baissé.

Le baron Boël constate que les pourparlers - par suite de l'affaire Jaspar - ont échoué et se rend compte soudainement, qu'il n'est pas en mesure de produire la moindre preuve écrite de la procuration qui lui avait été attribuée à Poitiers ! Le 27 juin, il envoie un télégramme au ministre De Vleeschauwer, pour lui demander confirmation officielle des pleins pouvoirs lui dévolus.

De Vleeschauwer répond le 9 juillet, dans une lettre adressée au baron Cartier de Marchienne, où il confirme que Boël est autorisé à prendre toutes mesures pour préserver les intérêts belges au Royaume-Uni; les flottes marchande et de pêche sont placées sous son autorité directe.

La Commission consultative de la M.M. belge, B.S.A.C., c'est à dire le baron Boël, devient en Angleterre l'interlocuteur belge le plus valable ! Boël exerce la tutelle (custody) sur notre marine marchande.

Les pourparlers reprennent avec le "Ministry of Shipping" lors des réunions des 5, 8 et 9 juillet.

La collaboration des armateurs belges laisse à désirer. À aucun moment ils ne prennent l'initiative d'un projet d'accord d'affrètement.

Il n'existe pourtant pas de problèmes particuliers. Tous les points en litige ont déjà été aplanis, lors des pourparlers antérieurs entre le Ministry of Shipping et les fondés de pouvoir norvégiens ou néerlandais.

Un sujet de litige subsiste concernant les navires de la C.M.B., qui naviguent en temps normal sur la ligne Anvers-Congo. À la demande de la C.M.B., 12 de ses navires sont, à l'issue de laborieuses tractations, exemptés de l'affrètement à temps. Ils sont réservés à la desserte Congo - Royaume-Uni et Congo - États-Unis. Mais au moment où l'accord va être présenté à la signature, la CMB se dédit soudain. La Compagnie estime que les primes d'assurances, contre risques de guerre et risques maritimes, sont trop élevées. Elle donne tout de même la préférence à la cession de ses navires en charte-partie à temps !

Le 20 juillet 1940, un accord est finalement atteint entre le B.S.A.C. (= gouvernement belge) et le Ministry of Shipping sur les modalités d'affrètement à temps des navires belges.

Tous les cargos sont loués au Ministry of Shipping sur base d'affrètement à temps. Cela signifie que l'armateur met ses navires, entièrement armés et pourvus d'un équipage complet, à la disposition de l'affrèteur (c'est à dire, du Ministry of Shipping).

L'indemnité due pour usage du navire est calculée au mois et à la tonne de port en lourd. Les frais de combustible et les frais encourus au port (frais de chargement et de déchargement, commissions sur la cargaison, etc.) sont à charge de l'affrèteur. Le Ministry of Shipping détermine quelle cargaison les navires vont transporter et quels voyages ils vont entreprendre. D'autre part ce ministère couvrira les frais d'assurances pour les risques de guerre et dommages encourus.

Les navires alliés sont répartis en 5 catégories :

- caboteurs
- cargos - à la cueillette - (tramps)
- cargos sur lignes régulières (par exemple le Congo Belge) - pétroliers
- paquebots (transformés en transports de troupes).

Pour les cargos belges, le même tarif d'affrètement que pour les navires britanniques sera appliqué : tous les navires alliés sont traités sur le même pied.

Nos malles Ostende-Douvres sont cédées en affrètement sur coque nue. Dans ces conditions, le navire est affrété sans équipage.

Quelques-uns de nos navires échappent à l'accord d'affrètement (entre autres l'Astrida et les navires des United States Lines = Somaran).

Les frets sont déterminés par le gouvernement britannique, plus précisément par le Ministry of Shipping.

Le 22 juillet des parlementaires belges mettent sur pied l'Office Parlementaire Belge, à Londres. Cet organisme se charge de l'assistance et de l'accès à l'emploi des réfugiés - mais ce n'est qu'une façade : le but réel est de former un nouveau gouvernement. Les bureaux sont situés au n° 6, Arlington street.)

De Vleeschauwer est préoccupé par l'activité déployée par le "comité Jaspar" et par l'Office Parlementaire Belge, qui tous deux reçoivent un appui croissant dans les milieux du Labour (parti du Travail). Il se rend compte que le gouvernement britannique perd patience et retourne en hâte en Espagne. Il réussit à persuader Pierlot, Spaak et Gutt de le rencontrer à la frontière franco-espagnole, au Perthus.

Le 2 août le trio fait son apparition au poste de douane. La discussion se prolonge pendant plus de deux heures. En fin de compte, on parvient à s'entendre : le ministre Gutt partira sur-le-champ en Angleterre, Pierlot et Spaak suivront "peu après". Le même jour, 2 août, le général de Gaulle est condamné à mort par contumace par le conseil de guerre de Clermont-Ferrand.

Pierlot et Spaak retournent tous deux à Vichy, où ils font rapport aux autres ministres. Ceux-ci refusent de s'expatrier en Grande-Bretagne.

Le 5 août, la première Maison Belge du Marin est inaugurée à Liverpool. Elle est située au 5, Great George Square.

Le 8 août De Vleeschauwer revient à Londres en compagnie de Gutt. Pour les Anglais, Gutt est également un hôte bienvenu, car il est l'homme qui dispose d'une grande partie du stock d'or entreposé à la Banque d'Angleterre (85 millions £.)

Le 15 août 1940 marque pour les marins une date historique. C'est en ce jour que, pour la première fois, une convention collective du travail fut conclue entre les armateurs, les syndicats et l'Administration de la Marine.

Désormais il sera possible de régler plus aisément les litiges.

Le 19 juin, Georges Dufour, ingénieur principal de la C.M.B., avait été envoyé par le bureau de cet armement à Bordeaux, pour y défendre les intérêts de la Compagnie.

Les membres de la direction : Cattier, Vereecke, Van De Vliet, Lejeune et Neefs, sont également désignés pour se rendre immédiatement en Angleterre. Pierre Cattier et Paul Vereecke ne purent s'en aller, de Lisbonne à New-York, que le 9 octobre. Dufour s'embarque à Bayonne le 24 juin et arrive à Lisbonne le 28. Le 19 août il atteint finalement l'Angleterre (Liverpool). Il apprend que 17 navires de la C.M.B., ainsi que des navires d'autres armements, demeurent bloqués dans les ports britanniques.

Dufour se voit soumettre une longue liste de doléances : les capitaines tirent le diable par la queue, les gages des équipages ne sont plus honorés ; pour protester, les hommes ont cessé le travail. Les fournisseurs hésitent à livrer les provisions. Les réparateurs traînent avant d'entamer le travail requis, parce qu'ils n'ont aucune garantie d'être payés. En un mot : la situation est préoccupante.

Georges Dufour convoque une réunion de 6 capitaines de la CMB qui languissaient à quai dans le port de Liverpool.

Il s'échine à faire libérer des crédits et à faire appareiller les navires aussi tôt que possible. Les équipages reçoivent des avances. Le 4 septembre, l'Emile Francqui, le premier, part en mer, bientôt suivi par les autres navires.

En France, le gouvernement de Vichy a cordialement pris en grippe le dérisoire gouvernement belge. Afin d'être délivrés de ces encombrants personnages, les Français s'avisent d'un moyen efficace : les banques reçoivent l'ordre de ne plus faire crédit au gouvernement belge !

Le "groupe Pierlot" ne reçoit plus de fonds. Dès lors que le retour en Belgique est interdit à ces messieurs, ils sont à présent bien obligés - nolens volens - de s'expatrier en Angleterre.

Vers la mi-août, l'Administration de la Marine est, à son tour, réorganisée, en miniature, ("Sous-commission de la Marine"). La direction en est confiée à René Lesure, naguère chef du service du personnel à l'Administration de la Marine. L'ossature de ce service est composée de quelques chefs de service de la Marine, qui ont pu s'échapper en Angleterre et de membres de l'ancienne délégation belge auprès du Comité Franco-Britannique de coordination, supprimé après la capitulation de la France.

Enfin, le 16 août, Pierlot et Spaak demandent à l'ambassadeur d'Espagne à Vichy un passeport pour l'Espagne.

Le 27 août ils décident (finalement) de se mettre en route. Leur imposant entourage a complètement fondu. La petite troupe ne se compose plus que du premier ministre Pierlot, de son épouse et de leurs sept enfants, du chef de cabinet, du ministre Spaak et des deux chauffeurs, répartis entre deux autos.

Le 19 octobre, Pierlot et Spaak réussissent à s'évader : une camionnette, dotée d'un compartiment secret, les emmène par des chemins cahoteux vers le Portugal. Le 23 octobre, ils arrivent à Londres, à la dérobée. Le dernier des gouvernements à rejoindre l'Angleterre et les alliés, faisait porter, par la Belgique, la lanterne rouge...

Plus tard, Pierlot se référa à cette période comme à une "brève dépression" (laquelle se prolongea pendant six semaines...)

Le 27, M. H. Jaspar, qui était au courant des mésaventures du duo Pierlot - Spaak, estime le moment venu : il publie dans le journal londonien Evening Standard, l'affligeant compte-rendu du conseil des ministres du 18 juin 1940, au cours duquel Pierlot et les autres ministres belges avaient refusé d'aller en Angleterre.

Avec cet article, Jaspar signe son "arrêt de mort". Il ne reviendra plus jamais au gouvernement. Il se voit attribuer les fonctions d'ambassadeur auprès du ... gouvernement tchécoslovaque en exil. Jaspar est, politiquement parlant, étranglé en douceur...

Pierlot refuse obstinément d'inclure des parlementaires de premier plan (tels que Huysmans et Buset), dans son gouvernement. Même en ces jours sombres, il n'était pas question de coopération ou d'unité nationale ; des ministres, des parlementaires persistent à faire de l'obstruction.

Le 31 octobre 1940 le gouvernement belge restreint est constitué. Il se compose de quatre personnes :

- Hubert Pierlot : premier ministre et ministre de l'Instruction Publique. Juriste impénitent, aux allures de notaire campagnard ; pas combatif ; assurément pas une figure de proue.
- Camille Gutt : ministre des Finances, de la Défense Nationale, des Affaires Économiques et des Transports.

Personnage plutôt intolérant, auquel son visage anguleux et ses oreilles décollées donnent l'aspect d'un entrepreneur de pompes funèbres. Mais brillant financier cosmopolite.

- Paul-Henri Spaak : ministre des Affaires Étrangères et du Commerce. Corpulent, volubile, gourmet, peu scrupuleux. Socialiste bourgeois. Excellent orateur.

- Albert De Vleeschauwer : ministre des Colonies et de la Justice. Seul Flamand et benjamin de ce quatuor. Patriote, anglophile, vaniteux, mais fin renard.

Ces figures sans relief et sans attrait, parmi lesquelles deux, au moins, avaient commencé par refuser de poursuivre la lutte, deviennent nos chefs. Ces chefs ne jouissent d'aucun prestige, sont méprisés de tous ; nul ne s'y fie. En conclusion, nous pouvons affirmer que l'ambassadeur Cartier de Marchienne et le baron Boël ont, sans aucun doute, été les deux personnages-clefs, ayant donné une consistance à toutes les décisions gouvernementales prises entre le 10 mai et la mi-septembre 1940.

En Belgique occupée, la population est désorientée et profondément troublée par la défaite. Les gens s'emparent d'un nouvel idéal : le roi ! L'estime portée à Léopold III devient une sorte de vénération idolâtrique, un culte de la personnalité. Le roi devient le guru de la patrie...

(5 309 – 28 05 23)The Tea Clipper Master

Richard Woodman



The mid-nineteenth century saw a number of extraordinary developments in the efficiency of the sailing ship. This late burgeoning was driven by the quest for speed under sail, as steamships, as yet in their infancy, were unreliable. Speed under sail was important in two particular trades: the carriage of emigrants, particularly to the Antipodes, and the carriage of tea from China. In both cases speed had a direct bearing on the economic outcome of a voyage. In the first, swift passages attracted fare-paying passengers. In the second, they made a high initial freight-rate negotiable, and guaranteed a premium on the delivery of the first of the season's crop. Success depended on two important factors: a potentially fast ship, and a thoroughly

competent master. The captain of an emigrant ship had to add grace in the handling of passengers to his skill as a navigator and seaman. The commander of a tea clipper had no need of grace. He did, however, need an abundance of the last two characteristics.

The first 6000 or so miles of their outward passages — from Britain to the Cape of Good Hope — coincided. From the Cape both the tea clipper and the emigrant ship picked up the prevailing strong westerly winds of the Southern Ocean to run their easting down. The emigrant ship could take a high-latitude route, dipping towards the Austral pole, cutting the distance to her destination, and sail home via Cape Horn.

The tea clipper commander had a different set of problems. On his outward passage, he had to make a fine judgement as to how far to run eastwards before turning northeast into the Indian Ocean, bound for the Sunda Strait, after which he had to weave his way through the archipelago into the South China Sea, choosing from several alternative routes. His homeward passage was even more challenging, for he had to effectively retrace his steps — though to take advantage of favourable winds his homeward track, via Anjer on the Sunda Strait, was usually very different from his outward. Thereafter, the passage across much of the Indian Ocean was at a lower latitude than the outward, running in the heel of the southeast trades, then dipping south of Madagascar and picking up the favourable Agulhas Current round the tip of Africa.

To complicate his planning, once north of the equator in the Indian Ocean the clipper master had to take into account several seasonal factors. Between November and April the Indian seas are swept by pleasant, steady northeasterly winds. Between May and October these give way to stronger, wetter southwesterly winds which often reached gale force. These monsoons have less impact on the South China Sea, where they become complicated by local effects — chiefly the offshore breeze at night and the sea breeze in the day, but also by the occasional intervention of a tropical revolving storm.

The land and sea breezes came in useful when the monsoons faltered; a clipper master could work down the coast of Indo-China and the Malay Peninsula by standing off and on according to the time of day or night. Tropical revolving storms were different. In the China seas they are known as typhoons, from the Chinese *taifun*, "great wind", and are encountered between July and October. In such systems winds exceed sixty-five knots — force twelve on the Beaufort scale — and commonly far exceed a hundred knots. Such conditions can overwhelm even a modern power-driven vessel, so the prudent master of a lofty tea clipper would use all his wiles to avoid any such risk.

Economics was also a factor of crucial importance, often determining the weather a clipper would encounter on her all-important homeward run.

It was customary for a clipper to load a general cargo on her outward passage: manufactures, woven cotton goods, luxuries, even on occasion a bulk cargo of coal — for 'freight was the mother of wages, and without a cargo even a sailing ship, with her free motive power, ran at a loss. This was anathema not only to her owners but also to her master. Even if he did not have a financial stake in his ship, his future depended upon the good opinion of his employers.

The outward cargo might be consigned to a destination far from the tea-loading ports of Foochow, Amoy or Shanghai. Depending on the time of year a clipper arrived on the coast, and the likely delivery

time of the freshly-picked crop of tea, a shrewd commander might put in several coasting voyages, often with rice from Hong Kong to Singapore, Bangkok or Yokohama. Such cargoes were arranged either through his owner's agents or on his own initiative, and were often of considerable personal benefit to the master himself.

It begins to emerge that in addition to his expertise in seamanship, navigation and business, a tea clipper master needed considerable energy, self-discipline and single-mindedness, as well as qualities of leadership that could encourage a similar devotion to the common task among his officers and ship's company. But the chief factor in determining a good clipper commander from a merely competent one was the speed of his homeward passages. This required fine judgement, and many excelled in their ability to drive their ships without carrying away gear. But since no man commands the wind, they also required an instinct for divining the weather, and a good deal of luck.

So vast were the potential profits that owners (atypically for their kind) eschewed cheese-paring in chandlery, food and crew numbers. A fine hundred-ton clipper carried as many as forty able seamen under three mates, besides her petty officers. While a good master could make a respectable showing of an indifferent ship, a fine ship was useless under a poor master.

Tea had gained steadily in popularity since its introduction to London in the late seventeenth century. Its carriage had propped up the finances of the ailing East India Company, which had retained the right to carry it until the disbanding of its Maritime Service in 1834. With the removal of the monopoly the price began to fall, but was matched by increased demand from a rising industrial working class upon which Methodism and the Temperance League were having a powerful impact. By the 1840s both American and British ships had begun importing tea into London, creating a competitive carrying trade (which was ended for the Americans by the outbreak of their Civil War in 1861). The tea trade also attracted the steamship owner Alfred Holt. The glory days of the tea clippers were therefore no more than the quarter-century between 1850 and 1875, by which time most of them, including the *Ariel*, *Taeping*, *Fiery Cross*, *Serica*, *Thermopylae* and *Cutty Sark*, had either been sold or were eking out a living in the Australian wool trade. The period also embraced changes in hull construction from the all-timber ship to the iron hull, though most of the fast tea clippers were of composite construction: an iron frame, which took up less room than heavy timber scantlings, covered with wooden planking. Whatever the method of their construction, their underwater bodies were as beautiful as only fitness for use could make them, while their hull adornments bore witness to the investment of their owners and the devotion of their crews.

The last generation of commercial sail — the steel windjammer of the late nineteenth and early twentieth century — was a thing of steel and heavy canvas, four-masted and barque-rigged. The tea clipper was a ship in the purest sense of that misunderstood noun.

With three masts, each crossed by yards, they were 'ship-rigged' in the terminology of the day, and while their sail plans often differed subtly from each other, they all shared common characteristics.

Since they had to cope with conditions ranging from typhoons to the light airs of the tropics, their sail plans were versatile. Many adopted double topsails, which tended to reduce the need to reef in favour of furling an entire sail. Rather fewer had double topgallants. Even when they carried these on fore and mainmasts, the single sail was often retained on the mizzen to facilitate beating to windward, necessary if they were to make fast homeward passages.

Also to this end, tea clippers had long lower masts, giving deeplyluffed courses which could provide a leading windward edge when hauled bar-taut down to the cathead by the tackline. The lower lee clew was drawn aft to the chess-tree by the sheet, and the yard extending the head of the course was correspondingly braced sharp up. This severe bracing was continued progressively up the mast, much as a modern yacht sheets her sails in as hard as possible to drive her way to windward.

In strong winds sail had to be reduced, for which the forty able seamen came in handy. In steady breezes 'all plain sail' could be augmented by thrusting out booms from the yards on one or both sides, upon which were set studding-sails. In light and fickle winds a variety of additional light canvas was added. Square skysails and moonsails were set above the main royal on spars sent aloft for the purpose. A loose-footed 'spencer', from a gaff set on the mainmast, also added to a clipper's ability to harness light airs. Upper staysails filled in the spaces between the masts, while above the flying jib set at the end of

a long jib-boomed bowsprit an upper and outer jib topsail might be hoisted. To increase lateral spread, lower studding sails, usually known as water sails, were run out under the lower booms, while almost any unoccupied spar capable of supporting an additional halyard could have some canvas addition. The 'Jimmy Green, probably named after the master who first devised it, was set on a short yard under the bowsprit; the ringtail was hoisted up to the spanker gaff; and a water sail might be hung below the boom.

Some ships were known to perform best in light airs, others in strong winds. Few excelled in both, though both Cutty Sark and Thermopylae were said to do so, sparking a rivalry that endures (at least in theory) to this day. The use of such vast spreads of canvas meant that a clipper master perpetually walked a fine line between triumph and disaster. He knew intimately the characteristics of his vessel, and took pains while loading cargo to have himself rowed round his ship by the apprentices to check her trim as she came down to her loaded draft. This must be to his exact specification, and was usually somewhere between a foot or two and an inch by the stern — a ship whose forefoot was too deep would not come up smartly into the wind; a failure to pass the bow through the wind when tacking meant being caught in irons and forced to Wear ship, losing ground to leeward and hence valuable time.

While being quick in stays was important when the ship was working down the South China Sea, it was less so when she was running in the heel of the southeast trades. Masters had their own ideas. Captain Keay of the Ariel kept a heavy wooden box containing old chain snotters, iron blocks and shackles which were pulled about the deck by the watch to trim the ship fore-and-aft and minimise heel. Men like Keay also had pet theories about the lead of particular ropes and lines, the nature of which would expedite sail changing and trimming.

Stowage was important for more than the ship's trim. It was no good being first home with a quantity of tea if it had been ruined on passage. The tea had to be kept dry — not always an easy master, even in lined tea-chests, when a clipper was working her way through heavy seas with her decks awash. Tea picks up foul smells and is easily spoiled, particularly by damp-induced mould. To this end all evidence of an outward cargo had to be cleared from a clipper's hold before she loaded tea. This was often a dangerous operation, since with empty holds she became unstable, and spars and topgallant masts must be struck until she had taken in a deep layer of clean stone ballast. Sacrificial chests of last season's tea were then loaded over the ballast. These were likely to be spoiled by any bilge water that might penetrate a hard-driven ship's planking — though if they arrived in London dry, they turned a modest but useful profit. But their prime purpose was to protect what was laid over them — the large and small chests of the season's tea, lightered out to the anchored clippers by sampans from the plantations of Fukien Province.

The business of negotiating a homeward freight was complicated. Much depended upon the local Chinese, particularly the *cha-tzes*, or tea-tasters, whose imprimatur guaranteed quality. Sometimes the clippers would lie at the Pagoda anchorage at Foochow for many weeks, during which inter-ship rivalry reached great heights. The crews titivated their ships, polished brass, or hoisted boasting devices like gilded cocks to their mastheads. Betting on friendly regattas rowed by apprentices in the ships' boats often led to brawls in waterfront drinking dens. The masters too had their wagers, particularly among the so-called "going-ships". Occasionally, a serious purse was put up, but the customary stake among these pillars of the Victorian virtues was a top hat.

At last the sampans appeared upstream, flying flags denoting the ship whose tea they were carrying. The competitive spirit now grew feverish. To turn a profit a tea clipper did not have to be large. Most grossed under 1000 tons Thames measurement. Even so, loading could prove an extraordinarily tedious procedure if not properly arranged. Cumshaw, literally "grateful thanks", a semi-licit oiling of the works of commerce, could produce startling results. Records exist of a clipper in Shanghai stowing 8000 chests of tea and 1141 bales of silk in seventeen hours. Other ships waited weeks, even months, loading by small consignments.

Even before a ship was loaded and her top tier of tea-chests covered with canvas, a steam tug would be summoned by signal and a pilot embarked. The organisation for getting the clippers away from a tea port was a mixture of new technologies and ancient arts: steam-tugs and telegraphs on the one hand, bard manual labour and harder-won skill and cunning on the other. With the first ship on her way, the urgency for the rest to complete and follow was extreme. Sometimes haste led to sharp practice,

sometimes to error. In 1866 Captain Keay of the *Ariel* took the first available tug, which was insufficiently powerful, thereby missing high water on the bar of the Min River and being overtaken by a rival. A usually careful man who thought of the *Ariel* as 'a thing Keay must have been under tremendous pressure to get to sea.

Once clear of the coast, some ships remained in sight of one another for a while. Others seemed to vanish, only to reappear in the chops of the Channel three months later, maintaining a fierce rivalry until the very last hours of a passage of many thousands of miles. Even then, quick thinking might alter the outcome, as when Captain Robinson of the *Fiery Cross* trumped Captain Ryrie of the *Flying Spur* to earn the 1862 premium by agreeing to pay £100 for a tow into the Thames that Captain Ryrie had refused.

For the mates and seamen, the homeward passage was a mixture of constant toil, occasional boredom and hours of high excitement. They went on and off watch every four hours, except where an enlightened master might, for part of the passage, allow them to work a three-watch system. For the commander himself it was a different master. With so much depending upon him, he rarely left the deck, particularly when working down through the China Sea, where the navigation was tricky. The same went for the Cape of Good Hope — not for nothing had the southernmost point of Africa formerly been called the Cape of Storms. He might relax when his ship was running before the trade winds, but for much of the time most clipper masters remained on deck for weeks on end, half awake or dozing in a hammock-chair set up at the break of the poop as they strove to get the very best out of their ships.

The mates ran each watch, oversaw the helmsman, organised pumping and supervised sail handling and trimming. Some masters and mates were known never to touch a rope in the trades, having set everything up to perfection. Others were known to tweak endlessly, sending the men to the braces to trim the yards on the slightest pretext. Some masters were famous for insisting that when avoiding a squall, a mate on watch should not bear away — the proper, approved method of easing the strain — but luff up, much as a modern yacht does, but a much more difficult and risky process in a square-rigged ship.

Day followed day. The ship's speed through the water was recorded at least every four hours by the officer of the watch and the apprentices with the log-line. The routine of monitoring the cargo and the state of the hull followed its course. The carpenter sounded the wells morning and evening, and the watch was sent to the pumps as and when required. Both mates and master took their sights, latitude at noon, longitude by chronometer in the fore and afternoons, star sights when the occasion presented. And always their eyes were aloft, watching the bowing spars, the taut braces, tacks and sheets, and the chafing buntlines and clewlines that ran over the bellies of the sails and could wear through canvas if left too tight. Occasionally gear did carry away. Very occasionally a ship became seriously incapacitated.

Such an event overtook the *Cutty Sark* when homeward bound in the Indian Ocean in her only direct race with *Thermopylae* in 1872. Both ships had had their share of misfortune, losing sails to vicious squalls in the South China Sea. Each had been ahead of the other at some time. *Cutty Sark* had run miles ahead of her rival and was well into the Indian Ocean when a tremendous sea generated by a westerly gale carried away her rudder. Despite the fact that the *Cutty Sark*'s speed had to be reduced on several occasions to preserve the jury rudder, she was nevertheless only a week behind *Thermopylae* in picking up her pilot in the Downs.

Competition among British clippers intensified after the eclipse of the Americans, when the ascendancy of the Aberdeen and London built ships began to be challenged by the Clydeside yard of Robert Steele. Having produced a number of fine wooden ships, the *Serica* among them, Steele turned to composite construction for the *Taeping* of 1863.

The *Taeping* measured one hundred and eighty-four feet in length (55.9m) with a beam of thirty-one feet (9.4m), and was constructed of teak and greenheart bolted to iron frames by phosphorated metal bolts. Although she had an iron bowsprit and lower masts, she was dismasted in a typhoon homeward bound on her maiden voyage. Rerigged, she took eighty-eight days to reach the Downs, earning a reputation for ghosting in light winds. In 1865 Steele launched the slightly larger *Ariel*. Her eighty days to Hong Kong was, according to Captain John Keay, "scarce believed" in London, given that it was against the monsoon. The most famous passage in her life, her great race with *Taeping*, came in 1866.

The *Ariel* loaded five hundred and fifty tons of tea at Foochow at £5 per ton. Her bills of lading bore the customary endorsement that an extra 10/- would be paid on every ton if she were the first sailing vessel in dock. Keay towed out of the Pagoda anchorage and down the Min River on 26 May astern of the low-powered tug mentioned earlier. The tug failed to get him over the bar before the tide turned. He was compelled to anchor and watch mortified as Robinson's *Fiery Cross* towed past. It was not until next day that *Ariel* crossed the bar, making sail in company with the *Serica* and the *Taeping*. A fifth ship, the *Taitsing*, sailed on 28 May.

All the contending clippers made daily runs of over three hundred miles, occasionally sighting one another. On the morning of 5 September, *Ariel* and *Taeping* passed the Lizard lighthouse and the Lloyd's signal station within minutes of each other, making their numbers. Both were logging fourteen knots, with *Serica* not far behind them. At about eight o'clock the following morning *Ariel* arrived off Deal ten minutes ahead of *Taeping*, *Serica* appearing in The Downs four hours later. Keay's choice of tugs was again flawed, and *Taeping* was towed into her dock on the Thames at 2147, half an hour ahead of *Ariel*. The *Serica* got in half an hour before midnight, just before she was locked out by the falling tide. Robinson's *Fiery Cross*, the first clipper to have cleared the Min River, did not arrive until 10 September, four days later.

The enthusiasm with which the year's first tea was awaited may be judged from the berthing in St Katharine's Dock of the *Fiery Cross* two years previously. After a passage of a hundred and fourteen days from Foochow and arrival at 0400 on 20 September, the energetic Captain Richard Robinson ordered the hatches opened immediately. By 1000 the following morning the *Fiery Cross* had been emptied of all her 14,000 chests.

The race of 1866 had ironic consequences. The near-simultaneous arrival of three clippers depressed the price of the crop. The premium, divided equally between *Ariel* and *Taeping*, was afterwards abolished. Nevertheless *Ariel* secured a better freight rate the following year, and although he left China late, Keay passed every other ship ahead of him except *Taeping* and *Fiery Cross*.

In 1868 Keay handed *Ariel* over to Captain Courtenay, formerly her first mate, following a tradition that was supposed to maximise the potential of the officer most likely to have imbibed the skills of his predecessor. In 1870 *Ariel* was dismantled at Yokohama on a coasting voyage. In January 1871 she left London for Sydney, to be posted missing and never heard of again. She is thought to have been pooped — with the clippers' long, slender run, their afterbodies possessed little reserve buoyancy beyond that in their counter stems. If this proved insufficient to raise them quickly to meet a heavy following sea, the wave broke, overwhelmed and filled them.

Captain Richard Robinson had not enjoyed being beaten in the tea race of 1866. Leaving *Fiery Cross*, he took command of *Sir Lancelot*, whose owner, James MacCunn, paid him handsomely, regarding him as 'the best man I ever had in any ship, and I knew he had got the best racing results out of *Sir Lancelot*: In *Sir Lancelot* Robinson suffered a dismasting outward bound off Ushant in December 1866, and was lucky not to lose his new ship. He struggled in to Falmouth and re-rigged her in six weeks, fully justifying MacCunn's encomium as 'a fine fellow in every way with dash, daring and energy quite exceptional. Picking up a cargo in China, Robinson managed to overhaul every ship that had left ahead of him except *Taeping*, which arrived nine days ahead of him; *Ariel*, Captain John Keay; and his old *Fiery Cross*, now under Captain Kirkup, both of which arrived the same day.

Apprentice Frederick Paton remembered the sight of *Sir Lancelot* passing Captain Ryrie's *Flying Spur* off Algoa Bay on 11 August 1867:

[It] was a stormy day and we were carrying what was thought by us to be a heavy press of sail . . . whole topsails and courses with outer jib, whilst other ships in company were closer reefed, when we sighted a clipper ship on the other tack carrying three topgallant sails and flying jib. This was an enormous amount of sail considering the wind . . . she proved to be the *Sir Lancelot* from Hangkow, Capt. Robinson . . . She crossed our bows and just then, when the signalling was going on, her helmsman, paying too much attention to us, allowed her to come up into the wind and get [taken] aback. We thought that she would have been dismasted, she heeling right over and getting sternway. However, they managed to get some sail off her and she righted, but it was a close thing. As the ships were fairly close we could see all that took place on board of her; we saw Capt. Robinson knock down the man at the wheel and jump on him!

And well he might, for to have dismasted his new command twice in one voyage would have strained the quality of MacCunds mercy to cracking-point.

Robinson left the *Sir Lancelot* at the end of this voyage on the sudden death of his wife. The ship continued to do well, but was lost many years later in a cyclone in the Bay of Bengal, long after she, like so many of her sisters, had left the China tea trade.

Even before the opening of the Suez Canal the end was in sight. In 1869 Captain Petherick's fine-lined *Leander* left Foochow on 1 July to arrive in London on 12 October, a passage of a hundred and three days. The earliest clipper to arrive that year was Captain Burgoyne's *Titania*, which had left Shanghai on 16 June and was in London by 22 September, taking ninety-eight days. But Captain Middleton's steamer *Agamemnon* had beaten them all, having left Hangkow on 9 June to arrive on 25 August after a run of seventy-seven days. While on one occasion the *Leander* kept pace with *Agamemnon*'s sister-ship *Achilles* between Anjer and Mauritius, the consistency of the steamer proved unbeatable.

The passage was significantly reduced once the Suez canal was operating efficiently. In the 1874-1875 season *Sir Lancelot* brought two tea cargoes home from China under Captain Felgate. But the steamer *Glenartney* carried her tea home in forty-four days by way of Suez. For the tea clippers it was the end.

They were wonderful creations, combining beauty and utility to an extraordinary degree. As the poet John Masefield, who served briefly in sail, wrote: "They mark our passage as a race of men. Earth will not see such ships again": Their hard-driving, versatile masters may have been less beautiful, but they achieved peaks of skill, daring and seamanship scarcely equalled before or since.

(5 310 – 04 06 23) Outlaws of the Atlantic (I)

MARCUS REDIKER

The European deep-sea sailing ship—and the seamen who made it go—transformed the world. On the *Santa Maria*, on which Columbus crossed the Atlantic, on the *Victoria*, on which Magellan circled the globe, and on the ever-growing fleets of merchant and naval vessels that linked the seven seas, their continents, and their peoples, the motley crews who worked aboard the most sophisticated machines of their day made history. By moving commodities such as silver, spices, and sugar over long distances they built the world market and the international economy. By carrying traders, settlers, and empire builders to Africa, Asia, and the Americas, they changed the global political order. Deep-sea sailors thus made possible a profound transformation: the rise of colonialism, capitalism, and our own vexed modernity.

Yet sailors have never gotten their due in the history books. Bertolt Brecht asked, "Who built the seven gates of Thebes?" He answered, "The books are filled with the names of kings," but then he wondered, "Was it kings who hauled the craggy blocks of stone?" Explorers like Columbus and Magellan, and admirals like Horatio Nelson, have long dominated our view of the history of the sea, but that at last has begun to change. Histories of "great men" and national glory by sea have, over the past generation, been challenged by chronicles of common sailors and their many struggles. Maritime history has grown to include indentured servants and enslaved Africans, whose transatlantic lives were mediated by a gruesome yet formative Middle Passage across the sea. The rise of social history since the 1970s has of course transformed our view of many historical subjects, but few have witnessed as dramatic a reorientation as maritime history.

Within the more recent rise of transnational and world history the sailor has begun to move from the margins—his customary position in national histories—to a more central position as one whose labors not only connected, but made possible, a new world. It is increasingly obvious that crucial historical processes unfolded at sea and that seafaring people were history makers of the first importance. This collection of my work over the past thirty years focuses on both transformations, bringing together the Atlantic and global histories of seafaring and slavery, the rise of capitalism and the many challenges to it from below—often literally, from below decks.

In writing maritime history from below, I have encountered not only the elitism of the old maritime history but an obstacle more subtle and less understood: the uninspected assumption that only the landed spaces on the earth's surface are real. Perhaps it is not quite right to call this assumption a matter of thought; it is more an instinct, a mental reflex, and perhaps all the more powerful and pervasive for being unconsidered. One suspects that it is a matter of *mentalité*, a deep structure of Western thought that has an ancient history. Yet it must also be noted that this way of looking at the world—I call it *terracentric*—was surely strengthened by the rise of the modern nation-state in the late eighteenth century, after which power and sovereignty would be linked to specific ethnic, civic, and national definitions of “the people” and their land, their soil. At the same time the Romantic generation simultaneously “evacuated” the sea of real ships and sailors—“dirty bilge water and people at work,” writes literary scholar Margaret Cohen—substituting a sea wild and sublime, populated with imaginary figures, fit for aesthetic contemplation.

The other side of *terracentrism* is the unspoken proposition that the seas of the world are unreal spaces, voids between the real places, which are landed and national. This logic—the bias of landed society—is evident in the work of thinkers as radically different as novelist Joseph Conrad and philosopher Michel Foucault. Conrad, who spent considerable time at sea, called the oceangoing ship “a fragment detached from the earth.” The statement suggests that the ship is disconnected not only from the land, but somehow from the planet, existing in a realm apart. Foucault called the ship “a floating piece of space, a place without a place, that exists by itself, that is closed in on itself, and at the same given over to the infinity of the sea.” The ocean, in this formulation, is not only a place apart, it is “no place”—the original meaning of *utopia*. In both cases there is a refusal to consider the ocean as a real, material place of human work and habitation, a place where identities have been formed, where history has been made.

The West Indian poet Derek Walcott exposed and attacked Western *terracentric* bias in his poem “The Sea Is History,” which reflects on the experience of the peoples of the African diaspora: Where are your monuments, your battles, your martyrs? Where is your tribal memory? Sirs, in that gray vault. The Sea.

The sea has locked them up. The sea is History.

Walcott challenges us to overcome a deeply inculcated, often unconscious *terracentrism*, which would have us believe that the oceans are empty places, without history. It is our job to unlock the gray vault and make it give up its deep, hidden secrets.

(5 311 – 11 06 23) Outlaws of the Atlantic (II)

Edward Barlow, “Poor Seaman”



Edward Barlow leaving his mother's house (National Maritime Museum)

Edward Barlow plied the oceans of the world for almost half a century. The only thing more remarkable than his ability to survive so long in a dangerous, often deadly occupation was the record he left of that survival. His journal, located in the National Maritime Museum in Greenwich, England, is an extraordinary work of 225,000 words and more than 150 drawings and color pictures. Self-educated in literacy and art (“I could not write before I came to sea”), Barlow wrote so that others might “understand what dangers and troubles poor seamen pass through.” Even though he made no apparent efforts to publish his work in his lifetime, perhaps he had family or friends in mind; perhaps he wrote for posterity, which is to say, for us.

Barlow sailed the seas during momentous times. His career (1659–1703) parallels almost perfectly England’s “Commercial Revolution,” the exponential and increasingly vital growth of trade between 1660 and the 1690s. During these years, unprecedented

numbers of seamen were mobilized in the shipping industry in order to move the commodities of the world, and in navies in order to protect those profitable movements. Barlow was thus a member of one of the largest and most important occupational groups that comprised the first generation of international free wage laborers. He worked on the ship, where free and fully waged workers were employed, segregated, and taught the semiskilled work of using machinery within a complex division of labor, and where workers were disciplined to the task of orderly collective production. The concentration of labor on Barlow's ships was huge by the standards of the day, reaching as many as one thousand sailors on the largest man-of-war.

Barlow's astonishing journal illuminates what it meant to be a sailor in the late seventeenth century. Here we can hear a man from the lower order speaking in his own voice; his words are not mediated or distorted by authorities—the merchants, naval officers, judges, and royal officials on whom we often depend for information about working people. We do not, for once, have to ask repression to recount the history of what it was repressing. Instead we can learn of the seaman's life as set down in the crooked hand of an autodidact, a man who valued his observations so much that for many years he carefully protected them from the elements in a wax-stoppered joint of bamboo. His triumph over the voracious seas allows us to undertake an exercise in biography and identity formation from below.

Early Life

Born in Prestwich, England (near Manchester), in 1642, Barlow early on had all the makings of a sailor. He had humble origins amid a large family of "poor people" who struggled as farmers. The family with six children had an annual income of eight or nine pounds (a little more than \$1,200 in 2014 US dollars). "I never had any great mind to country work," admitted Barlow, "as ploughing and sowing, and making hay and reaping, nor also of winter work, as hedging and ditching and thrashing and dunging amongst cattle and suchlike drudgery." He had also worked in the coal pits. Without money or connections, Barlow was unable to get an apprenticeship to a decent trade: "the tradesmen would not take us without money or unless we would serve eight or nine years," an unreasonably long term. In any case, Edward never had a "mind to any trade [from the time he was] a child." Instead he had eyes that longed to see the world, and he had feet given to wandering. After hearing neighbours spin yarns about their travels, he wanted to see places remote and "strange things in other countries. "

Although he did not know what a ship was the first time he saw one, he had in fact laid eyes upon his fate. Over the initial objections of family members, he signed an apprenticeship to a naval captain at the age of thirteen. He spent the remainder of his life working his way around the world, sailing merchant and naval vessels to Europe, the East Indies, and the New World. He spent many years living on the unforgiving element called the ocean, and left an unparalleled record of his working life.

At Sea

Barlow's integration into the labour system of the wooden world upon the high seas was jarring. One of his earliest and most emotional comments about his new work life concerned his painful separation from loved ones. As he prepared to leave London, he ruefully noted, "Here hath the husband parted with the wife, the children from the loving parent, and one friend from another, which have never enjoyed the sight of one another again, and some by war and some in peace, and some by one sudden means and some by another." Work at sea meant painful distance from family and friends, in the short term and, for many, the long: all relationships involving sailors were haunted by the Grim Reaper— captains drew the death's head, a symbol of mortality, into their logs to record a sailor's end, far from home.

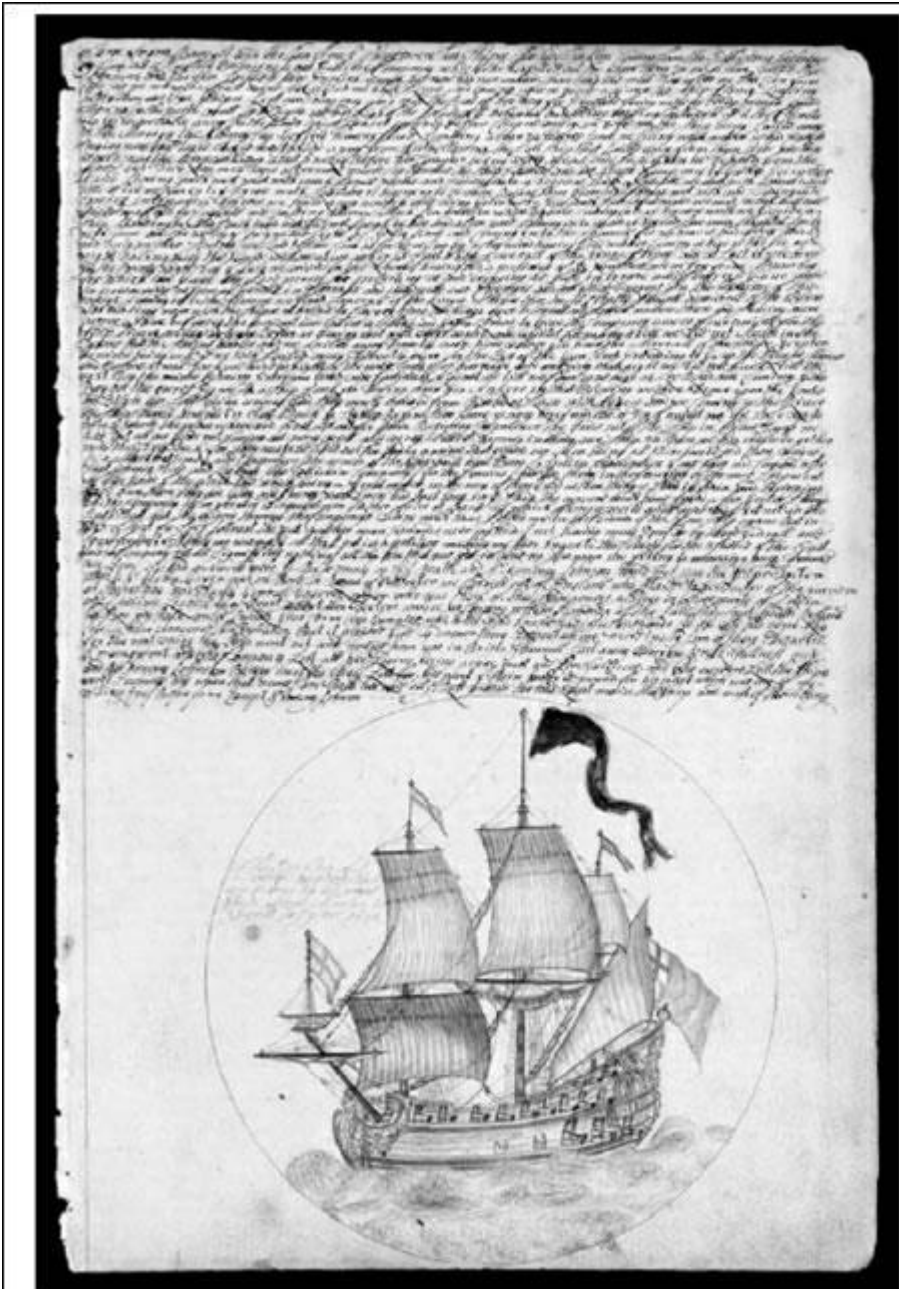
Separated from kith and kin, Barlow had to adjust to the new spatial order of the ship. From the beginning of his long life at sea he compared the seaman's lot to that of the man who "endures a hard imprisonment." His sleeping place, for example, resembled nothing so much as a "Gentleman's dog kennel." And for good reason: after he was impressed into the navy in 1668, Barlow did not set foot on land for seven months. When he finally did feel the ground beneath his feet, it was in "a place where they knew I would not run away, it being a heathen country" (in North Africa). The Admiralty's fear of desertion, especially in wartime, made this a common fate among sailors. Long incarceration on a ship was a favorite complaint among naval sailors.

Barlow soon began to see that the seaman's life was a running duel with fear. He discovered the hard way that the work of a maritime laborer was extremely dangerous. Before he had mastered "sea affairs,"

he suffered a serious accident: he fractured his skull while working at the capstan (a winch for heavy lifting). He also faced raging storms, including a hurricane, a fire in a ship with four hundred barrels of gunpowder, leaky vessels, cruel and abusive masters, capture by the Dutch navy and a Spanish privateer, and the ever-present threat injury, disease, and epidemic. Barlow counselled "young men to take any trade rather than go to sea, for though he work hard all day, he may lie safe at night." Lucky seamen might live as well "as many ordinary tradesmen, yet they must go through many more dangers." Peril and premature death, Barlow found, were the seaman's shadows while working on the vast and unpredictable ocean.

Another important part of Barlow's initiation into the world of deep-sea sailing was learning to live on his wage, which he now required for subsistence itself. His family, although humble, always managed to produce a little food for themselves, but for Barlow and others aboard the ship, this fundamental fact of life had changed. He now depended upon that customary part of the wage that was food, always a topic of serious interest to Barlow, who dearly loved to eat. When he first went to sea, Barlow thought the food was better than what he had eaten among his poor rural family at home. But later he repented of such thoughts, recalling how he left his apprenticeship to a bleacher because of bad fare: "Though it was sometimes coarse, yet it might serve any ordinary man to live by, and many times since I could have wished for the worst bit of it." Compared to the sailor's traditional rotten salt beef and biscuit so full of vermin that it could self-locomote, his previous diet at times looked kingly. At sea he dreamed of the "pleasures those had in England who had their bellies full of good victuals and drink, though they never worked so hard for it."

Barlow also complained about the monetary portion of his wage, especially after he had worked off his apprenticeship. He never considered his wages equal to his trouble and suffering, and worse, he found that he often had to fight for what was lawfully his. Many merchants, it turned out, bilked seamen of their wages in order to cover the cost of damaged cargo and oceanic transport. Barlow also discovered, much to his dismay, that the navy illegally held wages in arrears as a means of labor control, to prevent desertion. As we shall see, Barlow had serious misgivings about the ways in which money increasingly governed human relationships. His own dependence upon the wage taught many lessons on this score.



"East Indiaman Sceptre" by Edward Barlow (National Maritime Museum)

All of these problems—isolation, incarceration, danger, and wage struggles—led Barlow to conclude: "There are no men under the sun that fare harder and get their living more hard and that are so abused on all sides as we poor seamen." He was even moved to write an imaginary dialogue with young men who were thinking of becoming sailors. He warned them away from the sea, saying that he found himself "wishing many times I had never meddled with it." He approvingly cited "the old saying": "whosoever putteth his child to get his living at sea had better a great deal bind him prentice to a hangman." He went on to lament, "Yea, I always knew that the worst of prentices did live a far better life than I did, for they had Sundays and other holy days to rest upon and take their pleasures; but all days were alike to us, and many times it fell out that we had more work on a Sabbath day than we had on other days."

This last comment is crucial, for it shows how the very necessities of work at sea weakened or stripped the seaman of attachments to local and regional land-based cultures. Life at sea, for example, nearly obliterated the plebeian calendar rich with

holy days and breaks from work. By Barlow's reckoning, labour at sea even made difficult the observance of basic Christian rituals such as a proper Christmas dinner. Working as a seaman also had other, more subtle cultural effects. Barlow found that he had less control of his own time, his schedule, and his hours and activities of work, play, and rest. Seafaring, like disciplined wage labour in general, represented a brave new world.

Since Barlow continually bemoaned his occupation, why didn't he leave the sea? At the end of each voyage Barlow faced the question anew. It seems his inability to leave the sea did not turn on lack of effort. Indeed, he felt his life at sea was a race against the clock, not least because he deeply feared having to go to sea after he reached forty years of age. Barlow kept trying to "drive a trade ashore," but he kept failing. He faced enormous obstacles. The English economy in the late seventeenth century offered little to the "swollen mass of the poor." The situation did not improve until late in the century, by which time Barlow was in his fifties and was unlikely to be able to switch occupations. His fears notwithstanding, Barlow was still battling the elements and "proud, imperious, and malicious" captains as he moved into his middle fifties. This was relatively uncommon among seamen, but far from unknown.

Work and Thought

How did work at sea affect Barlow's consciousness and identity? Did it foster class consciousness? Did it foster national consciousness? International consciousness? How did he think about the world and his own place within it? We can answer these questions by analysing the evidence of social conflict in Barlow's journal, and more specifically the language he uses to describe and discuss the power relationships that governed ever-roving travels around the globe.

Barlow took great pride in his global seafaring, which transformed him from a provincial farm laborer into a man of the world, a genuine cosmopolitan. Indeed he looked back from his worldly perch at sea to scorn his neighbours: "Some of them would not venture a day's journey from out of the smoke of their chimneys or the taste of their mother's milk; not even upon the condition that they might eat and drink of as good cheer as the best nobleman in the land, but they would rather stay at home and eat a little brown crust and drink a little whey." Barlow would return home as Walter Benjamin's man from afar to tell stories of strange and fascinating things he had seen overseas.

One of Barlow's most dogged habits was his insistence upon blaming authorities for the problems he experienced. Whether his difficulties were personal or political, small or large, he usually managed to find a culprit. Not surprisingly, he always had special venom for those who exploited and oppressed "poor seamen." Actions by the lesser officers of the vessels on which he sailed rankled him from time to time, particularly with their privilege of first choice of the ship's food. When the officers took their cut of the salt beef, they "left for the poor men but the sirloin next to the horns." They also left the tars "Hobson's choice"—that or nothing. Barlow also disliked the surgeons on the larger ships, whose prescriptions, he said, "doeth as much good to [the sick sailor] as a blow upon the pate with a stick." Even when Barlow became an officer later in his career, his view of the world reflected his origins on the lower deck.

Barlow reserved special wrath for the purser, who stocked the king's ships with food and drink. This greedy figure "never buyeth that which His Majesty alloweth, but always buyeth the worst and putteth thee rest of the money in his own pocket." Corruption was rife throughout the Royal Navy. Even more galling—and dangerous—was a purser in unholy alliance with the ship's captain, for "if a poor seaman do but speak [his complaint], then he is in danger of being beaten, for the purser and captain holding together and sharing all the gains that cometh that way, a poor man must not be heard for that which is his right." Anyone who dared to speak for such right risked "twenty or thirty blows on the back." In extreme cases, "poor men's lives" were "taken away for speaking for what is their due. "

Masters and captains did not have to unite with pursers to excite Barlow's wrath, for oftentimes they were quite unbearable on their own. Barlow railed against "proud and ambitious masters" of merchant vessels, who cheated tars out of their lawful wages, made unreasonable demands, and found fault with every little thing the crew did. He had contempt for cowardly commanders of naval ships, "who can swagger and curse and swear, damn and damn, with their great periwigs and swords, huffing about when [none of their enemies] is near them." Such pretentious aristocrats, Barlow thought, belonged more in "some dung boat than in a good King's ship." Barlow was never reluctant to judge his "superiors," and his judgments were often harsh.

Barlow aimed his most bitter denunciations at "merchants and owners of ships in England." These figures did not stock their vessels with enough food for transatlantic voyages, and they thereby profited from the sailor's "hungry belly." They also docked the seaman's hard-earned wages to pay for damaged cargo, even when the damage had been caused by a leaky ship, which a carpenter might fix but a common sailor could not. Barlow did not confine his criticism to single owners of ships or to small companies. He went after the East India Company, which he felt consistently took advantage of the "poor man" before the mast. To Barlow and his mates, the company's customs officers were always "as welcome to us as water into a ship which is about to sink." Barlow had nothing but a sneer for Sir Josiah Child, a leading light in the company and a leading mercantile thinker of the day. His fortune, not surprisingly, had come from being a merchant victualler to the Royal Navy in Portsmouth.

Barlow occasionally ventured beyond the maritime world altogether in his expression of antagonism. He was not shy about criticizing "the rich," or at least some of them. He argued that "great Lords and earls" who lived in "pomp and vanity" amid their "moneys and pleasures"—and who were often "traitors" to their country—should have their property expropriated and given to "some poor true-hearted seaman that goes to sea for want of means." He also thought that "many of our English gentry and such as lie at home in their beds of down, in their ease and pleasure, eating up the fat of the land, and studying treacheries" should have to change places with seamen "for a month or two." Barlow fiercely detested the refusal of wealthy people to help "a poor lame or old seaman" who had "lost his limbs and suffered

shipwreck and imprisonment" while defending the rich and their country and who was now reduced to begging. Barlow's desire to turn the world upside down by changing the places of rich and poor proceeded from his understanding that one of the primary functions of the state was to protect the wealthy and their property. Barlow several times referred to the misfortunes and dangers suffered by seamen on the high seas so that the rich "may lie glutting themselves at home in all manner of pleasures." In fact, many were poor because a few were rich and vice versa, in his sophisticated conception of the relations between classes.

There was one last villain on Barlow's black list, and that was the English state itself. Barlow ranted against the "evil custom" of impressment, which affected so many seamen and so many of the poor as a whole. Throughout the seventeenth and eighteenth centuries the Admiralty used forced labour to man the navy and fight the wars of empire. Many a "poor man" lost "his chest and clothes and several months' pay" when pressed, all of which were "more to him than he can make good again in a twelvemonth time, considering his small wages and the uncertainty of it before he received it." Barlow himself was impressed into the Royal Navy, as were many of his shipmates. They told their yarns of battle against the press gang. The state itself oppressed the tar by its use of coercive and involuntary labor.

Barlow spoke of conflict largely in a religious idiom taken from the Bible. His contestants in conflict were sometimes "the rich" and "the poor," both Biblical concepts, but more often they were the powerful and the powerless, with the former designated according to position of power (merchant, captain, purser), and the latter as victim ("poor seaman," "poor man," "poor soul"). The notion of "the poor" is utterly central to Barlow's language of class. Barlow used "the poor" to designate not only the afflicted and the unfortunate in temporary need of relief, but all those with "want of means," those who had no independent way of getting a living, even though they did not, as in Barlow's case, lack employment. Barlow's poor were the labouring poor, who multiplied rapidly with enclosure of common lands and other forms of expropriation in seventeenth-century England. Living in a society fundamentally organized through patronage and preferment, Barlow's poor also lacked connections. When Barlow himself was on the verge of realizing a lifelong dream by setting up as captain and getting his own ship, his patron in the arrangement suddenly died: "It proves many times thus with a poor man, when he most depends upon the fair words and slippery performances of many men, their words being wind which passed away without any hold to be taken of them." The "poor" or "ordinary" man, forced to sell his labour power for a wage because he owned no land, skills, or tools was thus repeatedly buffeted by forces beyond his control. This, along with the sheer weight of difficult material circumstances, led to a certain fatalism in Barlow's treatment of rich and poor. He noted that "riches always forget poverty," and that "he that is poor shall be poor still." Here as elsewhere Barlow paraphrased a common biblical observation: "For the poor always ye have with you."

Alongside or within his beliefs about the ubiquity of "the poor," Barlow also had a certain levelling instinct, as he consistently expressed values of equality and justice in many of his complaints and critical reflections outlined above. For example, he placed rich and poor upon the same plane of spiritual equality. He believed that "there is no question that the Lord will hear the praise of the poor as well as the rich." God was "no respecter of persons," which meant that he did not favour the rich over the poor, men over women, white over black. He also pointed out that rich and poor were equally subject to "death's stroke." If Barlow could not always see how the poor might achieve parity with the rich, he was at least able to comfort himself with the evanescence of riches, which "have wings many times, and fly away from many." Barlow also expressed his levelling instinct in action. He returned to his hometown after years at sea, in clothes which, he said, were "too high for my calling." But the clothes had the desired effect: all of his old neighbours asked about the identity of the visiting "gentleman." Barlow snickered to himself: "if they had seen me many times before and since on such condition as I was many times in, they would sooner have asked what beggar or what gaolbird I had been, or from what prison I had come out of."

Barlow's attitude toward concentrated riches and the money that increasingly shaped England's social and political life was largely negative, sometimes violently so. His consciousness expressed a moral economy of fair treatment and decent subsistence for all. The advance of free mobile waged labour was part of a broad process of social change and polarization, part of the early establishment of capitalist relations of production in England and its empire. Such relations featured prominently in the merchant shipping industry and the Royal Navy, where Barlow and many thousands of others like him worked. As more men and women began to work for wages, money became more central to getting a living and

thus to social life as a whole. Barlow found this process by which "all matters are balmed with money" to be deeply disturbing. The rapid accumulation of wealth was considered by many to be a corrosive, even illegitimate process. Barlow explained, "it is an old maxim, and I do believe a true one, that he that makes haste to be rich cannot be innocent." The lust for wealth thus produced an amoral drift in social life. Some men, Barlow said, "do anything for a little money, not caring how or which way they break their oath, so that they get gain." Although Barlow aimed these words at those who abused their authority in search of gain, they struck perilously close to home: many poor people found themselves in the desperate position of having to "do anything for a little money." Keeping body and soul together required it. But the real offenders to Barlow were not the poor, but rather the powerful. Merchant captains, Barlow insisted, "care not how much or what way they can get all to themselves, and care not what little other people get that are under them." Barlow clearly felt that proper social relations were being deranged by the advancing competition, materialism, and "possessive individualism" of the age.

Near the end of his life, in 1703, Barlow issued a thundering damnation after a great storm that sank hundreds of vessels and killed thousands of his brother tars. To Barlow, the meaning of the storm was straightforward: it was a "warning of God's anger" and a sign of moral corruption. He wrote, "No man values his word or promise, or matters what he doth or saith, so that he can but gain and defraud his neighbour. All commanders and masters of ships are grown up with pride and oppression and tyranny." He concluded in frustration drawn from his own life experience: "I want words to lay out the business and unworthy dealings of many men I have met with, not acting like Christians." It would be no exaggeration to say that Barlow criticized, and often battled, ship captains throughout his long labouring life.

Edward Barlow was not a radical, at least not according to the standard meaning of the term in the mid-to late- seventeenth century. He apparently harboured no antiroyalist sentiments; other than his complaints about impressment, he made no sustained critique of "kingly power." In fact he proclaimed the accession of Charles II in 1660 "with great joy." (It must be noted, however, that it is hard to tell how much of the joy came from satisfaction that the monarchy had been restored and how much came from the free wine, the piece of gold worth nine shillings and sixpence, and the extra month's pay given to the men in the Royal Navy to encourage their joy, celebration, and loyalty.) Barlow had no apparent association with the radical sects of the revolutionary era. He mentioned such groups only once, in 1661: there were "troubles arising about the Fifth Monarchy men, so called, and other disturbances, which put us in fear for the ships in Chatham, and we were forced to keep a watch very strictly every night. "

Despite such differences Barlow shared something of a mental and moral world with the radicals, for both were products of the same wrenching social changes that shook seventeenth-century England. Most significantly, both expressed great awareness and experience of social power and difference. The language used to discuss such matters fused politics and religion within a militant Christianity. Indeed Barlow sounded like the True Digger Gerrard Winstanley, one of the most radical voices of the English Revolution, when he wrote that the docking of seamen's wages was "a custom too long used in England to the oppression of poor seamen," depriving "the poor man of his lawful hire." Later in life, perhaps when his ability to fight his own battles had waned, Barlow invoked an angry and avenging God who "in His time will reward [the East India Company's] doings to oppress the poor and the hireling." It is of crucial significance that Barlow, like the most extreme of the radicals, identified not with "the people" (the middling elements of English society), but rather with "the poor. "

Like many of the radicals, Barlow considered himself both an English patriot and a Protestant internationalist, and as such he was often concerned with the doings and "plottings" of "papists." He called himself a patriot, a "true-hearted Englishman," a product of high civilization, and he tended to look down on the strange customs practiced in "heathen countries." It troubled him immensely—as Protestant, European, and free labourer—to hear about the selling of Christians as slaves in Algiers, where men were bought and sold "like so many sheep." He did not express the same objection to African slavery, though it must be noted that in his many voyages he never sailed in a slave ship, which must have reflected an important personal choice. He also expressed sympathy for the enslaved Africans who rebelled near Port Royal, Jamaica, in 1678: they "live under so much torture and hardship that rather than endure it they will run any hazard, for they are very hard worked. "

Yet Barlow's patriotism and Protestantism had limits. Like some radicals in the English revolutionary movement of the 1640s and 1650s, Barlow had doubts about the civilizing quest of the English empire. In 1689, after voyages to Brazil, China, and the East and West Indies, Barlow wondered about the world

outside Europe: "But for foreign nations to come and plant themselves in islands and countries by force, and build forts and raise laws, and force the people to customs against the true natures and people of the said places, without their consent, how this will stand with the law of God and the religion we profess, let the world judge." His scepticism about the "civilizing" project of imperialism was palpable. Barlow also thought on occasion that England was "grown the worst kingdom in Christendom for poor seamen." His experience in the international maritime labour market undercut whatever nationalist sentiments he may have harboured.

Another important commonality in the worldview of Barlow and many radicals was the utter absence of belief in "the dignity of labour." Despite his Protestant identity, Barlow gives not a shard of evidence to suggest that he attached any moral meaning whatsoever to work at sea. There was nothing dignified about the wage dependency and the harsh, degrading relations of authority Barlow experienced as a seaman. In fact, his condition seemed so bad at times that he likened the seaman's plight to that of the slave. He noted that "all the men in the ship except the master [were] little better than slaves, being under command." Barlow also fantasized about changing places with a beggar: "I was always thinking that beggars had a far better life of it and lived better than I did, for they seldom missed of their bellies full of better victuals than we could get, and also at night to lie quiet and out of danger in a good barn full of straw, nobody disturbing them, and might lie as long as they pleased." Of course "it was quite the contrary with us": Barlow never got his "belly full"; he never slept more than four hours (often it was less) because of the watch system at sea. Bitter comparisons to slaves and sweet fantasies of beggars are not the stuff of belief in the dignity of labour. Barlow saw work as "sweat and toil"; he got his living "by hard fare and sore labour. "

Conclusion

Christopher Hill has shown that seventeenth-century ideas about the dignity of labor were most popular among people of middling property, who, as independent farmers and craftsmen, owned their own land and tools, their means of independent subsistence. At the other end of the social scale there existed a contrary attitude, a hostility to wage labour and a desire to escape it. Hill writes, "Theories of the dignity of labour had little appeal for those who had evolved out of serfdom into wage labour." Further, the "antithesis of freedom was the stultifying drudgery of those who had become cogs in someone else's machine." This was precisely the situation in which Edward Barlow found himself. The drudgery was the monotonous and closely supervised work in the wooden world; the machine was the ship; the someone else to whom it belonged was the merchant and the shipowner, those ungodly people against whom he railed bitterly throughout his journal of four decades.

In the end, Edward Barlow's precious account of his long life at sea offers a remarkable glimpse into the mind of a late-seventeenth-century sailor. Fundamentally shaped by his experience of labour, he combined in his thinking and doing a potent mix of the national and the international, the religious and the secular, the moral and the political. Given the present state of research, it is impossible to say whether Barlow was "typical" of his brother tars or English working people more generally. But we can say that his journal allows us to study a particular consciousness and set of beliefs in a concrete and nuanced way, to see how Barlow's work experience helped to create a personal disposition that included egalitarian, anti-authoritarian, and moralistic tendencies. It might be argued that in certain ways Barlow's thought reflects a form of plebeian antinomianism, a set of beliefs that by the late seventeenth century had lost both some of its millennial religious fervour and its overt political meaning. In any case, Barlow's journal illuminates a horizon of possibilities within a popular world of work and consciousness, a world still only poorly understood.

(5 312 – 18 06 23) Outlaws of the Atlantic (III)

Henry Pitman, "Fugitive Traitor"

Henry Pitman came from a prosperous Quaker family in Yeovil, Somersetshire, England, and was not therefore a typical participant in Monmouth's Rebellion of 1685. He was a physician and a member of the lesser gentry in an army made up almost entirely of the common sort, especially cloth workers,

craftsmen, and agricultural laborers. People like Henry had kept their distance from uprisings, but Somerset itself, from which Monmouth drew most of his soldiers, had long been “the nursery of rebellion.” It had a strong and variegated tradition of self-organization and struggle from below, encompassing commoners who fought to retain their rights to the marshes, “Clubmen” who opposed both Cavalier and Roundhead in the English Revolution, and cloth workers who did not hesitate to riot in the face of increasing immiseration. It was also a place of radical nonconformity (with sizable concentrations of Baptists and Quakers), republican conspiracy, and the persistence of “the good old cause,” code words for the English Revolution, to which Henry was an heir.

Henry also looks atypical when considered alongside the millions of servants, slaves, convicts, and sailors whose experiences are central to this book. He was a learned and literate man of privilege, but one who, because of the vicissitudes of war, found himself an astonished member of the Atlantic proletariat. As such he faced many of the “great sufferings” and “strange adventures” of other coerced workers, in his own time and after. Henry’s account shows how the escape from bondage worked as a practical process, allowing us to see what kinds of knowledge and social relationships made it possible. It also suggests that escape is a rather different, and historically more important, kind of resistance than usually thought.

This point holds true even for the most highly developed historiography of escape to be found anywhere in the scholarly world: I refer to the extensive writing about running away from slavery in North America and the Caribbean in the seventeenth, eighteenth, and nineteenth centuries. In this rich, well-mined vein we find analyses of escape in relation to a plethora of variables: skill, acculturation, seasonality, geography, other forms of resistance. We have studies of petit marronage (temporary escape from slavery) and grand marronage (permanent escape). We have what the distinguished Caribbeanist N. A. T. Hall called “maritime marronage,” of which Henry Pitman’s escape is an example. But we have few examples of how it actually worked, concretely and in human terms, as a process.

With all this in mind let us turn to the Monmouth rebel and his Atlantic adventure. His is a picaresque story of slavery and no less a story of self-emancipation from slavery. It is a story of violence, misery, and death, and it is equally a story of courage, strength, and luck (which is sometimes called providence). It is fundamentally a story of knowledge—technical knowledge, natural knowledge, and social knowledge. It might in the end tell us something about myths we have long told—and continue to tell—ourselves.

Capture

Henry came to misfortune by an odd combination of curiosity, compassion, and chance. Having recently returned from a voyage to Italy and happening to visit relatives in Sandford, Somersetshire, just as the Duke of Monmouth landed at Lyme Regis to launch his uprising, Henry decided to “to go and see whether his strength and number were answerable to what the common rumour had spread abroad.” He rode with family members to Taunton to satisfy his curiosity and promptly got himself caught between warring armies, Monmouth’s rebels on the one side, Oxford’s royalists on the other. He retreated to the former, among whom he met friends who asked him “to stay and take care of the sick and wounded men.” Before long, “pity and compassion on my fellow creatures, more especially being my brethren in Christianity, obliged me to stay and perform the duty of my calling among them, and to assist my brother surgeons towards the relief of those that otherwise, must have languished in misery.” Henry also treated the captured soldiers of the king, and he never actually took up arms in the cause, but his feelings of solidarity—with his fellow surgeons, fellow Christians, and fellow creatures (the last of these being a marker of radicalism from the 1640s and 1650s)—allied him with insurrection and ultimately treason. After the rout of Monmouth’s forces at Sedgmoor on July 6, 1685, many of the rebel soldiers were hanged immediately. Henry tried to escape, was captured, robbed (“pockets rifled” and “my coat taken off my back”), and committed, with about four hundred others, to Ilchester gaol. He lay among the wounded, the gashed, and the bone-shattered in a filthy, overcrowded jail, where dozens would die of fever and smallpox. Henry survived.

Conviction and Exile

The bloodbath had only just begun. Soon came the “Bloody Assizes,” presided over by the infamous hanging judge Lord Chief Justice George Jeffreys, whose natural violent irritability was at the moment made worse by kidney stones. The agents of King James visited the jails and prisons bulging with 1,300 men, promising grace and mercy in exchange for admissions of guilt. Many refused to play the game, whereupon twenty-eight were selected for trial at Dorchester, condemned, and “a warrant signed for

their execution the same afternoon." After these hangings, most of the rest were sufficiently terrorized to plead guilty in hope of saving their lives. Most of those who did were quickly convicted and ordered "to be hanged, drawn, and quartered," but opposition arose from an unexpected quarter: the hangmen protested that they could not carry out the number of executions being asked of them. (Their work standard was a dozen a day.) Another 230 prisoners were eventually executed, some of them making "no shew of repentance . . . but justified their treason and gloried in it." Bodies were disemboweled, heads severed, remains tarred and put on public display in what would be England's largest mass hangings since the 1550s. Henry's luck was stubborn: "The rest of us," he wrote, "were ordered to be transported to the Caribbee Islands." For him as for 850 other prisoners, the living death of slavery would be substituted for the literal death of hanging.

Henry, his brother William, and about a hundred other prisoners were given by the authorities to Catholic merchants, who immediately entered into negotiations with Henry's family for ransom. Fearing that Henry would not be released even if the money was paid, the family members hesitated, but relented when threatened that the brothers would be singled out for especially harsh treatment if they did not pay the required 120 pounds. Meanwhile, Henry was moved from Wells to Weymouth, where he and his "companions" (as he called them) were herded onto the *Betty*, a London ship now bound for Barbados. The five-week passage was "very sickly." Nine of the prisoners died and were buried in the sea. Those who survived would be linked in ways that were not yet clear to them. Henry's luck survived the transatlantic voyage to a strange land.

Slavery

Henry introduced his experience in Barbados by copying into his narrative the legislation passed by the colonial assembly in January 1686, just as he arrived, for the governing of political prisoners and transported felons such as himself. Fate had sent him to England's richest colony, a plantation society built on the gruesome exploitation of indentured servants and slaves who produced sugar for the world market. These workers, as one visitor noted, "perform their dreadful tasks and then expire," and indeed the death rate for workers black and white was high. Insatiable for labour power, the planters of Barbados were grateful to get Monmouth's rebels.

The act of 1686 begins by denouncing the "monstrous villainy" of the traitors, who sought to turn the king's dominions into "theatres of blood and misery." Many "convict rebels" were justly hanged, the law announced, while others were sent, through his majesty's "unparalleled grace and clemency," to the colonies to serve ten-year terms of servitude. Henry observed sourly, "And thus we may see the buying and selling of Free-men into slavery, was beginning again to be renewed among Christians, as if that Heathenish Custom had been a necessary dependence on arbitrary power."

The law spelled out exactly how the ruling class of Barbados thought Henry and his ilk would try to escape. They knew that some would try "to redeem themselves with money," and some would attempt to intermarry with free women on the island. They knew that some would feign death and try to get away in disguise, others would flee the island using "False Tickets under wrong names," still others would get shipmasters or anyone else they could to help them abscond. Some would get small craft and attempt to emancipate themselves by sailing away to freedom. (Some, the legislators knew, would die trying.) The legislation therefore preemptively forbade manumission through self-purchase or intermarriage, created a registry to keep track of the convicts, established a bevy of fines and imprisonments for any who assisted escape, regulated the use of all small vessels, and prescribed punishment for those who tried to run away: "Thirty-nine lashes on his bare body, on some public day, in the next Market town to his Master's place of abode: and, on another market day in the same town, to be set in the pillory, by the space of one hour; and be burnt in the forehead with the letters f.t. signifying Fugitive Traitor, so as the letters may plainly appear in his forehead." Henry considered this to be "an unchristian and inhuman Act." It reflected the class struggle over the mobility of bonded laborers.

Exploitation

Despite the promises made to Henry's family by the merchants in England, Henry and his brother were sold to Robert Bishop, who showed "great unkindness," quashing all the petitions and entreaties for the freedom their family had paid for, refusing to give the servants proper clothes, and allowing them but a "very mean" diet, one that made Henry sick of "a violent flux." Henry tried to play upon his class background and professional skill in negotiating with his master: he "humbly recommended to his

consideration my Profession and practice, which I hoped would render me deserving of better accommodation than was usually allowed to other Servants." His hopes were inappropriate to his new class condition and Bishop frankly told him so. Wounded, Henry declared, "I would choose rather to work in the field with the Negroes than to dishonour my Profession by serving him as Physician and Surgeon, and to accept the same entertainment as common Servants." Bishop flew into a rage, beat Henry with his cane until it splintered, then clapped him in the stocks "exposed to the scorching heat of the sun" for twelve hours.

Over the next fifteen months Henry experienced more cruel treatment by Robert Bishop, but soon the master fell into debt and Henry was sent back to the merchants who had originally sold him. The humiliation was complete: he was now "goods unsold." Tired of waiting for a pardon, angry about the endless abuse, and saddened by the recent death of his brother, Henry "resolved to attempt the making of my escape off the island." He would risk "a burnt forehead and a sore back," a branding and a whipping, but as it happened he was risking even more. As he later discovered, the planters of Barbados, once they learned of the collective escape, "were resolved, as they said, that I should be hanged!" The gallows would cast its shadow over Henry's adventure from beginning to end.

Planning

Henry mulled over various strategies of escape; all of them were dangerous. The one he chose entailed securing a small boat, organizing a group of fellow conspirators, gathering supplies, and slipping away in the middle of the night for the island of Curaçao, a voyage of six hundred miles, with the northeast trade winds at his back. (He chose a Dutch colony because he assumed that the officials of an English colonial government would capture and return him to Barbados immediately.) His relatives in England had facilitated the escape (perhaps unwittingly) by sending goods on consignment to a friend on the island who in turn sold them and gave the proceeds to Henry. Having money was a critical advantage, but it meant little without a series of alliances on which the whole endeavour would depend.

Henry began by working with a man named John Nuthall, who was not a prisoner, nor even a servant, but rather a free man, a wood carver in "mean circumstances": he had fallen into debt and wanted to leave the island, but he had no means to do so. Henry engaged Nuthall in a pact of secrecy and asked him to acquire the vessel for their common escape, in exchange for which he promised money, free passage, and eventually the boat itself once they had reached their destination. Henry gave him twelve pounds to buy the boat of "a Guiney man" lying at anchor in the harbor. This Nuthall did, but as soon as he registered the vessel (as required by the law) he aroused the suspicion of the authorities, who wondered where such a poor man got the money and how he intended to use the boat. Fearful that the magistrates might seize the boat, Henry got Nuthall to sink it offshore and lie low to allow suspicions to subside.

Henry now turned his attention to a second alliance. He brought into the plot two other transported felons who were political prisoners, Thomas Austin and John Whicker, the latter of whom had voyaged with him on the Betty from Weymouth to Barbados. These two gladly contributed what little money they had to the design. Whicker, a joiner, would be especially important to their voyage in a wooden vessel. Meanwhile, Henry continued to play the lead role in organizing the escape, since he had, in his employ, "more time and liberty" than Austin and Whicker. He and Nuthall met nightly on the waterfront at "some convenient place remote from town."

The next task was to gather supplies for the voyage. Henry compiled a detailed list of necessities "so nothing might be forgotten": "A hundredweight of bread, a convenient quantity of cheese, a cask of water, some few bottles of Canary and Madeira wine and beer; these being for the support of Nature: and then for use, a compass, quadrant, chart, half-hour glass, half-minute glass, log and line, large tarpaulin, a hatchet, hammer, saw and nails, some spare boards, a lantern and candles." These he stored first at a friend's house near the waterside, then at the warehouse tended by Whicker close to their intended point of departure. Henry's preparations were thorough and careful.

In his third act of alliance Henry expanded the conspiracy further, bringing in another debtor, Thomas Waker, and four more fellow "convict rebels": Jeremiah Atkins (a husbandman from Taunton), Peter Bagwell (a thirty-three-year-old farmer from Colyton), John Cooke (from Chard), and William Woodcock (a nineteen-year-old cloth worker, a comber, imprisoned at Taunton). Bagwell and Cooke had been shipmates with Henry and John Whicker aboard the Betty. Old solidarities served a new design.

Henry found the right moment to escape when the governor of Nevis visited Barbados, whose own governor put on "a noble entertainment," parading the town's militia in arms, with "revelling, drinking, and feasting to excess." Henry sent out word to his comrades to meet, with whatever arms they could gather, by the wharf during this time of "drowsy security and carelessness." Meanwhile Nuthall arranged for "two lusty blacks" to refloat the boat and bring it to the point of embarkation, where, at 11:00 p.m. on the night of May 9, 1687, the men met to load their "necessaries of life." Their grand plan was unexpectedly interrupted when several watchmen strolled by, causing panic and flight, but they did not notice the boat and continued their rounds. Henry in particular was so terrified as to be "altogether unwilling to make a second attempt" until he remembered those "whom I had engaged in so much danger." Thomas Austin, fearful "of being cast away," refused in the end to make the voyage. At midnight eight men rowed softly—and closely—by the fort and a man-of-war anchored in the harbor. Their small craft began to fill with water, but they could not bail for fear of "making a noise to alarm our enemies." They made their escape to freedom in an unlikely vessel—a leaky old boat from a slave ship.

At Sea

Once they got clear of their enemies, they fell to work, emptying the boat of water, raising their mast, hoisting their sail, and setting their course southwest toward Grenada. The boat continued to leak despite their efforts to plug the gaping seams with tallowed linen and rags; someone had to be kept bailing "continually, day and night, . . . our whole voyage." Henry was at the helm "to guide and govern the boat," as he was the only one among the eight who knew navigation. Meanwhile, most of the rest of the crew were hanging over sides of the vessel, seasick. They began to grumble, "to wish themselves at Barbadoes again." Henry explained that there was no going back. This was literally true; the winds made it impossible. The following morning, when they were almost out of the sight of the island, "we began," according to Henry, "to be cheered up with the thoughts of our liberty, and the hopes of our safe arrival at our desired port."

The high spirits did not last, for that night crisis struck. A brisk gale arose, damaging the rudder, which split, suddenly forcing them to lower sail and use an oar "to keep our boat before the sea." John Whicker, the joiner, sprang into action, mending the helm by nailing two boards to it. "That done," Henry wrote, "we went cheerily on again."

Over the next few days the escape was aided by good weather but plagued by Henry's inability to take a true observation by his quadrant "because of the uneven motion of the sea, and the nearness of the sun to the zenith." He therefore steered a course from island to island, from Grenada to Los Testigos, to Margarita, where on the fifth day of the voyage, the men grew tired of their putrid water and wanted to go ashore for a fresh supply. Henry resisted the idea because he feared the "savage cannibals" they might encounter. But once they got to the north side of the island, which seemed to be free of the "inhuman man-eaters," Henry relented. They brought the boat to shore, got water, and soon directed their course for Saltatudos, or Salt Tortuga.

Late in the day (May 15) the wind stiffened "and a white ring encircled the moon," an omen of bad weather. Soon "a dreadful storm arose, which made us despair of ever seeing the morning sun. And now the sea began to foam, and to turn its smooth surface into mountains and vales." The boat "was tossed and tumbled from one side to the other"; it was "violently hurried and driven away by the fury of the wind and the sea." The men once again began to wish themselves back in Barbados or even on the island with the "savage cannibals" rather than face this "approaching ruin." At this point, Henry recalled, divine providence intervened. They heard "an unexpected voice," someone holloaing at them from a great distance. The violence of the winds and the furies of the raging waves ceased. With God's help, Henry thought, they had survived.

The next morning Margarita Island lay before them. They intended to go ashore to refresh themselves after the storm, to search for water, and to repair the leaks in the boat, whose timbers had been loosened by the pounding seas. They "stood in directly for shore, thinking it a convenient place to land," but then saw a canoe heading from the shore directly toward them. They reached immediately for their arms, blunderbusses and muskets, only to discover that they had left their bag of shot on the wharf as they escaped Barbados. So they loaded their barrels with pieces of glass and prepared for engagement. When they saw that the men in the canoe bearing down on them paddled like Indians, they decided to make haste and try to get away from them.

Pirates

The canoe kept gaining as Henry and his companions watched anxiously, ready to fire. Soon the approaching men “waved their hats and hailed us,” by which gesture it was clear that they were not Indians, who did not wear hats. They seemed to be “white men.” “We enquired,” wrote Henry, “What they were?” They replied, “Englishman in distress, &c., and waited for an opportunity to go off the island.” The men in the boat were no doubt relieved, but perhaps they should not have been. It turned out that the canoe men were something rather more than marooned Englishmen. They were pirates, all twenty-six of them on the island. Formerly part of a multi-ethnic crew with Captain Yanche, who marauded against the Spanish in the Caribbean, they had gone on a raid against Indians in Florida (to capture canoes), gotten separated from the rest, and come to Margarita in hopes of finding a vessel that would carry them back to an English port.

Henry and crew were, understandably, not exactly forthcoming about who they were and what they were doing. The pirates assumed they were debtors fleeing those to whom they owed money, as was common in the Caribbean at the time. Thomas Waker, who actually was a debtor, broke solidarity with his shipmates and sought to curry favour with the pirates by explaining that most of them were not debtors but rather rebels, thinking this would make the sea robbers more likely to take him over his shipmates. He miscalculated, badly. The pirates not only resented his treachery, they, according to Henry, “loved us the better, confessing they were rebels too,” adding that “if the Duke of Monmouth had had 1,000 of them, they would soon have put to flight the King’s army.” Their affinity discovered, the pirates took the bedraggled men ashore and gave them fresh water and food and a chance to rest and recover from their hard voyage.

Later, when the escapees explained their intention to sail on to Curaçao, the pirates, said Henry, “endeavoured to persuade us from it: alleging the insufficiency of our boat, and the dangers we were so lately exposed unto.” The pirates wanted Henry and his men to go marauding with them on the Spanish Main. Most of the gang from Barbados were willing, but not Henry, who was apparently inclined to risk his neck at sea for freedom but not upon the gallows for piracy. He in turn persuaded the others not to go. Not to be outdone in the argument, the pirates promptly burned their boat, “supposing then that we would choose rather to go with them” rather than stay on the island, where they would risk attack by the Spanish or starvation before anyone arrived to pick them up. Henry was undeterred, but he was worried about survival. He therefore paid the pirates thirty pieces of eight to leave behind an Indian they had captured in Florida. He would feed those who remained—the eight escapees and or pirates who decided to stay behind—with his ability to catch fish.

Maroon

The privateers (a legal-sounding name for pirates) “had no sooner left us, but we found ourselves, of necessity, obliged to seek out for provisions.” This was the new material reality for Henry and the others, who were now officially marooned. When he was narrating this part of his story, Henry’s voice suddenly changed: he became something of a natural historian, describing in detail the island he had come by accident to inhabit—how it got its name, its geology and topography, and most crucially its resources, especially the salt deposits and how they were formed, and its animal and plant life. Henry knew that such descriptions were popular parts of the travel literature of his day. In any case, this was making the most of necessity: Henry and his fellow maroons had to figure how to feed themselves in this strange land. This required new kinds of knowledge and new forms of cooperation. There was an “art”—and a history—of marooning. Henry and his mates were suddenly, and literally, commoners. They had to wrest sustenance from an island commons with an unfamiliar ecology.

In the first foray for food the escapees were “led by the example of those four privateers that stayed behind.” These men had already lived on the island for a while, but more important, they had other kinds of knowledge that would prove invaluable, for buccaneers had long lived as hunting and gathering maroons, sometimes by choice, to escape various Caribbean authorities, and sometimes by necessity, as had happened to all of the men on Margarita. The crew immediately began “to turn turtle,” that is, search during the night-time hours for the amphibious creatures and flip them over on their backs, where they would remain until the hunters returned the following day to kill and eat them. Cooking was done in the old buccaneer manner, barbecuing the turtle meat on wooden spits (boucans, used to cook slaughtered wild cattle, whence the name buccaneer). Any meat left over would be cut into long strips,

salted, dried in the sun, and saved as their "winter store," as the buccaneers had long done. Henry called turtle flesh "very delightful and pleasant to the taste, much resembling veal." The men also collected turtle eggs, their season fortunately being April, May, and June, beating the yolks in calabashes with salt before frying them, pancake-style, in tortoise fat.

A second major source of food lay in the fishing skill of the Native American whom Henry had retained. He "was so dextrous that with his bow and arrow, he would shoot a small fish at a great distance." He also caught crawfish and shellfish (whelks), which made for a welcome change of diet. This too reflected longstanding buccaneer tradition. West Indian freebooters had for decades worked out alliances with the multi-ethnic Miskito Indians from the coast of Nicaragua. The buccaneers would provide military assistance in the Miskito struggle against the Spanish; the Miskito would provide skilled fishermen who would sail with the buccaneers and provide food for them. Knowledge of the local ecology was prized.

The next major task, since hurricane season was coming on, was "building houses to defend us from the stormy weather." They built simple structures and covered them with coarse grass that grew by the seaside. Their household goods consisted of two or three earthen jars left by the pirates, calabashes, and shells. The maroons spent much time in their "little huts or houses, . . . sometimes reading or writing." They were slowly making the island their own.

Henry turned his medical and scientific reading to new account on the island, searching out "vegetable productions" that would prove to be "of great service to us." He found a plant he called a "Turks' Head" that had a small nut that tasted like a strawberry, and another called the curatoe (agave) that had a variety of uses: its juice could be used as soap; its fibres made good thread; its leaves could be boiled to produce a "balsam [poultice] for wounds." The body of the plant, when heated and placed in a hole in the sand for five or six days, produced "a most pleasant and spirituous alcoholic liquor," which tasted like "the syrup of baked pears." Another pleasure was smoking a plant called "Wild Sage" in "a crab's claw." Despite Henry's inventiveness, however, island life remained "desolate and disconsolate."

Homecoming

After four months on the island, the maroons at last spied two vessels, a sloop and a man-of-war sailing toward them. Both were full of pirates. The captain of the warship learned from the four pirates on the island that one of their number was a doctor and sent for him. Henry was welcomed aboard the ship with trumpets, greeted by the captain and ship's doctor, and taken into the great cabin, where he was wined, fed, and given gifts. The conversation touched on the defeat of the Duke of Monmouth, which the pirates "seemed to deplore." They too were rebels against the English state.

Henry had found compatriots on the western side of the Atlantic in the battle that had cost him his freedom in the first place.

Henry requested that he and his mates be taken to a port where they might find a ship bound for England, but the pirate captain informed him that the matter would have to be voted on by the crew, who met, debated, and decided to allow only Henry to sail with them, because they did not want to share the "rich prize" they had apparently just taken with the newcomers (which was their established practice). They did, however, entertain and give abundant provisions to the men on the island. Two days later, on May 25, 1687, they sailed away, Henry feeling "not a little grieved at my departure."

They sailed north, between Puerto Rico and Hispaniola, where they captured a ketch sailing from New York to Providence in the Bahamas, a place that had recently been resettled after a Spanish attack. Seafaring people, many of them formerly pirates, had erected a "little commonwealth," which was "under the Protection of no Prince." They built a small fort, made and enacted their own laws, and selected an Independent, "a very sober man," as their governor. The pirates were warmly received and liked the place so much that they ran their ship aground and burnt her, "giving the guns to the inhabitants to fortify the island."

In two weeks Henry continued on with the crew of the ketch for Carolina and eventually to New York. There he met someone he knew in Barbados (who "would not discover me") who relayed the stories of how the runaways had been pursued by their masters, how colonial authorities throughout the Caribbean had been alerted of the escape, how promises of severe punishment had been made should they ever be returned, how rumours ran wild about their adventures, and how, in the end, it was "concluded that we had perished in the sea." From New York, Henry recrossed the Atlantic to Amsterdam, from there to the Isle of Wight, from there to Southampton, and eventually to his family, who greeted him "as one

risen from the dead.” Henry’s final words were praise to God for preserving him against “all dangers and times of trial.” These last he wrote “From my lodging, at the sign of the Ship, in Paul’s Churchyard, London. June the 10th, 1689.”

Conclusion

In the end Henry Pitman was typical of countless other rebels who in the seventeenth and eighteenth centuries found themselves flung to the edges of the Atlantic in the aftermath of a failed rebellion. Whenever authorities repressed a riot by an urban mob, a strike by workers, a mutiny by soldiers or sailors, or a revolt by servants or slaves, they often hanged a few of the rebels and sent a larger number into a miniature diaspora—such was the experience of defeat. What was unusual in Henry’s case is that by the time he returned to England, those who had exiled him, the government of James II, had themselves been overthrown in the “Glorious Revolution” of 1688, by which means Henry the “convict rebel” suddenly became a heroic martyr of Protestant resistance to the “Arbitrary Power” of the dreaded papists. This change of political power is precisely what made the publication of Henry’s narrative possible.

As we have seen, many kinds of knowledge—technical, natural, and social—were necessary to his escape. First among these was navigation, without which the eight men could never have imagined trying to escape by sea to a destination six hundred miles away. Henry gathered a compass, a quadrant, a chart, a half-hour glass, a half-minute glass, and log and line for getting bearings and plotting his course. Henry did not say where he learned navigation, but it was almost certainly during a stint in the Royal Navy, a common career choice for young physicians in his day. He was not the only Monmouth rebel with valuable maritime experience. Indeed we know from accounts of other escapes made by the Monmouth rebels that seafaring skill was central to the design. A planter named Jeaffreson of Nevis wrote that he and other plantation owners had trouble keeping their new bonded laborers “who could jump on the first ship they found, find work, and sail away.” The knowledge of medicine and of carpentry (Whicker) also came in handy.

Related to technical knowledge was a necessary multifaceted knowledge of nature, which of course navigation itself demanded—of winds, tides, latitude (accurate ways to plot longitude had not been developed), and geography. Some of this was a matter of formal education, some of it a matter of experience. Henry knew the wind patterns of the southern Caribbean, he knew the locations of the various islands. He knew political geography—where English, Dutch, and Spanish colonies were located—and he knew economic geography, the patterns of ships as they engaged in the salt trade, for example. Equally important was the knowledge of nature once he and his mates were marooned on the island of Margarita, and here it is doubtful that they would have survived if not for the pirates who shared with them the buccaneer’s knowledge of marooning amid the Caribbean ecology, and if not for the Native American whose fishing skill fed them. These were the Calibans to Henry’s Prospero, to use Shakespeare’s example of how the lowly fed and sustained one of higher station.

Neither the technical nor the natural knowledge would have been sufficient without corresponding social knowledge—how to cooperate, how to make alliances. From the beginning Henry knew that his escape would depend on a broad and various lot of people, but even he could not have known just what a big and motley crew they would be: the indebted woodcarver John Nuthall; his fellow political prisoners and transported felons; two enslaved Africans; three shiploads of pirates; a Florida Indian; fellow maroons; and numerous crews of sailors who carried him hither and yon. The “shipmates” with whom he originally came over to the island, with whom he had suffered a deadly “middle passage” (and no doubt because of it developed strong bonds), were especially important as the core members of the conspiracy, but all of the above played essential roles. The pirates, with their own hard-won wisdom about survival and traditions of self-organization, were particularly instrumental. The circulation of proletarian knowledge and experience, not to mention simple mutual aid, was perhaps the linchpin of Henry Pitman’s successful escape.

In the end, Henry’s bid for freedom required that he and his mates know how two modes of production actually, concretely worked. The first was the capitalist economy as it operated in the Caribbean and across the Atlantic—the workings of plantations and ships, colonies and imperial metropolis. The second was the communing no capitalist economy of the uninhabited islands of the Caribbean such as Margarita. He had to know the resources of the latter and be able to find the “necessaries of life” there, while he had to know the commodities, connections, and variety of workers of the former. The central lesson of

Henry's case is this: no matter how the story may be told, his escape, like almost all others, was not only not individualistic, it was collective and in this instance triply so—collective in the planning and execution by a group; collective in its sharing of knowledge; and collective in its dependence on cooperation in the division of labor.

This conclusion takes on additional meaning if we compare Henry with Robinson Crusoe, the protagonist in Daniel Defoe's famous novel a generation later that would inspire a new generation of maritime novelists. The parallels between the real character and the fictional one are numerous: both were middling types who were enslaved and managed to escape in small open boats; both were subsequently marooned, in similar kinds of places, in similar geographic locations; both had minions, Henry his Indian, Robinson his Friday; both returned home to embrace the nation. None of this is accidental, as British historian Tim Severin has recently and convincingly shown. Although the marooned Scottish sailor Alexander Selkirk may have been the inspiration for Robinson Crusoe, Henry Pitman was the actual prototype, the literal model for the modern individualist hero. But notice what Defoe did in the translation of Henry's story: he makes Crusoe the solitary, independent individual, shorn of all natural ties, living outside society, involved only with nature.

Crusoe would in turn pass into the classical political economy of Adam Smith, David Ricardo, and others as homo economics, the progenitor and epitome of bourgeois individualism for the eighteenth century and after. This was, of course, as Karl Marx pointed out, an illusion and a deception, both of which were necessary to the mythology of capitalism. And here we find an odd parallel, for like Crusoe, the runaway slave, the person who dared to escape the peculiar institution to freedom, has been treated in the historiography of slave resistance as the individualist, over and against the collectivist who rose in insurrection. The story of Henry Pitman shows that both judgments, about Crusoe and about the escapee, are fundamentally wrong.

(5 313 – 25 06 23) L'USAGE DU VIN DANS LA MARINE

par Yannick Romieux

L'idée d'une communication puis d'un article sur « l'usage du vin dans la Marine » me fut suggérée dans un haut lieu du vignoble bordelais lors d'un voyage de notre société en mars 1996. Si le sujet pût paraître, au départ, amusant, son étude approfondie le révéla des plus intéressants et motivants. En effet, les boissons fermentées ou alcoolisées représentaient, à bord des navires, un pôle d'attraction aux multiples facettes car elles sont, à la fois aliment, récompense, mais aussi réprimande de par leur suppression temporaire. Bref, on débouche sur une véritable étude de mœurs où le vin était la cerise sur le gâteau bien amer de la vie des équipages de la marine à voile. Mais avant tout, il faut savoir que Richelieu, le premier à avoir lancé les bases d'une Marine digne de ce nom, avait fait connaître qu'il préférerait recruter des marins dont le sang était composé d'eau de mer et de vin plutôt que d'avoir des personnages poudrés, fardés, perruqués et emplumés. Cette phrase était, nous semble-t-il, une véritable déclaration d'intention à savoir que le vin était devenu un rite incontournable dans la Marine.

Bien avant Richelieu, l'histoire maritime grecque nous lègue des citations qui construisent le pont entre vin et Marine. Ainsi, Télémaque, le fils d'Ulysse et de Pénélope, douze siècles avant notre ère, formule précisément ses ordres pour l'avitaillement de son navire : « Emplis-moi de vin douze amphores et les coiffe bien toutes. »

C'est beaucoup plus tard, sous l'égide de Colbert, que l'ordonnance royale du 4 mars 1670 réglait la qualité et la quantité des denrées à fournir aux vaisseaux. D'autres ordonnances suivirent, insistant particulièrement sur le fait de n'embarquer à bord que des vins excellents : Bordeaux, principalement, à l'exclusion du vin Charentais ou Nantais. La ration par homme était de 3/4 de pinte, soit 70 centilitres de vin rouge « franc de pourriture, pousse et aigreur », abreuvé d'autant d'eau pour faire trois chopines de boisson qui serviront aux trois repas. Le vin sera donc rouge de préférence, choisi dans les meilleurs crus et de la dernière vendange (ce qui a priori peut être contestable). En effet, le problème de la conservation à la mer exigeait des vins de haute qualité.

Compensation aux rigueurs de la vie à bord, autant que concession aux habitudes nationales, les marins français reçurent toujours, semble-t-il, des boissons alcoolisées à l'occasion de leurs repas soit sous forme de boissons fermentées (vin, bière ou cidre), soit sous forme de spiritueux (eau de vie, rhum...).

Ces boissons fermentées, nous l'avons dit, posaient de difficiles problèmes de conservation en futailles dans les cales des vaisseaux qui était un « lieu sans air, humide et plein d'émanations miasmatiques ». C'est pourquoi et aussi en raison de la nécessité d'en embarquer des quantités plus importantes, cidre et bière, plus fragiles, ne furent jamais utilisés que pour les armements de faible durée et uniquement dans les mers froides.

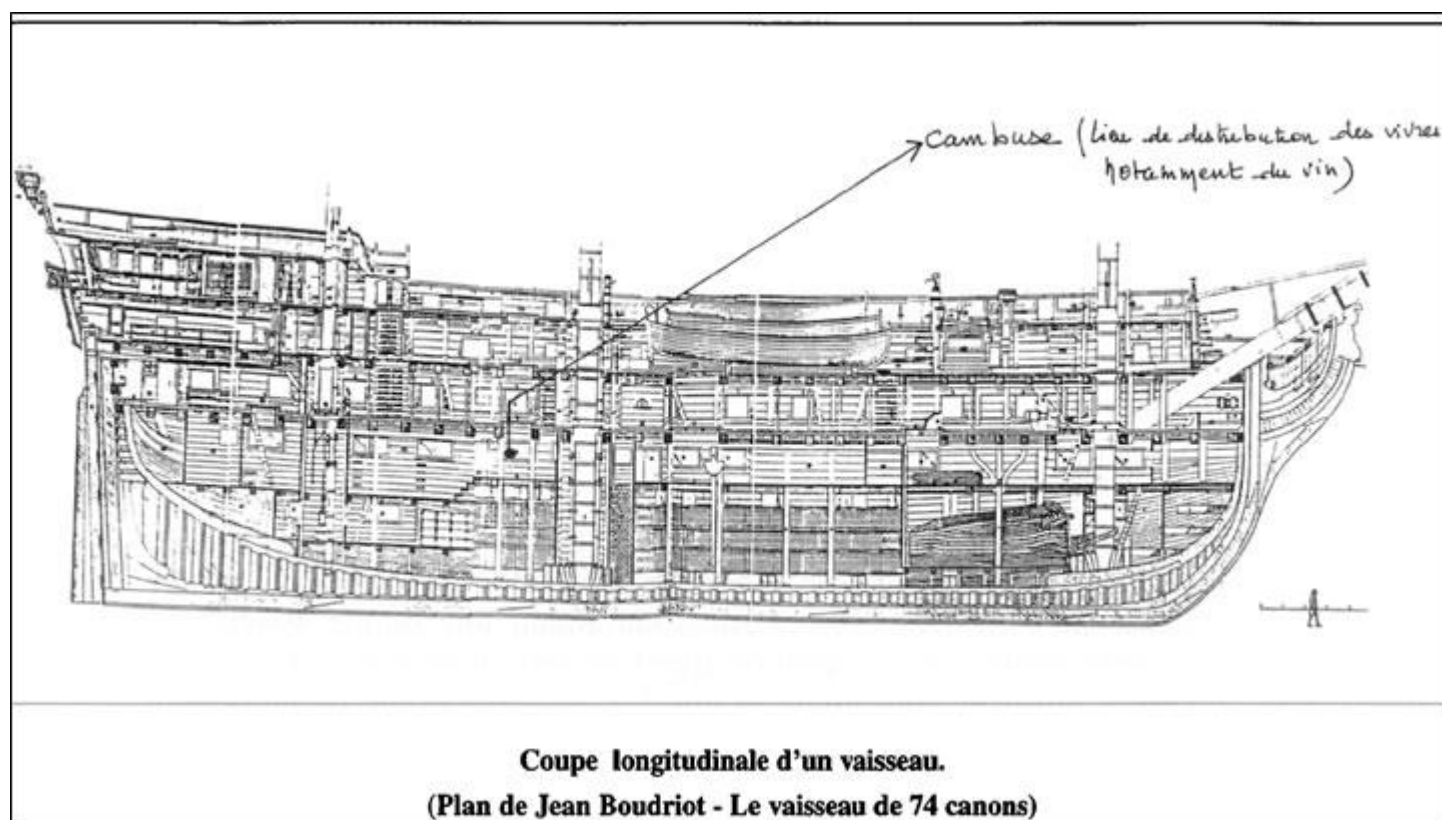
Le munitonnaire, c'est-à-dire l'agent chargé de délivrer les vivres et notamment le vin, doit obéir à des ordres royaux qui sont précis et formels. Ainsi, « il ne pourra fournir des vins blancs, des vins de l'île de Ré, du Poitou, de Nantes et du vin vrillé de la Rochelle pour le Ponant, ni des vins du Languedoc pour le Levant ».

Concrètement, pour le Ponant, on utilise exclusivement du vin rouge embarqué sous deux formes : la première provient de Saintonge, d'Anjou et de la Touraine. Ces vins légers et nouveaux ne se tiennent pas à la mer, aussi ils doivent être consommés pendant le premier mois de campagne. Ensuite, on utilise du vin vieux de Bordeaux, cru de Montferrand, de Pallu ou de Quercy. On peut également consommer du vin vieux de Chalosse.

Lorsqu'on embarque des vins pour les climats chauds, il faut veiller à les coller et les fouetter avec une attention particulière avant de les embarquer. Il faut savoir, en outre, que les vins des crus de première qualité, comme ceux de Montferrand, de Pallu ou de Quercy, résistent bien aux chaleurs. Pour le Levant, le vin nouveau est de Provence et le vin vieux provient de Toulon et de Marseille. Sur cette côte méditerranéenne, sont défendus les vins de l'île de Ré, de Poitou, de Nantes, les vins vrillés de la Rochelle et les vins du Languedoc.

Un coulage de 10 % est reconnu et donc toléré par toutes les boissons à l'exception des eaux de vie.

Ce coulage est dû essentiellement aux avaries diverses, à l'acescence et, bien entendu, au chapardage.



Aussi, était-il fréquent, après quelques semaines de mer, de ne plus délivrer aux matelots que de l'eau de vie, de conservation plus facile et d'encombrement encore moindre, environ quatre fois moins, que le vin.

L'allocation journalière prévue par les textes était le quart de celle du vin donc 3/16 au lieu de 3/4 de litre, autrement dit 22 centilitres environ par jour. Mais Louis XIV avait fort bien décelé les dangers de l'alcool puisqu'il déclarait en 1680 : « Sa Majesté a été informé que les eaux de vie sont fort nuisibles à

l'équipage. » Colbert, lui aussi, comprit la nocivité de cette pratique puisqu'il la limita aux voyages tropicaux en dépit des dépenses supplémentaires que cela occasionnait. Une autre considération donnait, pour le matelot, tout son prix au « Vin du Roy ». Ce vin était une sorte de privilège qui, de pair avec les avantages sociaux et le caractère de solidarité des « invalides de la Marine », contribua à faire admettre la dure obligation du « système des classes ».

Le vin était considéré comme si nécessaire pour la santé physique et morale des équipages qu'un règlement de 1786 « interdit aux officiers d'appliquer la peine de rationnement de vin », ce qui fut confirmé, un peu plus tard, par le Roi lui-même alors qu'auparavant elle était mise en vigueur même pour les fautes minimales. Sous la Révolution, les approvisionnements en vins furent désastreux comme tout le reste puisque la ration journalière tomba de 70 à 42 centilitres. Il fallut attendre le prince de Joinville pour que les choses s'améliorent sensiblement.

Sur les anciens vaisseaux, la cambuse était délimitée par de solides cloisons et défendue par une robuste porte grillagée car les fûts en vidange attiraient bien des convoitises. Si cet endroit était hygiéniquement malsain, il facilitait les manipulations et les approvisionnements. En effet, la distribution journalière de vin donnait lieu à de laborieux travaux de manutention, notamment à cause de l'arrimage des futailles entraînant une bonne assiette du bateau, assiette maintenue à condition que l'on remplisse d'eau de mer les dits fûts après en avoir consommé le vin. Le contenu de ces derniers était transvasé à l'aide de pompes dans les barriques ou demi-barriques. Puis le vin était réparti en bidons collectifs de 7 ou 8 hommes suivant les époques.

Chaque membre de l'équipage disposait d'un gobelet ou d'un bol pour boire le vin distribué à partir du bidon commun à l'aide d'une petite mesure faite souvent avec la moitié d'une noix de coco valant environ 1/4 de pinte, c'est-à-dire 23 centilitres.

Il est cependant à noter que les diminutions ou les augmentations de la ration alimentaire concernaient également le vin. Au cours de la vie quotidienne du navire, le rythme alimentaire, pour l'équipage, était réglé comme suit :

- au déjeuner (7 h 30 en été, 8 h 00 en hiver), il était distribué une chopine de boisson, c'est-à-dire 46 centilitres — cidre, bière ou le plus souvent vin allongé d'eau à parts égales —, ce qui correspondait à 23 centilitres de vin pur. Puis l'habitude s'établit, vers la fin du XVIII^e siècle, de distribuer en toutes régions la boisson du matin sous forme de spiritueux, le « fameux boujaron » d'eau de vie ou de tafia, représentant 1/16 de pinte ou 6 centilitres qui fut réduit à 3 un siècle plus tard et, enfin, supprimé par une circulaire du 9 novembre 1893 ;

- au dîner (11 h 30 du matin en toutes saisons), il était distribué aux hommes une chopine de boisson, principalement du vin. Le traité des vivres du 13 février 1776 notifie que la ration de vin reste inchangée mais qu'il n'est plus question de la « mouiller ». En conséquence, chaque membre de l'équipage reçoit une demi-chopine par repas, soit 23 centilitres qui passera, en 1893, à 25 centilitres ;

- au souper (18 h 00 en été, 17 h 00 en hiver), du XVIII^e siècle jusqu'en 1874, le vin est servi suivant les critères du déjeuner. Il faut savoir, de plus, qu'il existait toute une gamme de rations supplémentaires suivant les grades et que l'on multipliait aussi les occasions de « double dose » lors des fêtes religieuses ou royales, ou encore en guise de récompense, ce qui, bien entendu, faisait l'affaire de l'équipage...

En ce qui concerne l'état-major, il disposait de vin vieux de Montferrand, de Margaux, de Médoc, de Graves (en rouge et en blanc), de Sauterne et de Talence. De plus, il avait à sa convenance du ratafia et divers fruits à l'eau de vie. Il faut savoir que le service de la table du capitaine, qui reçoit l'état major, est raffiné et l'on boit plus de vin cacheté que de brocs provenant, par l'intermédiaire des dame-jeanne, des barriques en perce. Notons enfin que certains membres de cet état-major avaient des provisions personnelles mais cette disposition fut réduite à deux caisses de vin ou de liqueur en 1783 pour cause, semble-t-il, d'abus.

Dans ce contexte, il est intéressant de savoir ce qu'en pensaient les médecins-hygiénistes de la Marine. Pour cela, nous ferons appel à deux personnalités de cette discipline : le docteur François-Vincent Palois (1771-1847), médecin nantais et auteur, en 1801, d'une thèse très remarquée sur l'hygiène navale, et son confrère Jean-Baptiste Fonssagrives (1823-1884), célèbre médecin de la Marine et professeur d'hygiène à la Faculté de médecine de Montpellier.

En réalité, ces deux figures de proue partagent, à une cinquantaine d'années d'intervalle, un certain nombre d'idées communes. Ainsi, ils considéraient la bière comme très nourrissante et antiscorbutique.

Pour le cidre, ils le regardaient comme propre à prévenir ou à écarter le scorbut. Mais ils préviennent, à l'unisson, que ces deux boissons se conservent difficilement à la mer, surtout quand la température est élevée, et prennent une place considérable dans les cales, ce qui les excluent pratiquement des vivres à embarquer. Quant au vin, ils lui attribuent la propriété de neutraliser les influences débilitantes de l'encombrement nautique, de consoler le marin qui a une existence rude et monotone de nature à engendrer le découragement et l'ennui, et enfin d'aider à supporter le séjour prolongé dans les pays chauds. Ils attribuent aussi au vin une propriété antiscorbutique de par la sève qu'il contient et associé aux acides végétaux. En effet, nous savons aujourd'hui que seul le vin renferme un peu de vitamine C (1,8 mg pour 100 grammes) ³, mais que le tabac et l'alcool en augmentent sa consommation. Dans ce cas, on peut se demander où se trouve l'effet bénéfique...

Pour ce qui est de l'eau de vie, nos deux hygiénistes préconisent de la leur donner comme cordial après des travaux pénibles ou par temps froid ou pluvieux, mais jamais à jeun car elle entraîne l'ivrognerie.

Finalement, ces deux médecins, spécialistes de l'hygiène navale, se prononcent pour le vin comme boisson de base à bord des vaisseaux tout en dénonçant les méfaits de l'alcoolisme. Leur comportement est pour le moins ambigu car ils ont tendance à mettre en cause les eaux de vie, responsables de la mauvaise ivresse ainsi que des délabrements physiques et moraux, et à faire preuve de la plus grande indulgence à l'égard du vin. Comme si, dans ce domaine, il pouvait y avoir deux poids et deux mesures...

Cependant, le mot de la fin revient à Fonssagrives qui résume parfaitement la pensée du corps médical de la Marine sur ce sujet. Ainsi, nous dit-il, les médecins des gens de mer pensent que si cette partie du régime de l'homme embarqué devait être modifiée, ce serait uniquement dans le sens d'une augmentation car le vin a l'avantage de désaltérer et de nourrir. C'est un concept qui était loin de déplaire à l'équipage, vous en conviendrez.

Si sur les vaisseaux, il y avait le vin-aliment, comme nous venons de le voir, il y avait aussi, comme à terre, le vin-médicament. Ce dernier se préparait essentiellement par deux procédés :

- la fermentation qui consistait à mêler les principes actifs avec le suc de raisin et l'on faisait fermenter le tout ensemble. Ce procédé ne reçut pas l'approbation de tous car il semblerait que la fermentation changeait la nature des drogues que l'on y introduisait ;
- l'infusion (nous dirions aujourd'hui la macération). On met la ou les plantes ou encore parties de plantes avec le vin dans une bouteille pendant 12 à 15 jours en l'agitant régulièrement. On filtre le vin ainsi constitué et on le conserve dans des bouteilles entièrement pleines.

On peut faire des vins médicinaux avec les vins rouges, les vins blancs, les vins de liqueur ou les vins fins. Le vin doit être parfaitement limpide, de couleur pure, d'odeur suave, de saveur franche et agréable. De plus, il doit être miscible, en toute proportion, à l'eau sans se décomposer ni perdre de ses qualités. Ainsi, on choisira des vins de liqueur pour les substances riches en principes éminemment altérables. On se servira du vin rouge lorsqu'il s'agira de dissoudre des principes actifs toniques ou astringents parce que ses propriétés propres seront en rapport avec celles des matériaux médicamenteux. Enfin, le vin blanc est choisi comme base des vins à visée diurétique.

Il existe des vins médicamenteux simples comme celui d'absinthe, de colchique ou encore le vin Mariani ou vin de coca et des vins médicinaux composés comme le vin de quinquina ou le vin aromatique amer. Enfin, personne ne sera surpris en sachant que le vin médicamenteux le plus utilisé dans la Marine était le vin antiscorbutique.

Nous voilà donc arrivé à la fin de cette brève histoire du « vin dans la Marine ». Si cette boisson reste encore une tradition éminemment respectée, on peut dire que, pratiquement de tout temps, on a différencié, peut-être plus encore dans la Marine qu'ailleurs, le vin-aliment du vin-médicament, ce qui m'empêchait pas certains malades comme certains bien-portants d'en faire parfois des abus.

Alors à cette histoire s'impose une morale qui est, plus que jamais, à l'ordre du jour et qui ne trahira pas les slogans modernes de publicité type un verre ça va, trois verres bonjour les dégâts ». Déjà, la Bible disait :

- Le vin est la joie de la vie et l'abus en est la mort. » Pour ma part, je préfère ce dicton latin « uti - non abuti », user, ne pas abuser. C'est donc ce que je ferai de la place qui m'a été impartie dans cette revue en espérant vous avoir intéressés avec ce sujet pour le moins original et encore très peu étudié.

1. La pinte, mesure de Paris, équivalait à 93 centilitres.
2. La chopine est égale à 46 centilitres.
3. Nous devons au professeur P. Delaveau les précisions suivantes : « Les polyphénols, flavo noïdes et surtout anthocyanoïdes sont connus pour agir de façon associée à l'acide ascorbique (Szent-Gyorgi avait parlé de facteurs C1 et C2 associés), le pouvoir réducteur des uns et des autre agissant dans le même sens. La consommation de vin de qualité suffisante peut contribuer à la pré vention du scorbut à condition, bien entendu, que soit assuré un apport journalier suffisant d'acide ascorbique (dose usuelle minimale 30 milligrammes par jour). » Nous le remercions vivement pou son aimable et érudite contribution.

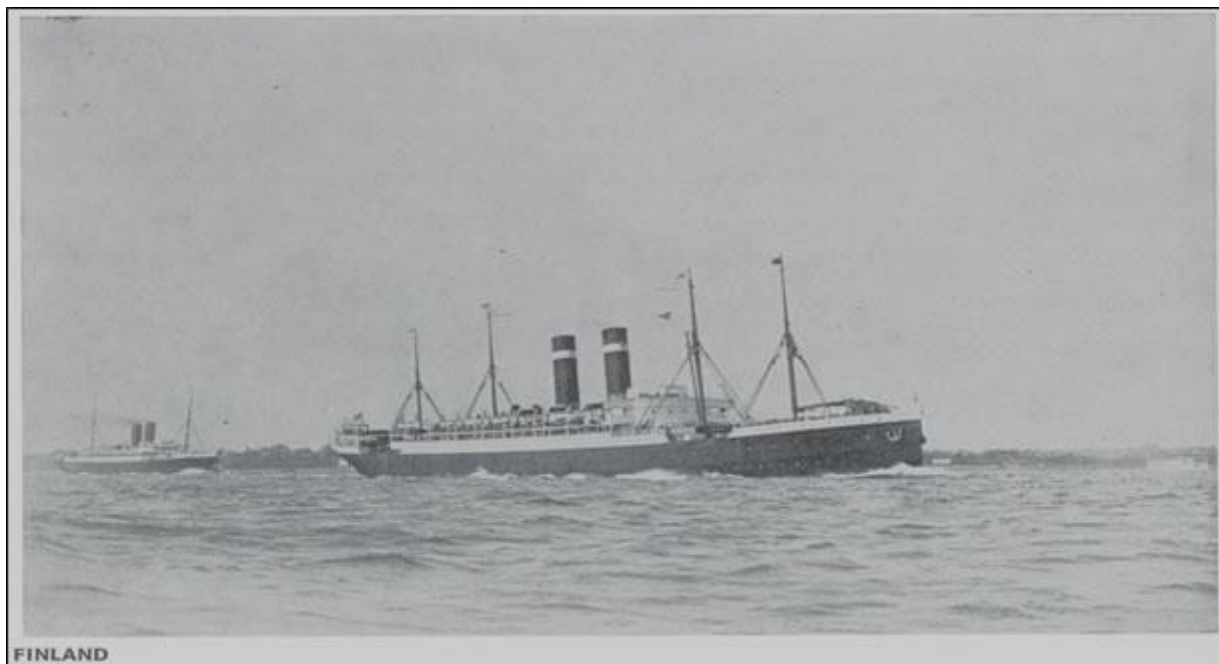
BIBLIOGRAPHIE

J. Bourmuur, Le Vaisseau de 74 canons. Collection archéologique navale française, Éditions de quatre seigneurs, Grenoble, 1973, 4 tomes, 1050 p.
A. CARRÉ, Notes personnelles aimablement transmises à l'auteur par ce médecin général de la Marine
J.-B. FONSSAGRIVES, Traité d'hygiène navale, Librairie J.B Baillière et fils, Paris 1877, 919 p.
V. HUE, Étude critique du traité d'hygiène navale de EV Palois, chirurgien-navigant nantais Thèse pharmacie Nantes, 1995, 196 p.
Ph. MASSON, La Mort et les Marins, Glénat, Grenoble, 1995, 395 p.

(5 314 -02/07/23) De belgische koopvaardij het verleden en het heden (I)

« NEDERLAND », « SWITZERLAND », « RHYNLAND », « VADERLAND », « RUSLAND », « ZEELAND », « KROONLAND » en « FINLAND in dienst op de lijn Antwerpen - New York - Philadelphia, genoten een wereldfaam. De onderneming ontwikkelde zich op bevredigende wijze tot na de eerste wereldoorlog. De ommekeer in de trafieken die afgestemd waren op de oorlog 1914-1918, het stopzetten van de massale uitwijkingen naar de Verenigde Staten, de financiële mislukkingen en de economische ramp van 1930 veroorloofden ongelukkigerwijze de Red Star Line nict het jaar 1931 te overleven.
- in 1891 ontstond de « American Petroleum Cy », voorgangster van de N.V. « Esso Marine Belgium ».
-in hetzelfde jaar werd de « S.A. Belge de Navigation à Vapeur SCALDIS » gesticht. Haar zeil- en stoomschepen verzekerden het verkeer met Spanje, Portugal en Italië. Willem Geurts vervoegde de firma in 1893 en legde de grondslag van de huidige rederij René Geurts, die nu nog de kustvaarder « MARIE FLORE » bezit.
- in 1895 zien we de oprichting van de « Compagnie Belge Maritime du Congo », die zal uitgroeien tot onze grootste nationale rederij. Ze had voor opdracht een regelmatige dienst tot stand te brengen tussen Antwerpen en de onafhankelijke Congo-Staat. Deze vennootschap was in feite een filiaal van de Britse firma « Elder Dempster ». On het-zelfde ogenblik stichte een Duitse sociétéit « Woermann Linie » eveneens een Belgische filiaal, de « Société Maritime du Congo ». De dienst werd door beide vennootschappen gemeenschappelijk verzekerd. Op 6 februari 1895 vertrok het stoomschip « LEOPOLDVILLE ». Wanneer in 1908 België de onafhankelijke Congo-Staat overnam, beslisten enkele personaliteiten, met aan het hoofd generaal Thijs, van de Congolijn een zuiver Belgische onderneming te maken. Op 1 februari 1911 werd een akkoord bereikt met de Britse vennootschap tot afkoop van haar aandelen ; de Duitse firma had zich reeds teruggetrokken in 1901.

Hoe zag de situatie er nu uit op de drempel van de 20e eeuw ? Een beetje hoopgevend als wij de statistieken bekijken. Er was wel een lichte inzinking in de jaren 1905 en 1906, maar het jaar 1914 was gekenmerkt door een forse en plotselinge stijging van aantal en tonnenmaat. Nochtans zaten er meer mogelijkheden in dit tijdperk van algemene economische expansie. Lodewijk De Raet schreef in 1905 « Op 100 miljoen frank jaarlijks aan vracht besteed, komen er 97 in de zak van vreemde rederijen. De Belgische uitvoer hangt dus feitelijk af van de goede wil van zijn mededingers. Welke factoren zijn er nu van aard om de levensvatbaarheid en de bloei onzer handelsvloot te bevorderen ? Er zijn er drie : de rederij, de scheepsbouw, de bemanning.



- De rederij (...) Op de 21 zagezegde Belgische rederijen, zijn er eigenlijk maar 5 die nationaal zijn naar kapitaal en scheepsvolk. Onze Vlaamse kapitalisten moeten leren inzien dat de zeevaart en zeer voordelige geldbelegging kan zijn. Ten bewijze daarvan gaf de Antwerpse Kamer van Koophandel de tabel uit der winsten van de voornaamste Deense, Hamburgse en Hollandse stoomvaartmaatschappijen. Daaruit blijkt dat voor 1894-1900 de uitkering aan het kapitaal gemiddeld 7,25 t.h. bedroeg.

- De scheepsbouw kan voor Vlaams-België een bron worden van welvaart. De lijst der Belgische schepen is geenszins lang en de meeste zijn dan nog op buitenlandse werven gebouwd (58 op 71 !).

- De bemanning. In ons land arm aan schepen, het is er niet veel beter aan toe met het zeevolk. Al onze rijkdom bestaat in een school voor scheepsjongens te Oostende en twee zeevaartscholen waar ernstige herinrichting broodnodig is. Om in de bestaande leemte te voorzien, ontstond juist de beweging tot oprichting van het schoolschip. Is het niet wraakroepend dat op onze weinige Belgische schepen 144 vreemde officiëren en slechts 74 Belgen aangetroffen worden ! (...) Op « onze » 2.201 matrozen vindt men 721 Belgen, verder niets dan Engelsen en Duitsers.

In 1912 laat Lodewijk De Raet een nieuwe meer optimistische klank horen « Zonder dat de Belgische zeevaart een grondige verandering onderging is er, sedert het schrijven van dit opstel in 1905, op dit

gebied het een en ander gebeurd, dat hier in het kort dient vermeld te worden. Immers wij stelden hoger vast dat hier een gunstige kentering waar te nemen was : onze Vorsten, Leopold II, de ervaren zakenman en stichter van het koloniaal Rijk in Afrika ; Koning Albert, bijzonder bevoegd in industriële zaken, steunden uit al hun macht de ontluikende zeevaartbeweging ; de Regering en de openbare machten volgden en de nijverheids- en handelskringen lieten zich niet onbetuigd. De gevolgen van deze pogingen bleven niet uit : een grote uitslag dient vooral aangestipt : de natie ging belang stellen in de zeevaartzaken. Afgezien nog van het gestadig toenemen der beweging van onze havens en vooral van Antwerpen, is er ook een vermeerdering van de handels-vloot vast te stellen, maar deze vermeerdering staat nog geenszins in verband met de economische positie van ons land ».



DE EERSTE WERELDOORLOG 1914-1918

Als men thans, in 1971, de regeringspolitiek ten aanzien van de Belgische koopvaardij in oorlogstijd in alle objectiviteit ontleedt, kan men zich niet van de indruk ontdoen dat wij in 1914-1918 leergeld hebben betaald voor de latere wereldoorlog 1940-1945. Dit hoeft ons niet te verwonderen. In 1914 geloofden we nog rotsvast in onze neutraliteit en de plotselinge oorlogssituatie waarin we werden meegesleept stelde onze reders al dadelijk voor het cruciale probleem van de verzekering. Er was inderdaad niets voorzien inzake de verzekering van de oorlogssrisico's. Men deed dan maar een beroep op de Britse «Board of Trade» waarmee op 5 oktober 1914 een overeenkomst werd ondertekend op grond waarvan de Belgische schepen op dezelfde voet werden behandeld als de Engelse. De meeste Belgische schepen konden aldus terug worden ingezet, in het begin voornamelijk voor troepentransport... alhoewel er geen vvet bestond voor de opeising van koopvaardij schepen (die zou er eerst komen in 1916). De Belgische

Redersvereniging sloot met de regering een overeenkomst — op 11 juni 1915 — waarbij de reders zich verbonden 20 t.h. van hun vloot ter beschikking te stellen voor militair vervoer, en zulks voor een vergoeding op basis van de tarieven en voorwaarden van de Britse « Blue Book rates » (nl. de Engelse opeisingstarieven) die nog waren vastgesteld op grond van de situatie van de vooroorlogse vrachtenmarkt. Slechts met die overige 80 t.h. van hun vloot konden de reders min of meer profiteren van de vrachtprijsverhoging welke voortvloeide uit de steeds grotere vraag naar scheepsruimte.

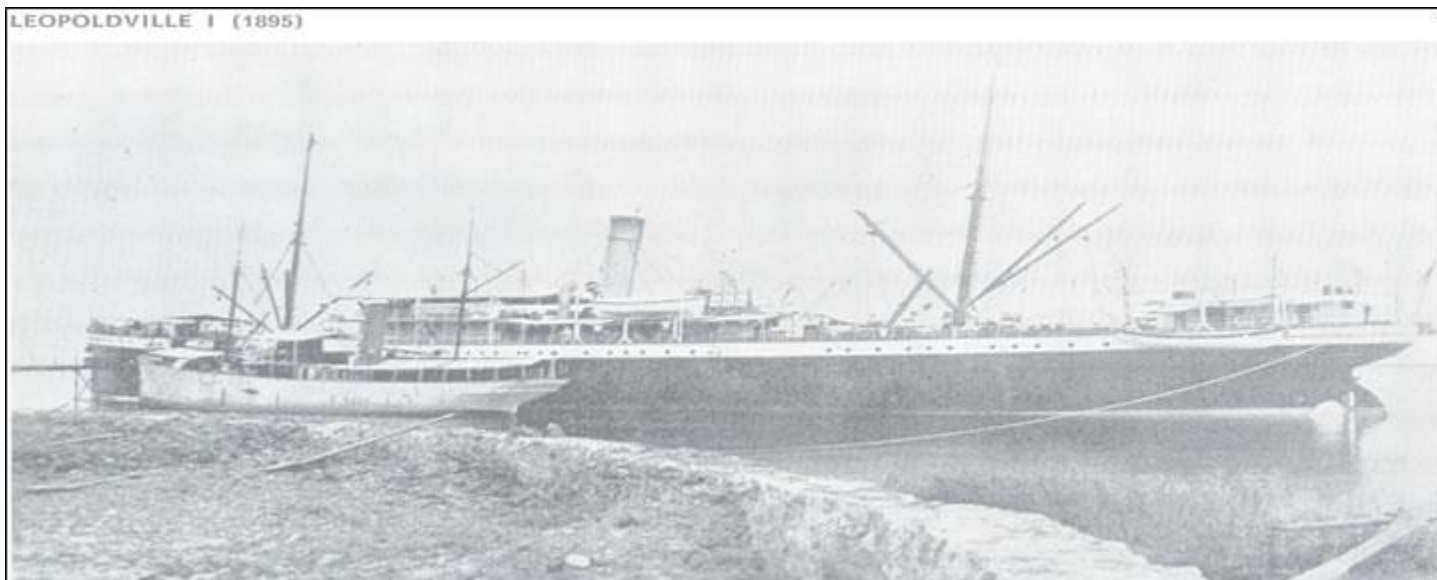
Inmiddels was het probleem ontstaan van de bevoorrading der burgerbevolking in het bezette België. Met dit doel werd de « Commission for Relief in Belgium » opgericht in 1916. Zij gebruikte vooreerst schepen van diverse nationaliteiten voor het vervoer van levensmiddelen. Maar weldra zou de Britse regering aan haar schepen verbod opleggen uit te varen van neutrale tot neutrale haven, terwijl de Regering van Den Haag haar schepen inzette voor eigen ravitaillering. De Belgische regering sloot terug een overeenkomst met de reders. Nagenoeg alle beschikbare grote schepen werden ter beschikking gesteld van de « Commission for Relief » voor de vaart Verenigde Staten -Rotterdam. De vracht werd vastgesteld op 75 % van deze welke betaald werd door de « Royal Commission of Wheat Supplies ». Deze Commission verzekerde het graantransport op de Britse Westkust. De vracht, betaald door de CRB was merkkelijk hoger dan het opeisingstarief, maar ze bleef steeds onder de vracht van de vrije markt.

De regering gaf er zich rekenschap van dat de koopvaardijvloot een onmisbaar element was in de oorlogsvoering. Er werd naar middelen gezocht om de vloot in stand te houden. Vanaf 1915 mochten geen schepen meer aan het buitenland verkocht worden zonder voorafgaande toelating (K.B. van 23.2.1915), terwijl ook in hetzelfde jaar, nl. bij besluitwet van 20 mei 1915 (13) de Staat, in zekere omstandigheden, zijn waarborg kon verlenen om de aankoop van schepen te bevorderen. Gedurende de oorlog werden de buitgemaakte schepen in Engeland bij opbod verkocht. Van de koopsom was er steeds een deel dat niet onmiddellijk te betalen was, namelijk 75 %. Voor dit deel verleende de besluitwet van 20.5.1915 de staatswaarborg. Enkele maanden later werden de verhoudingen juist omgekeerd. Contant werd nu 75 % geëist, zodat de staatswaarborg nog slechts op 25 % sloeg. Dit zoeken naar middelen om de vloot op peil te houden en zelfs uit te breiden heeft in 1916 (besluitwet van 19 juli) geleid tot de stichting van een nieuwe rederij : de « Lloyd Royal Belge ». De Staat waarborgde 'Kapitaal en intrest der obligaties van de nieuwe rederij, die in feite een uitbreiding was van de bestaande rederij Brijns-Gylsen. Deze zakelijke uiteenzetting moet ons niet uit het oog doen verliezen dat ook de eerste wereldoorlog een zware tol heeft geëist van de handelsvloot. Van de 125 schepen, die 350.000 BRT vertegenwoordigden in 1913, bleven er einde 1918 nog slechts 60 over met een totaal van 150.000 BRT.

DE PERIODE VAN 1919 TOT 1940. WEINIG WEL EN VEEL WEE.

Onmiddellijk na de oorlog, in de euforie van een heropleving die zo spoedig mogelijk moest worden tot stand gebracht, werd een bijzondere krachtinspanning gedaan om onze handelsvloot in een minimum van tijd op het vooroorlogse peil terug te brengen. Dit gelukte reeds in 1920, jaar waarin dit peil reeds werd overschreden aangezien de koopvaardij op dat ogenblik 174 schepen telde met een gezamenlijke brutotonnenmaat van 406.464 T. In 1921-22 bereikten we het hoogste aantal koopvaardij schepen uit onze geschiedenis, nl. 202, met in totaal 543.000 BRT, een recordtonnenmaat die we pas in 1959 zullen overschrijden (met 99 schepen). Vermelden we terloops dat in 1920 de « Compagnie Financière Belge des Pétroles » werd gesticht — het latere « Petrofina » — die in 1921 zeer bescheiden als rederij startte met het tankschip « MAZOUT I » van 700 TDW. De grootste rederij in 1921 was de « Lloyd Royal Belge », met 59 schepen en 178.766 BRT. Zij verzekerden diensten naar de Verenigde Staten, de Oostkust van Zuid-Amerika, Spanje, Portugal, het Oosten en Indië.

De na-oorlogse « boom » in de scheepvaart was ongelukkig van korte duur. Reeds in 1921 kenden de vrachtprijzen een gevoelige inzinking. Nochtans wisten, in de jaren twintig, onze rederijen zich betrekkelijk goed te handhaven, met uitzondering evenwel van de te giganteske « Lloyd Royal » waarvan de vloot in 1929 geslonken was tot 20 eenheden met 97.814 BRT. Deze rederij werd tenslotte in 1930 overgenomen door de « Compagnie Belge Maritime du Congo ». De aldus ontstane maatschappij kreeg de benaming « Compagnie Maritime Belge (Lloyd Royal) ».



Het begin van de dertigerjaren was gekenmerkt door de wereldcrisis die ook nefaste gevolgen had voor de scheepvaart. De Belgische koopvaardijvloot die in 1930 : 154 schepen telde met 508.197 BRT was in 1936 geslonken tot 94 schepen met 341.743 BRT. Deze cijfers op zichzelf zijn nog misleidend, want in 1932 bleef ongeveer de helft van deze tonnenmaat ongebruikt. Onze handelsvloot was ook niet van de jongste. Behoudens de tankschepen en de zeelichters waren er in België in 1932 op 132 bruikbare schepen, slechts 71 minder dan 20 jaar oud. Deze toestand zou nog verergeren in de loop van de volgende jaren. Deze katastrofale gang van zaken was van aard enkele regeringen en zelfs het parlement te beroeren. Staatsinterventie bleek een conditio sine qua non om uit de penarie te geraken. Reeds in 1930 had de toenmalige Minister « belast met het Zeewezen » een wetsontwerp neergelegd bij de Kamer van Volksvertegenwoordigers, er toe strekkende een « Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Zeevaart » op te richten. Het ontwerp kwam er niet door, en het werd definitief geklasseerd na de Kamerontbinding in 1932. De talrijke opvallende zeeschepen vormden nochtans een latent verwijt aan de gezagdragers. Op de buitengewone begrotingen van 1934 en 1935 werden dan ook kredieten voorzien met het oog op het terug in de vaart brengen van deze schepen. Deze maatregel had dus geenszins de bedoeling de Belgische vloot uit te breiden. Gedurende deze twee jaren werd aldus, voor de wederindienststelling, een toelage van 0,50 fr per dag en per ton toegekend. Dank zij deze staatsinterventie werden in 1934 : 13 schepen (96.763 BRT) — met 544 zeeneden — opnieuw in de vaart gebracht ; in 1935 volgden 7 andere schepen met 235 bemanningsleden. Einde 1933 lag 35 % der Belgische handelsschepen op, in december 1934 was dit percentage 23 %, einde 1935 : 8 %. De verleiding wordt hier groot om enkele lovende woorden te wijden aan het Bestuur van het Zeewezen en aan de onder impuls van dit Bestuur actieve « Hogere Zeevaartraad », die in die moeilijke jaren onverpoosd hebben geijverd om aan ons land een koopvaardij te bezorgen waarop het toch, uit hoofde van zijn geografische ligging en zijn industriële structuur, normalerwijze aanspraak mag maken. Het uiteraard sober bestek van dit artikel weerhoudt me nochtans van deze zijsprong. Om zeer summier het resultaat van moeizame palabers samen te vatten : de in 1936 opgerichte « Dienst voor Economisch Herstel » (beter bekend gebleven onder de afkorting OREC van zijn Franse benaming « Office de Redressement Economique ») nam in zijn programma van nationale hernieuwing het bouwen op van een aantal nieuwe schepen : ongeveer 150 miljoen frank werd voorgeschoten voor het bouwen van 28.000 ton scheepsruimte. Kort nadien begon er iets te dreigen in het wereldgebeuren. Ongetwijfeld heeft de aldus verwekte psychose er toe bijgedragen dat uiteindelijk de wet van 1 februari 1939 « tot inrichting van het Krediet voor de uitbreiding van koopvaardij- en vissers-vloten en van de scheepsbouw » werd uitgevaardigd. Ingevolge deze wet was de Staat gemachtigd tot een bedrag van ten hoogste 375 miljoen frank de terugbetaling — in hoofdsom, intresten en bijhorigheden — te waarborgen van leningen door openbare kredietinstellingen toegestaan aan de Belgische rederijen tot vernieuwing en uitbreiding, bij voorkeur op Belgische scheepswerven, van de koopvaardij- en vissersvloot. Ten einde de intrestenlast te verminderen mocht de Staat — binnen de grenzen van een jaarlijks bedrag van 11.250.000 fr — aan de hiervoren bedoelde ontleners, toelagen verstrekken die in geen geval hoger beliepen dan het bedrag overeenstemmende met een intrest tegen 3 % 's jaars op de verschuldigd blijvende kapitalen.

Deze wet was een goede zaak... maar ze kwam te laat. In september 1939 was onze tonnenmaat volstrekt ontoereikend om aan de elementaire behoeften van het land te voldoen : er was zowat 350.000 ton aan scheepsruimte tekort om de nodige uitheemse producten voor ravitaillering en grondstoffen aan te voeren. Op 1 september 1939 telde onze handelsvloot 91 schepen met 359.527 BRT. Onmiddellijk werd een uiterste krachtsinspanning gedaan om de capaciteit van onze vloot op te drijven. Van 1.1.1939 tot 10.5.1940 werden 21 eenheden onder Belgische vlag gebracht met een totale brutotonnenmaat van 95.154 T. Een bijzondere vermelding in dit verband verdient de oprichting van de « Société Maritime Anversoise », die acht Amerikaanse schepen aankocht met 67.439 BRT. In dezelfde periode gingen 11 schepen verloren, waarvan 5 door oorlogsfeiten en 6 ingevolge zeerampen die grotendeels te wijten waren aan de onveilige vaart door gebrek aan bebakening. Een klein kustvaarder werd aan Frankrijk verkocht.

Ik wil deze vóóroorlogse periode niet afsluiten zonder een zeer belangrijk initiatief van de toenmalige regering te vermelden. Onder de dreiging van het naderend oorlogsgevaar werden, op basis van de volmachtswet van 1937, de koninklijke besluiten van 7 en 8 augustus 1939 uitgevaardigd waarbij, door de oprichting van een « Vereniging voor Onder-linge Zeeverzekeringen tegen Oorlogsisico » (VOZOR), waarbij alle reders verplichtend waren aangesloten, een dergelijke oorlogsverzekering werd in het leven geroepen die, dank zij de staatswaarborg, niet gebonden was aan de draconische voorwaarden voor dergelijke verzekering op de vrije markt. Deze maatregel zal later — mits een noodzakelijke aanpassing door de besluitwet van 27 februari 1947, een doorslaggevende rol spelen bij de heropbouw van onze zwaar gehavende vloot.

TWEEDE WERELDOORLOG 1940-1945

Wanneer, op 10 mei 1940, ons land in de tweede wereldoorlog werd meegesleept, beschikken we dus over een handelsvloot van 100 schepen met 422.429 BRT.

Enkele harde nuchtere statistieken zullen, beter dan holle woorden, de tragiek illustreren van de meest sombere bladzijden uit onze maritieme geschiedenis. Van 10 mei 1940 tot 8 mei 1945 gingen 64 schepen verloren met een totale tonnenmaat van 313.592 BRT.

Ongeveer 3.300 zeelieden hebben gedurende deze periode onder onze nationale vlag gevaren: plus minus 800 onder hen zijn gedood of verdwenen, weze ongeveer 24 %.

In onze moderne cynische tijd zijn we bijna beschroomd geworden het woord «heldhaftig» te gebruiken... en nochtans : hier hoort het op zijn plaats. Spijts alles wat men er over gezegd en geschreven heeft: het waren geen militairen en ze waren niet opgeëist. De meesten hadden ruimschoots gelegenheid om te deserteren - zonder de klassieke dreiging van de «dood met de kogel» - in de neutrale havens... maar ze deden het niet. Bewust van het gevaar scheepten ze in om de levensader in stand te houden van de bevoorrading in voedsel, wapens, munitie en petroleum. De koopvaardij schepen van alle oorlogvoerende landen zijn steeds de fel gezochte prooi geweest van vijandelijke duikboten, vliegtuigen en oorlogsschepen, zonder nog van het verraderlijke mijnengevaar te gewagen. De zogenaamde «Slag van de Atlantische Oceaan» was een onophoudende strijd die o.m. voor de Belgische koopvaardij 60 maanden heeft geduurd. Op gebied van nationale erkentelijkheid kan men de zeelieden van onze koopvaardij in alle objectiviteit dezelfde morele verdiensten toeschrijven als aan de meest verdienstelijke categorie van de «oorlogsvrijwilligers».

Na dit klein spontaan «menselijk» intermezzo herneem Ik de draad van de «gevoelloze» geschiedenis van onze handelsvloot. Wat de oorlogsperiodes betreft is er geen betere gids dan mijn vriend P.E. Scarceriaux, die niet alleen de lotgevallen van ieder schip tot op de draad heeft uitgepluisd (gepubliceerd in tientallen nummers van «Sur l'Eau»), maar bovendien een synthese heeft gegeven in het tijdschrift «Marine» (juli en oktober 1969) en een buitengewoon goed geïllustreerde synthese. In het tijdschrift Neptunus nr.6 - jg. 1969. Ook Henry De Vos, oud Directeur-Generaal van het Bestuur van het Zeewezen, heeft in zijn merkwaardig boek «De Belgen en de Zee» om een eigentijds getuigenis geschetst over deze beroerde tijden.

Op 17 mei 1940 werden alle Belgische koopvaardij schepen opgeëist. De overgrote meerderheid van onze vloot kon aldus ter beschikking gesteld worden van de geallieerden.

Elf schepen, samen rond de 43 000 ton metende waaronder spijtig genoeg onze gloednieuwe prachtige pakketboot «Baudoumville» - werden door de gebeurtenissen verrast, voornamelijk in de havens van Frankrijk. De Belgische handelsvloot werd vrij vlug in dienst gesteld van het Britse «Ministry of Shipping

«, later «Ministry of War Transport >. (MOWT) genaamd Dit organisme beheerde de totaliteit van de Britse en geallieerde schepen, met uitzondering van de Amerikaanse en de Sovjetvloot

De schepen waren onderverdeeld in vijf afdelingen

- 1) de kustvaarders,
- 2) de gewone cargo's die in vredestijd voor de tramping werden ingezet,
- 3) de snelle of gespecialiseerde cargo's die in vredestijd regelmatige lijnen verzekerden,
- 4) de tankers,
- 5) de passagiersschepen (voor troepentransport)

Het MOWT coördineerde het geheel van het vervoer, maar had de wijze voorzorg genomen de materiele zorg van de exploitatie aan de reders over te laten. De zaak zat als volgt in mekaar - de reder verhuurt zijn schip aan het MOWT (OT aan niemand anders) en tegen de door dit organisme vastgestelde voorwaarden,

- het MOWT, naargelang de noden van de oorlogsvoering, van de oorlogsindustrie of van de bevoorrading van de bevolking, bepaalt de bestemming van de schepen om er een van te voren gepreciseerde ladingen op te nemen, om deze naar een aangeduide plaats te vervoeren volgens uitgestippelde vaarroutes. Al de rest behoorde tot het domein van de reder.

Niet alle Belgische reders hadden de gelegenheid hun schepen «aan de overzijde» te volgen. De op 29 augustus 1941 te Londen opgerichte Regie van het Zeewezen werd om belast met het beheer van deze schepen en, meer in het algemeen, met de verdediging der belangen van alle Belgische reders en zeelieden. Het zou ons te ver leiden indien we, met cijfers en feiten de diverse opdrachten zouden beschrijven welke door onze koopvaardij schepen tijdens de jongste wereldoorlog worden volbracht. De grote specialisthistoriograaf van onze maritieme oorlogsgeschiedenis, P E Scarceriaux heeft hiervan een meesterlijke synthese gegeven.

" Ils ont été dans les convois de Russie, de l'Atlantique de la Méditerranée de l'Océan Indien, du Pacifique et d'ailleurs. Ils y ont promené notre tricolore fierement et simplement.

Nos caboteurs ont eu une vie de chien à parcourir tous feux éteints les eaux britanniques infestées de mines, de sous-marins, d'avions, de vedettes allemandes, d'épaves, de bancs et de roches.

Ils étaient en Grèce en 1941, y ont apportés des munitions, et des troupes, puis les ont réembarquées. Ils étaient à Tobrouk et à Benghasi en 1941. Ils étaient au débarquement de l'Afrique du Nord, en Sicile et à Reggio di Calabria, premier port d'Europas. Festung arraché à l'Axe.

Ils étaient au débarquement de Normandie, à celui de Provence.

Ils étaient dans l'Océan Pacifique, dans le train d'escadre de la flotte britannique d'Extrême Orient.

Ils étaient à la libération des Philippines et plus tard à celle de Hong-Kong».

De zeer zware verliezen ondergaan door de geallieerde koopvaardijvloot - velen onder ons herinneren zich nog de met marsmuziek omlijste < Sondermeldungen» van de Duitse radio die in hoofdzaak betrekking hadden op gekelderde bruto-registertonnen - noopten Groot-Brittannië, en later de Verenigde Staten, tot een energieke aanpak van een scheepsbouwprogramma ter vervanging van de verdwenen tonnenmaat. Dank zij een tot het uiterst gedreven standardisatie - vooral in de Verenigde Staten - zijn ze volkomen in hun opzet geslaagd de «Empire-schepen» de «Ocean-schepen» de «Victory-schepen» en vooral -de «Liberty schepen» behoorden tot deze «Newlook» in de scheepvaartwereld. We mogen zelfs beweren dat de Liberty-schepen niet alleen hebben bijgedragen tot de uiteindelijke overwinning van de geallieerden, maar dat ze aan de basis liggen van de relatief snelle heropbouw en economische heropstanding van het zwaar geteisterde Europa na de oorlog.

Deze nieuwe schepen werden door het MOWT onder de geallieerden verdeeld, min of meer prorata van de geleden verliezen, zulks in het kader van het zogenaamde «Allied Replacement Scheme». Aldus werden aan België in 1942 en 1943 tien Empire-schepen en 1 Ocean-schip toegewezen met een gezamenlijke tonnenmaat van 69.498 BRT.

Op 8 mei 1945 beschikten we over een handelsvloot van 50 schepen met een brutotonnenmaat van 185.997 T.

We willen dit hoofdstuk ever de oorlog 1940-44 niet besluiten zonder een feit te vermelden dat een mijlpaal betekent in de sociale geschiedenis van onze zeelieden: het tot stand komen van de eerste collectieve arbeidsovereenkomst voor zeelieden onder Belgische vlag. Deze overeenkomst werd te Londen ondertekend op 15 augustus 1940.

Het naoorlogse herstel (1945-1952).

Bij het einde van de oorlog stond praktisch de ganze wereld voor het probleem van de herneming; dit impliceerde in de eerste plaats een maritiem transportprobleem. De Verenigde Staten alleen, dank zij hun buitengewone inspanning inzake scheepsbouw -ze hadden hun scheepsruimte opgevoerd van 9 miljoen tot 55 miljoen ton -waren in staat onmiddellijk hulp te bieden. Het Amerikaans Congres stemde dan ook de «Ship Sale Bill» waarbij de verkoop van Liberty- en Victory-schepen werd toegelaten aan 50 % van de kostprijs, met ruime faciliteiten van betaling. Meer dan 10 miljoen ton werd aldus aan andere maritieme naties afgestaan. Het Belgisch aandeel in de koek bedroeg een tiental schepen met een gezamenlijke tonnenmaat van 74.000 T.

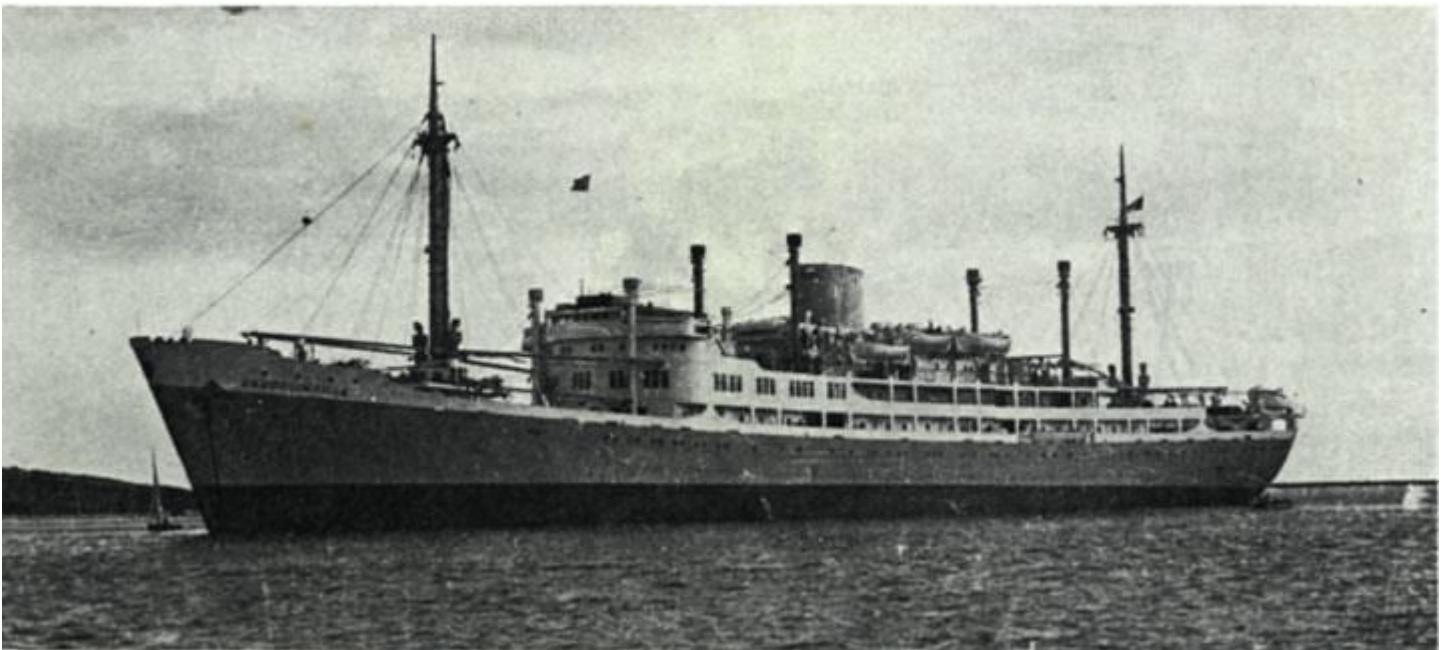
Juist vóór het uitbreken van de oorlog hadden onze scheepswerven een achttal Belgische schepen in aanbouw (32.400 BT). De Duitsers legden er beslag op in 1940 en gaven bevel aan de bouwers ze te voltooien. Bovendien; gaven ze aan deze werven de opdracht een programma «Hansa» schepen te verwezenlijken voor Duitse reders. Het ging hier om 17 eenheden met een totaal van 67.000 BRT.

Na de bevrijding van Antwerpen liet de heer Henry De Vos, Directeur-Generaal van het Bestuur van het Zeewezen, onmiddellijk beslag leggen op die scheepsruimte, ondanks het heftig verzet van de Britse overheden. Het dispuut werd later bijgelegd: na moeizame besprekingen gaf Londen toe.

Ten slotte werden ons door de IARA (Inter allied Reparations Agency) nog 8 schepen toegekend (11.779 BRT).

De ruggengraat voor het vlugge naoorlogse herstel werd nochtans gevormd door de werking van de VOZOR en de staatswaarborg die hieraan verbonden was. Het is vooral dank zij de financiering van VOZOR dat de reders de aan de Staat toebehorende schepen konden overnemen en zelfs tot nieuwbouw overgaan. Het is overigens een feit dat de reders zelf op dat ogenblik ambitieuze plannen koesterden die niet enkel betrekking hadden op een herstel, maar ook op expansie van hun vloot. Er werden dan ook belangrijke bestellingen van nieuwbouw geplaatst.

BAUDOUINVILLE



Het is duidelijk dat de eerste jaren na het einde der vijandelijkheden gekenmerkt waren door een grote behoefte aan scheepsruimte voor het vervoeren van de enorme hoeveelheden grondstoffen, verbruiks- en productiemiddelen welke nodig waren in de door de oorlog verarmde en geteisterde gebieden. In die periode voer de wereldvloot dan ook op volle kracht en tegen van overheidswege vastgestelde vrachtprijzen. Naarmate de verzadiging intrad konden geleidelijk aan de teugels gevierd worden en werd

het zee verkeer stilaan terug in de vroegere traditionele vrije banen geleid. Men mag zeggen dat dit proces in 1947 ongeveer voltrokken was. De Verenigde Staten trokken een aanzienlijk gedeelte van hun vloot uit de vaart terug en hielden deze schepen in reserve: dit was dan de zogenaamde «mothball-fleet».

Terug voor de internationale concurrentie geplaatst beseften onze reders alras dat ze hun ondoeltreffende tonnenmaat geleidelijk moesten uitschakelen om zich te richten naar de modernisering en de specialisatie van hun scheepsmaterieel.

In 1946 werd de «Belgian Fruit Lines» gesticht die - door haar latere ontwikkeling - gevoelig heeft bijgedragen om van Antwerpen een belangrijke vruchthaven te maken. Van haar kant richtte de «Compagnie Maritime Belge» een Congolese filiaal op de «Compagnie Maritime Congolaise».

Het jaar 1948 mag voor de zeevaart als normaal beschouwd worden en het is met zonder reden dat de International Chamber of Shipping te Londen dat jaar als basis koos voor de berekening van haar vrachtindexcijfers. Voor de Belgische koopvaardij in het bijzonder was dit echter een buitengewoon jaar, een jaar waarop men een initiatief zag verwezenlijken waarvoor onze maritieme bedrijfstak, gesteund door enkele parlementsleden en ambtenaars, reeds sinds 1930 vruchteloos hadden geijverd: ik bedoel de wet van 23 augustus 1948 strekkende tot het in stand houden en het uitbreiden van de koopvaardij- en vissersvloot en van de scheepsbouw, en houdende instelling, te dien einde, van een Fonds voor het uitreden en aanbouwen van zeeschepen. De titel van deze wet is wel langs de zware kant, maar dat schijnt gemotiveerd te zijn door het feit dat zij de hoeksteen is geworden van de geleidelijke soliede uitbouw van onze nationale koopvaardij.

De wet van 1 februari 1939 was reeds een stap in de goede richting. De wet van 1948 was de kroon op het werk, vooral door de oprichting van het Fonds, dat om de regering toelaat een vaste zeevaartpolitiek te volgen die onafhankelijk is van de door de NMKN toegepaste algemene kredietenpolitiek.

Het jaar 1949 luidde nochtans een droevige periode in voor de internationale scheepvaart: de hoeveelheid te vervoeren goederen verminderde en stilaan werd een tonnage-overschot merkbaar. De vrachtenindex volgde een immer dalende lijn om in november 1949 nog slechts 66,5 te bereiken. De eerste tekens van een ernstige zeevaartcrisis kwamen tevoorschijn.

Kwam dan de oorlog in Korea, in 1950, en onmiddellijk deed zich een totale ommekeer in de zeevaart voor. Ingevolge de behoefte naar strategische grondstoffen en door de algemene herbewapening ontstond opnieuw een grotere vraag naar scheepsruimte. De vrachten gingen terug de hoogte in. Opgelegde Sv-hepen werden opnieuw in lijn gebracht. Amerika stelde meer en meer «mothball-ships» ter beschikking, doch de behoeften aan steenkolen en petroleum in Europa aan broodgranen in India enz. droegen er toe bij dat op korte tijd een tonnageoverschot werd omgetoverd in een tekort aan scheepsruimte.

De vrachtprijzenindex steeg tot 203,8 in mei 1951.

Dank zij deze «boom» en dank zij het scheepskrediet overschreed onze nationale vloot op 1 januari 1952 voor de eerste maal de tonnenmaat van 10 mei 1940. In 1952 bereikten we inderdaad, met 90 schepen, een bruto-tonnenmaat van 430.576 T.

Van 1952 tot 1963 De processie van Echternach

Twee stappen vooruit en één achteruit, dat resulteert dan toch in een voorwaartse beweging. Zo gaat het met de beroemde processie en zo gaat het met onze kampende koopvaardij.

Het jaar 1952 was gekenmerkt door een scherpe daling van de vrachtenindex 40 % verschil tussen begin en einde van het jaar, nochtans werden er dat jaar nog flinke orders geplaatst bij de scheepswerven. De daling van de index gaat verder, maar iets trager, in 1953 (—22 %). Het waren bijzonder onze kustvaarders die hierdoor getroffen werden. 11 eenheden werden in de jaren 1953-1954 verkocht of onder vreemde vlag gebracht.

In 1954 liep de grootste tanker van PETROFINA van stapel, nl. t / t «ELISABETH» (29.500 TDW) terwijl de CMB de eerste eenheden in bezit nam van een reeks van 7 snelle vrachtschepen van 10.000 TDW (de LU-boats). Een andere bijzonderheid van dat jaar: onze vloot verminderde met 8 schepen, maar de tonnenmaat steeg met 10.000 BT, dat gaf op 1 januari 1955: 82 schepen met 430.322 BT.

1955 brengt herleving. Het vervoer van Amerikaanse kolen naar Europa kent een heropflakking: 24 miljoen ton tegen 8 miljoen het jaar tevoren. Er is nood aan tonnage en de vrachtprijzen gaan terug de hoogte in. In België boekt de staalindustrie een recordproductie die samen gaat met een grote behoefte aan energiebronnen: fantastische hoeveelheden kolen worden ingevoerd. Industriële concentratie dringt zich op, en de Hoge Autoriteit voor Kolen en Staal (EGKS) veroorlooft de fusie van Cockerill en Ougrée-Marihay. Onze vloot verhoogt haar tonnenmaat met 20.000 BT (zelfde aantal schepen:82). Deze verhoging situeert zich voornamelijk in de petroleumsector: de «ESSO BELGIUM», de «ESSO ANTWERP» en de «PURFINA NEDERLAND» komen in de vaart, maar de «ESSO BRUSSELS» wordt verkocht. De CMB, die haar 3e en 4e LU-schip in lijn brengt, verkoopt drie schepen van haar zogenaamde «Ardeense klasse», nl. de «BASTOGNE», de «HOUFFALIZE» en de «STAVELOT». Het gaat hier om drie van de schepen die tijdens de oorlog door de Duitsers op stapel waren gezet op onze werven. Deze schepen van 11.000 TDW, die na de oorlog werden ingezet op de lijn van New York, werden voortbewogen door drie motoren en drie schroeven en haalden een snelheid van 18 knopen. Hun exploitatie was te duur geworden voor deze trafiek; ze werden verkocht aan een rederij van Bremen.

1956 wordt gedetermineerd door de nationalisatie van het Suez-kanaal en door de Brits-Franse interventie in deze zone. Dit heeft als corollarium: tijdelijke omvaart langs de Kaap de Goede Hoop en opeising van talrijke Britse en Franse koopvaardischepen. Gevolg: stockage, prijsverhoging van de grondstoffen. De invoer van Amerikaanse kolen naar Europa bereikt 37 miljoen ton, hetzij 55 % meer dan in 1955. De vrachtprijzen schieten de hoogte in... en de Belgische vloot springt mee met een verhoging van 53.000 BT. We bereiken het half miljoen bruto ton! De CMB neemt haar nieuw vlaggeschip in dienst de turbine-pakketboot (mixte) «JADOTVILLE» van 19.250 TDW, dat 300 passagiers kan opnemen, en ontvangt nog 3 LU-schepen. PETROFINA brengt de «PURFINA SUISSE» in de vaart (16.850 TDW). En spijts alles blijft het slap voor onze nationale kustvaart.

Het jaar 1957 brengt de reactie. Door het terug openstellen van het Suez-kanaal en het vrijgeven van de opgeëiste Franse en Britse schepen dondert het vrachtenindexcijfer naar beneden: 60 % in één jaar. En toch doet onze vloot nog een goede stap vooruit: 28.000 BT. De CMB neemt haar tweede supervilleboat in dienst: de «BAUDOUINVILLE», zusterschip van de «JADOTVILLE». Ze lanceert de «MOANDA», eerste eenheid van een reeks van 13 «MO-boats», cargo's van 12.000 TDW. Armement DEPPE ontvangt de cargo «LIEGE» van 9.147 TDW.

JADOTVILLE



Dat zelfde jaar ziet de oprichting van de N.V. «Union Belge d'Entreprises Maritimes» (UBEM) op initiatief van enkele personaliteiten uit de maritieme, commerciële en industriële wereld. Deze maatschappij zou zich belasten met het technisch beheer der schepen van verschillende rederijen. De particulariteit van de UBEM was echter gelegen in het feit dat haar stichters al hun belangstelling toespitsten op het verwerven en exploiteren van «bulkcarriers», bestemd voor het vervoer van stortgoederen. Op dat ogenblik viseerde men in de eerste plaats: kolen. In het later programma is men overgeschakeld naar erts en granen. Er werden onmiddellijk drie bulkcarriers besteld van 14.370 TDW, nl. de «MARLY I», «MARLY II» en de «LOVERVAL». In de volgende jaren nam de vloot van de UBEM een opmerkelijke uitbreiding, zowel wat aantal en tonnenmaat betreft.

Andere Belgische rederijen gingen bijna tegelijkertijd (CMB en PLOUVIER MARITIME) dezelfde weg op, andere volgden later (Groep AHLERS). In zo verre dat medio 1970 ongeveer 30 % van de Belgische bruto tonnenmaat wordt samengesteld uit bulkcarriers.

(Rapport annuel pour 1970 - Comité des Transports Maritimes - OCDE).

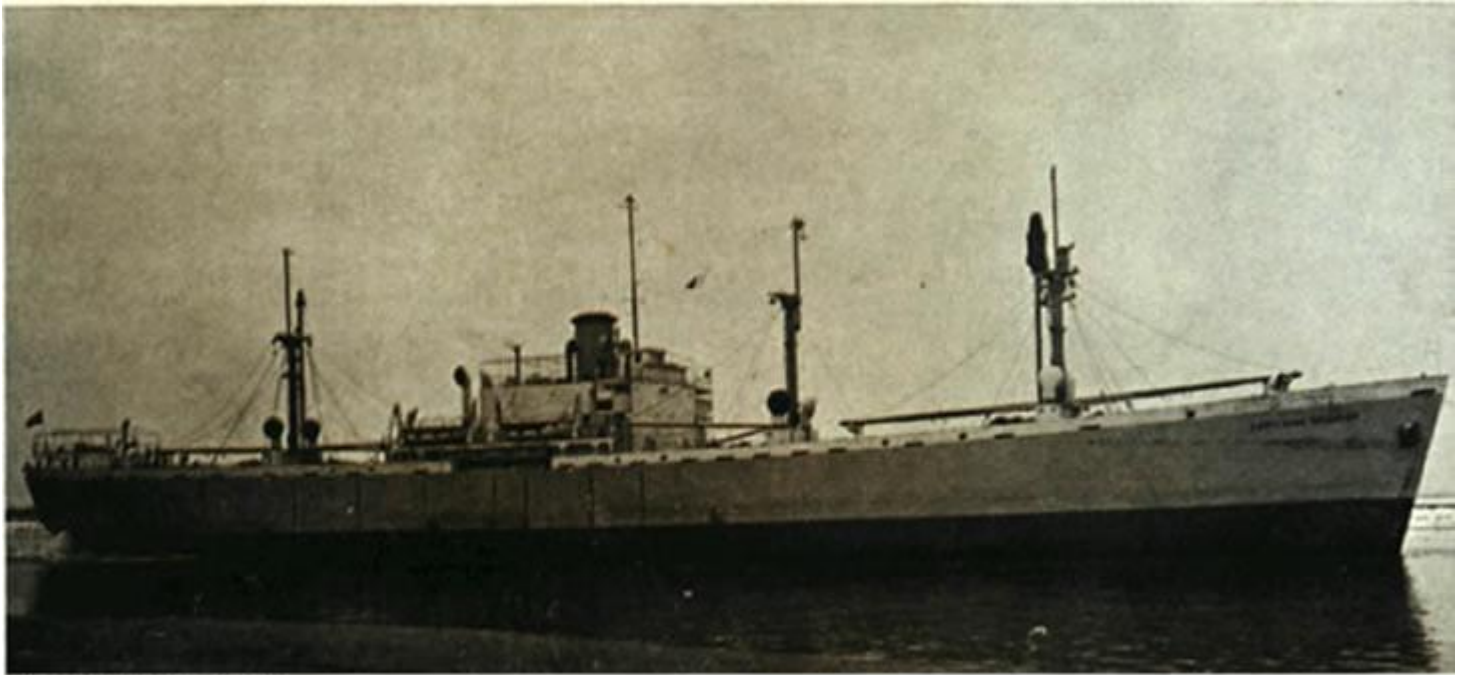
Voor het jaar 1958 stellen we vast dat het percentage van de toename der Belgische handelsvloot meer dan het dubbele bedraagt dan dat van de wereldvloot, en dit in een periode waarin de laagconjunctuur reeds was ingezet. Het ging natuurlijk om de uitvoering van bestellingen die in «betere» tijden waren geplaatst. Veertien nieuwe eenheden kiezen zee, waarvan 3 «MO-boten», 3 tankers : . PURFINA ALLEMAGNE», «FINA AMERICA ». (33.482 TDW) en de «BELGULF STORY», 2 fruitschepen : «FRUBEL JULIA» en «FRUBEL MARIA», de «SCHELDE» van de rederij MABESOONE en de «. MARLY I» van UBEM. Vijf andere cargo's worden verkocht, nl. 2 van de CMB en 3 van Armement DEPPE.

Deze politiek van uitschakeling van verouderde of ondoelmatige eenheden, gekoppeld aan de inspanning tot vernieuwing, specialisatie en rationalisatie wordt door de reders voortgezet in 1959. ESSO verkoopt een tanker, DEPPE twee cargo's, de CMB: een Libertyschip en de drie zusterschepen «ALEX VAN OPSTAL», «ARMAND GRISAR» en «GOUVERNEUR GALOPIN». Negen nieuwe schepen komen echter in de vaart, nl. «MARLY II» en «LOVERVAL» voor UBEM, drie MO-boten voor de CMB, een tanker van 18.700 TDW voor de GULF: de «BELGULF PROGRESS», en een grote tanker van 43.000 TDW voor ESSO («ESSO GHENT»).

Inmiddels ging het hoe langer hoe slechter met onze kustvaart. De oorzaak scheen te liggen aan de scherpe concurrentie van onze nabuurlanden die identieke kleine schepen aan voordeliger voorwaarden konden exploiteren, om door kleinere bemanningen en lagere lonen. Deze sector werd door de regering geholpen door het toekennen van zogenaamde terugvorderbare crisisvoorschotten aan lage intrest in functie van het vrachtenindexcijfer. Dit regiem heft 10 jaar stand gehouden en heeft vier van de vijf begunstigde rederijen van de ondergang gered.

Het jaar 1960 was vanzelf gekenmerkt door de onafhankelijkheid van Congo en de hieraan verbonden verwickelingen die noodzakelijkerwijze een perturbatie moesten brengen in onze traditionele trafiek met onze ex-kolonie. Deze crisis zal echter vrij goed opgevangen worden door de CMB in de zin van een verdere oordeelkundige diversificatie van hun diensten en lijnen. Een belangrijk element is ook de ingrijpende wijziging in de organisatie van de twee voornaamste lijnvaartrederijen: Armement DEPPE vertrouwt het technisch beheer van haar vloot toe aan de CMB. De schepen van beide rederijen zullen gemeenschappelijk geëxploiteerd worden met het oog op het bereiken van een optimum-rendement van de twee vloten. Dank zij het in dienst stellen van twee (toenmalige) supertankers, resp. van 43.000 TDW en 50.500 TDW («ESSO BRUSSELS» en ESSO LIEGE») rukt onze tonnenmaat weer omhoog. Kwamen daar nog bij: de cargo «ESCAUT» van DEPPE (eerste van een reeks van 3 vrachtschepen van 10.900 T) en de bulkcarriers «STAD ANTWERPEN». en «TAMISE» resp. van PLOUVIER MARITIME en UBEM. Op 1 januari 1961 bereikten we aldus een recordcijfer van 97 schepen met 676.791 BT. De terugslag van de Congo-gebeurtenissen doet zich voelen, vooral inzake passagiersvervoer. De CMB beslist dan ook tot de verkoop van drie pakketboten: de «BAUDOUINVILLE», de «JADOTVILLE» en de «THYSVILLE». Voor de eerste maal sinds 8 jaar is er een achteruitgang in tonnenmaat: op 1 januari 1963 zijn we teruggevallen op 91 schepen met 625.787 BT. We zullen moeten wachten tot einde 1963 om terug een record telboeken nl. 99 schepen met 697.722 BT.

CAPITAINE PARET



CAPITAINE HEUSERS

Wordt vervolgd

(5 315 – 09/07/23) De belgische koopvaardij het verleden en het heden (II)

MAHENGÉ



HET HEDEN

1965-1970 - Gestadige opgang.

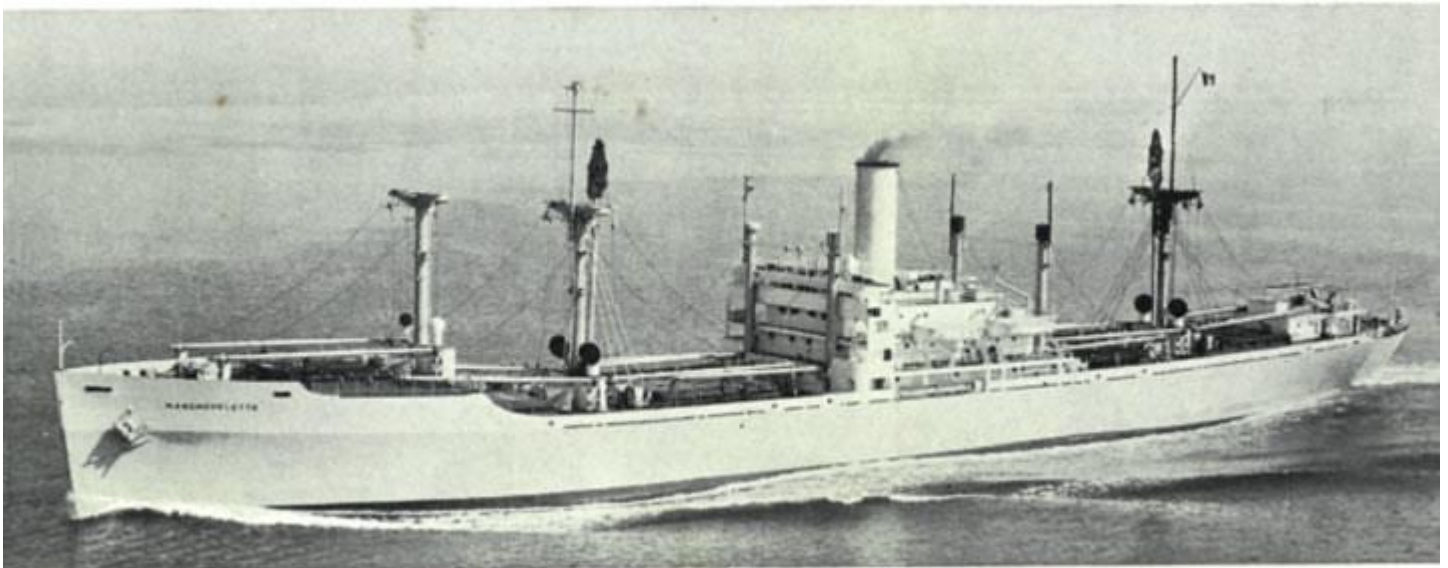
De tweede helft van de zestigste jaren wordt, inzake zeevaart, beheerst door nieuwe ideeën en nieuwe technieken. De heer Georges Dufour, in die tijd voorzitter van de Belgische Redersvereniging, heeft deze nieuwe visie, die haar stempel drukt op de toestand van onze huidige (en toekomstige) handelsvloot -

waarover we het straks zullen hebben - zeer overzichtelijk samengevat in een artikel dat verschenen is in de brochure «Waar staan wij?» van het Nationaal Comité voor Zeevaartpropaganda (thans Nationaal Centrum voor Maritieme Informatie - INFORMAR). Een klem uittreksel uit dit artikel geeft de kern van de zaak: «De specialisatie van de schepen, hun grotere afmetingen en hun doorgedreven technologie, hebben er toe geleid dat de vervoerprijs nog slechts een fractie is van de totale kostprijs. De gehele wereld is nu een markt, waarop enkel nog de tolmuren een hinderpaal vormen voor de producent. Gelijk waar in de wereld kan de industrie nu haar grondstoffen aanschaffen, zelfs de zwaarste, indien zij vlak bij de kust gevestigd is. De industriële producenten kunnen ook gelijk waar concurrentieel verkocht worden. Dank zij deze markten werd de productie opgedreven en deden zich concentraties van de industrie voor. Ziet men nu niet dat geheel gemonteerde wagens van uit Japan de Europese wagens in ons eigen continent concurrentie aandoen.

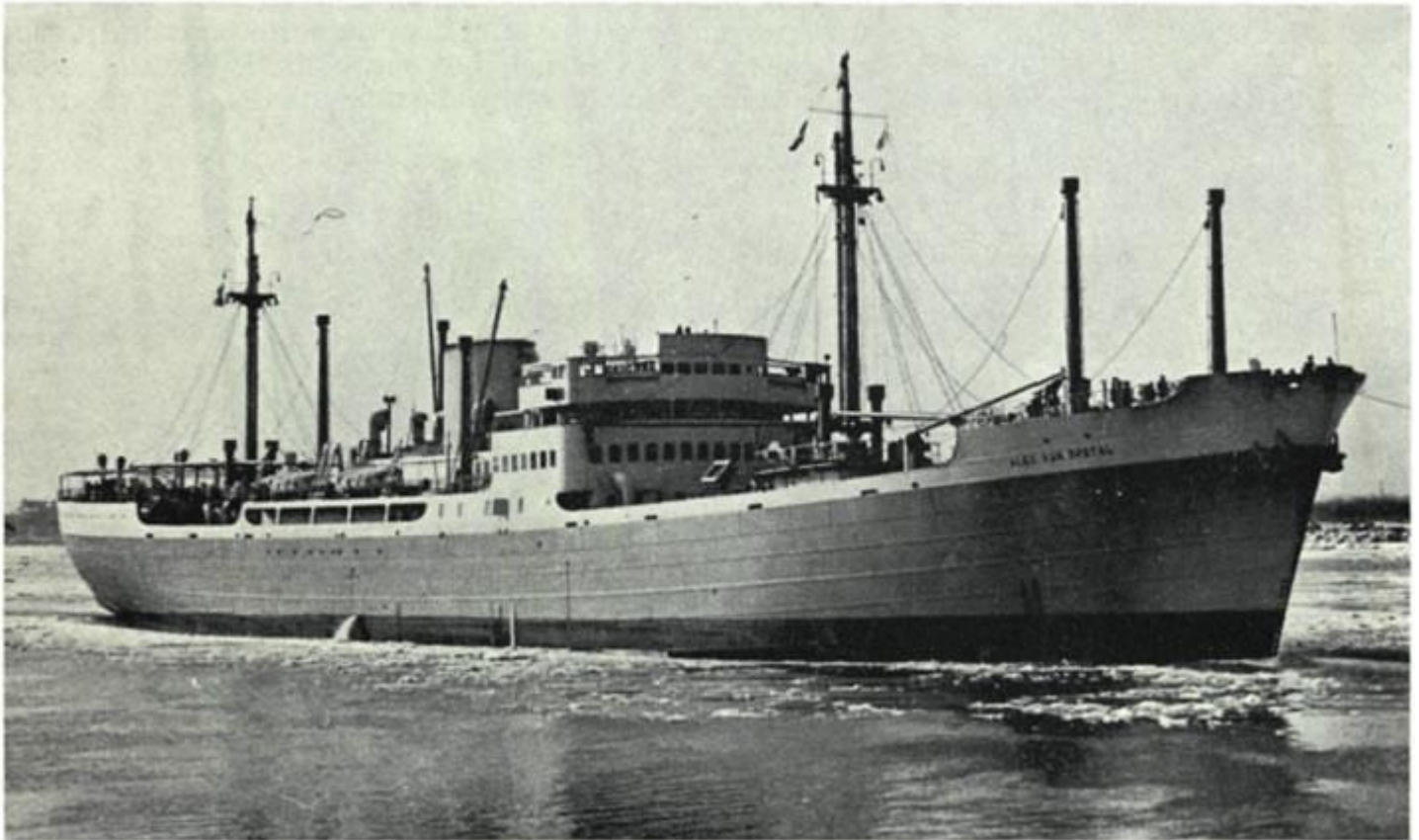
Zij worden over deze enorme afstand vervoerd met schepen met speciale dekken, die als enige lading honderden automobielen hebben.

Inzake de techniek van uitbating en van het beheer van de rederijen mag men eveneens gewagen van een volledige ommekeer in het traditionele denken. De individualistische geestesgesteldheid, die zo lang in de redersmiddens overheerste, is stilaan aan het verdwijnen. Groepen worden gevormd, verstandhouding wordt geboren, daar waar voorheen de onverbiddelijkste concurrentiestrijd heerste.

En zo komt men tot de idee van de standaardisatie. De scheepswerven bieden vooral bepaalde typen van schepen aan, met een oneindig aantal mogelijke variaties naar keuze van de reder. Het «maatwerk» vertoont neiging tot verdwijnen. Reders groeperen zich om een bepaalde dienst te verzekeren en verstaan zich om schepen van hetzelfde type te laten bouwen. De aanwending van de containers is zelfs aanleiding tot een standaardisatie die het maritieme kader geheel te buiten gaat. De administratieve mecanografie leidt dan weer tot een standaardisatie: die van documentatie. Overal worden werkgroepen opgericht, zowel in de schoot van beroepsverenigingen als op gouvernementeel vlak, om de normen en de standaarden vast te leggen, nodig voor de ontwikkeling van het zeeredersbedrijf.



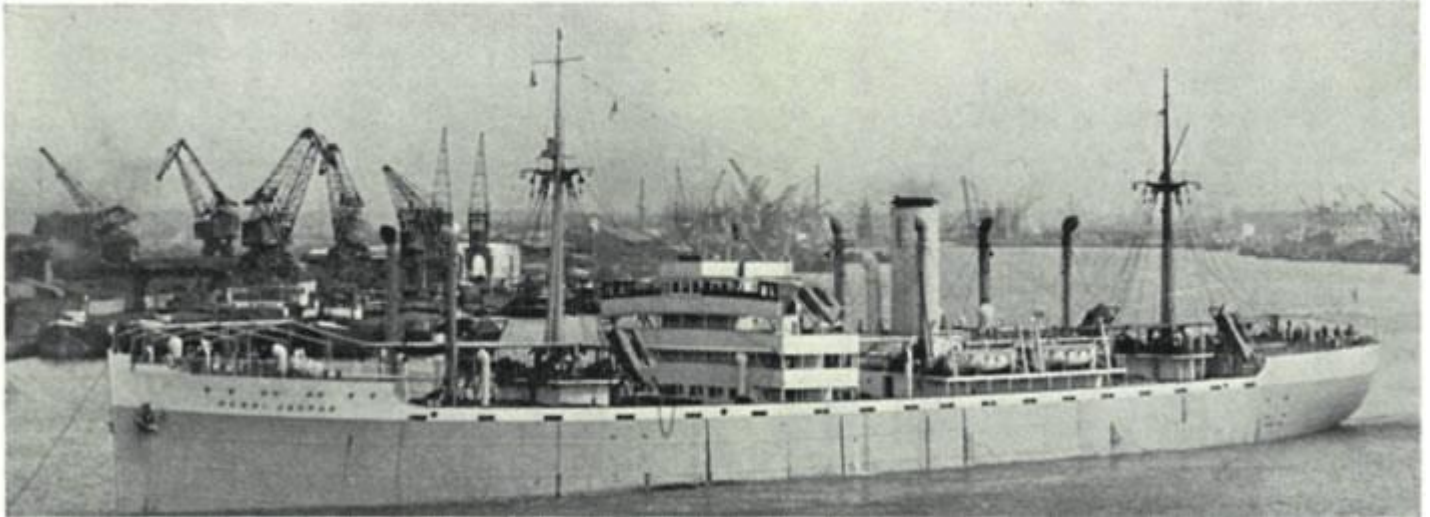
MARCHOVELETTE



Na zeer, zeer lang traditioneel geweest te zijn, schijnt dit laatste bedrijf aan de spits van de vooruitgang te willen staan. Operationele onderzoeksmethodes worden ingevoerd. De administratieve bedrijvigheid wordt georganiseerd rond de meest volmaakte computers. Er werd een raadplegingsprocedure in het leven geroepen tussen reders en verladers waarvan het gelijke niet te vinden is, in geen enkele andere industrie.

Te midden van al dat gewoel, stelt zich het probleem van de scholing van het scheepspersoneel. Het schip, dat hen door de reders verstrekt wordt, is steeds meer en meer technisch volmaakt. De vormingsprogramma's moeten herzien worden en andere waarden gehecht aan de diploma's die afgeleverd worden.

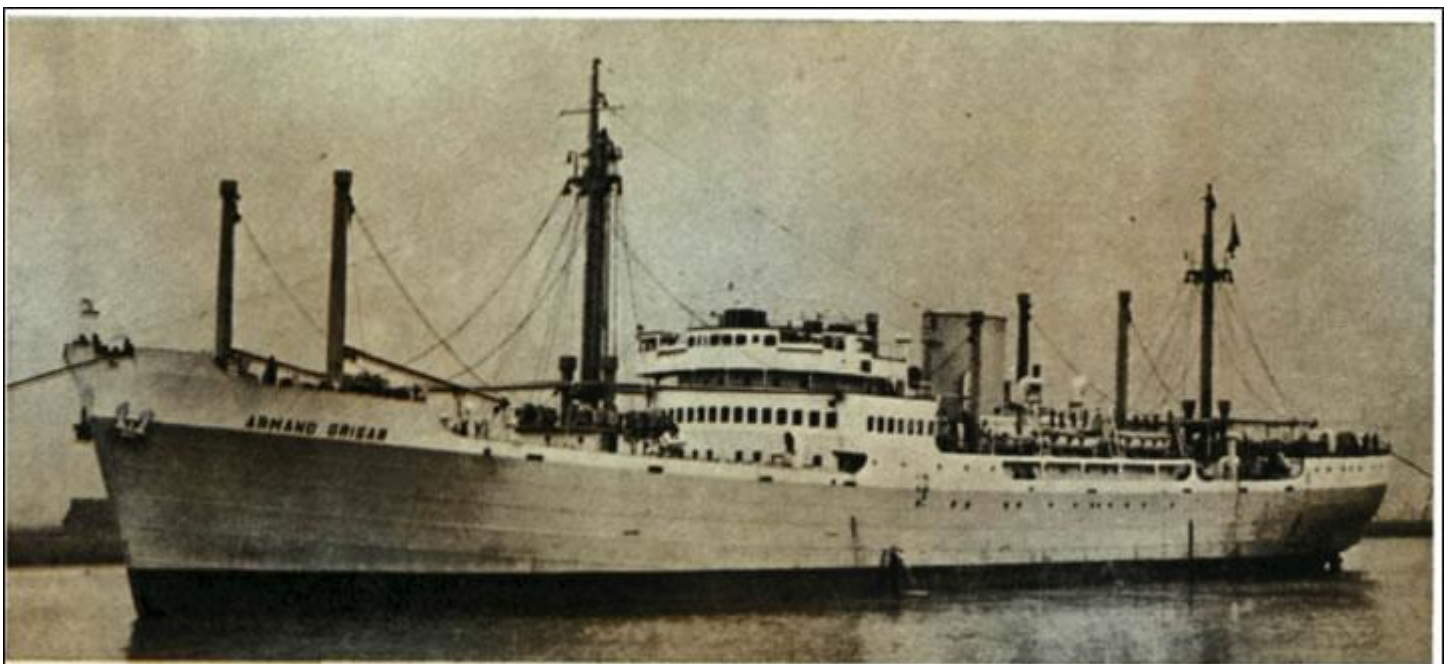
De werkmethoden aan boord evolueren geleidelijk. Het onderscheid tussen «brug» en «machinekamer» is minder afgetekend. Men beschouwt het schip als een industriële onderneming, die met een maximum aan afdoendheid moet beheerd worden. De vorming van de kapiteins moet met dat feit rekening houden. Al deze factoren evolueren in een wereld, die zelf grote veranderingen beleeft. Het jaar 1968 was weliswaar niet zo spectaculair als 1967, maar talrijke verschijnselen verergerden of ontwikkelden in 1968: de gebeurtenissen in Vietnam, de spanning tussen Israël en de Arabische landen, de sluiting van het Suez-kanaal, de devaluatie van het pond sterling, het maritieme protectionisme, de ontwikkeling van de vloten van het Oostelijk blok, het regerings-interventionisme in zekere landen.



De maritieme nijverheid, die een industriële nijverheid bij uitstek is, is zeer gevoelig voor deze samenhang.

De Belgische rederijen nemen deel aan deze aanzienlijke activiteit en trachten een vloot op te bouwen die efficiënt is en die kan mededingen, door ze voortdurend aan te passen aan de technologische vooruitgang en aan de vereisten van de wereldhandel.

Het is in deze optiek dat de CMB niet alleen overschakelt naar snelle vrachtschepen (20 knopen - 15.250 TDW) nl. «MONTAIGLE», «MONTENAKEN» en «MONTFORT», gespecialiseerd voor de vaart op Zuid-Afrika, naar een verdere uitbouw van haar vloot van grote bulkcarriers, maar ook, voor een deel van haar programma, resoluut opteert voor het containerschip.



ARMAND GRISAR

De CMB startte in 1968 met een containerdienst in de Noord Atlantische vaart. Doch de uitvoering van rationeel geïntegreerd vervoer noodzaakte hoge investeringen, fysische distributie en marktprospectie, wat de maatschappij er toe aanzette een ruimere basis van haar containerdienst te overwegen. Een samenwerking werd tot stand gebracht met twee grote rederijen: de «Bristol City Line» van Bristol en de «Clarke Traffic Services» van Montreal. Samen vormden ze een consortium dat de naam «DART CONTAINERLINE» kreeg. Dit consortium ging dadelijk over tot de bestelling van drie cellulaire containerschepen, de grootste van dit type, één in België en twee in Groot Brittannië, alle drie te leveren in 1970. Inmiddels werden de 4 «Schilder» schepen («BREUGHEL», «JORDAENS», «RUBENS» en

«TENIERS») van de CMB, tot full-containerschepen omgebouwd en van juni 1969 af ingezet op de Noord Atlantische route. Het Belgische Dart-schip, de «DART EUROPE» kwam in dienst in 1970. Het was op dat ogenblik het grootste containerschip ter wereld: 30.826 BT, lengte over lees: 232 in, vermogen: 29.000 EPK, snelheid: 23 knopen. Het schip kan 1556 containers (van 20 voet) aan boord nemen.

Van 1965 tot 1968 heeft de rederij «BELGIAN FRUIT LINES» haar oudere schepen van de hand gedaan en een gans nieuwe vloot van snelle uiterst modern uitgeruste koelschepen (de zes «Frubel-schepen») in de plaats gesteld.

Een andere rederij, die onlangs meer voor het voetlicht is gekomen door haar initiatieven is de Groep AHLERS, die reeds in het begin der zestige jaren, onder de benaming «BELGIAN BALTIC LINES», met drie «ijzersterke» schepen regelmatige diensten verzekerde naar Finland, Oost Zweden en de Baltische havens van Rusland, maar die in 1969 startte met een bouwprogramma - in hoofdzaak bulkcarriers - dat reeds grotendeels is uitgevoerd waardoor in 1974 de rederij over een vloot zal beschikken van meer dan 300 000 TDW.

Ten slotte is ook de UDEM tot grotere diversificatie overgegaan: een programma van 4 zogenaamde «Multipurpose schepen», waarvan reeds 3 geleverd werden vóór 1 januari 1971 en een initiatief tot het in de vaart brengen van zee lichters van 13.980 TDW - op huidig ogenblik zijn er reeds twee hiervan in dienst, nl. de «NIEUWPOORT» en de «ZEEBRUGGE» - welke in duwvaart een vaste dienst verzekeren tussen Gdynia en Zeebrugge, laten het beste verhoppen inzake de verdere groei van deze rederij.

Een woord van lof ook voor onze drie petroleumrederijen PETROFINA, ESSO en GULF, waarvan de beheerders al die jaren een politiek hebben gevoerd die er op gericht was een zo groot mogelijke tonnenmaat onder Belgische vlag te brengen.

We kunnen met voldoening vaststellen dat de jongste jaren een nieuwe frisse wind is gaan waaien bij onze reders: vernieuwing en verjonging ligt aan de basis van hun politiek. Geholpen door de heilzame werking van de wet op het scheepskrediet hebben zij, voor de eerste maal in onze maritieme geschiedenis, de grenzen van het miljoen (bruto ton) overschreden. De statistieken wijzen inderdaad uit dat België, op 31 maart 1971, over 88 koopvaardischepen beschikte, met een gezamenlijke bruto tonnenmaat van 1.001.885 T. In dit cijfer zijn de Staatsschepen (pakketboten en andere) niet begrepen.

BIJLAGEN

Huidige situatie

Op 1 januari 1972 ziet onze handelsvloot eruit als volgt.

	M.S.	S.S.	Br. ton
Armement Deppe, N.V.	4		42.985
Belgo Iberian Maritime, N.V.	1		1.499
R. Geurts, P.V.B.A.	1		900
Belgian Fruit Lines, N.V.	6		30.645
Belgulf Tankers, N.V.		5*	59.900
Northern Shipping Service, N.V.	1		478
Petrofina, N.V.	3*	1*	105.644
Compagnie Mar. Belge, N.V.	25		294.500
Ahlers, N.V.	5		105.946
Ahlers Lines, N.V.	1		1.904
Esso Marine Belgium, N.V.		3*	80.869
Esso Belgium, N.V.	1*		40.883
Waste Bisposal Systems, N.V.	1*		1.178
Container Marine Belgium, N.V.	1		30.826
Rederij Jangsegers en De Neef	4		1.799
Plouvier Maritime, N.V.	1		2.435
Navibel, N.V.	2		2.537
Transportonderneming Wico, N.V.	1*		858
Continental Lines (Avnem), N.V.	1		3.284
U.B.E.M., N.V.	16(1)		263.777
Unie van Redding- en Sloopdienst, N.V.	1		6.554
Belgian Baltic Lines, N.V.	1		1.904
Derca, N.V.	2		934
De Ridder en Co, N.V.	1		467
Compagnie d'Anvers	1*		180
Scaldia Shipping & Chartering Agency, P.V.B.A.	1		491
Belgian Tanker Transport Cy, N.V.	1*	—	12.615
	83	9	1.095.992

* tankers.

(1) waarvan 1 tanker.

Dat onze koopvaardij in volle expansie is moge blijken uit de lijst van de schepen die thans (1-1-71) in aanbouw zijn voor Belgische reders op onze nationale werven.

Aantal en soort	Laad- vermogen (ieder)	Scheepswerf	Reder of exploitant
2 bulkcarriers (E.R. Limburgia en E.R. Wallonia)	80.000	Boelwerf n.v. - Temse	Ahlers n.v. (exploitant)
1 passagiersvracht- schip	15.800	Cockerill-Yards n.v. Hoboken	Cie Marit. Belge (L.R.) n.v.
1 bulkcarrier	67.00	Boelwerf n.v. - Temse	Cie Marit. Belge (L.R.) n.v.
2 bulkcarriers	63.000	Cockerill-Yards n.v. Hoboken	Belgian Bulk Carriers n.v.
1 bulkcarrier	67.000	idem	Cie Marit. Belge (L.R.) n.v.
1 cargo liner	16.500	idem	Cie Marit. Belge (L.R.) n.v.
1 cargo liner	16.618	Chantier naval de NIKOLAYEV, Odessa	Cie Marit. Belge (L.R.) n.v.

Samenstelling van de Belgische Koopvaardij op 1-1-72

Volgens ouderdom van de schepen

— 5 jaar

van 5 tot 9 jaar

van 10 tot 14 jaar

van 15 tot 19 jaar

van 20 tot 24 jaar

meer dan 24 jaar

Aantal	BRT
31	452.943
19	262.451
30	315.945
11	54.123
1	10.530
92	1.095.992

Indeling van de vloot volgens specialisatie

passagiersschepen

tankers

fruitschepen

bulkcarriers

full-containerschepen

cargo's

zeelichters

Aantal	BRT
1	10.530
18	316.715
8	42.351
17	277.652
1	30.826
44	398.256
3	19.662
92	1.095.992

BIBLIOGRAFIE

Boeken, **Tijdschriften** **en** **Brochures**
Anvers, Métropole du commerce et des arts - Antwerpen 1886.
La marine marchande belge in de brochure «**La Belgique maritime et fluviale. Coeur économique de l'Europe**», uitgegeven door IVA TRAFILUMAR in 1965 ter gelegenheid van de Internationale Verkeerstentoonstelling te München

DE BURBURE DE WEZEMBEEK A.	Une Anthologie de la marine belge - Ed. Lloyd Anversois - Antwerpen 1963.
DELWAIDE L.	De vrijkoping van de Scheldetol en de Haven van Antwerpen in de brochure « Schelde Vrij » - Nationaal Comité voor Zeevaartpropaganda - 1963.
DE RAET L.	Vlaanderen's economische ontwikkeling (1912) - N.V. Standaard Boekhandel - Antwerpen 1927.
DE VOS A.	De Antwerpse koopvaardijvloot omstreeks 1830 met Vlootlijst der Belgische koopvaardijschepen 1829-1835 - Marine Academie - Mededelingen . Boek XV - 1963.
DE VOS H. & BRONNE CH.	De Belgen en de Zee - C.G.P.I. Brussel 1953.
DE VOS H.	La petite histoire de la Marine Royale Belge - Marine Academie - Mededelingen - Boek IX - 1955.
DE VOS H.	Leopold I en de Scheepvarat - Marine Academie - Mededelingen - Boek XVII - 1965.
DE VOS H.	De afkoop van een erfdienstbaarheid, in de brochure : « Schelde Vrij » - Nationaal Comité voor Zeevaartpropaganda - 1963.
DE VOS H.	Honderd jaar na een Koning, in de brochure « Van Stoom tot Atoom » - Nationaal Comité voor Zeevaartpropaganda - 1965.
DUFOUR G.	Historiek, in de brochure « Schelde Vrij » - Nationaal Comité voor Zeevaartpropaganda - 1963.
DUFOUR G.	De huidige inspanning geleverd door de Belgische rederijen, in de brochure « Van Stoom tot Atoom » - Nationaal Comité voor Zeevaartpropaganda - 1965.
DUFOUR G.	Waar staat de Belgische handelsvloot nu ?, in brochure « Waar staan wij ? » - Nationaal Comité voor Zeevaartpropaganda - 1969.
GOOD F.	De Belgische Redersvereniging - in « Hinterland » - Antwerpen VIII - 23 - 1959.
JACOBS R.	De Belgische Koopvaardijvloot - in « Hinterland » - Antwerpen VIII - 23 - 1959.
LELEUX F.	La marine marchande belge - Les Editions de l'Avenir belge - Antwerpen 1939.
PIRENNE H.	Histoire de Belgique - La Renaissance du Livre - Brussel 1948.
SCARCERIAUX P.	Synthèse de la participation de la flotte marchande belge aux événements de 1939-1945, in « Marine » juli en oktober 1969 en « Neptunus » december 1969.
SEYNHAVE P.	Chronique Portuaire et Maritime 1945-1962 - Beroepsinstituut van havenbedienden - Antwerpen 1963.
VAN BRUYSSSEL E.	Histoire politique de l'Escaut - Librairie Internationale - Paris 1864.
VAN CAUWENBERG W.	Onze nationale koopvaardijvloot - N.V. Standaard-Boekhandel - Antwerpen 1945.
VAN DEN ABEELE J.	De bulk-carrier en het ertsschip in de Belgische koopvaardij, in de brochure « Van Stoom tot Atoom » - Nationaal Comité voor Zeevaartpropaganda - 1965.
VAN MIEGHEM A.	Van zeilschip tot stoomschip, van stoomschip tot motorschip : vijftien-zeventig jaar zeewezen, in « Mededelingen van het Verbond der Belgische Nijverheid » - Speciaal nummer september 1970.

Geraadpleegde tijdschriften, dagbladen en periodieke uitgaven

Belgisch Staatsblad
 Echo's van Verkeerswezen
 Jaarverslagen Belgische Redersvereniging
 Lloyd Anversois
 Marine
 Neptunus
 Officiële Lijst der Belgische Zeeschepen en van de Vloot van de Zeemacht
 Parlementaire Bescheiden
 Sirene
 Wandelings- en Sporttoer

(5 316 -16/07/23) De haven van Oostende (I)

DOOR F GEVAERT

In dit artikel wordt een beeld gegeven over het ontstaan, geschiedenis, en ontwikkeling van de haven van Oostende, met hier 'en daar een zijspngetje als het pas geeft.



Het wordt geen wetenschappelijke studie, daar hebben wij noch de geschiedkundige vorming, noch de tijd, noch de middelen toe, maar een streven tot het vulgariseren van het onderwerp.

Het is de gewone sterveling niet gegeven om zoals Karel Jonckheere in romanstijl, en daarenboven zeer boeiend, die geschiedenis van een stad te schrijven. De normale sterveling schrijft geschiedenis zoals hij (of zij) een verslag maakt, het wordt meestal een feitenrelaas, met misschien af en toe een stukje commentaar, dat zich dan nog in de regel beperkt tot schaarse voetnota's.

Het is niet de bedoeling U hier een bloemlezing te brengen over Karel Jonckheere, doch om U voor te lichten over de vorm en stijl van hetgeen U in deze bijdrage zult te lezen krijgen.

Tijdens het lezen van dit artikel zult U meermaals de bedenking maken dat U het reeds ergens gelezen hebt. En inderdaad, zo is het. Daar wij geen duizend jaar oud zijn, en spijtig genoeg het ook niet zullen worden, zijn wij gaan zoeken in de geschriften van anderen om gegevens en feiten te verzamelen. Zoals wij in onze schooltijd zegden, wij hebben « gezeurd ». Doch wanneer men het haalt uit één boek noemt men het plagiaat. Haalt men het uit een reeks boeken dat wordt het «research », om het bij een modewoord te houden. Zoals steeds zal de waarheid ergens in het midden liggen.

De 'oorsprong van Oostende ligt verscholen in de mist dier tijden. Volgens Mayerus is er reeds melding van Oostende in een charter van 814, waarbij Gobert van Steeland aan de abdij van Sint Bertin te Sint-Omaars, drieëndertig kleine steden en dorpen zou hebben overgemaakt, waaronder Oostende. Door bepaalde geschiedkundigen wordt er aan de authenticiteit van het charter getwijfeld. Het weze hierbij opgemerkt dat in die tijden haast niemand lezen noch schrijven kon en het niet gebruikelijk was dat de giften aan kerken door geschriften werden vastgelegd.

Door het Stadsbestuur van Oostende werden ten jare 1964 grote feesten ingericht om het 1.000-jarig bestaan van de Oostendse gemeenschap te vieren, waarbij men zich steunde op charters waarin vermeld is dat er reeds in de 9e en 10e eeuw in het gebied genaamd « te Streep » aan schapenteelt en visvangst gedaan werd. Of dat nu bewijst dat er reeds in 964 een woongemeenschap bestond op de plaats van het oude Oostende blijft een open vraag. Naar ons weten werd de schapenteelt bedreven vanuit de streek van Oudenburg en liet men de schapen grazen in de schorren onder de kust. Zodat het wel juist is dat er aan schapenteelt gedaan werd in onze streek, doch hiermede is niet bewezen dat de mensen er zich reeds gevestigd hadden. In 1071 werd door Robrecht de Fries een kerkje gebouwd, gewijd aan Sint-Pieter, op de plaats genaamd Oostende-ter-Streep, wat bewijst dat er toen een woongemeenschap bestond.

In 1267 werd aan Oostende de rang van stad verleend door Margaretha van Konstantinopel. Een markthalle werd opgericht, doch er mochten geen versterkingen omheen de stad gebouwd worden.

Oostende werd keer op keer zwaar geteisterd door stormen. De storm van 1334 sloeg geweldige bressen in de frele dijken. Een groot gedeelte van de landstrook genaamd « ter Streep » werd door de zee verzwolgen. De schade was zo aanzienlijk dat men de kerk moest ontruimen. Het volgend jaar werd door het Bisdom van Doornik de toelating verleend tot het bouwen van een nieuwe kerk op een veiliger plaats. Tijdens de storm van Sint-Vincentiusnacht in 1394 sloeg het noodweer opnieuw geweldig toe. De stad werd voor de helft door de vloed verzwolgen.

Door de storm van 1394 werd de stad zwaar geteisterd en een groot gedeelte van het grondgebied door de zee verzwolgen. Hertog Filips van Bourgondië kwam de verwoesting bekijken, ingevolge een oproep van de bevolking. De overgebleven oppervlakte van de stad was niet meer voldoende om al de vernielde huizen te herbouwen, en daarenboven had men geen zeekering meer. Door de Hertog werd toegelaten dat het Brugse Vrije een stuk gebied afstond, achter de zuidelijke stadsgrens om een nieuwe stad op te

richten. Reeds vroeger had het Brugse Vrije achter de zuidelijke grens een dijk opgericht ter bescherming van de landerijen tegen de zee. Deze dijk lag waar nu de Van Iseghemlaan ligt. Het grondgebied van de stad werd met ongeveer 120 hectaren uitgebreid, waarbij de zuidelijke grens kwam te liggen waar in onze huidige tijd de handelsdokken zijn.

Door de dijk werd de stad in twee wijken verdeeld, de Oude Stad en de Nieuwe Stad. In 1411 telde de Oude Stad 495 belastbare huisgezinnen, de Nieuwe reeds 87. Het Stadhuis en de hallen werden afgebroken en in de Nieuwe Stad heropgebouwd. In 1434 werd toelating verleend tot het bouwen van een nieuwe kerk in de Nieuwe Stad. De kerk werd opgericht op de plaats waar nu de « Peperbusse » staat. Totnogtoe moesten de Oostendse vissers hun boten op het strand zetten. In een verzoekschrift dat het stadsbestuur tot de Hertog richtte, werd aan-getoond dat de scheepvaart er baat zou bij vinden indien Oostende een haven zou bezitten, daar ondermeer er geen haven was tussen Nieuwpoort en Sluis, een afstand van ruim tien mijl. In 1445 stond Philips de Schone Oostende toe een haven te bezitten.

De haven werd in de periode 1445-1446 gegraven. De havengeul liep waar nu de Van Iseghemlaan gelegen is en de ingang van de haven mag men situeren ter hoogte van het huidige Kursaal.

Met het in gebruik nemen van de haven kwam voorspoed en welvaart.

Voor dat de havengeul gegraven was moesten de vissers hun vaartuigen op het strand zetten. Met het in gebruik nemen van de haven had men een veilige schuilplaats en was de zorg voor de boten bij slecht weer niet meer zo groot.

De haven was niet de basisoorzaak van de nieuwe welvaart en voorspoed van Oostende, maar wel de verkoop van gekaakte haring of « kaakharing ». Het « 'procédé » van het kaken van haring werd « uitgevonden » begin XVIe eeuw door Jaak Kien uit Oostende en Willem (Gilles) Beugels uit Huyghenvliet, een nu verdwenen dorp in Zeeuws-Vlaanderen. De gekaakte haring was in Europa zeer gegeerd en uitstekend exportartikel.

Vóór het in gebruik nemen van de Oostendse haven moest de Oostendse kaakharing langs de binnenwateren vervoerd worden naar Damme om op die markt gebracht te worden en vervolgens geladen op zeeschepen. Hetgeen voor Oostende een belangrijke winstderving teweeg bracht, ten overstaan van het verkopen in eigen stad.

De openstelling van de haven bracht de mogelijkheid voor de koopvaardij schepen om te Oostende de tonnen kaakharing te laden. Talrijke handelaars, waaronder veel buitenlanders, kwamen zich te Oostende vestigen, zodat de vis te Oostende zelf op de markt kon gebracht worden. Dit bracht nieuwe tering en nering voor de stad.

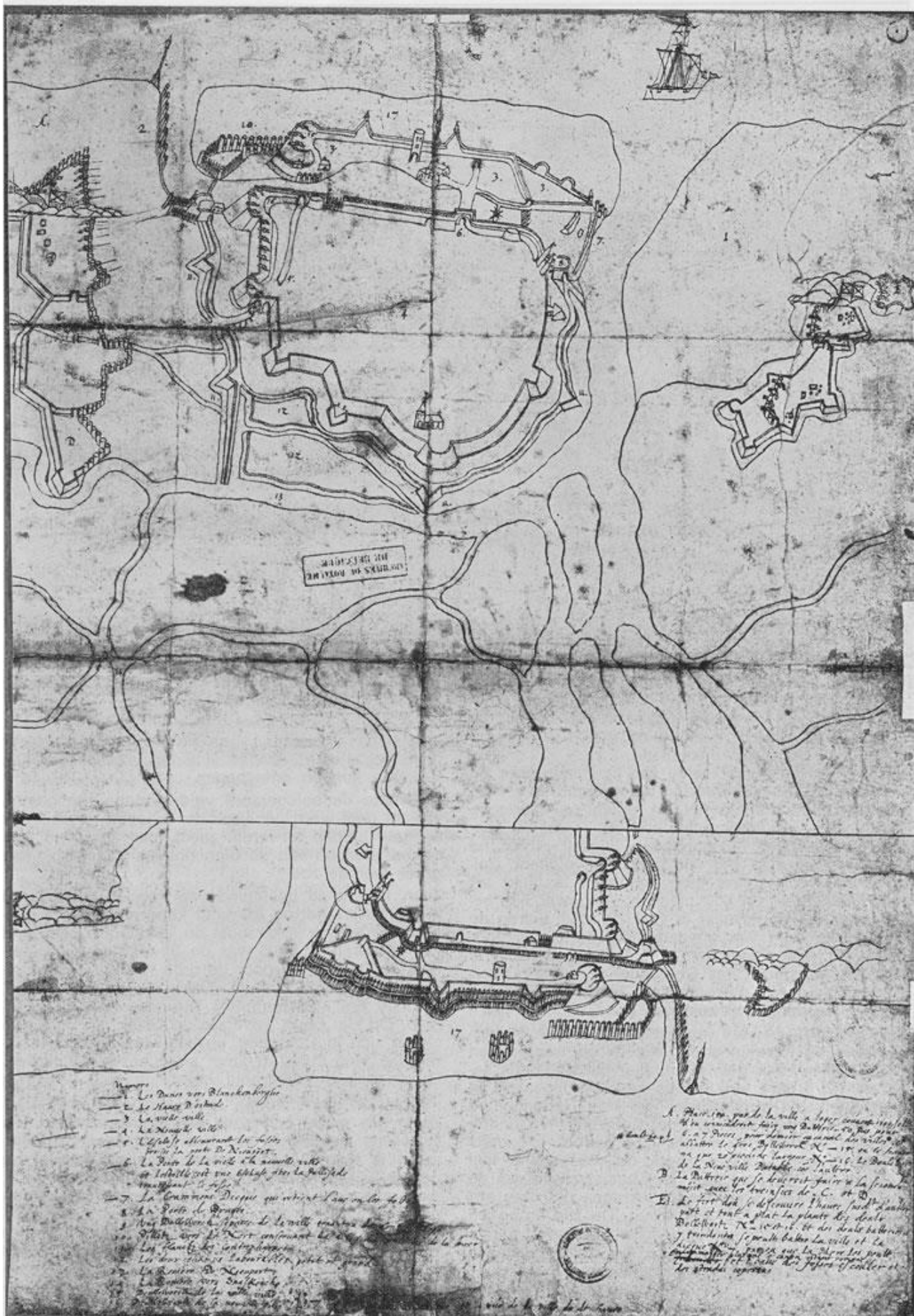
De geul was onderhevig aan verzanden zodat het in 1517 noodzakelijk werd een spuikom met spuisluizen te bouwen om de diepte van de haven op ,peil te houden.

Tijdens de stormen van 1530 en 1532 werden die dijken zodanig beschadigd dat men de sluisen moest [dempen. Deze werden twee jaar later terug in gebruik gesteld daar de haven dreigde volledig te verzanden.

Ondertussen had men in 1501 de straten van de stad gekalsijd en werd aan die stad het recht toegekend « kalsijdegeld » te heffen.

De tweede helft van de XVIe eeuw was zeer beroerd, voor gans Europa, vooral door de godsdiensttwisten. Filips II verloor een aantal van zijn provinciën aan « opstandelingen », waaronder de Prins van Oranje, die met zijn aanhangers « Het Bondgenootschap der Geuzen » vormde.

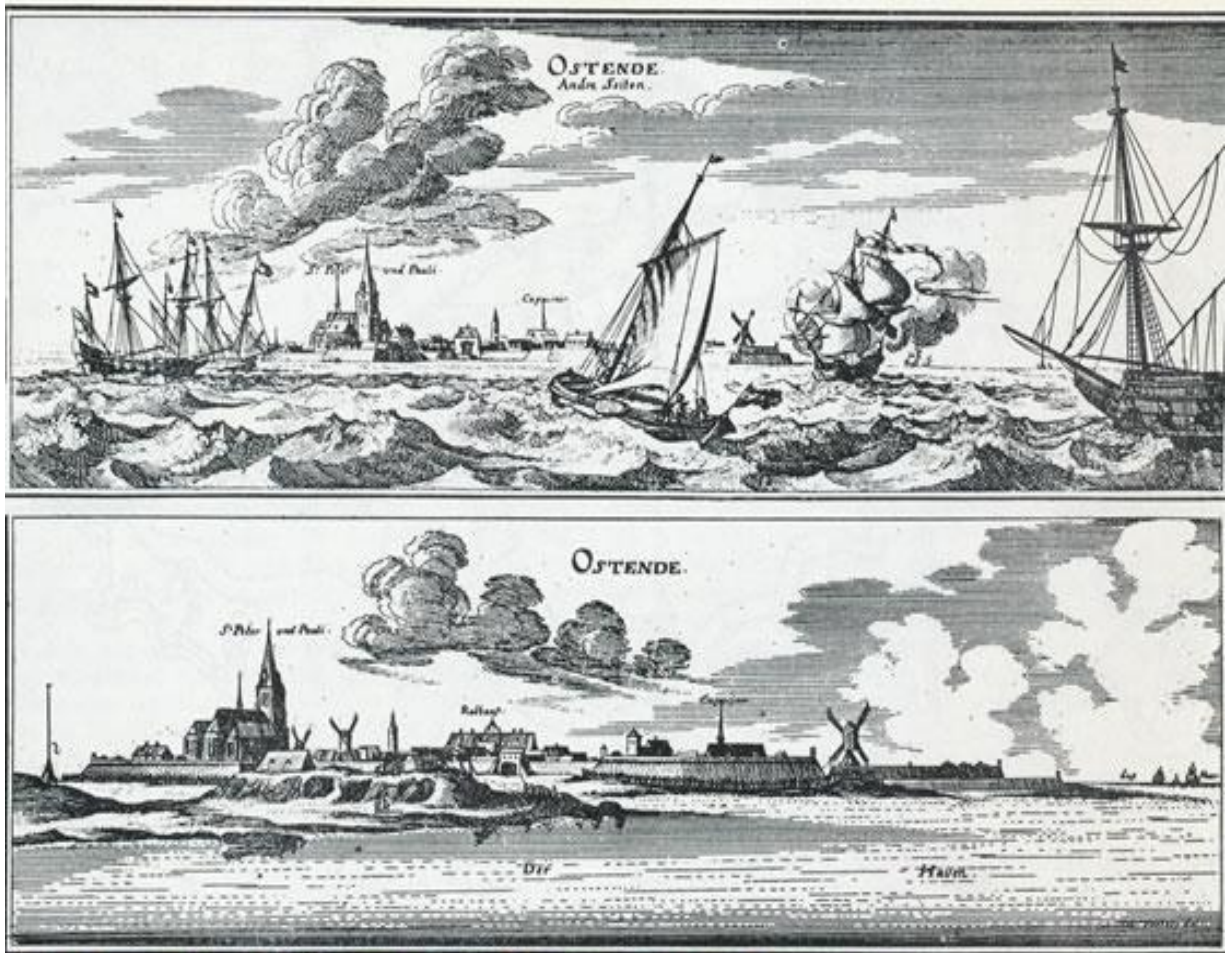
Oostende was in de handen van de Geuzen. De stad werd van versterkingen voorzien. In 1576 waren de werken beëindigd. De stad was één der sterkste vestigingen van de Geuzen, en werd door de Engelsen en de Hollanders gebruikt als oorlogshaven tegen Spanje.



Alg. Rijksarchief Brussel, Inventaris Manusc., Nr 965.

In 1580 werden de duinen ten oosten van de stad geslecht, om te beletten dat een eventuele belegeraar op de hoger gelegen duinen gescht zou opstellen, en zo de binnenstad zou kunnen beschieten. Door

het slechten van de duinen brak de zee echter spoedig door en vormde zich een inham. De Geuzen ondernamen geregeld plundertochten vanuit Oostende en maakten de ganse streek onveilig, tot ver in het binnenland.



Zicht van Oostende door A. Seiten, naar J. Peeters uit Merian, Topographia Germanica (1654).

In juli 1601 begon het beleg van Oostende door de troepen van de Aartshertog Adalbrecht van Oostenrijk. Die stad hield het uit tegen de verwoede stormlopen van Adalbrecht en Isabella tot 22 september 1604, toen het garnizoen de stad verliet, na een overeenkomst met de Spaanse veldheer Spinola. Hoe bloedig het beleg geweest is blijkt uit het dodencijfer, 140.000 mensen. Alhoewel het beleg catastrofaal geweest is voor de stad, waren de drie belegsjaren van uitzonderlijke betekenis voor de haven. Was het beleg er niet geweest, dan is het best mogelijk dat Oostende nu slechts een vissersstadje zou geweest zijn, zonder enig nationaal of internationaal belang.

Zeer vroeg in de loop van het beleg konden die verdedigers de haveninham, gelegen ten westen van de stad niet meer gebruiken, daar deze volledig beheerst werd door het Spaans geschut opgesteld in de duinen ten westen van de stad (grondgebied van het vroegere Mariakerke, trouwens, het hoofdkwartier bevond zich in het Albertusfort, eveneens te Mariakerke). Gelukkig voor de verdedigers had de geul die ontstaan was door het slechten van de duinen zodanige afmetingen gekregen dat men het als haventoeegang kon gebruiken. De zee drong bij hoogtij tot diep in het land door, en overstroomde de ganse streek ten Zuiden en ten Zuid-Westen van de stad, tot aan Bredene, Oudenburg, Snaaskerke, Leffinge, Stene en Mariakerke. Een diepe kreek was also ontstaan, bij laag water was de diepte drie en halve voet op een breedte van circa 70 voet. Bij hoogwater las men tot 28 voet af.

Door de belegerden werd een verbinding gemaakt tussen de « Oost-geul » en de binnenhaven, zodat de Engelse en .Hollandse schepen ongehinderd hun ladingen konden ontschepen.

Naarmate de belegeraars veld wonnen ten oosten van de .geul werd het voor de schepen gevaarlijker de geul binnen te varen, zodat men tenslotte van-uit het midden van de binnenhaven een verbinding groef met de zee.

Toen het beleg beëindigd was lag de ganse stad in puin. Aartshertog Albrecht kende bijzondere gunsten toe aan die .stad, zodat de .heropbouw zeer snel zou vorderen. In 1605 was de Sint-Pieters kerk hersteld. In 1609 werd door de orde van de Grijze Zusters {de « grise nunnen »} een klooster opgericht. In 1610 het gemeentehuis terug in gebruik genomen. Op zijn beurt vestigde de Orde van de Kapucijnen. zich in

Door het optrekken van de Legaardsdijk werd de hoeveelheid water welke bij lage tij door de havengeul naar zee terugstroomde en deze als het ware schoon-schuurde van slib, sterk verminderd. De diepte

van de, havengeul verminderde zeer snel zodat men reeds in 1627 besloot de Legaardsdijk te doorsteken en deze als speelpolder te laten fungeren. De, uitslag gaf volledige voldoening, alras was de havengeul terug op diepte.

In het overstroomde gebied vormden zich brede kreken, o.m. de Katherine-, de Gouweloze- en de Keignaertkreek. De Keignaert was meer dan 1 km. lang en 100 m. breed.

Toen in 1631 de Zandvoordepolder terug afgesloten werd deed hetzelfde verschijnsel zich weer voor. De havengeul verzandde terug. Bij laag water had men in 1662 nog slechts twee voet water in de geul. Men besloot het overstromingsgebied terug te vergroten door de Zandvoordepolder terug onderhevig te maken aan de tij. Echter werd ter vrijwaring van Zandvoorde-dorp in 1663 een dijk opgeworpen, de « Zandvoordedijk ».

Zo ontstond de « Oude Zandvoordepolder ». Op 25 maart 1664 werd het zeewater in de spoelpolder gelaten.

Ondertussen had men de « doorsteek » Oostgeul - Plassendale rechtgetrokken, uitgediept en voorzien van hoge dijken. Op 21 december 1666 werd het water in het nieuwe kanaal toegelaten. Weldra bleek dat de sluizen van Plassendale geen voldoening gaven, ze lagen te ver van de zee af. Na heel wat studies en onderhandelingen, waarbij de stad Brugge aandrong op een spoedige oplossing, besloot men op het grondgebied van Bredene, op de plaats genaamd « Slyckens » een nieuw sluizencomplex te bouwen. Op 17 juni 1669 werden de werken aanbesteed, om op 28 juni reeds te worden aangevat. Na veel moeilijkheden, o.m. geldzorgen en politieke bemoeiingen, om niet te spreken van oorlogjes allerhande, kwamen de sluizen in 1675 klaar.

Op 14 februari 1676 werden de sluizen plechtig ingehuldigd door de Gouverneur der Spaanse Nederlanden, de Hertog de Villa de Hermosa.

Om de sluizen te beschermen tegen gebeurlijke aanvallen werden twee forten gebouwd, het St. Philippe fort aan de westzijde van de sluizen, het Slyckens fort aan de oostzijde.

Ter bescherming van de haveningang werd tijdens de periode 1654-1662 het eerst oostelijk staketsel gebouwd. Dit staketsel bestond uit rijen heipalen met tussenin een dam van klei en rietwerk.

Werd vervolgd

(5 317 – 23/07/23) De haven van Oostende (II)

We hebben eventjes gesproken over de sassen van Slyckens. Het kunstwerk is echter historisch belangrijk genoeg om er hier iets breedvoeriger op terug te komen. Zoals reeds vroeger gezegd zagen de Bruggelingen de sassen als een eksponent van hun economische heropleving, hun poort naar de zee (Hun vroegere « sleutel naar de zee », het Zwin, was sinds de 16e eeuw niet meer bevaarbaar). Zoals ze vreesden (zie aflevering nr. 5) werd Duinkerke in 1664 definitief door Frankrijk veroverd, zodat het stuk kanaal Plassendale-Duinkerke voor Brugge, als zeehaven zonder nut werd. Hun enige hoop was gericht op de sassen van Slyckens, die zouden toelaten dat de zeeschepen tot in Brugge konden varen, zij het dan opgesleept door paarden. Dat de Oostendenaars niet bijzonder in hun schik waren met de bouw van een sluis is niet moeilijk te begrijpen, daar ze zich zelf reeds de rol toebedacht hadden van doorvoerhaven voor het industrieel handelscentrum Brugge. In de eerste dagen na de in gebruik name van de sassen, nadat ze gedurende de bouw nogal wat « stokken in de wielen hadden gestoken », gaven ze slechts aan « Vlaamsche schepen » vrije doorvaart naar de sluizen. De vreemde schepen hielden ze op op de rede en eisten dat de ladingen te Oostende zouden overgeladen worden op Oostendse vaartuigen en daarna doorgestuurd naar Brugge. Dat de machtige Brugse kooplieden hiermede niet akkoord waren is duidelijk. Machtiger zijnde dan de Oostendenaars klopten ze niet onaanhoord op de deuren van de autoriteiten. Na enkele dagen moesten de Oostendenaars met lede ogen aanzien hoe talrijke koopvaarders vrij de weg naar Brugge opvoeren.

Voor hun tijd waren de sassen een huzarenstukje, daar het hier niet slechts een enkelvoudige sluis betrof maar een sluizenkompleks bestaande uit een afwateringssluis, een sluis voor de binnenvaart en kleine zeeschepen en een « zeesluis » voor de grote vaart, uiteraard in functie van de toenmalige scheepsafmetingen.

De sluis voor zeeschepen had een vrije breedte tussen de deuren van 36 voet, het sluisdok een lengte van 350 voet en een breedte van 120 voet. De sluizen voor afwatering en binnenvaart hadden een vrije doorvaart van 26 voet.

Tijdens en na de bouw kreeg men veel bezoek waaronder zelfs van Hollandse waterbouwkundigen, wat zeker een aanwijzing is voor de merkwaardigheid van de bouw en opzet van het kompleks. De bouw kostte twee miljoen gulden, een niet onaardige som, zelfs in de tijden van praktisch kosteloze werkkrachten.

Van deze sluizen rest ons niets meer, ruimtelijk moet men ze situeren ter hoogte van « Duinebrug » (aan de « Bolle »).

In de 17e eeuw vierde de vrijbuitery hoogtij. Uit onze jeugdijaren herinneren we ons de bloedige, vlam en vuur brakende buccaniersfilms met Errol Flynn en andere minder mooie jongens in de hoofdrollen, waarbij fortuinen verzameld werden en even snel opgemaakt in taveernen en andere « établissements ». Of het er nu te Oostende even kleurig en vrolijk aan toeging hebben we niet kunnen vernemen, dat het wel zo bloedig was is een erkend feit Het kanaal en de Vlaamse banken « krioelden » van de zeeschuimers, Oostende was een « erkend » piratennest, waarbij men niet enkel de koopvaardij afroemde doch de « concurrentie » uit de andere kaperhavens eveneens te lijf ging. « Zeil aan de einder » was geen vreugdekreet maar een noodkreet in onze wateren, en als we Jan Van Dorp mogen geloven dan ging geen enkel vreemd vaartuig ongemoeid doorheen de Vlaamsche Zee. Veel vooraanstaande families haalden hun beginkapitaal uit de winstgevende stroperij op zee, niet alleen de eigenaars en bemanning moesten delen in de winst, zelfs de autoriteiten eisten hun deel van de buit op, zodanig zelfs dat « zeeschuimer » een officieel erkend beroep werd. Of er ook paritaire commissies waren of collectieve arbeidsovereenkomsten werd ons niet nagelaten. Wel is het zo dat wanneer men een mededinger uit een andere « werkzetel » te pakken kreeg, men hem met veel ceremonie aan de galg hing. Volksfeesten of zo, noemde men dat. Geef ons maar brood en spelen!

Vermaarde Oostendse piratenkapiteins kregen een paar eeuwen later, ter hunne eerbare nagedachtenis, een straatbord toegewezen. De wijk Opex is meerdere Jan Van Hembden- en Jacob Besagestraten rijk. Niet alleen straatnamen herinneren aan het edel bedrijf, zelfs schepen van onze nationale vloot dragen de naam van onze dapperen, denk maar aan « DE MOOR ». Ter illustratie van de rijke buit geven we hierbij een uittreksel uit het dagregister van de haven van Oostende.

We knopen terug aan met het verhaal van de spoelpolders van de Oostendse geule, verhaalslijn die we verlieten om even te vertoeven bij de eerste sluizen van Slyckens en onze beruchte Oostendse kapers.

Na het vergroten van de spoelpolders in 1664, door het terug onder water steken van de Zandvoordse polders, of althans een groot gedeelte ervan, kreeg men terug voldoende diepgang in de havengeul. Bij vloed overspoelden de polders met binnendringend zeewater, bij ebbe stroomde het water terug naar de zee en schuurde de havengeul uit. Evenwel ontstonden ook diepe krekens in de spoelpolders, zo vormden zich de « Keignaert », de « Gauweloze », de « Schaperij » en andere krekens. De spoelpolders slipten echter aan, zodat na een tiental jaren de spoelpolder slechts vier á vijfmaal per maand volledig overspoeld werden en dan nog met hoogstens twee á drie voet water, naargelang de windrichting en sterkte. In 1698 was er in de monding van de haven een diepte van 50 á 70 voet, bij laag water, 40 á 50 in de havengeul en tot 30 voet in de hoger gelegen krekens.

De stroom van het ebbend water was zo sterk dat men voor beschadiging van de kaaien en de kunstwerken vreesde. Men besloot in 1700, gelet op de meer dan voldoende diepte in de haven de spoelpolder van Zandvoorde terug af te sluiten.

De grote diepte in de geul op dat ogenblik was wel zeer eigenaardig, ten overstaan van de veel geringere diepgang bij veel gunstiger spoelomstandigheden eind 16e - begin 17e eeuw. Aan wat het verschijnsel te wijten was kunnen we slechts gissen. Bepaalde bronnen opteren voor de uitleg dat men toen reeds begonnen was de Schelde en de Leie af te wateren langs liet kanaal Gent-Brugge Oostende en dat een groter aantal Wateringen spuiden langs de Oostendse watergangen.

In 1721 was de verzanding van de haven terug ver gevorderd. De havenmond was nog slechts een smalle doorgang. Daar op dat tijdstip de handel met het Verre Oosten aan belangrijkheid toenam, zocht

men naar middelen om de haven toegankelijk te maken voor grotere schepen. Men greep terug naar het beproefd systeem van spoelpolders. Nieuwe dijken werden opgeworpen, de « Gemene Dijk », die de « Nieuwe Polder » (Zandvoorde Polder) afsloot en de « Schorre Dijk », die een nieuwe spoelpolder vormde op het grondgebied van Stene, Leffinge en Snaaskerke. Dit was een groot gedeelte van het Camerlincks-Ambacht, nl. 181 gemet te Stene, 839 te Snaaskerke en een tiental te Leffinge.

DE GEULE

In 1722 kon de nieuw gevormde spoelpolder, de Snaeskerkepolder, onder water geïaten worden. Aldra bleek het dat de andere spoelpolders nog slechts van geringe nut waren, gelet op de grote aanslibbing. Men raamt dat de aanslibbing per jaar 1 centimeter bedraagt, zodat spoelpolders die enkele tientallen jaren in gebruik waren een zo geringe waterinhoud hadden dat het niet meer verantwoord was ze als spoelbekkens te behouden. Reeds in 1726 werd in een Placcaet bevolen grote stukken van de ondoelmatige spoelpolders terug in te dijken, en vrij te geven voor de landbouw. Het zou echter tot in 1744 aanslepen vooraleer men werk maakte van het bevel tot terug inpolderen. Een dijk werd opgeworpen langs de noord-west oever van de Gauweloze kreek, vanaf de Steensche dijk tot aan de stadswallen. Zo ontstond de Katharinapolder, 1800 gemet groot. Het dorp St.-Katharina, sinds lang verwoest, werd niet meer heropgebouwd. Het grondgebied werd gevoegd bij de gemeenten Stene en Mariakerke.

In 1765-66 werd de steenweg tussen Oostende en Torhout aangelegd. De steenweg werd rechtlijnig doorheen de nieuwe Katharinepolder, doch moest er omheen de Snaeskerkepolder, of Schorrepolder, een wijde bocht gemaakt worden. Zo ontstond de beruchte « kromme elze », waar een paar eeuw later menig fataal verkeersongeval een zware tol aan mensenlevens zou eisen. Dit feit illustreert hoe groot de invloed van « De Geule » geweest is bij de uitbouw van ons gewest.

In de tweede helft van de 18e eeuw was de Keignaertpolder zo hoog opgeslibd dat hij nog van weinig nut was. Op het einde van de eeuw werd de polder ingeduikt en bleef nog slechts de Snaeskerke-polder dienst doen als schuurpolder. Begin 19e eeuw bleek deze laatste polder eveneens sterk aangeslibd en werd besloten de polder terug in te dijken. De « schorrelanden » werden voor de landbouw vrij gegeven en verkocht in loten van 10 tot 15 gemeten. Zo werd de geschiedenis van de zogenaamde « Historische Polders van Oostende » besloten.

In het vorig nummer van Neptunus hebben we even gesproken over het ontstaan van de oostelijke inham, of « de Geule ». We menen dat het historisch verantwoord is hier meer uitvoerig op terug te komen. Gelet op het feit dat het ontstaan van « de Geule » de bepalende factor is geweest voor de volledige ontwikkeling van de haven van Oostende, om niet te spreken van de stad als zulks.

In 1572 werd Oostende bezet door de Geuzen. Door de troebelen in de streek nam de havenbedrijvigheid af. Vele voornaamste families, onder wie veel handelaars, weken uit naar het Noorden (vnl. Zeeland) waar ze hun handelsbedrijvigheid hernamen. Velen zouden na het beëindigen van het beleg van Oostende niet meer terugkomen.

In 1576 werd de spuikom en de binnenhaven verdiept om de toegang tot de haven mogelijk te maken van grotere schepen, die de stad moesten bevoorraden houden in munitie, proviand e.d. In 1578 werd onder stuwing van Willem I een doorlopende vestingsgracht met bijhorend glacis en hoofdwal omheen de stad gebouwd, met inbegrip van bastions.

In 1584 ontstond er ten oosten van de stad een doorbraak van de zee. De meningen over de oorzaak van de doorbraak zijn nogal gevarieerd.

In zijn boek « Zoeklicht op Bredene » schrijft R. Eeckhout : « Omstreeks 1580 hadden de Geuzen van Willem de Zwijger zich teruggetrokken te Oostende. Bij het aanleggen van verdedigingsgordels rond hun vesting, hadden zij ondermeer ook de duinen ten oosten van de stad geëffend, omdat deze hen het uitzicht bij het schieten belemmerden.

Aldus hadden zij de gulzige zee een handje toegestoken om in 1584, bij een hevige storm, op deze plaats door te breken.

Deze doorboring van de Bredenedijk had voor gevolg dat het water er zich ongestoord, maar altijd dieper, een geul kon schuren.

Het is aan deze coupure, die de «vloeiing van 1584» wordt geheten, dat Oostende zijn huidige havengeul te danken heeft en dat ook de naam Slijkens ontstaan is, gezien met deze insnijding alles aldaar in een

slijkerige boei herschapen werd. Het is ook dan dat het vloeiend schorre land van het vermaarde Lisje Morre » ontstond ».

Heemkundige R. Verbanck deelt gedeeltelijk deze mening doch gaat een stapje verder. In « De fort en van Bredene en de Oostkant van de Geule gedurende het Beleg van Oostende », verschenen in het Jaarboek 1973, Heemkring Ter Cuere, schrijft hij het volgende: De duinen ten oosten van Oostende werden in 1584-85 afgevoerd, vooreerst als materiaal om de wallen van de stad op te werpen en tweedens om een natuurlijke vestinggracht te verkrijgen. De duinen belemmerden het uitzicht en zouden eventuele belegeraars een uitstekende beschutting verschaffen. Ook de Bredenedijk die achter de duinenrij lag werd doorstoken. De gevolgen waren zeker buiten verwachting ».

De vermaarde Oostendse geschiedkundige E. Vlietinck nam in zijn bekend boek « Het oude Oostende en zijn driejarige belegering » geen duidelijke stelling, hij schreef echter:

« De doorsnijding der duinen ten oosten van de stad Oostende - een belangrijk feit, waar wij reeds meermalen op gezinspeeld hebben in ons Eerste Deel en dat tot heden toe nog niet grondig onderzocht is geweest wordt in de ambtelijke stukken destijds de « coupure », ook nog « le trou », en in latere oorkonden de « vloeing » geheten ».

Het doorsteken van de duinen ten oosten van de stad en van de Bredenedijk was al eens een jaar vroeger dan 1584 gepland geweest. In 1583 was men van plan het kamp van Alexander Farnese, gelegen te Bredene, te overstromen door middel van een doorsteek van de duinen en dijk. De uitvoering van dit plan kon echter belet worden door Gouverneur Chimay.

In 1584 besloten de Geuzen ter beveiliging van de stad het omliggende te overstromen. De duinen ten oosten van de stad en de Bredenedijk werden doorstoken. Door de werking van ebbe en vloed schuurde het zeewater weldra kreken en plassen in het achterland van Oostende. Weldra kwamen de kreken zelfs bij laag tij niet meer volledig droog. Zo vormde zich o.m. de Cuyserskreek, de Sandtkreek, de Gauweloze kreek en de Keignaertkreek. Deze kreken vloeiden samen in een grote kreek naar zee, « De Geule ».

Reeds bij het Begin van de belegering werd de oude haven ten westen van de stad onbruikbaar gemaakt door de Spanjaards zodat de Geuzen zich genoodzaakt zagen gebruik te maken van de « Oostgeule als haveningang.

Onmiddellijk na het driejarig beleg werd de wederopbouw van de stad aangevat en werd alles in het werk gesteld om de handel nieuw leven in te blazen. Het overblijvend gedeelte van de stad, ten noorden van de oude haven werd opgeheven en het gebied werd gebruikt om een sterke zeevering te bouwen. Nieuwe vestingen werden opgeworpen naar het patroon van 1583. De oude haven, waarvan de ingang verzand was werd nu de noordelijke vestingsgracht. Een gedeelte van de oude zuidelijke vestingsgracht werd omgevormd tot havenkom. In 1631 werd op de noordelijke zijde van de kom een houten kaai gebouwd.

Na het verdrag van Munster, of de Vrede van Westfalen, in 1648, het sluiten van de Schelde, en de annexatie van Duinkerke door Frankrijk in 1662, was Oostende de enige zeehaven waarover de Zuidelijke Nederlanden beschikten. Door de voltooiing van de vaart Oostende-Brugge was het binnenland verbonden met de zeehaven. In de periode 1654-1662 werd het oostelijk staketsel aangelegd.

In 1698 werd te Oostende een scheepvaartmaatschappij, een « Koninklijke Compagnie », gesticht met het doel handel te drijven met de steden en vrije havens van Oost-Indië en Guinea. Het heftig verzet van de Verenigde Provinciën en het gebrek aan kapitaal belette echter het vlot komen van deze onderneming.

De periode 1701-1706 was gekenmerkt door de zogenaamde Spaanse Successie-oorlog, ofte de oorlog om het nalatenschap van de kinderloze Karel II, koning van Spanje. Vlaanderen werd erg geteisterd door deze oorlog. In 1706 werd Oostende door de Fransen bezet (Oostende had de zijde van de Oostenrijkers gekozen). De Engelsen kwamen daarop de stad belegeren. De aanvoerder van het Engelse leger was niemand minder dan John Churchill, hertog van Marlborough. Reeds in 1704 had hij de Fransen verslagen te Höchstädt-Blenheim (Duitsland).

Na een vreselijke beschieting van Oostende op 4 juli 1706, waarbij de stad zowel vanuit zee door de Engelse vloot als van op land onder schot genomen werd, viel de stad in Engelse handen. Een groot aantal huizen waren in brand opgegaan. Het stadhuis werd totaal verwoest en de parochiekerk zwaar beschadigd. Om het volledig te maken brandde de kerk op 19 juli 1712 volledig uit.

Hieruit blijkt nog maar weer eens waarom Oostende geen bouwkundig erfgoed bezit. De aantal keren dat bijvoorbeeld het stadhuis verwoest werd is niet op de vinger van één hand te tellen, hetzelfde voor de kerk. Nog goed dat bij wonder de hoofdkerk en de « Peperbusse » in 194-45 gespaard bleven, anders was er niets meer te Oostende dat ouder is dan 30 jaar, een paar huisjes niet te nagesproken. De kerk werd in 1717 hersteld, volledig naar de vorige stijl en trant. Op de vierkante onderbouw werd in 1725 een achtkantige toren gebouwd. Deze toren is het enige van de kerk, dat heden nog bestaat, de zogenaamde « Peperbusse » (naar de vorm van de toren), nadat de kerk in 1896 volledig verwoest werd door brand. Uiteraard op de toren na. De kerk werd niet meer herbouwd op dezelfde plaats nog zelfde stijl.

Een totaal nieuw ontwerp werd getekend, de stadskern omheen de kerk werd gesaneerd. De eerste steen voor de huidige hoofdkerk, de St.-Peter en Pauluskerk, werd gelegd in 1901.

De handel met de koloniën en andere staten door middel van de zogenoemde Oost-Indische compagnieën bracht enorme winsten. Sinds de oprichting in december 1600 van de Engelse en in 1602 van de Nederlandse Compagnie hadden de aandeelhouders fortuinen verdiend. Het hoeft hier niet gezegd dat de « bedrijvigheid » van deze compagnieën een zeer belangrijke rol speelde bij de kolonisatie van Oosten West-Indië. De Vlaamse kooplieden wensten, uiteraard, ook deel van de enorme koek.

Reeds kort na het aan het bewind komen van de Oostenrijkers in 1713 werden stappen ondernomen om de handel met Oost-Indië en China op gang te brengen, nadat men in 1698 mislukt was. Een kleine vereniging van kooplieden werd opgericht, waarbij vooral Antwerpse en Gentse handelaars de leiding hadden. Nog andere associaties, waaronder Oostende werden ook gevormd. Uiteindelijk voer het eerste schip, « DE CAROLUS » in maart 1715 de haven uit met bestemming « de Oost ».

De maatschappijen richtten zich meestal op de Chinahandel, daar ze op dat tijdstip de meest rendabele was. Nog tal van andere schepen van de diverse verenigingen of particulieren. Door de onderlinge concurrentie dreven ze de aankoopprijs van de goederen in China op en de verkoopprijzen op de Oostendse markt omhoog. Om dit te verhelpen ging keizer Karel VI in 1722 over tot het oprichten van de gecontroleerde Generale Indische Compagnie, in de wandeling genaamde « Oostendse Compagnie ». Bij het verleende octrooi, uitgevaardigd op 20 juli 1723, verkreeg de maatschappij voor een periode van 30 jaar het monopolie op de handel met Afrika, West- en Oost Indië evenals machtiging tot het oprichten van koloniën en in naam van de keizer overeenkomsten en verdragen af te sluiten met de plaatselijke magnaten. De thuishaven zou Oostende zijn, het zakencentrum Antwerpen. Ondertussen was « de Kaey » in slechte staat. In 1723 besloot men de houten kaai te vervangen door een stenen constructie en een kom te verbreden. De werken, onder leiding van De Bauffe duurden tot 1728. De Compagnie liet langs de nieuwe stenen kaai pakhuizen bouwen.

Eveneens tijdens deze periode werd de « Zoutkaeye » gebouwd, een houten staketsel aangelegd tussen twee kribben, het « Hoofd Spyt ten Duvel » en het « Slabbincxhoofd ».

De havencapaciteit Oostende was eerder beperkt, als kaaien had men de « Kaeye » en de « Nieuwe Kaeye ». Aan de « Zoutkaeye » werden de ladingen bestemd of afkomstig uit het buitenland overgeslagen op of uit binnenlanders.

In wezen was Oostende de voorhaven van Brugge, waarbij veel vaartuigen rechtstreeks naar Brugge voeren.

Het belang van de koloniale handel was voor de stad zelf wel groot doch aan scheensbeweginaen bracht het niet zoveel te weeg (van 1724 tot 1727 -18 afvaarten). Zodat het moet gezegd worden dat het belang van de Compagnie ten overstaan van de ontwikkeling van de haven veelal ,overtrokken wordt door sommige geschiedschrijvers.

Het handelsukces van de Oostendse Compagnie wekte wrevel op bij Engeland, de Nederlandse republiek en Frankrijk, daar ze financiële nadelen ondervonden door het op de markt brengen van de ladingen van de Oostendse schepen. Ze namen dit niet en op 31 mei 1727 richtten zij een ultimatum aan Karel VI, die om de opvolging val. dochter Marie Theresia te waarborgen de activiteiten van de Compagnie voor zeven jaar schorste. Het octrooi werd in 1732 ingetrokken, in uitvoering van de besluiten vervat in het verdrag van Wenen (1731).

In 1740 overleed Keizer Karel VI. Hij werd opgevolgd door zijn oudste dochter Maria Theresia van Oostenrijk. Zij werd Keizerin van Duitsland, Koningin van Hongarije en Bohemen, soeverein over de Zuidelijke Nederlanden en alle gebieden van de Donaumonarchie.

Haar opvolging liep niet zonder verzet vanwege Beieren en Pruisen. Frankrijk schaarde zich aan de zijde van de Pruisen, niet omwille van hun liefde voor de Pruisen, maar wel om een eeuwen oude droom tot werkelijkheid te maken: de verovering van de Zuidelijke Nederlanden.

In 1741 werd een begin gemaakt met de St.-Katharine polder in te dijken. Daartoe werd o.m. een dijk geworpen over de St.-Katharinekreek en voorzien van een sluis. De dijk kreeg de naam « Lansweerdijk », de sluis werd gewoon de « Poldersluis » genoemd. In 1744 was de St.-Katharinepolder volledig ingedijkt. De scheuring van de haven gebeurde door middel van de scheurpolder, genaamd de « Snaaskerkepolder » of de « Schorre ».



De haven van Oostende uit zee gezien.

XVIIIe gravure

Ondertussen waren de Fransen (koning Lodewijk XV) niet bij de pakken blijven zitten, en knaagden bestendig aan de gebieden van Maria-Theresia. De keizerin vroeg en verkreeg hulp van de Britten. Zij had vanaf 1741 in Oostende nieuwe militaire kwartieren laten optrekken. Talrijke Britse regimenten werden ondergebracht in deze nieuwe instellingen, o.a. Schotse " Highlanders. Deze Schotten verwekten nogal wat opschudding, daar « ze allegaeder zonder broeken zijnde ».

De Fransen veroverden de ene na de andere stad in Vlaanderen. In 1745 stonden ze voor de poorten van Oostende. Na hevige beschietingen gaf de stad zich over. De Franse bezetting duurde tot in 1749. Door het Verdrag van Aken (1748) kreeg Maria-Theresia de Oostenrijkse Nederlanden terug.

Na drie jaar economische stiistand werden onmiddellijk maatregelen getroffen door het Oostenrijks bestuur om de handel en nijverheid nieuw leven in te blazen. In 1750 werd te Gent de « Compagnie der Zaagmolens » door een aantal zakenlui opgericht tot het exploiteren van houtzaagbedrijf dat zou opgericht worden te Bredene langs het kanaal Oostende-Brugge.

Onmiddellijk werden de omvangrijke werken aangevat niet alleen moesten molens gebouwd en opgericht worden doch ook nodige infrastructuur voor het invoeren van boomstammen per schip, het inwendig transport van de boomstammen en het gezaagd hout.

Er werd een verbindingskanaal, de « Legillon », gegraven tussen Oostendse vaart en de Gauweloze kreek. De « Legillon » werd verbonden met de vaart door middel van een sluis, of sas, genaamd de « Verloren Kost ».

Op 12 september 1752 werden de twee eerste molens plechtig in bedrijf genomen. Tussen 1750 en 1757 werden 16 molens gebouwd, waarvan er drie langs de vaart gelegen waren en de overige dertien langs het Legillonkanaaltje.

In 1750 werd nog een nijverheid gesticht, nl. een zoutziederij.

Op 13 augustus 1752 deed zich een instorting voor in het sas Slijkens. De sasdeuren waren ontzet en lieten bij opkomende tij het water door. Daar men vreesde dat bij springtij de landerijen langs het kanaal zouden overspoeld worden, werd besloten een dam op te werpen in het kanaal.

Op 17 augustus 1752 begon men aan de dam. Hierdoor echter was de scheepvaart naar Brugge gestremd. De Staten van Vlaanderen besloten snel een nieuwe sluis te bouwen daar uit een vooronderzoek gebleken was dat herstellen van de vernielde sasmuren onmogelijk was. Niet alleen om de omvang van de schade, doch omdat de ondergrond omheen de sasmuren verzakt was. Dat was ook de oorzaak van de instorting.

Doordat door de instorting van de sassen te Slijkens in de nacht van 13 augustus 1752 en het daaropwegend opwerpen van een nooddam de scheepvaart naar Brugge onmogelijk maakten, drongen de Brugse autoriteiten aan bij de Staten van Vlaanderen om een snelle bouw van nieuwe sluizen. Een studiec commissie werd opgericht die onmiddellijk contact opnam met Engelse, Hollandse en Franse deskundigen. Deze dienden verschillende ontwerpen in die door de commissie werden bestudeerd en geëvalueerd. Uiteindelijk werd het ontwerp van de Duinkerkse waterbouwkundigen Fruytère en Taquet weerhouden.

De nieuwe sassen zouden gebouwd worden circa 300 meters stroom op van de oude sluizen.

Op 22 maart 1754 begon men met het opwerpen van twee dammen om de bouwput van de nieuwe sassen te vormen. Onderwijl had een aanbesteding plaats gegrepen voor het heien van de pijlers en de paalflanken van de sluizen. De meester-timmerman Jan de la Vlyne had de voordeligste inschrijving en het werk werd hem toegewezen, Op 6 juni 1754 kon hij de eerste paal inheien. Hij stelde 37 heistbalken op en wierf meer dan duizend arbeiders aan teneinde de werken met spoed te kunnen opwerken. De meer dan 24.000 pijlers en paalflanken werden vlot verhandeld en op 19 november 1754 was de laatste paal geslagen.

Ondertussen werd op 20 augustus 1754 de eerste steen van het sluizenkompleks gelegd.

Op aandringen van de Bruggelingen werd in 1756 een voorlopige verbinding gemaakt tussen de havengeul en de vaart. De verbinding liep van de noordzijde van de in opbouw zijnde sluizen en werd uitgerust met een sas, genaamd Vyngerlynck of Coupuzesas. De voorlopige arm begon aan het huidige Ibis brugje en kwam in boogvorm terug in de vaart ter hoogte van de huidige Spaarzaamheidstraat (Bredene / Sas-Slijkens).

Op 18 november 1758 waren de nieuwe sluizen voltooid en werd in tegenwoordigheid van de heren van de Staten van Vlaanderen de sluizen plechtig geopend.

Om vier uur in de namiddag voer het eerste schip door de sluizen, een driemaster geladen met boomstammen voor de zaagmolens te Slijkens.

De kostprijs van de nieuwe sluizen bedroeg 1.333.300 gulden Vlaams courant, exclusief de 500.000 gulden betaald door de provincie voor het vrijmaken van de doorvaart in de oude sluizen, verwijderen van puin, het opwerpen en verwijderen van de nooddam, het graven van de Coupure, het verhogen van de dijken en andere infrastructuur werken.

De nieuwe sluizen, waarvan een aanzienlijk gedeelte nog bestaat, bestonden uit ,een sluis voor grote schepen, met een breedte van 40 voet (10,90 m.) en een lengte van 119 m., een kleine langs de zuidkant, breedte 18 voet vlaams (4,90 m.), lengte 23 m., en tussen beide een afwatersluis met een breedte van 4 m. De drempels van de sluizen lagen op 4,75 m. onder het peil der XVIII voet, wat overeenkomt met + 4,05 m. (Z).

De zeeschepen betaalden bij doorvaart van de sluizen 1 stuiver per vat. De binnenschepen 14 stuivers. De sluizen waren niet alleen van groot belang voor het scheepvaartverkeer tussen zee en binnenland doch ook voor de afwatering van de polders.

BIBLIOGRAFIE

BOWENS J. - Nauwkeurige Beschrijving der Oude Zeestad, Oostende, 1792.

VLIETINCK E. - Het oude Oostende en zijn driejarig Beleg, 1897.
BELPAIRE M. - Ville et le Port d'Ostende, 1836.
FOUTRY V. - Merkwaaide Bladzijden uit de Geschiedenis van Oostende, 1938.
FARAZYN D. - Pro-Civitate : Belgische Steden in Reliëf : Oostende, 1965.
VERBOUWE A. - Iconografie van het Arrondissement Oostende, 1957.
BLY F. - Onze Zeilvischsloepen ; 1920.
CROKAERT J. - La Compagnie d'Ostende, 1919. EECKHOUT R. - Zoeklicht op Bredene, 1968. ODDIE H. - The Dover-Ostend route, 1897.
de BURBURE de WESEMBEEK - Eeuwfeest der lijn Oostende-Dover, 1946.
VYNCKE Y. - Oostende in oude prentkaarten, 1971. BAELS E. - De Oostendse Compagnie, 1972.
VERBANCK F. d'Oede Vierterre 1894-1900, 1969.
Ostendiana, Lustrumboek van de Vlaamse Vereniging voor Familiekunde, Afdeling Oostende-Kust-streek, 1972.
Jaarboek 1971, Heemkring « Ter Cuere ».
ROTSAERT J. - De reis van het Keyserlyck Compagnieschip genaemt DE KEYZERINNE, 1963.
Prof. dr. van HOUTTE J. - Brugge vroeger en nu, 1969.
PENNINCK J. - De Barge, 1965.
R. TAVERNIER, De geologische Ontwikkeling van de Vlaamsche Kust, 1938.
M. WATERSCHOOT, De Vlaamsche Kustvlakte, Kortemark 1937.
J.E. DE LANGHE, De oorsprong van de Vlaamsche Kustvlakte, Knokke 1939.
J. LEPER, Kustmatige Inundaties in Maritiem Vlaanderen 1316-1945, Veurne 1957.
A. DUCLOS, De oude Kuste van Vlaanderen, Brugge 1873.
J. AMERYCKX, De Polders van Oostende, Biekerf 1956, Brugge
J. AMERYCKX, Bodemkaart van en verklarende tekst bij de kaartbladen Middelkerke 21 W en Oostende 21 E. Gent 1952.

(5 318 -30/07/23) Solution belge de l'Assurance des Risques de Guerre Maritimes 1940 - 1945 (I)

Conférence donnée à l'Académie de Marine, le 20 février 1951 par Maître Fernand MARQUET, Directeur de l'A.M.A.R.I.G., (Association Mutuelle d'Assurances Maritimes contre les Risques de Guerre), Professeur à l'Institut Universitaire des Territoires d'Outre-mer, Anvers.

De tous les secteurs de l'économie nationale celui de l'armement maritime et de pêche fut sans doute le plus durement atteint par les événements de guerre. Si l'on considère le tonnage brut d'avant-guerre et le volume des pertes, subies tant en bâtiments anciens qu'en navires de remplacement acquis au cours des hostilités, le pourcentage des pertes s'établit à 83 %. C'est après celui de la Grèce le plus haut coefficient de pertes. Et cependant trois ans après la cessation des hostilités le tonnage de la flotte marchande était revenu à son chiffre de 1939.

Cette rapide reconstitution de l'outil essentiel à notre vie économique est due dans une très large mesure à l'esprit de prévoyance et de solidarité dont ont fait preuve nos armateurs et à la compréhension des milieux gouvernementaux.

Dès avant les hostilités le problème des assurances maritimes de guerre avait été mis à l'étude de telle sorte que, lorsque éclata le conflit, un organisme put être mis immédiatement sur pied ce qui permit et la continuation du trafic en temps de guerre et la reconstitution immédiate de pertes.

Le problème cependant n'était pas sans présenter de grosses difficultés. Elles étaient d'ordre technique, financier et administratif.

D'ordre technique : L'assurance, qui est par essence la division des risques dans le temps et l'espace, allait devoir se pratiquer en une période de hauts risques, dans les limites étroites de nos effectifs maritimes et de nos frontières nationales.

Alors qu'il est de règle de calculer la probabilité des sinistres sur le plus grand nombre de cas possibles, pendant la plus longue période d'expérimentation possible, l'assurance des risques de guerre opère dans l'ignorance de l'amplitude et de la fréquence des risques qu'elle assume.

Alors que l'assureur de toute branche répartit le risque sur une période normalement sûre, l'assureur des risques de guerre n'est sollicité que le jour où le risque est à ce point intense qu'il est pratiquement devenu inassurable.

Alors que dans toutes les autres branches — y compris l'assurance des risques de mer ordinaires — les données de l'expérimentation sont constantes, ici les sources de la statistique se révèlent aussi intermittentes que dissemblables.

Alors que la nationalité de l'assureur et du réassureur est indifférente en temps de paix, elle est en temps de guerre d'importance capitale. Les ressortissants d'États ennemis se verront évidemment refuser le règlement des sinistres et les ressortissants d'États neutres se trouveront en maintes circonstances exposés au même danger.

Les ressortissants d'États neutres au surplus trouvent difficilement à couvrir leurs risques, l'assurance d'État des nations belligérantes leur sera refusée et l'assurance libre ne leur consentira de garantie qu'à des taux fort élevés.

D'ordre financier : Privés de la possibilité de recourir à la réassurance sur les marchés étrangers par suite de la fermeture des frontières, ne disposant par lui-même d'aucune réserve préconstituée, exposé à devoir intervenir dès les premiers jours de son existence pour des sommes extrêmement élevées (— rappelons incidemment la perte totale du s/s Alex Van Opstal et du s/s Suzon, respectivement le 15 septembre 1939 et le octobre 1939, —) l'organisme d'assurance ne pouvait assumer sa charge et la mener à bonne fin qu'à condition de jouir d'une garantie aussi large que l'étaient les risques qu'il assumait.

Cette garantie, dans la conjoncture de guerre, ne pouvait lui être donnée que par l'Etat. C'est ce qui fut fait.

Et c'était justice. Car s'il importe à l'armateur de conserver son navire, à l'importateur de protéger ses biens en cours de transport, il est indispensable pour la collectivité nationale que le pays soit ravitaillé tant pendant la période de pré guerre que durant et après les hostilités. Cet intérêt commun justifie amplement, à notre avis, un partage des risques.

D'ordre administratif. La pratique de l'assurance maritime surtout en temps de guerre est ardue : la technique du navire et du transport se compliquent de données nouvelles relevant du droit international public et privé et intéressant au plus haut chef l'administration politique de la Nation et principalement ses relations extérieures.

ue l'on songe un instant à la navigation sans feux, à la protection des mines, à la suppression du balisage, — aux règles du blocus, de la contrebande, de la visite, de la capture, aux lois de la neutralité et de la belligérance, — à la participation des ressources de l'armement maritime à l'effort de guerre nationale et interalliée.

Toutes ces considérations se conjuguent et conditionnent les risques maritimes de guerre et leur garantie. C'est pourquoi l'assurance de ces risques, confinée aux intérêts nationaux, secondée en équité par les finances publiques, doit être en outre administrée simultanément par des techniciens de la navigation, de l'assurance, du pouvoir public et du droit.

ORGANISME BELGE D'ASSURANCE DES RISQUES DE GUERRE MARITIMES

C'est ce qu'ont parfaitement compris les fondateurs de l'Association Mutuelle d'Assurances Maritimes contre les Risques de Guerre. Des représentants des armements de la marine marchande et de la pêche, des assureurs, des fonctionnaires des départements des Communications et des Finances et des Juristes siégèrent dans ses conseils d'administration et Comité Technique. La flotte marchande et la flottille de pêche furent dans leur totalité intégrées dans la mutuelle. L'affiliation fut rendue obligatoire, tant à fin de réaliser la loi du grand nombre que pour assurer au pays la reconstitution de tous ses moyens de transport maritimes.

Les assureurs et les courtiers d'assurance apportèrent le concours de leurs connaissances techniques à l'élaboration des clauses et conditions de l'assurance, à la gestion de l'entreprise et à la liquidation des sinistres. Leur intervention fut particulièrement importante dans l'assurance des cargaisons où

l'organisme d'assurance, sortant des limites de la mutualité, fut appelé à suppléer à l'insuffisance du pouvoir d'absorption du marché libre.

L'État, garant des engagements de l'assureur intervint, non seulement pour surveiller et contrôler la gestion financière, mais aussi, averti qu'il est de l'évolution de la politique internationale, pour conseiller, prévenir ou seconder les activités de l'entreprise et en dernière finalité pour garantir la bonne fin des opérations.

Ainsi se réalisa une gestion commune, fortifiée par l'union des divers intérêts en cause, à l'abri de la critique de l'étatisme comme de la stérilité d'un effort unilatéral.

L'organisme d'assurance suivit deux politiques distinctes, selon qu'il s'est agi d'assurance de marchandises ou de corps.

Dans le premier secteur où il ne remplissait qu'un rôle supplétif cet organisme s'en tint aux conditions de garantie et aux taux de primes pratiqués sur le marché libre, acceptant l'entremise des courtiers et appliquant dans les règlements des sinistres les règles de droit commun. Son activité toutefois fut limitée aux intérêts belges à l'importation et à l'exportation et dans le temps, aux opérations antérieures à l'occupation du territoire par l'ennemi. L'assurance ainsi conçue n'a garanti que des valeurs au jour du sinistre, conformément au principe selon lequel la valeur assurée est la limite des obligations de l'assureur. Au cours de sa courte période d'activité, — août 1939 au 10 mai 1940 — ce département souscrivit 60.130 polices et arrêts pour un ensemble de valeurs assurées de 5.700.000.000 frs et pour un volume de primes brutes de 188.000.000 frs.

En matière d'assurance des corps par contre l'AMARIG a suivi une politique d'indemnisation à la valeur de remplacement.

Créée, selon le rapport au Roi pour faire face à la nécessité vitale de toujours disposer des capitaux indispensables à la réfection des unités avariées et en remplacement des unités perdues » l'AMARIG dut adapter ses indemnisations aux fluctuations du coût des réparations et du remplacement. L'assurance de valeurs convenues, qui était celle de sa première police, fut remplacée en mai 1942 par l'assurance des valeurs intégrales de réparation ou de construction neuve et en février 1947 — avec effet rétroactif sur toute la période antérieure — par l'assurance de valeurs forfaitaires de remplacement. La souplesse du régime de la mutuelle, une saine compréhension de la solidarité dans l'épreuve et l'impossibilité d'apprécier en période de fluctuation constante des prix le coût du remplacement, sinon à posteriori, furent les facteurs qui, les uns permirent et l'autre nécessita l'adoption d'une règle transactionnelle de règlement. Les indemnités de pertes totales furent rétroactivement fixées au triple de la valeur de construction de 1939, déduction faite de la vétusté du bâtiment, tandis que d'autre part l'obligation des assurés de payer un rappel de prime fut limitée à 5 % l'an sur l'écart entre les nouvelles valeurs et celles pour lesquelles leurs bâtiments s'étaient antérieurement trouvés couverts en Belgique ou à l'étranger.

LES REGIMES ETRANGERS D'ASSURANCES. 1914-1918

La guerre de 1914-1918 a laissé peu d'enseignement sur l'organisation des assurances des risques de guerre maritime.

La Belgique, surprise par l'invasion soudaine de son territoire en 1914 n'eut pas le temps, lors du premier conflit mondial, d'organiser un système national d'assurance. Son gouvernement conclut un accord avec le War Risk Insurance Office. Celui-ci assumait la gestion de l'assurance des cargaisons et des corps. En fait le régime fut celui d'une section de l'assurance d'État anglaise, réservée aux Belges, dont le gouvernement assumait la responsabilité.

L'Angleterre, pour les assurances de marchandises et la France pour celles des deux groupes pratiquèrent l'assurance directe. Ces gouvernements, agissant comme l'eut fait une entreprise privée, offraient moyennant une prime leur garantie à ceux de leurs nationaux qui la sollicitaient. En France et dans l'assurance des Corps la pratique de ce système s'avéra inefficace et l'État dut avoir recours au monopole pour réaliser un courant d'affaires suffisant à la compensation des risques.

Dans l'assurance des corps la Grande-Bretagne bénéficia d'un régime mixte dans lequel l'entreprise privée était assureur au premier degré et l'État réassureur. Une telle solution put être réalisée ici du fait que les risques de guerre étaient couverts dans ce pays par une dizaine de clubs bien connus de l'État, à la direction desquels il se fit d'ailleurs représenter par un délégué spécial.

En Italie, où existait depuis 1912, un Institut National d'Assurances, le régime fut mixte. Cet Institut fut habilité à couvrir les risques des cargaisons et des corps en assurance directe, concurremment avec les entreprises privées et en réassurance les engagements contractés par celles-ci.

L'Allemagne créa deux compagnies privées, l'une possédant un capital formé d'apports privés et gouvernementaux, l'autre un capital entièrement souscrit par l'Etat. Ce système offrait l'avantage de laisser le champ libre à la concurrence, mais aussi le grave défaut de limiter la solvabilité de l'assureur à l'import de son capital social.

PERIODE DE L'ENTRE-DEUX GUERRES

Le caractère le plus surprenant de l'assurance des risques de guerre maritimes est de n'entrer en action dans la généralité des pays qu'au temps des hostilités ou tout au plus le jour où celles-ci deviennent imminentes. Cette pratique heurte de front les concepts fondamentaux en matière d'assurance : la compensation des risques dans le temps et de la constitution des réserves.

Le phénomène des cycles fastes et néfastes est commun à toutes les branches de l'assurance. Il est particulièrement manifeste en assurance maritime où les crises de sinistres correspondent avec les crises économiques. Les résultats heureux des bonnes années doivent, dans un régime logiquement conçu compenser les coups durs des années de crise.

L'Angleterre et les États scandinaves l'ont compris.

En Grande-Bretagne, les clubs continuèrent à pratiquer entre les deux guerres la couverture des risques de guerre conjointement avec les risques spéciaux dont ils font leur activité. S'ils ne constituèrent pas des réserves notoires, spéciales à ce genre de risque, à raison même de leur caractère de Mutuelle, le maintien de leur activité offrit à l'économie britannique l'immense avantage de disposer, au jour du danger, d'entreprises parfaitement organisées, d'une compétence profonde et jouissant d'un crédit absolu.

Les États scandinaves firent davantage.

Les États nordiques avaient organisé dès le temps de paix et de longue date leur régime de réassurance de risques de guerre.

Les compagnies d'assurance suédoises, danoises, norvégiennes et finlandaises, qui pratiquent l'assurance des transports maritimes et terrestres se sont groupées en des pools nationaux. Ces quatre pools nationaux, à leur tour, ont formé en octobre 1935, un superpool d'assurance des corps contre les risques de guerre ; le Nordisk Krigsfiirsâkrinspool. Celui-ci fut chargé de répartir entre les quatre pools nationaux, les risques de guerre assumés par leurs affiliés respectifs et de placer la réassurance de certains excédents, soit auprès des pools nationaux nordiques, soit auprès de réassureurs étrangers.

Suivant le document législatif n° 263 de l'année 1939, l'ensemble des capitaux et des réserves détenus à fin 1937 par les compagnies affiliées aux pools des pays nordiques à affecter à la garantie des risques maritimes de guerre, dépassait 200.000.000 de couronnes suédoises. Ces fonds joints aux réserves des réassurances placées à l'étranger formaient une couverture totale de 450.000.000 de couronnes suédoises soit à l'époque plus de 3 milliards de francs belges. Ce même document nous apprend que la capacité de couverture des compagnies d'assurance suédoises atteignait en 1938, pour les corps, 3.500.000 couronnes suédoises par navire et que pour l'ensemble des intérêts, corps et marchandises, cumulées sur un même navire, la garantie moyenne était de l'ordre de 9 à 10 millions de couronnes suédoises par navire.

PERIODE DE GUERRE 1939 - 1944. Angleterre. Assurance des corps.

Les clubs, groupés en mutuelle restent l'assureur du premier degré; ils ne conservent toutefois qu'une part minime des risques 4 % et rétrocèdent le surplus à l'Etat. Le War Risks Insurance Office gère les contrats, établit les cotations de primes, fixe les valeurs assurées et règle les sinistres. Les règlements se font en deux fractions : la quotité correspondant à la valeur d'avant-guerre est liquidée immédiatement à l'assuré, le solde est versé entre les mains du Ministry of Transport et tenu pendant sept ans à la disposition de l'armateur à condition qu'il procède au remplacement. Ces excédents de valeurs garanties sur celles assurées en 1939 furent minimes : en règle générale 25 %. Les taux de primes calculés pour une période de 91 jours furent très variables, passant de 12 % en juillet 1940 à 10 % en octobre 1940 et à 8 % d'octobre 1941 jusqu'en octobre 1943.

L'assurance des cargaisons fut plus complexe.

Un organisme mutuel groupant les assureurs privés, jouit de pouvoirs très étendus, notamment ceux de fixer les taux des primes de l'assurance directe et ceux des primes de réassurance, d'appeler les parts contributives des affiliés dans les pertes, de répartir les profits et de fixer les conditions de la réassurance. Il est difficile d'en comprendre le système sans apporter quelques précisions sur l'assurance en période de pré guerre.

Une double discrimination est à faire pendant cette période entre l'assurance des marchandises d'intérêt national et celles qui en sont dépourvues, entre les risques de guerre étrangère et les risques « des ennemis de la couronne ».

Les marchandises dépourvues d'intérêt national sont dès le temps de paix et resteront en temps de guerre nationale dans le domaine du marché libre. Un Jointed Rating Committee of Marine Underwriters en arrête toutefois les cotations de primes.

Les marchandises d'intérêt national sont en temps de pré guerre assurées au premier degré par les assureurs du marché libre, agissant isolément. Ces marchandises sont exposées à deux espèces de risques de guerre, ceux d'une guerre étrangère, ceux d'une guerre contre la Couronne. Les premiers sont réassurés par le War Risks Cargo Pool, les seconds par l'Etat à l'intervention du Pool. Dès l'ouverture des hostilités, l'Etat se substitue au Pool; les contrats jusqu'alors réassurés par le Pool et qui concernent des Kings enemies risks sont sans discontinuité assurés en assurance directe par l'Office gouvernemental, le « War Risks Insurance Office », et les nouveaux contrats, conclus directement par celui-ci.

Le War Risks Insurance Office est assisté dans ses travaux par des personnalités du monde de l'assurance.

Le régime français est caractérisé par une emprise étatique plus radicale.

En période de pré guerre tous les bâtiments français à la seule exception de ceux moins de 500 T. sont soumis à l'assurance obligatoire de l'Etat. Celui-ci gère l'assurance lui-même par l'organe du Ministère des Transports Maritimes. Une commission formée d'assureurs maritimes n'a qu'une mission consultative. Au cours des années 1940-1944 la seule modification importante apportée au régime fut l'instauration d'une réassurance facultative par l'Etat des bâtiments jaugeant moins de 500 tonneaux.

La réparation des sinistres est imprégnée de la même tendance. C'est l'Etat qui fait reconstruire, établit les plans, passe les commandes, surveille les travaux, effectue les paiements, puis cède aux armateurs sinistrés le bâtiment de remplacement.

Les cargaisons subissent ici comme en Angleterre une discrimination selon qu'elles concernent ou non l'intérêt national.

En période de pré guerre, elles sont assurées au 1^{er} degré par les assureurs privés. Les contrats souscrits sont obligatoirement placés en réassurance auprès d'une mutuelle groupant toutes les compagnies d'assurance maritime autorisées sur lesquelles les Ministères des Finances, du Travail et de la Marine Marchande exercent un contrôle constant. Dès la survenance des hostilités l'Etat assume l'assurance directe mais facultative des cargaisons. Il agit par l'organe du Ministre chargé des transports maritimes. Une commission, composée de fonctionnaires ressortissant des divers départements intéressés, des délégués du Comité des Armateurs, des assureurs, des courtiers d'assurances maritimes, des constructeurs de navires et du Bureau Veritas, assiste le ministre de ses propositions et avis.

Aux Pays-Bas l'action de l'Etat fut à la fois plus large encore et plus limitée. Plus large en tant que l'Etat se constitua d'emblée assureur direct, non seulement des risques de guerre maritimes mais également des risques de transport, des cargaisons maritimes et aériennes, métropolitaines et coloniales ; plus limitée en tant qu'il pratiqua cette politique par personnes interposées (deux organismes d'assurance qu'il institua ses mandataires) et en tant qu'il pratiqua l'assurance concurremment avec les assureurs privés.

Il fut appelé à étendre encore sa participation en se constituant le réassureur des risques couverts dans le secteur privé.

La Suisse n'échappa pas à la nécessité d'instituer un régime d'assurance des risques maritimes de guerre. L'instauration en fut graduelle au gré des besoins de son économie : l'Etat assura d'abord en assurance directe les importations, les céréales et les matières fourragères puis les marchandises indispensables à la Nation. 11 confia la gestion des contrats aux compagnies suisses d'assurance-transports, placées à

cet effet sous le contrôle de la Compagnie Suisse de Réassurance. Il fut appelé par la suite à assumer la réassurance des exportations laissées au premier degré à l'initiative du marché libre.

La Confédération assura en outre directement les navires placés sous pavillon helvétique tout en confiant la technique aux entreprises privées comme en matière de cargaisons. En Suède treize compagnies d'assurance se sont groupées en un « pool » pour se partager la couverture des risques, chacune d'elles, ayant un plein de 750.000 couronnes sur corps et sur marchandises, le « pool » prenant charge d'une seconde tranche de même import. L'État en outre a créé une Commission officielle qui à côté de certains pouvoirs de réglementation et de surveillance de l'assurance a eu pour mission de couvrir la réassurance des intérêts suédois qui excédaient les « pleins » retenus par le « pool » et par les Compagnies.

En Norvège, c'est une société mutuelle, dont l'existence remonte à 1935, qui assura les « corps ». L'affiliation y fut facultative et les rappels de cotisations limités à 300 %. Nous n'avons pu établir si au delà de cette mesure une garantie gouvernementale avait été instituée pour le temps de guerre.

Au Danemark, l'assurance est l'œuvre d'un Institut National dont la couverture est limitée à 6.000.000 de couronnes par navire ; au delà de cette limite l'armateur reste son propre assureur ou place le surplus au marché libre. Le capital de l'Institut fixé au montant de 110.000.000 de couronnes, a été souscrit à concurrence de 60.000.000 par l'État, 40.000.000 par les armements, 5.000.000 par les compagnies d'assurance et le solde par un consortium fondé à cet effet. Le concours de l'État et des entreprises privées prend ici une forme déguisée de coassurance.

En Italie, navires et cargaisons sont assurés au marché libre, mais obligatoirement réassurés auprès de l'Union Italienne de Réassurance. Cet organisme lui-même est placé sous le contrôle d'un Comité de surveillance et peut rétrocéder une partie des risques à des compagnies italiennes.

L'Allemagne, confiante sans doute dans la brièveté de la « Blitzkrieg » et sa localisation au domaine terrestre n'a pas organisé de régime d'assurance au cours de la seconde guerre mondiale.

A suivre

(5 319 -06/08/23) Solution belge de l'Assurance des Risques de Guerre Maritimes 1940 - 1945(II)

Quel est dans cette variété de régimes celui qui apparaît comme le plus apte à l'accomplissement de la mission de l'État

L'assurance directe sans monopole met l'État en concurrence avec les assureurs privés ; sa situation est toujours désavantagée : s'il assure à des taux de primes inférieurs à ceux du marché libre il s'expose, à très juste titre, à de sévères critiques ; s'il pratique des taux supérieurs il ne recueille que les risques « tarés », rebutés par les entreprises privées, et s'il assure au même taux il s'expose, en raison de la défaveur dont jouit toute entreprise étatique à se trouver privé de toute clientèle. — Du point de vue technique, par ce système, l'État déforce le jeu de la loi du grand nombre ; toute fragmentation du marché contrecarre la compensation si elle n'est corrigée immédiatement par la réassurance.

Le monopole d'assurance directe a contre lui l'impopularité que comporte son nom et cependant, en un temps, où la concentration, de tous les efforts en un seul faisceau apparaît comme la condition du salut commun, il semble bien être le seul moyen de réaliser au maximum la compensation des risques. Le jugement à porter à son égard doit, pensons-nous, s'attacher bien plus au mode de gestion qu'à l'étiquette de l'entreprise. Là où la gestion de l'entreprise est dans sa partie technique confiée à des professionnels de l'assurance maritime et où, l'État contrôle uniquement la partie financière, dans la mesure où elle intéresse le Trésor public, ce régime confine à celui de la garantie illimitée de l'État à l'assurance pratiquée par les assureurs privés.

La réassurance facultative apparaît comme le complément nécessaire de l'assurance d'État au premier degré pratiquée concurremment avec les assurances privées. Les deux pays qui ont adopté cette dernière

formule durent recourir à la réassurance facultative, l'ampleur des risques dépassant les possibilités d'absorption des assureurs privés de 1^{er} degré.

La réassurance obligatoire gratuite ou moyennant rétrocession totale ou partielle des primes n'est praticable que dans les pays où l'assurance privée est puissamment structurée. Elle implique en effet de la part des réassureurs une confiance entière en la moralité et les aptitudes techniques des assureurs de premier degré. Elle ne se justifie au surplus qu pendant les périodes où les risques sont de faible amplitude et comme tels susceptibles d'être en principe supportés par le secteur privé.

C'est la raison, sans doute, pour laquelle ce régime ne s'est trouvé en vigueur en Grande-Bretagne que pour les corps et les cargaisons, en France pour les cargaisons seules qu'en période de pré guerre et en Suisse en période de guerre pour les marchandises à l'exportation.

Dans la conjoncture de grande amplitude des sinistres le régime de la réassurance semble contre-indiqué. De toute manière il se révèle comme un système dans lequel l'État, nécessairement garant de la bonne fin des opérations, s'en remet pratiquement à la seule gestion des assureurs privés. D'autre part l'opération prend un aspect dangereux si elle n'est rendue obligatoire, l'Etat, réassureur facultatif, court grande chance de ne voir placer sous sa garantie que les risques les plus dangereux.

Signalons enfin que la pratique de l'assurance des risques de guerre doit en morale et en équité aboutir à un compte de liquidation soldant sans bénéfice; il ne se comprendrait pas en effet que l'État réalise des bénéfices sur les épreuves endurées par certains de ces citoyens.

Dès lors il importe peu que la réassurance soit conclue à titre gratuit ou à titre onéreux : Conclue à titre onéreux le volume des primes retenues par le premier assureur et des primes rétrocédées au réassureur doivent être intégralement absorbées ; dans la réassurance à titre gratuit ce même volume des primes sera absorbé par l'assureur de premier degré et le réassureur n'interviendra — gratuitement —, comme dans le premier cas, que dans la mesure où le volume des dommages excède le volume des primes.

Le régime belge fut en matière de marchandises un régime d'assurance de premier degré par un organisme national garanti par l'État et agissant concurremment avec les assureurs du marché libre. La critique qui peut être faite à ce régime d'assurance pratiquée directement par l'État manque ici de fondement, l'assurance par l'AMARIG n'ayant été conçue qu'à titre supplétif pour absorber l'excédent des affaires que ne pouvait assumer le secteur privé.

Dans l'assurance des corps le régime belge fut proche parent du régime d'assurance sous forme de monopole d'État avec cogestion du gouvernement et de techniciens du monde des assurances maritimes. Il en a différé en ce que la gestion en a été confiée à un organisme national, spécialement créé à cette fin. En fait c'est au régime britannique du temps de guerre et au régime suisse qu'il se trouve le plus apparenté.

RESULTATS GLOBAUX. Période 1914 1918.

Monsieur M. Stourm dans son ouvrage e L'Assurance par l'État des Risques Maritimes de Guerre pendant la Guerre de 1914 » (Paris 1926) , donne pour les principaux pays impliqués dans le premier conflit international, les résultats bénéficiaires globaux que voici :

France. Corps et cargaisons	.Fr. Fr.	156.149.110
Etats-Unis. Corps et cargaisons	\$.	17.154.306
Norvège. Corps uniquement		6.750.000
Allemagne. Corps et cargaisons	M.	50.400.000
Angleterre. Corps et cargaisons.	£.	4.450.000
Belgique. Corps	£	210.000
Pêche	£.	15.500
Marchandises	£.	900.000

Période 1939- 1944.

Les renseignements sur les résultats d'exploitation des organismes d'assurance des risques de guerre, font généralement défaut, soit qu'ils n'aient pas encore été dégagés, soit qu'ils ne soient pas révélés.

Nous ne possédons que ceux de la Grande-Bretagne, la Suisse et la Belgique.

Primes	perçues	Sinistres	Solde
BELGIQUE.			
Corps	Fr.b.	1.425.000.000	3.015.450.000 - 1.589.000.000
Marchandises	188.000.000	188.000.000 + 60.000.000	*)
ANGLETERRE.			
Corps	£.	414.173,828	315.085.844 ± 92.087.984
Marchandises	123.342.797	106.304.159	+ 17.038.638
SUISSE.			
Pool Confédér.	Fr.S. 290.000.000	150.000.000	+140.000.000

La Suisse a affecté le boni de ses opérations à subsidier le réapprovisionnement du pays en matières alimentaires.

La Belgique a employé le boni des affaires sur marchandises en compensation partielle du mali du secteur
« corps ».

Le rapprochement des résultats financiers des organismes qui ont pratiqué l'assurance des risques de guerre maritimes comporte-t-il un enseignement

Nous pensons que le seul enseignement qui puisse en être déduit est que l'assurance des risques de guerre maritimes est viable mais il serait dangereux de conclure des données ci-dessus à de plus larges déductions.

Il est tout d'abord hasardeux de faire un rapprochement entre les deux guerres.

Celles-ci ont été menées dans des circonstances et selon des tactiques toute différentes et il est à supposer que si un conflit nouveau devait surgir les conditions de la guerre sur mer seraient une fois de plus tout autres que celles du passé.

La comparaison des résultats de pays à pays est tout aussi sujette à caution

Il conviendrait d'abord d'analyser par le détail le régime légal de l'assurance de chacun d'eux, certains pays ayant limité l'assurance aux navires de commerce au long cours, d'autres l'ayant étendu à tous bâtiments de mer, même pour l'un d'eux aux yachts de plaisance ou même encore aux navires de la marine nationale. Il importerait ensuite de rechercher dans quelle mesure les différentes flottes nationales ont été exposées aux rigueurs de la guerre, quelle participation active elles y ont pris et pendant quelle durée. A ce propos il n'est pas sans intérêt de rappeler ici que la flotte marchande belge fut engagée dans l'effort de guerre non seulement pendant la durée de la première belligérance et celle de la libération, mais de manière continue pendant les quatre années que dura le conflit et qu'il en est de même de la flottille de pêche qui sortit tous les jours en mer pour assurer le ravitaillement du territoire occupé.

Il faudrait enfin considérer que selon certains régimes la garantie fut limitée à la valeur des bâtiments au jour de leur mise en assurance, normalement en septembre 1939, que d'autres, dont la Belgique, étendirent les effets de l'indemnisation jusqu'à la valeur de remplacement des unités perdues et que, même dans ce système, il existe des variantes de pays à pays, qu'ainsi la France indemnisa les bâtiments assurés sur base de valeurs adaptées au cours de la période de guerre, tandis que d'autre part elle indemnisa à leur valeur de remplacement, mais en vertu d'un régime étranger à l'assurance, les bâtiments réquisitionnés et affrétés par l'État français et qui se sont perdus ou qui ont encouru des avaries au temps où ils naviguaient sous la responsabilité de l'État.

Il est enfin une observation capitale qu'il convient de faire ici et qui dans son énonciation semble à priori être un paradoxe, à savoir que les résultats bénéficiaires d'une entreprise d'assurance maritime contre les risques de guerre doivent être réprouvés. Il est en effet contraire à l'équité et à la morale que l'État — et à fortiori des entreprises privées — réalisent des profits à l'occasion des pertes et dommages qu'éprouvent quelques-uns de ses administrés — ou de leurs concitoyens — dans la participation qu'ils prennent à l'œuvre de ravitaillement et d'approvisionnement civile et militaire de la nation en guerre.

Une saine compréhension des devoirs de solidarité commande tout au contraire que la collectivité nationale prenne à charge une part de ces sacrifices.

Secteur « Corps »)

RESULTATS

D'EXPLOITATION

DE

L'AMARIL

Période du 1r septembre 1939 au 31 décembre 1946.

<i>Nature des sinistres</i>	<i>Marine marchande</i>	<i>Remor-queurs et dragueurs</i>	<i>Pêche</i>	<i>Totaux</i>	<i>Domage selon leur nature %</i>
Pertes totales	2.340.558	171.552	153.213	2.665.323	93.43
Avaries partic.	60.208	58.009	38.675	156.892	5.50
Détention	3.993	—	—	3.993	0.14
Avaries communes	4.220	—	—	4.220	0.15
Navires en construct	737	—	—	737	0.02
Avaries fret	16.824	—	—	16.824	0.60
Intérêts	245	717	41	1.003	0.03
Honoraires et frais	1.628	897	1.251	3.776	0.13
Total des sinistres	2.428.413	231.175	193.180	2 852.768	100 - %
Frais généraux				8.282	
Frais s/assurance et réassurance				704	
Taxes				13.805	
				2.875.559	

FINANCEMENT (en milliers de francs)

		<i>Indemnités en fonction des pertes</i>
Primes et cotisations perçues	155.241	5.06 %
Participations exceptionnelles perçues	453.880	14.81 »
Transfert de la division Marchandises	50.000	1.63 »
Indemnités payées par WRIO	546.500	17.83 »
Indemnités allemandes	5.118	0.16 »
Indemnités belges, réglées hors assurance	189.000	6.16 »
Divers recours contre gouvernements étrangers	pr mémoire	
Intervention de l'Etat	1.666.000	54.35 »
	3.065.739	100. - %

Secteur « Marchandises »

Tableau des indemnités réglées au 31 décembre 1950

<i>Sinistres et frais</i>	<i>Chiffres absolus</i>	<i>Pourcentage en fonction des capitaux assurés</i>	<i>Pourcentage en fonction des sinistres payés</i>
Capitaux assurés	5.707.848.387		
Pertes et avaries payées	184.184.600	32,26	
Courtage	17.484.743		
Pertes totales par engins de guerre	54.780.923	9,60	29,74
Avaries particulières	7.646.284	1,34	4,15
Avaries communes	1.078.571	0,19	0,59
Total des avaries par engins de guerre	63.505.778	11,13	34,48
Délaissement par suite de blocage, saisie, réquisition en France ..	34.067.783	5,97	18,50
Réquisitions et saisies en An- gleterre	54.938.098	9,63	29,83
Saisies allemandes	11.573.366	2,03	6,28
Saisies et arrêts italiens	2.321.290	0,40	1,26
Réquisitions belges	5.370.760	0,94	2,92
Détentions	362.471	0,06	0,19
Total des indemnités pour mo- lestations	108.633.768	19,03	58,98
Intérêts débiteurs	5.965.749	1,04	3,24
Honoraires et frais sur sinistres	6.079.299	1,06	3,30

Tableau des recettes au 31.12.1950

Primes nettes	Frs 188.893.111
Recouvrement	64.797.256
Intérêts et différence de change	16.998.165
Total	Frs 270.688.532

COMMENTAIRE DES RESULTATS D'EXPLOITATION « AMARIG »

Les tableaux appellent quelques explications.

Quant aux navires, d'abord : la période qui a été considérée comme étant la période de guerre a été étendue jusqu'au 31 décembre 1946. La raison en est qu'au cours des 18 premiers mois qui ont suivi la fin des hostilités de nombreux sinistres non encore connus furent révélés à l'assureur, tandis que l'importance de plusieurs autres ne put être déterminée plus tôt. C'est notamment le cas des bâtiments réputés perdus par suite de défaut de nouvelles. Ce genre de sinistre a spécialement affecté la flottille de pêche, dont de nombreuses unités ont servi à l'évacuation des territoires par les troupes ennemies et les bâtiments coulés, dont certains ont pu être renfloués et n'ont donné lieu qu'à réparation au titre d'avarie particulière.

Les chiffres présentés sont arrêtés au 31 décembre 1950. En fait et pratiquement tous les remplacements et toutes les réparations se trouvaient terminés à la fin de l'année 1948. A cette date la généralité des indemnités s'est trouvée également réglée.

Deux facteurs ont cependant obligés l'organisme assureur de tenir les comptes ouverts, à savoir les difficultés de recouvrement de la participation exceptionnelle due par certains armements et d'autre part le dépôt d'un projet de loi tendant à réduire à l'égard des bâtiments de très faible tonnage, principalement les bâtiments de pêche, le taux de la participation exceptionnelle. Ce projet de loi est toujours pendant devant la législature.

Les indemnités W.R.I.O. figurant au tableau sont celles qui ont été liquidées par l'Office britannique d'assurance des risques de guerre. Il s'est fait, en effet, que de nombreux bâtiments belges se sont

rendus en Angleterre au moment de l'occupation du territoire national par les armées allemandes. Ces bâtiments y ont été réquisitionnés par la Régie de la Marine belge et ont été affrétés au Ministry of War Transport. Ils ont été assurés pendant la période de guerre sous le régime britannique.

Le règlement de 189.000.000 de francs effectué par l'État belge concerne l'indemnisation de trois navires qui avaient été réquisitionnés, le s/s Persier, le s/s Belgique et le s/s Leopoldville, et mis à la disposition de l'Amirauté britannique et d'un navire affrété par le Service beige des Transports Maritimes, le s/s Liège, qui tous quatre se sont perdus.

Il convient de noter que le découvert est compensé dans le cadre de l'économie nationale par les récupérations effectuées par l'État Belge, savoir huit navires au titre de l'I.A.R.A. d'une valeur estimée de 60.000.000 de francs et au titre de saisies, seize bâtiments mis en construction par les Allemands sur chantiers belges, d'une valeur estimée de 950.000.000 de francs au total, à ces deux titres, 1.010.000.000 de francs.

Le pourcentage des indemnités couvertes par l'assurance, qu'il s'agisse d'assurances AMARIG (couvertes par les primes ou par les participations exceptionnelles) ou d'assurances contractées en Angleterre auprès du W.R.I.O. s'établit par 39,49 %.

Dans l'examen du tableau des sinistres on constatera l'écart considérable existant entre les pertes totales et les avaries particulières. Il en résulte que pratiquement la totalité des dommages encourus le furent par destruction complète des bâtiments.

Par sinistre « détention » il faut entendre les pertes subies par les armements à la suite de l'arrêt des navires dans des ports de contrôle au temps de la neutralité belge. L'assurance de ce genre de risques a pris fin le 12 novembre 1939, lorsqu'il fut acquis que tous les bâtiments neutres devaient inévitablement subir le contrôle des nations belligérantes et conséquemment que cette mesure ne présentait plus le caractère aléatoire nécessaire à l'assurance. Les sinistres qui ont affecté les bâtiments en construction se sont révélés particulièrement minimes.

Il serait prématuré d'en conclure que ce genre de risques est particulièrement faible. La modicité des sinistres est due à la circonstance qu'au moment de l'éclosion des hostilités les bâtiments en cours de construction sur chantiers belges pour des armements belges se trouvaient, fort heureusement, dans un état d'avancement très peu prononcé.

Disons enfin que les opérations de réassurance ont été de très minime envergure, du fait que l'organisme jouissait de la garantie du Gouvernement et par suite de l'isolement de la Belgique pendant la période d'hostilité.

Si l'on fait abstraction des indemnités afférentes aux quatre bâtiments qui se sont perdus pour compte direct de l'État Belge la proportion des sinistres incombant à celui-ci en raison de sa garantie est de 57,90 %. Elle correspond approximativement à la majoration des indemnités calculées au triple de la valeur de construction 1939, diminuées de la vétusté acquise par les bâtiments au cours de la période de guerre.

Si l'on admet avec nous que les risques encourus intéressent toute la Nation et non seulement les armements, cette proportion apparaît comme justifiée.

Disons pour en terminer au sujet des « Corps » que la flotte belge est actuellement assurée pour 6 milliards et demi de francs et que dans la majoration de cette valeur comparativement avec celle de reconstruction, quatre facteurs interviennent : le renchérissement du coût d'acquisition, l'accroissement du tonnage, le jeune âge de la flotte et les perfectionnements dont les armements ont doté les unités neuves.

Les résultats des opérations sur Marchandises sont également arrêtés au 31 décembre 1950. Ces données ne peuvent plus être influencées que par l'aboutissement plus ou moins heureux, de recours engagés contre certains gouvernements étrangers, qui font actuellement l'objet de négociations diplomatiques.

La proportion des sinistres en fonction des valeurs assurées apparaît comme tout particulièrement faible. Mais il importe de ne pas perdre de vue que les opérations ont été effectuées uniquement en période de neutralité et les quelques premiers jours de la belligérance.

Ce qui frappe surtout c'est le rapport entre les sinistres causés par engins de guerre (37 %) et ceux résultant de molestations (63 %).

Cette situation s'explique par la brièveté de l'assurance au temps de belligérance et par la soudaineté de l'invasion du territoire : les cargaisons belges furent peu exposées à l'action destructrice des actes d'hostilités, par contre toutes celles qui se trouvaient en cours de voyage au 10 août 1940 furent déroutées et débarquées- dans des ports étrangers. Celles qui aboutirent en Grande-Bretagne après le 10 août furent réquisitionnées ; celles qui furent déchargées en France furent bloquées ou réquisitionnées et dans une large mesure appréhendées et saisies quelques jours plus tard par les troupes d'occupation. Seules les « molestations » donnèrent lieu à l'exercice de recours envers l'État, auteur de la mesure, et uniquement lorsque cette mesure est apparue comme étrangère à la notion de sanction et comme constituant plutôt une mesure conservatoire ou une gestion d'affaires. Ceci fut partiellement le cas des interventions françaises et britanniques.

Le rapprochement entre le chiffre des pertes et celui des recours accuse un volume de recouvrement, actuellement réalisé, de l'ordre de 60 %.

Dans leur ensemble les réserves de primes nettes ont répondu de la somme nette des sinistres. L'excédent provenant des recouvrements a constitué le bénéfice de la section. Celui-ci, ainsi qu'il est dit d'autre part a été affecté à des fins maritimes, notamment à combler partiellement, à concurrence de 50 millions le déficit du secteur « Corps ».

L'ASSURANCE DES RISQUES DE GUERRE MARITIME DEPUIS 1947.

Les risques de guerre malheureusement perdurent.

Au cours de l'année 1947, vingt et une mines errantes explosèrent, entraînant des avaries particulièrement à des chaluts et à des bâtiments de pêche. Deux unités se perdirent, le « Emile » et le « Ons Gedacht ». Toutes deux par cause inconnue présumées avoir été en contact avec une mine.

En 1948, douze avaries particulières dues à des repêchages de mines.

En 1949, quinze avaries particulières et la perte totale — hors assurance — de la malle « Reine Astrid ».

En 1950 les heurts avec des mines vagabondes sont en recrudescence. Ils se chiffrent à 23. C'est l'année de la perte des chalutiers « Laermans » et « Paulette ». La drague « Yolkracht III » repêche une mine dans le port de Zeebrugge.

En 1951 quatre avaries particulières sont dues au contact avec des mines. Le pétrolier « Purfina Congo. » en fait exploser une en Mer du Nord, fort heureusement sans encourir de dommage.

Non seulement les risques de mines dérivantes perdurent, mais les champs de mines eux-mêmes subsistent. Dans le Skagerrak et le Kattegat la navigation ne peut toujours se faire que suivant des routes balisées.

Les autorités arabes et israéliennes, arraisonnent les navires en 1949 et 1950. En 1951 l'Égypte soumet la navigation dans le canal de Suez à l'exercice d'un droit de visite rigoureux et on signale plusieurs cas d'arrêt de navires et de saisie de cargaisons. Les navires belges ne croisent normalement pas dans les eaux coréennes ni dans celles de la Chine, mais des cargaisons y sont transportées par des navires étrangers et courent le risque d'y être saisies et détruites. L'appréhension d'une nouvelle guerre mondiale pèse lourdement sur les esprits.

Dangers persistants des mines, conflits locaux, menaces latentes de conflagration générale, le commerce maritime a besoin d'être protégé. Les accords du bloc de l'Atlantique iront-ils jusqu'à créer un pool des navires marchands et une assurance commune P S'il doit en être ainsi, le régime qui sera instauré donnera-t-il aux armements des garanties équivalentes à celles que leur a donné le système belge d'assurance P

Les Américains aussi bien que les Britanniques n'ont pas, comme lui, procuré une indemnisation égale à la valeur de remplacement. , Il est bien peu probable que cette notion soit introduite dans un régime d'assurance commune.

S'il devait l'être, encore ne peut-on présumer que toutes les unités seront placées dans le pool commun. 11 est infiniment plus probable que seules le seront, celles qui répondront à certaines conditions de tonnage, de vitesse et d'aménagement.

Tous les risques seront-ils couverts P Toutes les situations seront-elles prévues, aussi bien celle de la neutralité et de l'occupation ennemie que celle de la co-belligérance. Rappelons-nous que pendant le

dernier conflit la Grande-Bretagne qualifia de « technical enemies » les ressortissants des territoires occupés, tout en leur accordant, en fait, nous nous empressons de le dire, un régime bienveillant.

Des réalités brutales d'une part, des inconnues d'autre part doivent inciter à la prévoyance.

La constitution de réserves en temps de paix est une œuvre de prudence. Les armateurs belges de la Marine Marchande et de la pêche l'ont compris et ont maintenu leur mutuelle en activité. Les assureurs privés, et en tout premier lieu les assureurs londoniens auxquels est retournée la majeure partie des assurances de cargaisons, poursuivent, eux aussi, leurs opérations d'assurance contre les risques de guerre maritimes.

Les conclusions de ce court exposé se dégagent d'elles-mêmes.

Le régime d'assurance adopté en Belgique a répondu dans le passé aux nécessités de l'époque et les charges en ont été équitablement réparties. Instruite par une cruelle expérience la Belgique en a tiré, tout au moins dans le secteur de l'assurance des corps, un enseignement de prudence pour l'avenir et reste parée à toute éventualité.

F. MARQUET

(5 320 -13/08) En route pour le bain



Ce n'est qu'après d'âpres discussions à l'Assemblée législative, que la Guyane est désignée, le 23 août 1792, comme lieu de déportation des ennemis de la toute jeune République. Mais celle-ci doit faire face à des problèmes urgents et n'organisera aucun convoi. Ce sont finalement les révolutionnaires eux-mêmes qui en feront les frais en premier... Billaud-Varenne et Collot d'Herbois, deux Montagnards du Comité de salut public, inaugurent la "transportation" sur les avisos l'Expédition et le Cerf en juin 1795.

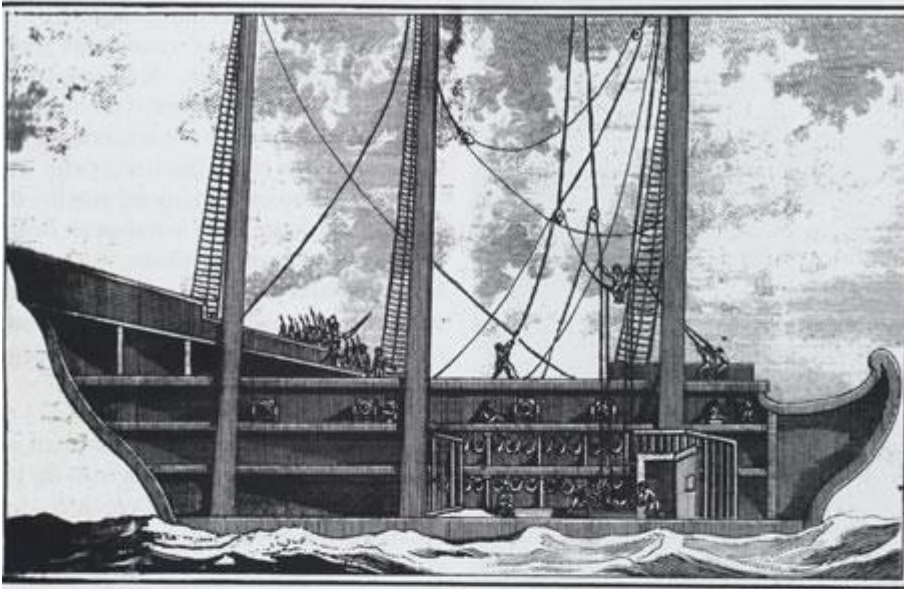
Le deuxième convoi est la conséquence du coup d'État du 4 septembre 1797, exécuté par les républicains du Directoire pour se débarrasser des modérés favorables aux royalistes. L'armée procède à l'arrestation de nombreux députés et une loi décrète la déportation de soixante-cinq d'entre eux vers Cayenne. Seize seulement partiront effectivement, parmi lesquels le général Pichegru, qui embarque avec ses compagnons le 12 mars 1798 sur la Vaillante. Un nouveau transport concerne le même jour la Charente, immédiatement suivi d'un quatrième, le 25 avril sur la Décade, chargée de nombreux prêtres réfractaires, tout comme en août suivant, la Bayonnaise. Les convois de déportés se sont poursuivis sous le premier Empire, toujours au moyen de navires militaires sommairement aménagés. La prise de Cayenne par les troupes anglo-portugaises en 1808 a freiné l'élan jusqu'en 1814. Ensuite, le besoin de main-d'œuvre ainsi que l'insurrection de 1848 ont conduit Louis-Napoléon Bonaparte, une fois élu président de la République, à faire reprendre les convois vers la Guyane, et à transférer en Algérie, le 22 mai 1852, quelques centaines d'opposants au coup d'État de 1851. Dès 1852, les condamnés aux travaux forcés, et les relégués - des délinquants et criminels récidivistes - à partir de 1886, viendront grossir les rangs des opposants politiques tombant sous le coup de la loi de déportation en enceinte fortifiée de 1850.

Le second Empire se lance dans la colonisation pénale

Le premier voyage de transportation, pour exécuter en Guyane une peine de travaux forcés, se déroule en 1852 sur l'Allier. Partie de Brest le 31 mars, sous le commandement de Solère, la lourde corvette de 800 tonneaux met près de quarante-cinq jours pour venir à bout de sa traversée. Le commissaire général du bord, Sarda-Garriga, vante les qualités de cœur du capitaine : "Il est d'un caractère doux, et, par bonté, il sait être énergique. Aussi s'est-il fait aimer des transportés, qui ont senti le besoin, en arrivant aux îles du Salut, de lui écrire pour le remercier de les avoir aidés à devenir meilleurs." La voie de la colonisation pénale est ouverte. Le commissaire peut conclure avec satisfaction son rapport : "Cette heureuse idée a complètement réussi".

Les convois vont se succéder désormais au rythme de trois voyages en moyenne par an - jusqu'à six en 1852 et cinq en 1855 - sur des transports de troupes, vers les nouvelles possessions coloniales. La frégate mixte la Loire embarque les premières femmes à destination de Saint-Laurent-du-Maroni en décembre 1858. À leur arrivée, en février suivant, ces trente-six malheureuses, tirées des prisons pour aider au peuplement de la colonie, n'ont que les effets qu'elles portent sur elles. Sur place, la mortalité des condamnés, comme celle de leurs gardiens, est très élevée.

C'est pourquoi, en 1863, la Nouvelle-Calédonie est désignée comme nouveau lieu d'exécution des peines de travaux forcés pour les métropolitains. Il en ira ainsi pendant une vingtaine d'années. Le 2 janvier 1864, débarquent à Nouméa les deux cent cinquante premiers forçats amenés par l'Amazone. Le 10 décembre 1873, ce sont cent soixante-dix déportés, dont vingt femmes, parmi lesquelles la communarde Louise Michel, qui découvrent la presqu'île Ducos depuis la frégate la Virginie, partie de Rochefort près de trois mois plus tôt. À bord, la "vierge rouge" dessine et écrit des poèmes ; celui-ci est daté du 14 septembre 1873 : "L'aspect de ces gouffres enivre, / Plus haut, ô flots, plus forts, ô vents ! / Il devient trop cher de vivre, / Tant ici les songes sont grands, / Il vaudrait bien mieux ne plus être / Et s'abîmer pour disparaître / Dans le creuset des éléments..."



cette gravure de la frégate la *Décade*, exécutée d'après un document plus ancien, illustre le Voyage à Cayenne dans les deux Amériques (1805) d'Ange Pitou. "Moment du départ. On hisse les trois vieillards et les malades à bord", dit sa légende.



Les premières victimes de la transportation sur le pont de l'*Allier*, par Bisson.

L'État traite avec la Compagnie nantaise de navigation à vapeur

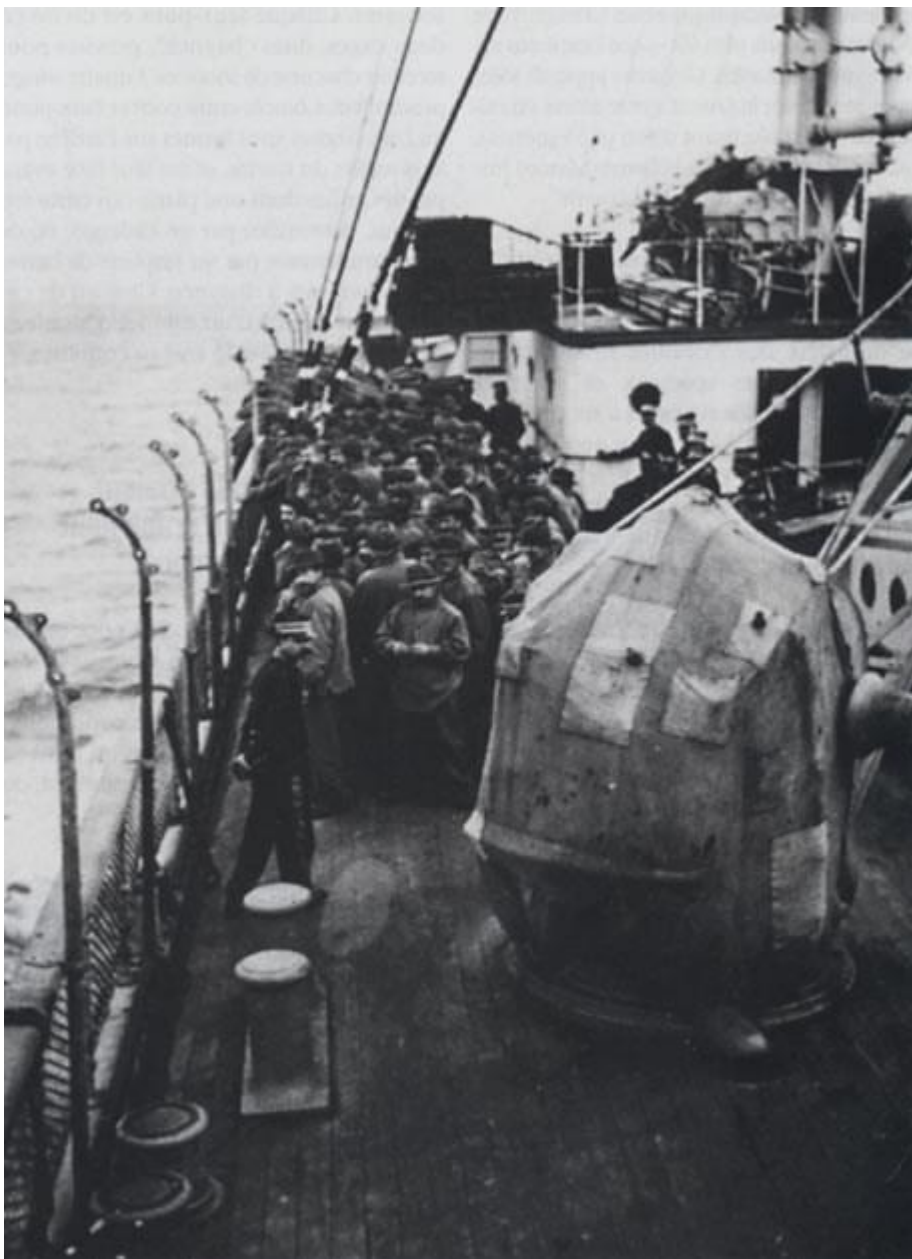
Mais la colonie pénale néo-calédonienne est jugée trop douce et la route de la Guyane est rouverte en juin 1887 par la Ville de Saint-Nazaire, notamment chargée des premières femmes reléguées, que commande le fameux capitaine nantais Dano - c'est lui qui

déposera Dreyfus sur l'île du Diable en 1895. Ce paquebot mixte en acier de plus de 88 mètres de long pour une jauge de 2 676 tonneaux, a été construit en 1871 et marche à 12 noeuds. Ce navire ouvre une nouvelle ère dans le transport carcéral maritime, désormais confié au privé. Déclarée adjudicataire en octobre 1886 sur appel d'offres, la Compagnie nantaise de navigation à vapeur, fondée quatre ans plus tôt, doit rentabiliser ses voyages. La convention qui la lie au ministère de la Marine et des Colonies précise donc le nombre minimum de transportés annuels.

En mars 1897, au cours d'un voyage commercial ordinaire entre New York et les Antilles, la Ville de Saint-Nazaire fait naufrage dans la tempête, ce qui oblige la Nantaise à chercher dans sa flotte un autre navire de grande taille pouvant être facilement aménagé pour le transport des forçats. La Calédonie, ex-Sirdar, d'origine anglaisé, est transformée aux chantiers de Saint-Nazaire. Ce bâtiment, lui aussi commandé par Dano jusqu'à la fin du siècle, va être la cause, à son troisième départ, en 1897, d'un changement majeur dans les habitudes de l'administration pénitentiaire. Jusque-là, l'embarquement se déroulait devant l'île d'Aix et exigeait une lourde logistique pour acheminer les condamnés depuis le dépôt de Saint-Martin-de-Ré; or un problème de marée conduit Dano à quitter son mouillage ordinaire pour venir charger ses passagers en rade de La Pallice. Il faudra cependant attendre 1909 pour que les divers services administratifs concernés se mettent d'accord afin qu'il en aille toujours ainsi.

Ci-contre : à l'heure de la promenade sur le pont de la Loire II

Satisfaite de son partenariat avec l'État, la Nantaise décide de faire construire un navire spécialement conçu pour le transport des forçats. En juin 1901, les Chantiers de Normandie, au Grand-Quevilly, lancent la Loire H. Plus moderne que son prédécesseur, plus long (115 mètres), jaugeant 5 483 tonneaux, ce bâtiment est équipé d'une machine à triple expansion et propulsé à plus de 13 noeuds par deux hélices. Les emménagements des condamnés consistent en cinq bagnes doubles répartis sur bâbord et tribord dans l'entrepont. Un sixième bain de trente places réservé aux femmes reléguées est aménagé à l'arrière du pont principal ; il est un peu mieux aéré que les autres et doté d'une douche et de toilettes isolées. C'est dans ce "petit bain" que voyagent les déportés politiques lorsqu'il n'y a pas de femmes à bord. Par ailleurs, trois classes de cabines accueillent des passagers civils, dont des femmes et enfants du personnel de surveillance - commodité supprimée sur les successeurs de la Loire H. Il y a un hôpital sur le



pont supérieur, complété d'un local de désinfection. Le navire générale transatlantique et les Chargeurs de l'Ouest deux ans plus tôt —, qui l'exploite sur ses lignes habituelles. Ce navire apparaît idéal pour remplacer la Loire II, entre autres en raison de son faible tirant d'eau (6,55 mètres), qui l'aidera à remonter le fleuve Maroni jusqu'au pénitencier de Saint-Laurent.

À la fin de 1920, il est convenu que le ministère de la Marine marchande s'acquittera des réparations à l'arsenal de Lorient, tandis que le ministère des Colonies financera les emménagements spéciaux et sécurisés propres à accueillir six cents à six cent cinquante bagnards. Moyennant quoi, la Nantaise achète le vapeur et le rebaptise Martinière, du nom du canal latéral à la Loire, qui sert désormais de cimetière aux derniers grands voiliers.

En dehors des transports carcéraux effectués au départ de la rade de La Pallice ou d'Alger, Martinière navigue comme cargo, ce qui implique un démontage des grilles fermant les cages. Le bâtiment comporte quatre cales et autant de faux-ponts où sont logés les prisonniers. Chaque faux-pont est divisé en deux cages, dites "bagnes", prévues pour recevoir chacune de soixante à quatre-vingts prisonniers. Coincés entre pont et faux-pont, les huit bagnes sont fermés sur l'arrière par la muraille du navire, et sur leur face avant par des grilles dont une partie ouvrante est, de jour, verrouillée par un cadenas, et, de nuit, condamnée par un système de barres manœuvrables à distance. Chacun de ces bagnes est équipé d'un cabinet d'aisances, d'un baquet alimenté en eau courante, et pourvu de l'électricité.

Émile Jusseau a embarqué dans des conditions difficiles le 29 novembre 1929 :
"On a été trimballé d'un côté et de l'autre, on a attendu sous la pluie. Nous sommes foutus pour ce jour. Dormir..." (*Les Cloches de la camarade*, éd. Chantemerle, 1974).



"Les forçats criaient, chantaient, se crachaient de sales injures"

Le contrat signé en avril 1921 pour quatre ans avec le ministère des Colonies a été renouvelé à quatre reprises. Son article 6 dispose que "si le nombre de condamnés ou relégués que l'Administration remet à la compagnie pour être transportés est, du fait de l'Administration, pour un groupe quelconque de deux voyages consécutifs, inférieur à mille unités, il sera payé à la compagnie une indemnité égale au demi-tarif". Il faut donc remplir la "ménagerie". Le premier voyage de Martinière a lieu dès juin. Cette année-là, il en effectue quatre !

L'équipage se compose du commandant, d'un second capitaine, de trois lieutenants, d'un chef mécanicien, de trois officiers mécaniciens, d'un officier radio, de quarante-trois matelots, chauffeurs et graisseurs. L'escorte consiste en deux médecins capitaines coloniaux, dont l'un fait office de commissaire du gouvernement, soigne les passagers libres tandis que son assistant s'occupe surtout des condamnés ; ils sont tous deux aidés de deux infirmiers des troupes coloniales. S'y ajoute une cinquantaine de surveillants militaires de toutes classes — qui bénéficient d'un congé d'environ six mois en France tous les deux ans —, sous les ordres d'un chef de convoi. Martinière ne transporte pas les familles des surveillants, qui doivent prendre place à bord du courrier de la Compagnie générale



L'équipage de *Martinière*. Une fois la cargaison humaine déchargée, celui-ci démonte et arrime les grilles des cages pour refaire du navire un cargo classique. Opérant souvent dans les Caraïbes, le bâtiment charge par exemple du sucre, du rhum ou du café à la Martinique, où il charbonne avant de rentrer en métropole.



Les cuisiniers doivent nourrir jusqu'à près de huit cents rationnaires. "Un cambusier aidé de forçats descendait les grosses gamelles, les steams, jusque dans l'entrepont, raconte Paul Mauro. Un gars venait chercher la gamelle pour son groupe."

Mr. Layec, chef mécanicien, parle de cinq bœufs, de moutons et de volailles. Une sorte d'étable provisoire est installée sur le pont arrière entre le château et la cale n° 3. Des matelots s'improvisent fermiers.

En cours de traversée, il arrive que des transportés décèdent. Comme il est impossible de conserver un corps, faute d'équipement frigorifique adapté, force est de le livrer à la mer. Le navire stoppe quelques instants. La dépouille mortelle est placée dans un sac lesté de quelques barreaux de grille de chaudière, puis posée sur une planche à cheval sur la lisse. Une rapide prière est dite et, en présence du commandant, de ses officiers et du personnel au repos, la planche est inclinée et le corps disparaît dans les profondeurs. La sirène siffle trois fois et la route est reprise.

Une carrière chahutée par les dénonciations d'Albert Londres

Après un voyage commercial à Madagascar en 1924, *Martinière* n'effectue aucun convoi l'année suivante. Une défection qui fait suite à la virulente campagne déclenchée par la gauche, lors des législatives de

mai 1924, pour réclamer la fermeture du bagne, en se fondant sur le reportage explosif d'Albert Londres. Martinière ne reprend ses traversées en 1926 qu'après des débats animés à l'Assemblée nationale. Lors de son premier voyage de 1930, il ne dessert qu'Alger. La même année, alors qu'il se trouve dans le bassin rochelais de La Pallice, un coup de grisou, semble-t-il, tue un officier mécanicien. S'il accomplit trois transports de forçats en 1931,

L'arrivée du Martinière à Saint-Laurent-du-Maroni, peinte par le faussaire Francis Lagrange, diplômé, dit-on, en philosophie. On lui doit plusieurs scènes très expressives du quotidien de ses compagnons d'infortune, que l'on peut voir au musée Franconie à Cayenne

Martinière multiplie l'année d'après les rotations commerciales entre Nantes et l'Afrique du Nord. Aucun transport de condamnés non plus en 1936, année où il est surtout armé comme navire de charge en mer des Caraïbes.



Une quatrième convention est toutefois signée en mai 1936 avec l'État, qui prévoit le remplacement de Martinière par Carimare. Mais une conjugaison d'événements en décide autrement : d'une part, l'opinion est devenue défavorable aux bagnes ; d'autre part, juin marque l'avènement du Front populaire ; enfin, le 29 juin 1937, Gaston Monnerville, député de la Guyane, stigmatise devant l'Assemblée nationale le principe même du bagne. Aucun départ n'a lieu cette année-là. Carimare est affecté finalement à une autre mission et devient le premier navire météo de l'Atlantique Nord. Le 21 novembre 1938, Martinière appareille pour la vingt-quatrième et dernière fois, avec une cargaison de relégués, car la transportation a été supprimée le 17 juin précédent.

Revenu en 1939 à la Marine nationale, l'an-den bateau-prison est à son tour relégué dans l'arsenal de Lorient, où les Allemands en feront un PC et un atelier d'entretien de leurs-torpilleurs, avisos, dragueurs et patrouilleurs. Le 18 juin 1940, le navire est incendié. La suite de sa carrière est celle d'un ponton d'avitaillement pour les U-Boote puis d'une batterie de DCA flottante, coulée dans les bombardements de février 1943. Renflouée en 1947, l'épave servira d'atelier jusqu'en 1954, année de sa vente aux Domaines.

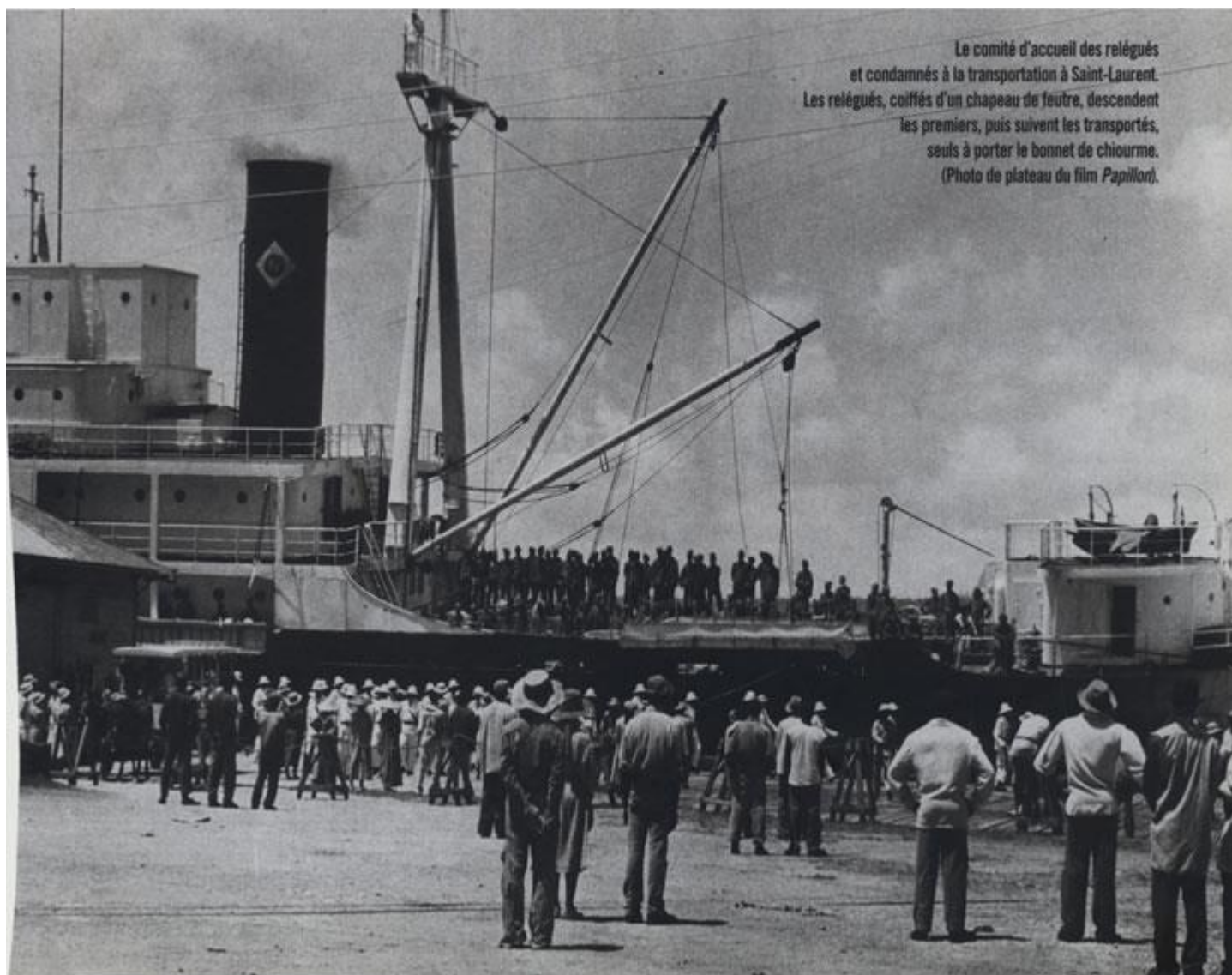
Des prisonniers politiques indochinois déportés en Guyane

Mais revenons au début des années 1930,...quand la transportation bat son plein. Bon an, mal an, Martinière embarque pour la Guyane les mille détenus prévus, au départ de l'île de Ré ou d'Alger. En 1931, on le détourne en mer de Chine, pour embarquer un contingent de condamnés indochinois. L'Indochine possède depuis 1862 son propre bagne : l'archipel miniature de Poulo Condore, une dizaine d'îlots situés à moins de 100 kilomètres de la côte de Cochinchine, où sont détenus mille droits communs ou politiques. La situation y est fortement dégradée depuis 1920, les cellules collectives regorgent de prisonniers politiques. Le gouverneur de l'Indochine, qui craint même un soulèvement, souhaite se débarrasser d'un maximum de prisonniers. En Guyane, dans le même temps, des entrepreneurs et propriétaires agricoles, relayés par le gouverneur, réclament l'envoi de nouveaux contingents de condamnés, "indochinois, arabes et malgaches, si possible", signant une pétition vantant la vie au bagne.

Mais ce qui va sceller le sort des malheureux Indochinois est la création, le 6 juin 1930, du territoire de l'Inini, par amputation de la Guyane. Dépendant directement du gouverneur de Guyane, ce nouveau domaine colonial nécessite un apport massif de main-d'œuvre pour être développé. Malgré l'indignation de la gauche parlementaire et de la Ligue des droits de l'homme, les condamnés politiques indochinois, dont beaucoup de communistes indépendantistes, sont requalifiés, grâce à une opportune relecture juridique, en droits communs, donc en mesure d'être exilés en Guyane, comme tous les condamnés aux travaux forcés. Martinière fait le trajet de Saint-Laurent à Saigon, où il accoste le 1^{er} mai 1931. Cinq cent trente-huit prisonniers sont embarqués à Saigon, en rivière de Saigon et surtout à Poulo Condore. Par souci de discrétion, certains embarquements se font de nuit et les dossiers de nombre de condamnés seront étrangement évasifs sur les motifs de leur condamnation, voire incomplets. Le rapport du commissaire du gouvernement décrit une croisière paisible, entamée le 16 mai.

"Il est bien évident, écrit-il, que les déportés ont du ressentiment au moment du départ, qu'ils ont des idées noires. Mais ils paraissent avoir très rapidement pris le dessus et s'être facilement résignés à leur sort. L'humanité avec laquelle ils ont été constamment traités à bord les a probablement aidés à supporter leur destinée avec moins d'amertume." Une rixe éclatera néanmoins, qui coûtera la vie au dénommé Nguyen Van Guia. Une épidémie d'oreillons (neuf cas) et des crises de paludisme porteront à trois le nombre de décès. Près de mille consultations furent enregistrées. "L'état sanitaire a été satisfaisant poursuit le serviteur de l'État, et aurait été remarquable si nous n'avions pas passé le cap de Bonne-Espérance au début de l'hiver austral. Tout en somme s'est passé aussi bien que pendant les traversées de France et d'Algérie à la Guyane, quoique le voyage actuel soit trois fois plus long."

En 2000, l'ancien étudiant nationaliste Tran Tu Yen, a confié des souvenirs moins souriants à Thierry Cantonnet, vice-président de l'association Fatalitas : "Il y avait beaucoup de droits communs, mais aussi des instituteurs et des militaires nationalistes, tous mélangés. Nous n'étions pas impressionnés, car tous avaient déjà lutté, pour différentes causes dans leur vie et nous pouvions affronter cette nouvelle épreuve sans inquiétude. [...] Le temps nous paraissait long, d'autant que nous ne quittions jamais les cages pour monter respirer l'air frais sur le pont (il faut dire qu'il faisait très froid, car nous étions en hiver). Cela créait des tensions entre les hommes, d'autant que le voyage a duré un mois et demi. Pour ma part, j'ai eu un différend avec un autre condamné et la dispute, à cause de l'emplacement de nos hamacs, a donné lieu à une punition pour chacun : quinze jours à la double boucle. J'ai été attaché aux barreaux de la cage, assis par terre à même le sol, par des manilles fixées à mes chevilles. Cela ne faisait pas mal, mais je ne pouvais plus bouger et ne pouvais rester qu'assis ou allongé, ce qui s'avérait au final, très pénible.



Le comité d'accueil des relégués
et condamnés à la transportation à Saint-Laurent.
Les relégués, coiffés d'un chapeau de feutre, descendent
les premiers, puis suivent les transportés,
seuls à porter le bonnet de chiourme.
(Photo de plateau du film *Papillon*).

"Après plusieurs jours, j'ai eu la visite du capitaine docteur, du capitaine des soldats et du commandant du navire. Le capitaine docteur m'a examiné et a déclaré que j'allais bien et que je pouvais supporter la totalité de ma peine. Le commandant du navire m'a parlé, ses mots étaient encourageants, il m'a paru gentil. Mais le plus dur était à venir. Après la traversée de l'océan Indien, au cap de Bonne-Espérance, il y a eu un typhon. Nous étions secoués dans tous les sens, mais malgré cela les hommes n'étaient pas trop malades, car ils étaient déjà bien amarqués. Les ponts du bateau avaient été fermés, car les vagues le recouvraient régulièrement, pourtant l'eau de mer glacée passait à travers et me coulait dessus continuellement. J'avais très froid et je ne pouvais me mettre à l'abri. Ayant pitié de moi, un autre condamné m'a recouvert de son maigre linge pour me réchauffer un peu. Ma punition achevée, j'ai pu finir le voyage comme les autres." Martinière arrive à Cayenne le 30 juin à l'aube. "Vingt bagnards malades sont hospitalisés, ainsi qu'un soldat européen", signale le commissaire du gouvernement.

Retour en France. Saint-Nazaire, mars 1955, par une belle matinée de printemps, la brume se dissipe au-dessus du port. Silhouette fantomatique, un navire d'un autre âge, une épave amarrée au quai à charbon du bassin de Penhoët, émerge de son manteau de bruine. Martinière, qui vient de faire son ultime voyage déhalé par un remorqueur, vit ses derniers instants. Il verra dans quelques jours ses vieilles tôles rouillées découpées par les chalumeaux. Ainsi disparaîtra le dernier des bagnes flottants où furent enfermés tant d'hommes. Martinière a acheminé environ quinze mille forçats en Guyane.

* La matière de cet article est extraite de Martinière, le transport des forçats (1910-1955), Marines éditions, 2008. Paul Mauro a effectué trois voyages sur Martinière, comme mousse puis matelot; Bernard Cognaud est le neveu d'un ancien boulanger et cambusier du navire; Franck Sénateur, enseignant, préside l'association d'histoire pénitentiaire Fatalitas <www.bagne-guyane.com>.

À bord de Martinière avec le commandant Rosier

On doit à Jules Rosier, qui a commandé « Martinière » pendant treize ans, une relation étoffée de la vie à bord, parue en 1937 sous le titre « Le Bagne flottant ». En voici quelques extraits.

Chaque bagne [...] est entouré de bancs sur lesquels les condamnés peuvent s'asseoir, et est lavé à grande eau tous les matins. À une hauteur de 1,70 m environ, est placée une barre de fer qui court tout le long de la muraille du navire, et à une distance de 30 cm environ du plafond. Cette tringle sert à poser les couvertures, hamacs et musettes de chaque prisonnier. Au plafond sont disposés des crochets pour pendre les hamacs la nuit. Dès le lever, les hamacs sont décrochés et placés sur la tringle avec les couvertures. [...] Nous sommes loin des vieux transports, où les bagnards étaient empilés à fond de cale, sans air ni jour, et sans aucun souci de l'hygiène. Ce dernier souci a été poussé au point que les bagnes sont peints à chaque transport, au blanc de zinc, et qu'ils sont d'une propreté absolue au moment de l'embarquement du troupeau humain. J'allais oublier de dire que l'eau potable est distribuée à volonté, au moyen d'un service d'eau courante, que les prisonniers ont à leur disposition.

Ah ! j'en ai reçu de ces lettres de mères!

[...] Dès que le cap est mis sur l'entrée du Pertuis, c'est-à-dire vers la haute mer, la sirène salue longuement et par trois fois la terre de France [...]. Je me suis souvent demandé quelles pouvaient être les impressions secrètes de ces hommes, que la société rejette de son sein, mais qui sont peut-être malgré cela, capables de sensibilité, et qui, bien qu'ayant perdu même leur nom et n'étant plus que des numéros, sont malgré tout des hommes, ont une âme, des souvenirs tendres pour ceux qu'ils ont aimés, et qui rient peut-être à cet adieu, parce qu'ils ont besoin de cacher leurs sanglots. Ah ! J'en ai reçu de ces lettres de mères qui me demandaient de ne pas être trop sévère pour leur enfant, qui s'inquiétaient de mille petits détails qu'il m'était naturellement impossible de prendre en considération, qui m'écrivaient : "Pourvu, mon Dieu, qu'il ne souffre pas trop du mal de mer ! Je lui ai donné un flacon de mélisse et du sucre au cas où il se sentirait malade ; le laissera-t-on s'en servir?" Que pouvais-je répondre, puisque je savais que le flacon en question était à fond de cale, dans le sac contenant le trousseau du condamné [...].



De gauche à droite: le second, le commandant Rosier, un représentant de la compagnie et le chef mécanicien Larue.

Aussitôt que le navire a passé le Levardin, petit phare situé à la sortie de la rade, les services de garde sont organisés pour le personnel de surveillance qui accompagne le convoi [...]. La fouille minutieuse des condamnés a lieu dans chaque bagne. [...] Cette formalité remplie, les hommes de chaque bagne sont divisés par groupes de dix, ce qui -coristitue un "plat"- ; les gamelles, gamelots et cuillers leur sont distribués, et de chaque bagne et accompagné par un surveillant, un groupe d'hommes se rend à la cuisine pour chercher le repas du soir. Le départ a toujours lieu vers 16 heures et la soupe est distribuée tous les soirs à cette heure-là. [...] Une fois la soupe et le boeuf mangés, les plats sont lavés et rangés sur le

panneau à l'extérieur des bagnes, y compris les cuillers. Cette précaution est prise pour une raison d'ordre, et aussi parce que les cuillers aiguisées sur l'asphalte du faux-pont pourraient servir de couteaux. [...].

Il y a jour et nuit, deux surveillants [...] qui veillent tout ce qui se passe dans chaque bagne, en se promenant entre les deux rangées de grilles qui se font face. Le lever a lieu à 5 heures, les hamacs sont pliés et mis au bastingage [...], et les hommes de plat vont chercher le café et le biscuit, ce qui constitue

le repas du matin. Dès que le café a été pris et les ustensiles nettoyés, chaque bagné est lavé à l'eau courante et le parquet est frotté tout comme le pont du navire.

Ce travail est fait par une corvée spéciale de condamnés, sous la direction du maître d'équipage. Comme il faut bien faire place rase pour effectuer cette opération, les condamnés montent alors sur le pont et restent alignés le long du pavois, face à la mer, jusqu'à ce que le parquet ait été asséché. Cette sortie matinale se nomme la "promenade"; elle dure environ vingt minutes pour chaque bagné.

À chaque condamné un quart de vin par jour



À 9 heures [après la visite médicale], on distribue la soupe et un plat de viande, et les hommes désignés vont à la cuisine, servent leurs camarades et font ensuite la vaisselle, puis tout rentre dans l'ordre jusqu'à la distribution du vin, qui commence à midi. Car on donne du vin aux condamnés: un quart par jour et par homme, tandis que dans les centrales et à la Guyane, le vin est une chose inconnue. Seulement, pour éviter que les plus forts ne se servent trop copieusement, ne s'enivrent et ne provoquent des désordres, le vin est distribué individuellement. [...].

Ci-dessus : à l'intérieur de l'un des bagnes, les hamacs ont été pendus à des crochets pour la nuit.

Les journées s'écoulent ainsi, sans grand changement. Le temps d'abord maussade, car les départs ont généralement lieu en automne, s'embellit et, une fois le 30e parallèle passé, la température devient plus douce et les panneaux restent grands ouverts, jour et nuit, ce qui donne beaucoup d'air et de jour dans les cages. Au tropique, des tentes sont



tendues au-dessus de chaque panneau pour atténuer la force du soleil, et la douche est donnée aux prisonniers tous les jours, à 14 heures. [...]

Tous les mercredis et samedis, les prisonniers lavent leur linge dans des baignoires d'eau douce, et ...I sortent l'étendre sur le pont, pour le faire sécher. En même temps, les hommes sont rasés et on leur coupe également les cheveux, afin qu'ils soient propres pour l'inspection. Les perruquiers sont pris parmi les bagnards et sont gratifiés d'un quart de vin supplémentaire pour leur peine. [...] Tous les jeudis et dimanches, il y a inspection. [...].



Corvée de pluches (comme ici), de lavage du pont ou de transport du charbon des cales aux soutes : les prisonniers qui acceptent de participer aux tâches du bord en retirent de menus avantages en nature (pain, thé, tabac...).
Ci-dessous : ce sont des forçats coiffeurs de métier qui rasent leurs congénères et leur coupent les cheveux.

Ces jours-là, les bagnes sont lavés soigneusement, les paquetages mieux alignés aux bastingages, les gamelles, gamelots et cuillers sont fourbis à clair, la peinture des parois a été lessivée et les bagnes offrent une apparence presque gaie. [...] Les hublots sont presque toujours garnis de têtes Au bout de treize à quatorze jours de voyage, on se trouve à l'entrée du Maroni [...]. La côte de Guyane est très basse et on l'aperçoit surtout dans les environs du Maroni, parce que les arbres le permettent. Songez qu'à 12 milles de terre, il n'y a que 6 m

d'eau, c'est vous dire que l'atterrissage est délicat ! [...].

La veille de l'arrivée, les sacs des condamnés, qui contiennent leur trousseau, sont montés des cales et leur sont distribués. De ce fait, les hommes sont prévenus que l'arrivée aura lieu le lendemain, et à partir de ce moment les bagnes sont en effervescence et les hublots sont presque toujours garnis de têtes qui surveillent l'horizon pour y apercevoir la terre. [...]

Voici donc le navire devant l'entrée du Maroni, et il y mouille, en attendant l'heure de la marée et le pilote. Il y a une barre à franchir pour entrer dans la rivière, et il faut donc attendre que l'eau ait monté pour passer ; Saint-Laurent se trouve à près de 25 milles de l'embouchure. Le Maroni [...] est large en moyenne comme la Gironde à Pauillac, environ 2 km, et c'est une très belle rivière, bordée de forêts très épaisses, dont les arbres du bord ont les racines dans l'eau. Le pilote, en l'espèce un Noir du pays, [...] arrive à bord dans une petite chaloupe de l'administration pénitentiaire, dont le patron et le chef mécanicien sont des surveillants militaires et l'équipage, des forçats. À quelques mètres du bord, la chaloupe salue de son sifflet le Martinière, qui lui répond, et elle accoste. À ce moment, tous les surveillants sont penchés sur le pavois et conversent avec les camarades qu'ils retrouvent sur la chaloupe, et les bagnards placés du bon côté du navire regardent par les hublots et contemplent avec curiosité les condamnés. [...] Ce qui doit le plus surprendre les prisonniers est de les voir aller et venir sur cette chaloupe, comme s'ils n'étaient pas des forçats, parler à leurs surveillants comme pourrait le faire n'importe quel matelot à son maître d'équipage, en un mot : donner l'illusion d'être des hommes libres. [...]. Pendant que le navire franchit les dernières lieues qui le séparent encore du but, tout est préparé à bord pour débarquer les passagers dès l'arrivée. [...] Les mâts de charge sont mâtés pour pouvoir placer les passerelles qui serviront au débarquement et pour monter tous les bagages des surveillants. [...].

Bientôt, l'appontement est en vue et notre sirène salue trois fois la terre. Tous les officiels sont là, habillés de blanc et le chef recouvert du casque, et à l'arrière-plan, sur la rive, une théorie d'êtres blancs ou roses, avec une tache noire sous le casque. Ce sont les Nègres et les Nègresses qui viennent assister au débarquement des "popotes". À la Guyane, et pour le Guyanais, le forçat est un "popote". [...].

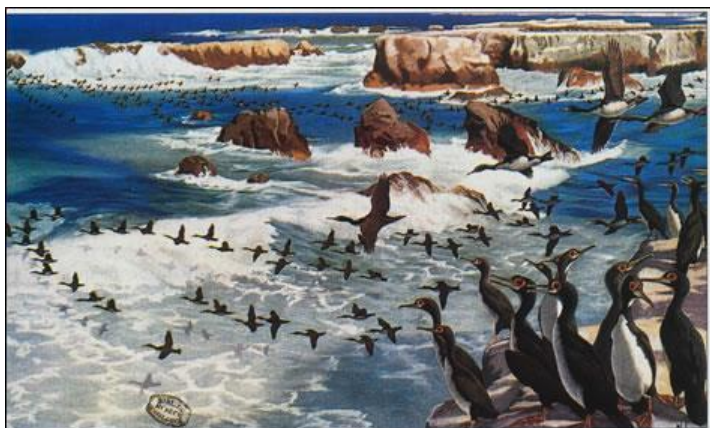
Après avoir fait une courbe pour venir contre le courant de flux, le navire accoste doucement et est bientôt amarré.

Chasse-marée n° 226

(5321-21/08) Dans l'enfer des Chinchas (I)

La route du guano est toujours ouverte

Bien que les Incas aient exploité le guano pour l'amendement de leurs terres, l'Europe et l'Amérique n'en découvrent les vertus qu'à partir des années 1840. Les gisements considérables de certaines îles du Pérou, situées au large de Pisco, au Sud du Callao, font alors l'objet d'une exploitation intensive, fournissant aux voiliers cap-horniers un lucratif quoique peu agréable fret de retour. Quelques décennies plus tard, les rochers sont à nu. Mais, les oiseaux marins ne cessant de les recouvrir de leurs déjections, aujourd'hui encore, à intervalles réguliers, des hommes vont aux Chinchas gratter cet engrais à nouveau très prisé par l'agriculture biologique. Et un siècle et demi plus tard, les conditions de vie de ces travailleurs du guano sont toujours presque aussi infernales !



Aquarelle de Francis L. Jaques montrant une colonie de cormorans sur l'île Santa Rosa. Cette espèce (*Phalacrocorax bougainvillii*), très répandue sur la côte péruvienne, est la principale productrice de guano.

Evouant les îles Chincha dans son Histoire du Nouveau Monde, le missionnaire jésuite Bernabé Cobo raconte que "les tempêtes du large obscurcissaient l'air en le remplissant de la poussière jaune du guano" et que "cette poudre tombant sur les plantes de la côte de Pisco, les brûlait et stérilisait la terre». Pourtant, bien avant la conquête espagnole, les Incas avaient découvert que cette substance, appliquée avec parcimonie aux différentes cultures, hâtait la croissance des plants et améliorait le rendement des récoltes. Pour cette raison, les îles à guano étaient réparties entre les différentes provinces de l'empire et les plus grandes d'entre elles partagées en plusieurs districts, la violation de leurs frontières étant sévèrement réprimée. Le guano

était alors si précieux que le seul fait d'aborder une île guanifère pendant la couvaison ou de tuer un oiseau de mer était puni de mort.

Obnubilés par la razzia de l'or, les conquistadores espagnols se soucient comme d'une guigne des gisements de guano ; pendant près de trois siècles, aucune des nombreuses îles qui s'étendent le long de la côte péruvienne ne sera réellement exploitée. Cet abandon, allié à un climat parfaitement sec, va permettre la constitution de dépôts impressionnants qui dépassent parfois les quarante mètres d'épaisseur. Selon Elysée Reclus, en 1845, la masse accumulée en monticules dans les îles Chincha représente 23 à 24 millions de tonnes de guano. Ce sédiment présente trois couleurs différentes selon l'endroit où il se trouve : près de la mer il est blanchâtre, plus loin du rivage il passe au jaunâtre et dans les hauteurs il devient grisâtre.

Il faut attendre le xix^e siècle pour que l'Europe, dont la production agricole est alors en pleine expansion, s'intéresse enfin à cette ressource. En 1841, quelques négociants — les Français Charles Baroillet, Dutuy Frères et Allier, et les Anglais Henry Bland et Quiros — obtiennent un privilège d'exploitation de neuf ans, moyennant une redevance annuelle de 90 000 piastres. Les débuts semblent toutefois difficiles, car le premier chargement de guano des Chinchas expédié à Londres ne trouve pas preneur et doit être jeté dans la Tamise. Pour autant, les négociants anglais ne se découragent pas. Persuadés que cet engrais ne tardera pas à s'arracher sur les quais européens, ils persistent et rachètent même les licences de la Cie Allier. L'avenir leur donnera raison. En avril 1842, la firme britannique Gibbs, Crawley & Son, associée à Candamo et Puymorole, signe un premier contrat d'achat de 126 900 tx de guano, consigné pour moitié à Anthony Gibbs de Londres et à Joseph Myers de Liverpool, puis un second de 40 000 tx et un troisième de 100 000 tx. La machine est lancée.

Ruée sur la fiente

Presque au même moment, un nouveau gisement guanifère est repéré le long des côtes de l'Afrique du Sud, sur la petite île d'Ichaboe (au large de l'actuelle Namibie). Découvert entre les possessions anglaises et portugaises par Andrew Livingstone, un capitaine de Liverpool, cet îlot — dont la position demeure imprécise — devient aussitôt l'enjeu d'une véritable ruée, d'autant plus enthousiaste que sa propriété n'est alors revendiquée par aucun gouvernement. Des centaines de navires appareillent d'Europe et d'Amérique en quête de ce rocher. La célèbre compagnie Gilmour & Co se lance dans l'aventure en affrétant à elle seule plus de soixante long-courriers pour cette destination. Mais l'îlot mythique demeure introuvable. Ce n'est qu'en décembre 1843 qu'une vingtaine de bâtiments parviennent enfin à mouiller à proximité d'Ichaboe. Le premier voilier à décharger à Greenock du guano en provenance de cet endroit est le *Constellation*, armé par la compagnie britannique Smith. Son chargement s'arrache à 10 la tonne.

"On ne remarque sur sa surface aucun symptôme de végétation, écrit un auteur anonyme moins d'un an après la mise en exploitation du gisement d'Ichaboe. Il est vrai qu'il n'y pleut jamais. Le seul mouillage tenable est à la partie Est de l'île, dont la plus grande longueur est d'environ deux kilomètres, et la largeur d'un kilomètre, c'est-à-dire qu'Ichaboe, baptisée pompeusement du nom d'île, n'est en réalité qu'un rocher stérile, plus petit que l'île de la Cité, à Paris. L'été dernier, trente-cinq navires y étaient en charge (...) et leurs équipages comprenaient un effectif de plus de sept cents hommes livrés à un travail très pénible sous un climat brûlant."

La nouvelle des récoltes miraculeuses s'étant répandue comme traînée de poudre, nombre de grands voiliers désarmés suite à une grave crise du fret reprennent la mer et cinglent vers Ichaboe. En dépit de nombreuses difficultés d'accès et des terribles barres que forme la houle le long du littoral africain, les navires se pressent au pied du rocher guanifère. En mai 1844, on en compte cent trente-deux, et quatre mois plus tard, ils sont plus de trois cents. La densité de cette flottille, mouillée à quelques encablures du rivage, est telle que par vent fort l'escale d'Ichaboe devient intenable. A la fin de 1844, la situation est si confuse sur l'îlot qu'un bâtiment de la Royal Navy y est dépêché pour tenter d'administrer une exploitation jusque-là anarchique. L'autorité militaire procède à une répartition équitable du gisement et s'efforce de régler les nombreux conflits qui éclatent entre les équipages.

Bien sûr, à ce rythme effréné, le rocher africain est vite débarrassé de sa précieuse fiente. Mais le marché est créé et d'autres terres guanifères, comme les îles Chincha, vont en profiter. Grâce au guano de cet archipel, la longue route du cap Horn redevient rentable pour les voiliers long-courriers de fort tonnage. A l'aller, leur fret est constitué de produits manufacturés ou de charbon destinés aux pays du Pacifique en plein essor démographique et industriel. Au retour, leurs cales sont bourrées de guano, de cacao, de café, de cuivre, d'étain, de salpêtre, d'indigo ou de perles fines.



Embarquement de guano africain sur l'îlot d'Ichaboe, au large de l'actuelle Namibie, vers 1845.

La demande en guano péruvien ne cesse de croître. En Angleterre, en France, en Allemagne ou en Belgique, partout les agriculteurs se plaignent de ne pouvoir se procurer suffisamment de "cette espèce d'engrais, qui semble être une panacée universelle", pour reprendre les termes de l'Écho de Morlaix du 15 juin 1844. En 1846, près d'une centaine de navires se rendent déjà aux Chinchas ; ce sont principalement des bâtiments britanniques (soixante-neuf), mais on y compte aussi — outre dix-sept voiliers péruviens et deux américains — deux trois-mâts français : la Sidonie et la Gentille qui livre son guano à Saint-Malo. Huit ans plus tard, le consul de France au Callao signale qu'en 1854 vingt-sept navires français sont repartis de ce port avec un chargement de guano. Bien sûr, les prix grimpent : entre 1840 et 1857, ils passent de 100 francs à près de 300 francs la tonne. Cet engouement se comprend aisément quand on sait l'efficacité exceptionnelle de cet engrais. Des expériences anglaises ont en effet démontré que le guano permet de produire une fois et demie plus de blé et six fois plus d'avoine. La France, dont le sol est peu productif, ne manque pas d'en tirer les conséquences qui s'imposent : elle importe 4 800 tx de guano en 1854 et 16 000 tx douze ans plus tard.

Des centaines de voiliers cinglent vers les îles Chincha. "En juin 1850, lit-on dans le Dictionnaire du commerce, on y voyait environ 40 navires, principalement anglais, d'un tonnage considérable, attendant leur tour pour charger. Les arrivées et les départs étaient journaliers. En août 1853, il y avait 180 bâtiments qui attendaient leur cargaison. Le montant des embarquements était de 50 000 tx par semaine. En 1858, il partit du Pérou 346 navires emportant 266 709 tx." En France, l'armateur havrais Théodore Barbey comprend très vite l'intérêt de ce produit.

L'argent du fret n'a pas d'odeur ! Quand la fiente peut être vendue plus de trente fois son prix d'achat, il n'y a aucune honte à en souiller les cales de ses beaux clipper blancs. C'est ainsi que les "pigeons du Cap", après avoir déchargé à Valparaiso leurs marchandises diverses — souvent des articles de luxe fabriqués à Paris — et leurs émigrants, vont charger aux Chinchas leur prosaïque fret de retour.

Le Pérou trouve alors dans l'exploitation du guano l'une de ses principales sources de revenus. Au milieu du XIXe siècle, la plus grande partie de sa production est exportée vers la Grande-Bretagne par la compagnie Gibbs & Sons. Le reste est expédié notamment aux Etats-Unis par la Cie Barreda & Hermann, en France par la Cie Montané, en Espagne par la Cie Murietta. Mais après avoir affermé l'exploitation et le transport de l'engrais, et dénoncé de nombreux contrats, le gouvernement péruvien choisit de traiter directement avec les maisons de commerce, afin de vendre le guano en consignment pour son propre compte dans tous les pays importateurs. Ensuite, pour s'assurer des quantités exportées, les autorités locales exigent de chaque maison consignataire, et pour chaque navire, un certificat de douane particulier. Ce document mentionne le tonnage du guano chargé et le compte quittancé du fret payé au capitaine. Ces deux indications sont en outre fréquemment vérifiées par le consul péruvien dans les ports de déchargement.

Voici, toujours selon le Dictionnaire du Commerce, la répartition des exportations de guano péruvien pour l'année 1855 : " Grande-Bretagne, 281 761 tx ; États-Unis, 64 293 ; Espagne, 26 430 ; île Maurice, 18 193 ; France, 13 961, Centre Nunérique, 389 ; Chine, 725. Soit un total de 405 752 tx." Deux ans plus tard, l'exportation s'est encore accrue, mais "cet accroissement a porté en majeure partie sur les envois en Angleterre. Le pavillon du Nord-Amérique a couvert 199 navires, jaugeant 211 828 tx ; l'anglais, 281 navires 206 740 tx ; le français, 37 navires et 20 223 tx." Mais dès 1863, la France se trouve au second rang des importateurs le guano avec 88 363 tx, talonnant l'Angleterre qui en reçoit 94 284.

Au début, le guano se vend au tonnage — pour hâter la distribution, on ne pèse pas la marchandise —, d'après un tarif arrêté entre le gouvernement péruvien et chaque compagnie commerciale (la Cie Thomas-La Chambre pour la France). Puis l'accord se fait d'Etat à Etat. En 1864, Lima et Paris signent un accord établissant que, si le prix de vente du guano sur les principaux marchés d'Europe doit être modifié par le gouvernement péruvien, l'écart entre ce prix et celui établi pour la France ne pourra dépasser 10 francs le tonneau. En contrepartie, le droit de douane perçu dans les ports de l'Empire sur le guano importé par des navires étrangers est réduit à 18 francs par tonneau.



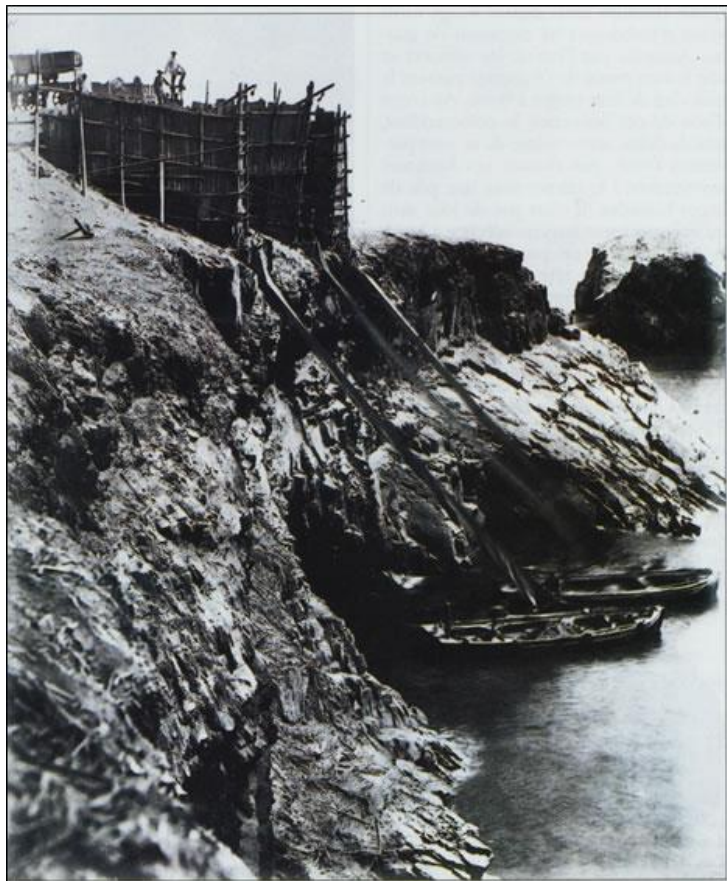
L'odeur des îles...

L'archipel des Chinchas, formé de trois îles principales et de quelques lots, est situé à 7 milles de la côte, face à la ville de Pisco, et à une centaine de milles au Sud du Callao. Le principal gisement de guano se trouve sur l'île du Nord, une butte représentant près de deux millions de tonnes d'engrais. Il n'est pas toujours aisé d'y débarquer, le ressac étant assez fort sur la côte bordée de rochers et de falaises à pic. En 1853, un passager du trois-mâts américain Albus décrit ainsi l'archipel : "Les roches grouillent de pélicans, et les oiseaux à guano sont trop nombreux pour être dénombrés ; j'ai vu jusqu'à six acres couverts d'oiseaux regroupés par espèces, les bleus avec les bleus, les blancs avec les blancs, comme une sorte d'armée immense." Dès que l'on s'approche des îles, une forte odeur ammoniacale vous saisit à la gorge. En outre, le pont des navires est aussitôt envahi par une fine poussière jaunâtre.

L'exploitation du gisement se fait de façon rudimentaire, à la manière d'une mine à ciel ouvert. Là où les sédiments peuvent atteindre une hauteur de vingt ou trente mètres, les hommes, perchés sur des échafaudages, abattent de grands blocs à la pioche. Le guano tombe au pied des tailles, où il est chargé à la pelle dans des wagonnets halés par des mules sur de petits chemins de fer conduisant au rivage. Le contenu des tombereaux est alors déversé dans de longues manches en toile aboutissant directement dans la cale des navires, ou dans des allèges — lanchas — faisant la navette entre la côte et les bâtiments

au mouillage. navire serait mais souvent files d'attente.

Le rapport de commandant bonne idée de époque aux janvier 1854 ce trois mâts une cargaison Callao. "Le 30 arrivâmes sur débarqués, le le 10, nous la rade des îles de cent chargeant en s'embarquait estimant qu'il exploitation et plus. Deux encore intacte. un directeur, préposés à la des travaux.



Chargement du guano aux îles Chincha en 1865. Le sédiment en vrac est déversé par l'intermédiaire de manches en toile dans des lanches qui font la navette entre la terre et les navires au mouillage.

A ce rythme, le chargement d'un l'affaire de deux ou trois jours, l'escale s'éternise en raison des

mer du capitaine Letellier, du clipper Callao, donne une la fébrilité qui règne à cette Chinchas. Parti du Havre le 12 et arrivé à Valparaíso le 12 avril, carré en repart le 15 mai avec de 102 chevaux à destination du mai, écrit Letellier, nous la rade du Callao. Les chevaux 3 juin, nous quittâmes ce port et, laissâmes tomber nos ancres sur Chincha, où nous trouvâmes plus navires de toutes nations guano. Là, nous reconnûmes qu'il par jour 2 000 tx de ce produit, en sera de même de cette non interrompue pendant dix ans îles sont en exploitation, une est Sur ces îles, il y a un gouverneur, un chirurgien et plusieurs agents surveillance et à l'accélération

"Le nombre de travailleurs aux îles est réparti comme suit : 300 forçats, 500 Chinois et 200 hommes libres. Sur rade sont mouillés une goélette de guerre ainsi qu'un ponton péruvien stationnaire, chargés de la police de ces rades et servant de dépôts aux troupes préposées à la garde des forçats et au maintien de la colonie. Îles, stationnaires et navires sont régulièrement approvisionnés par des embarcations venues de Pisco. De plus, un bateau à vapeur américain fait le commissionnaire des îles Chincha au Callao, une fois par semaine." Ajoutons à cela que des agents du fisc péruvien passent d'ordinaire une année aux Chinchas dans des baraquements en bois qu'ils partagent avec les soldats et les contremaîtres.

"Le plus souvent, poursuit le capitaine Letellier, les navires de 500 tx et au-dessous chargent avec des chaloupes qui leur sont fournies par la direction ; les grands navires prennent leur charge sous de grandes manches et, lorsque la mer est belle, trois jours suffisent pour charger 1 000 à 1 200 tx, les réservoirs étant toujours alimentés par vingt tombereaux roulant sur une voie de chemin de fer. Mais ce n'est que quelques jours avant l'expiration de leurs planches [attente de son tour] que ces grands navires sont appelés à prendre charge." Le rapport évoque aussi les difficultés inhérentes à cette escale, "où les matelots sont excités à la désertion par la grande quantité de navires étrangers manquant d'hommes".

Et le capitaine du Callao d'ajouter : "Je crois qu'il serait urgent, pour le maintien du devoir et de la discipline, que, de temps à autre, les bâtiments de la station des mers du Sud fissent des apparitions sur ces rades."

Jours de planche aux Chinchas

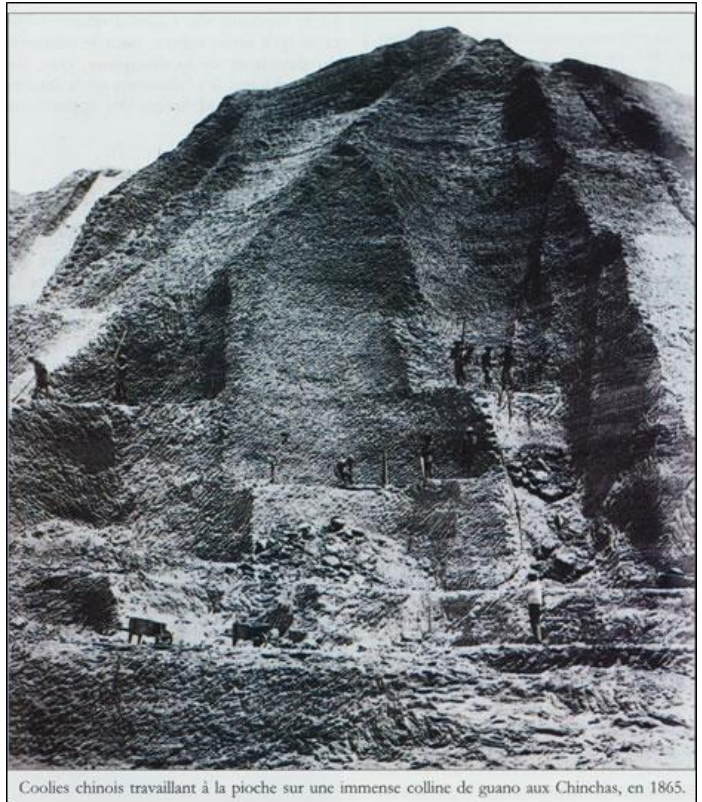
En revanche, l'escale des Chinchas est propice aux échanges. "Durant notre séjour, rapporte Letellier, nous reçûmes la visite de messieurs les capitaines de navires étrangers, venus voir fonctionner notre cuisine distillatoire, de Rocher de Nantes, et admirer le mécanisme ingénieux de notre barre de gouvernail, de David du Havre ; après examen, ces messieurs ont manifesté le désir d'enrichir leurs navires de ces importantes innovations."

Néanmoins, les relations entre équipages de différentes nationalités sont parfois moins courtoises. En 1853, un passager du trois-mâts américain Albus raconte comment une délégation de trente capitaines de son pays, venus protester auprès du commandant du ponton stationnaire contre la détention arbitraire d'un équipage d'embarcation, en fut chassée manu militari. Deux capitaines français — ceux du 1411e-

de-Lima et de la Pomone de Bordeaux — ayant prêté main-forte à l'officier péruvien en repoussant les plaideurs à coups de baïonnettes, le passager de l'Albus y va de son couplet francophobe, soupçonnant même la frégate française présente sur les lieux de vouloir prendre possession des îles !

L'aspirant de marine Léopold Pallu a lui aussi eu l'occasion de faire escale aux îles Chincha, à bord de la frégate l'Algérie.

En octobre 1850, il en dresse un tableau saisissant : "Une légère brise du large, qui soufflait en passant sur les îles, enlevait une poudre plus fine, plus impalpable, plus brûlante que du tabac d'Espagne. Elle retombait comme si elle avait été tamisée du ciel. La côte n'offrait aucune saillie, tout était arrondi par le guano. Une foule de navires de toutes espèces était là. De grands anglais de 1 500 à 1 200 tx, des hambourgeois, des bordelais en nombre. Tous ces navires attendaient leur tour de rôle pour se placer sous la manche. L'attente du tour de rôle, ou jours de planche, n'était pas suivie avec la plus grande rigueur par les autorités portuaires péruviennes, qui se laissaient facilement corrompre. On pouvait ainsi rester un mois et demi en attente dans un nuage doré, sans autre distraction que la pêche des poissons volants."



Coolies chinois travaillant à la pioche sur une immense colline de guano aux Chinchas, en 1865.

Le trois-mâts barque anglais Penrhyn Castle attendra ainsi quatre longs mois avant d'embarquer sa cargaison de guano. Anéantis par l'ennui, les officiers et une bonne partie de l'équipage passent le plus clair de leur temps à boire. Au cours d'une de ces beuveries, le commandant, pris de délire, tente même de se jeter pardessus bord ; par chance ses hommes parviennent à le calmer sous une pile de linges humides. Il n'est pas de jour sans qu'une méchante bagarre n'éclate à bord. A l'issue d'un de ces pugilats, un matelot se voit hisser la tête en bas, pieds et poings liés, au sommet de la mâture ; il s'y balance pendant tout l'après-midi sous la chaleur implacable du soleil, sans que personne ne songe à lui porter secours. A l'époque, il est rare que les officiers interviennent dans les rixes du gaillard d'avant. Un autre jour, le second du Penrhyn Castle, qui n'a pas dессaoulé depuis le départ de Melbourne, s'amuse à lancer des fusées de détresse, jusqu'au moment où il s'effondre, victime d'une crise de delirium tremens ; il faudra l'hospitaliser au Callao. En dépit de ce pandémonium, le trois-mâts barque finira par quitter les Chinchas avec son chargement de guano.

Le calvaire des coolies

Pour charger sous les manches, les voiliers brassent au maximum leurs vergues. "Ils mouillaient presque à toucher la falaise, raconte l'aspirant Pallu ; la mer y est profonde et le rocher à pic. Une manche en toile partait d'un plateau élevé et venait aboutir à la cale du navire. Le guano était versé dans un entonnoir très évasé et le navire s'enfonçait à vue d'oeil. Dans la cale, une dizaine d'hommes, portant un masque, nivelaient le guano. Depuis son embarcation, le capitaine surveillait le chargement et hurlait ses instructions au second resté à bord et que l'on distinguait à peine au milieu du nuage de guano. En haut, sur la falaise, des coolies alimentaient l'entonnoir. Le guano était amassé en différents tas — les mangueras —, non loin de la manche, par des Chinois et des Nègres. On exploitait alors un amas très élevé qui présentait l'apparence des dunes de sable qu'on voit sur les bords de l'Océan. Les coolies s'agenouillaient au pied de cette colline et, à pleines mains, prenaient l'engrais et le tassaient dans des sacs, la face dans la sueur et la poussière, sous le soleil de plomb. Puis ils portaient en courant, leur sac de guano en travers sur les épaules. Le nombre de sacs était fixé par journée ; il fallait les faire pour gagner la poignée de riz quotidienne et le salaire de 20 francs par mois. Tous étaient jaunes, les Noirs comme les Chinois, jaune guano."

Vers 1846, l'exploitation du site est assuré par environ deux cents métis payés à la tâche. Mais cette main-d'œuvre réputée nonchalante est bientôt remplacée par les coolies venus d'Asie. Dans les années 1855, le port du Callao voit ainsi affluer près de dix mille émigrants chinois, dont beaucoup iront travailler

sur les gisements guanifères. Ils ont été embauchés pour sept ans par des recruteurs de Shanghaï ou de Macao commandités par les Anglais.

A SUIVRE

(5 322- 28/08) Dans l'enfer des chinchas (II)

Souvent pressés par le temps, ces courtiers sans scrupules utilisent tous les moyens pour remplir les baraquements destinés aux coolies en partance. Ainsi, de nombreux candidats à l'émigration, parfois vendus par leur famille ou leurs créanciers, se retrouvent brutalement emprisonnés et soumis à une discipline de fer. Pire, il n'est pas rare que les marchands d'hommes organisent de véritables raptés dans les villages alentour pour faire leur quota de main-d'œuvre. En principe, le gouvernement chinois se charge d'inspecter les baraques et de contrôler le nombre et la santé des coolies, mais la plupart des fonctionnaires, négligents ou corrompus, ferment les yeux sur les conditions d'hygiène épouvantables et les mauvais traitements infligés aux émigrants.



Au bord de la falaise, les wagons basculent leur guano dans les manches. La présence des forçats employés sur le site explique celle des soldats péruviens.

Volontaires ou non, ces hommes sont entassés dans l'entrepont des coolie ships —souvent anglais ou américains — à destination de Cuba, de Trinidad ou du Callao. A bord de ces quasi-négriers qui n'osent dire leur nom, la vie des coolies est des plus rudimentaires. Ces pauvres hères à peine vêtus doivent se contenter de deux bols de riz par jour et de quelques miettes de poisson salé. Ils trompent le mal de mer en disputant d'interminables parties de dominos au son des instruments de musique que quelques-uns ont pu emporter. Pour limiter les risques de mutinerie, il n'est pas rare que les coolies soient séparés de l'équipage par des barreaux de fer, voire par une véritable barricade blindée, pratique qui n'est pas sans rappeler le temps de la traite négrière. Nul ne s'étonnera que l'histoire des coolie-ships soit émaillée de drames...

A la fin des années 1850, le Bald Eagle, un clipper américain spécialisé dans le transport de coolies vers les îles Chincha, fait route sur Callao. Ce jour-là, le navire se trouve à 500 milles à l'Est de Manille. La mer est calme et la cloche du bord vient à peine de piquer cinq heures de l'après-midi, quand une poignée de coolies tente de forcer les barreaux de fer qui les retiennent prisonniers dans l'entrepont depuis le départ. L'équipage parvient à repousser les mutins, mais le capitaine et quelques matelots sortent leurs armes et tirent aveuglément sur la masse humaine. Contre toute attente, les Chinois ne se dispersent pas et se pressent même davantage aux grilles de leur prison. Une étincelle ayant enflammé un morceau d'étoffe, les coolies se précipitent immédiatement pour récupérer ce linge incandescent, espérant que la menace d'un incendie ferait réfléchir leurs geôliers. Une demi-heure plus tard, une épaisse fumée s'échappe de l'entrepont. Le feu s'étend, mais personne ne songe à libérer les coolies. A huit heures du soir, l'équipage a cessé depuis longtemps de pomper de l'eau. Un silence angoissant a succédé aux hurlements de l'entrepont : tous les Chinois ont péri dans la fournaise et le navire est en perdition. Le

capitaine donne l'ordre d'abandonner le Bald Eagle. Seuls deux des trois canots du bord parviendront à rallier Manille trois jours plus tard.

Noirs, Chinois ou forçats

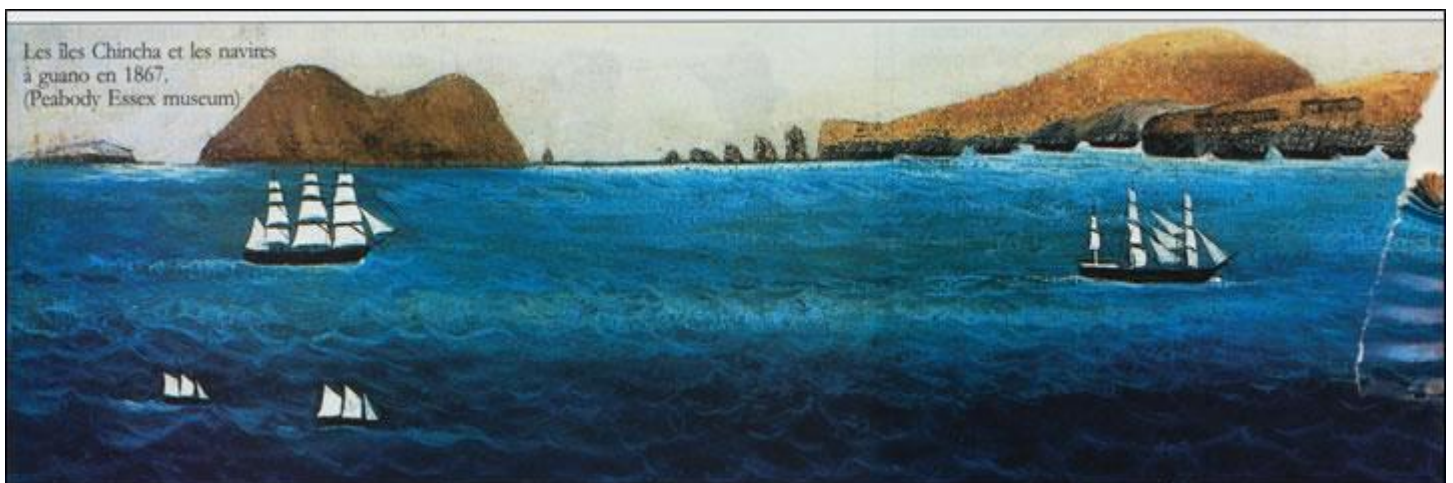


Travailleurs boliviens émigrés aux Chinchas. Dessin de A. de Neuville, d'après une photographie.

Cette tragédie reste néanmoins exceptionnelle. La plupart des coolies atteignent Callao sains et saufs. Parvenus aux Chinchas, ces malheureux, qui souvent avaient cru partir pour les mines de Californie, découvrent un véritable enfer. A longueur de journée ils doivent s'échiner dans la puanteur et la poussière du guano, attaquant le gisement au pic et à la pelle, en ménageant des gradins entre des parois coupe-vent.

Les ouvriers du guano sont aux gages de l'entrepreneur auquel ont été affermés les travaux d'exploitation et le transport de l'engrais jusqu'aux navires. En 1858, on compte un bon millier de travailleurs sur l'archipel des Chinchas. Cette population est composée de Noirs, de forçats et de Chinois. La plupart d'entre eux sont payés à la tâche, à l'exception des travailleurs chinois qui reçoivent de 150 à 250 piastres (750 à 1 250 francs de l'époque) pour solde de leurs sept années d'engagement. Une journée de travail est évaluée en tonnes de guano ramassées ; un coolie doit ainsi récolter de 6 à 8 tonnes par jour ! Dans ces îles arides, les conditions de vie sont d'autant plus pénibles que ces hommes sont rationnés en eau potable et logés dans de simples cabanes de bambou et de terre.

Ici, le travail, qui ne s'interrompt même pas le dimanche, peut être assimilé à un véritable esclavage. Le taux de mortalité des coolies est d'ailleurs très élevé. L'aspirant Pallu a même assisté, non sans émotion et révolte intérieure, à l'exécution d'un homme à bout de force. "Il était agenouillé comme les autres pour remplir son sac, mais ses mains ne bougeaient plus. Un coup de fouet fit voler sa robe de misère et marqua une raie noire sur son dos, puis d'autres, jusqu'à ce que son sang se mêle au guano. Le métis, à figure d'argousin et au sourire de crocodile, qui maniait le fouet, n'en était pas à sa première exécution de bouche à nourrir devenue inutile..."



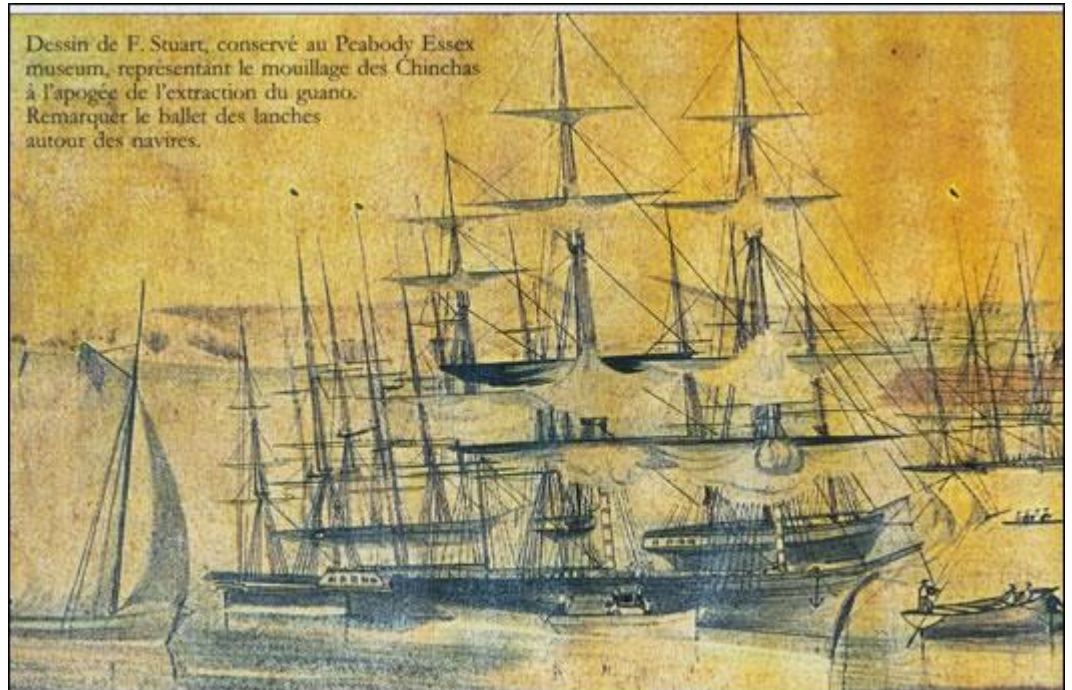
En dépit de cette atmosphère délétère, l'archipel a aussi ses villégiateurs. Nombre de Péruviens croient en effet que l'inhalation de la poussière de guano peut guérir la phtisie. Une grande case de nattes et de bambou abrite ainsi une communauté de curistes — les hommes de bien — venus respirer l'air des Chinchas dans l'espoir de tuer leurs bacilles !

Les navires étrangers qui désirent prendre leur fret de retour aux Chinchas ne peuvent en aucun cas se rendre directement dans l'archipel. Ils doivent d'abord passer au Callao pour y prendre un permis, qu'il leur faudra ensuite aller faire viser à la douane de Pisco, où leur sera enfin remis un certificat à l'attention des employés des Chinchas. Et ce n'est pas tout ! Une fois chargés en guano, ils devront retourner à Pisco pour faire certifier leur bordereau d'exportation, puis au Callao où leur sera délivré le visa définitif de la douane péruvienne. Ce chassé-croisé administratif peut rallonger d'un bon mois le voyage de retour.

Le Callao des plaisirs

Contrairement au mouillage de Valparaíso, celui du Callao est bien abrité par les deux îles de San Lorenzo et du Fronton, qui forment un brise-lames naturel. Cette magnifique baie est réputée sur toute la côte, tant pour sa sécurité que pour son importance commerciale, comme en témoigne cet extrait des Instructions nautiques de 1864 : "Il y a ordinairement au Callao, en terme moyen, quatre-vingts à cent navires mouillés (...). Un navire choisira son lieu de mouillage d'après le but qui le conduit dans le port, car sa sûreté est égale partout. On trouve dans la ville tous les secours et toutes les ressources dont peut avoir besoin un bâtiment. Les provisions fraîches et les fruits sont très variés et s'obtiennent à prix très modérés. Il est aussi extrêmement commode d'y faire de l'eau, car de chaque côté du môle qui s'avance dans la mer, il y a des conduits munis de clés auxquels les embarcations des navires mouillés dans le port peuvent faire leur plein. On porte aussi de l'eau dans des citernes à bord des bâtiments où elle est pompée, à raison de 10,82 francs le tonneau. Cette opération se fait ordinairement par des chaloupes qui se remplissent avec des manches. (...)

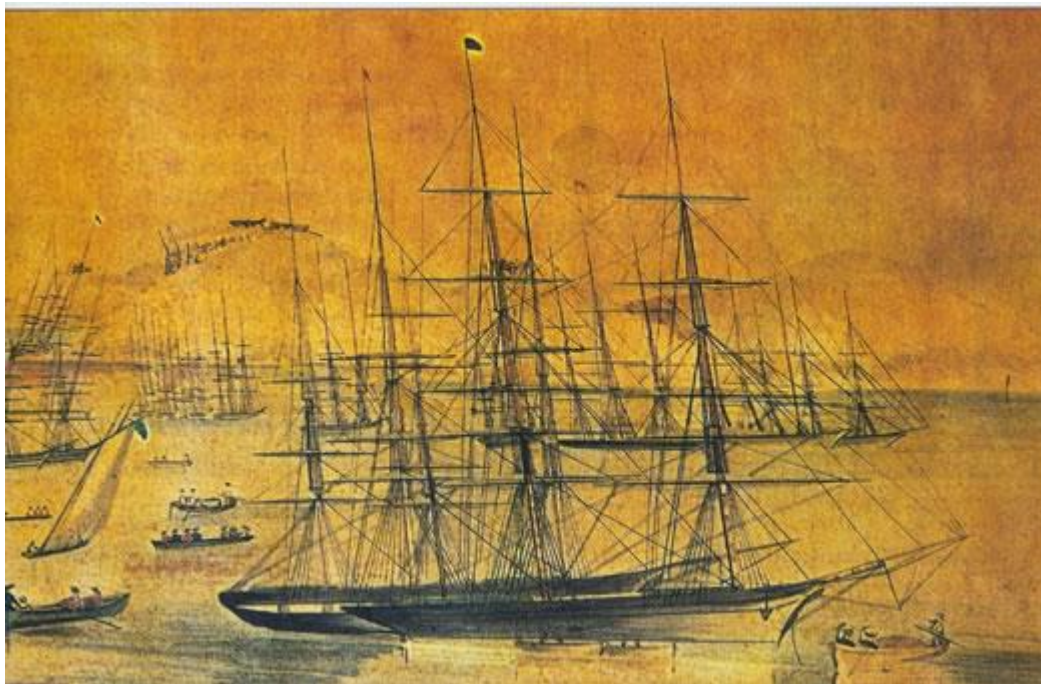
"On fait au Callao les réparations de carènes par l'abattage, mais elles sont parfois interrompues par une grosse houle qui entre dans la rade, ce qui est particulièrement le cas aux périodes de pleine et de nouvelle lune et pendant les équinoxes. Autre inconvénient, les navires dans le port ressentent souvent une odeur nauséabonde, appelée par les Anglais Callao painter ou barber. Il se dépose alors sur la peinture blanche une épaisse poussière de



couleur chocolat ; le lavage la fait disparaître sur la peinture, mais en enlevant à celle-ci son apparence primitive. On l'attribue au grand nombre de petits poissons morts, balayés par la houle et déposés sur le sable ; d'autres supposent que cette odeur et cette poussière proviennent de la vase du fond."

Selon Armand Pâris, le môle signalé plus haut avait la particularité d'être "constitué à l'origine par une vieille carcasse de frégate à laquelle on ajoutait tous les jours des pierres et des pilotis. Il avait deux cents mètres de long et quarante de large, et formait une petite darse où venait s'abriter tout le commerce du Pérou. L'activité de la ville se concentrait dans ce mauvais trou."

Fréquenté depuis la fin du XVIII^e siècle par les baleiniers anglo-saxons et les long-courriers, le Callao possède un quartier réservé renommé sur toutes les mers du monde. Pour la plupart des marins, ce port est le meilleur de toute la côte Ouest, dépassant même, pour ce qui est des plaisirs, celui de Valparaíso. C'est une escale particulièrement attendue par les équipages des navires rentrant des Chinchas, qui ont été sevrés pendant des semaines de tous les plaisirs de la vie. Après les îles sans eau, sans bars, sans cantinas et sans bordels, le Callao apparaît comme un paradis.



Mais ce port n'est pas sans dangers. Sur le plan du shanghaïage par exemple, le Callao n'a rien à envier à San Francisco (Le Chasse-Marée n°119). Des embaucheurs comme Green, Jimmy-le-Porc, Jack Cooney, ou encore le fameux Pedro mentionné dans un shanty anglais sont restés dans toutes les mémoires. Et leurs complices n'en sont pas moins célèbres, comme cette Mme Gashee, une tenancière française qui

aura les honneurs d'un chant à hisser anglo-saxon cité par Dana : "To Madame Gashee we will go/The Mademoiselle you all know/Round the corner, Sally !"

S'il n'est pas recruté par un marchand d'hommes, l'aspirant Pallu n'en profite pas moins de l'escale du Callao pour changer de navire. Son service sur la frégate l'Algérie étant achevé, il se fait engager comme lieutenant sur le trois-mâts Stella-Maris en partance pour le Vieux continent. Commandé par le capitaine Wilhem Olfus, ce navire bordelais avait perdu une bonne partie de son équipage à San Francisco, les matelots ayant déserté pour chercher fortune sur les placers. "A cette époque, raconte le jeune homme, il y avait en rade du Callao un grand nombre de navires marchands chargés de guano, mais qui ne pouvaient partir faute d'équipage suffisant. On était alors dans toute la fièvre californienne. Parmi les bâtiments français ainsi retenus, se trouvait un trois-mâts carré de 600 tx, qui s'appelait le Stella-Maris. C'était un navire très élancé, toujours propre et toujours bien tenu ; il était très chargé et sa ligne de batterie, noire et blanche, peinte à la façon des navires de guerre, rasait presque la mer, au centre. Nous savions qu'il n'avait pas de lieutenant, qu'il avait perdu presque tous ses hommes en Californie, et que cependant il allait partir avec cet équipage réduit pour Cork, en Irlande, qui est le point assigné à tous les navires chargés de guano."

Après avoir assisté, le cœur serré, à l'appareillage de sa frégate, Léopold Pallu met donc son sac à bord du Stella-Maris. Il lui faut alors s'habituer à l'odeur prégnante du guano et faire honneur à l'âpre genièvre du capitaine Olfus. "C'est ainsi, dit-il, que l'on devient lieutenant d'un navire de commerce !"

Une cargaison dangereuse

Le guano est loin d'être une cargaison anodine et son transport n'est pas sans danger. Comme toute matière organique, il est sujet à échauffement. Les cales doivent donc être aussi sèches que possible, afin d'éviter la décomposition de la cargaison. En outre, toutes les surfaces du navire en contact avec le guano sont fréquemment recouvertes d'épaisses couches de peinture ou de goudron de Norvège, afin de les protéger de la corrosion favorisée par la présence d'ammoniaque. Les voiles, les gréements, les ferrements et les bordages peuvent également être abîmés par une sorte de pourriture sèche, résultat de l'action combinée de la chaleur dégagée par le guano et des moisissures naturelles.

Grâce au fameux "Stevens on stowage", l'ouvrage classique consacré à l'arrimage des cargaisons à bord des navires marchands du xixe siècle, on sait les précautions à prendre pour charger le guano. L'engrais est le plus souvent conditionné en sacs d'environ 70 kilos, méticuleusement disposés pour rester toujours à l'abri de l'humidité. Les sacs sont empilés les uns sur les autres et enveloppés de nattes formant une épaisse enveloppe de protection. Un espace est aménagé entre le chargement et la muraille du navire pour permettre la circulation de l'air et la surveillance des éventuelles voies d'eau. Afin de l'isoler



de l'humidité des fonds, tout en remontant le centre de gravité du chargement pour ne pas fatiguer le navire, on dispose un grenier de bois sous le chargement. D'autre part, afin d'éviter que cette cargaison ne ripe et ne compromette ainsi la stabilité du navire, il est parfois nécessaire de la stabiliser à l'aide d'un bardis, c'est-à-dire un boisage longitudinal.

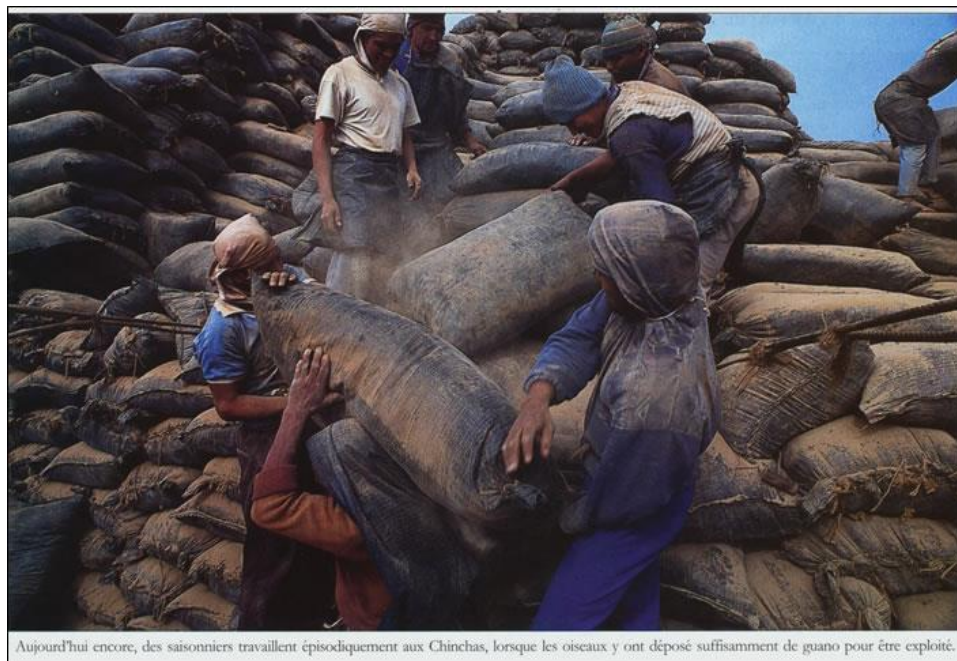
Les navires spécialisés dans le transport du guano se reconnaissent à certains signes.

Ainsi, l'étude de l'épave du Jhelum, un trois-mâts barque de l'époque victorienne échoué aujourd'hui encore aux îles Malouines après une longue carrière au guano révèle que ce voilier de Liverpool familier des ports français, comme Dunkerque, avait des ballasts d'eau en métal — et non en bois, plus vulnérable — et des barrots de faux-pont permettant d'installer un entrepont léger pour le transport des émigrants et de le retirer pour charger le guano. D'autres navires ont les cales enduites de plâtre pour limiter les infiltrations d'eau. On y retrouve aussi parfois des traces d'acide sulfurique, un produit utilisé pour neutraliser les émanations d'ammoniac.

Plus instable qu'il y paraît, le guano peut s'avérer particulièrement nocif ; il peut gâter la nourriture stockée à proximité et il arrive que son contact provoque de sévères brûlures. Mais la hantise des capitaines est surtout l'avarie qui, à la faveur d'une voie d'eau, transformera l'empilement de sacs en un gluant magma qui peut devenir incontrôlable. Ainsi, le 31 octobre 1857, le trois-mâts barque Victor fait-il naufrage à cause d'une cargaison de guano si détrempée qu'elle "dérivait à l'intérieur de la cale comme un iceberg sur l'eau". En juillet 1912, c'est le voilier britannique Criccieth Castle qui se trouve désarmé au large du cap Horn, alors qu'il fait route du Pérou à Anvers. Une puissante lame venue de l'arrière a arraché le gouvernail et une tôle du bordé. L'eau s'est engouffrée par la brèche et les pompes se sont vite encrassées avec un guano en état de décomposition avancée. Le capitaine Robert Thomas a dû donner l'ordre d'abandonner le navire !

Une exploitation intensive

Le Stella Maris ayant été expédié du Pérou pour Queenstown (Cobh) à ordres, vient prendre connaissance de son port de destination à l'ouvert de la rade de Cork, au Sud-Ouest de l'Irlande. Le lieutenant Pallu en profite pour quitter le bord. Quant au capitaine Olfus, il n'aura pas le loisir de se réjouir de cette escale au terme d'une longue et pénible traversée effectuée avec l'équipage réduit dont il s'était contenté pour limiter les frais ! Dès le surlendemain de son arrivée, rapporte Léopold Pallu, le représentant de la maison bordelaise Espagnat lui reprochera le retard du navire, prétendant que "l'on avait fait bien des dépenses inutiles dans les allées et venues du Callao à Lima et que l'on espérait être plus heureux en confiant d'aussi gros intérêts au capitaine Olfus. Ainsi cet heureux marchand faisait-il la leçon au marin qui venait de battre les mers pendant deux ans pour autrui."



Aujourd'hui encore, des saisonniers travaillent épisodiquement aux Chinchas, lorsque les oiseaux y ont déposé suffisamment de guano pour être exploité.

L'âpreté des négociants et la pression de la demande auront raison du guano des Chinchas. Une fois celui-ci épuisé, ils investiront l'archipel des Guanape, au Nord du Callao. Ce gisement est évalué à environ deux millions de tonnes, mais il est d'une qualité inférieure car les pluies y sont moins rares qu'aux

Chinchas. D'autres îles de moindre importance seront également exploitées : Macabi, Lobos, Pescadores, Mazorca... En 1872, trois cent douze navires chargent plus de 300 000 tx aux îles Guanape. Onze ans plus tard, le roc est à nu. Rien d'étonnant, car si l'on se base sur les estimations d'Elysée Reclus, l'exploitation du guano du Pérou entre 1845 et 1883 a fourni 40 000 cargaisons de 600 tonnes en moyenne. Les seuls navires français en auraient transporté environ un million et demi de tonnes, dont le tiers à destination du Havre, l'année record se situant en 1864, au cours de laquelle ce port a reçu 86% du guano péruvien importé en France.

Le succès du guano péruvien et l'épuisement rapide des gisements ne tardent pas à entraîner l'apparition d'un produit de substitution : le phospho-guano. Provenant de régions plus humides, cet engrais est moins riche en azote mais contient davantage d'acide phosphorique. Dans les années 1920, plusieurs compagnies de voiliers, dont celle de Gustav Erikson, exportent encore du guano péruvien vers la côte Ouest des Etats-Unis ou vers l'Europe, par le canal de Panama. Pendant la décennie suivante quelques trois-mâts transportent encore cet engrais vers la Nouvelle-Zélande. Enfin, le chapitre du transport du guano à la voile s'achève dans l'océan Pacifique le 26 juin 1958, date du naufrage d'un quatre-mâts péruvien qui longeait la côte chilienne avec un chargement de 3 000 tonnes d'engrais. Il s'appelait Omega, la dernière lettre de l'alphabet grec. L'histoire du guano n'est pourtant pas finie. Les oiseaux de mer continuent inlassablement de recouvrir de leur fiente les rochers des Chinchas, et les hommes continuent de la ramasser... Si les trois-mâts en bois et les coolies chinois ont disparu, aujourd'hui encore, l'enfer des Chinchas se vit au quotidien !

L'enfer, toujours l'enfer !

Alignés le long des baraquements, les hommes attendent en frappant sur leurs gamelles que le cuisinier veuille bien servir le premier vrai repas de la journée. Cela fait maintenant quatre bonnes heures qu'ils raclent le guano. La fatigue se fait déjà sentir, mais ils savent que la pose sera brève et que le travail durera encore tout l'après-midi sous un soleil de plomb. Chaque année, entre avril et septembre, deux cents terrassiers embauchés par l'entreprise Pesca Peru ramassent environ 20 000 tonnes de guano. Pourtant, les oiseaux sont 'moins nombreux qu'avant. La pêche industrielle les a privés d'une partie des bancs d'anchois dont ils se nourrissent. Désormais, il faut attendre sept ou huit ans avant qu'une île de l'archipel ne soit suffisamment recouverte pour être exploitable.

"Ici, aux -Chinchas, c'est comme à l'armée, explique l'administrateur de l'exploitation. Tout doit être calculé au plus juste, car il faut mettre en valeur le gisement et récolter le guano partout où il se trouve, jusqu'aux endroits les plus inaccessibles." Si le temps des coolies est bien révolu, les règles de vie sont extrêmement strictes. L'alcool et les femmes n'ont pas droit de cité aux Chinchas. Une bagarre, un mot désobligeant envers un supérieur suffisent à motiver une expulsion immédiate. Pendant la campagne, l'île reste en liaison radio permanente avec Pisco, qui livre régulièrement par bateau les produits frais et le bétail nécessaires à l'alimentation des hommes.

Des ouvriers piochent en ligne et passent au peigne fin la surface du sol à la brosse. D'autres, surnommés "les singes" parce qu'ils travaillent suspendus à des cordes, récupèrent le précieux guano dans la moindre anfractuosité de rocher. Pour un salaire quotidien de 22 francs, ces tâcherons passent huit heures (de 7h à 11h et de 12h à 16h) à remplir leurs sacs de guano et à les charger sur les pontons mouillés au pied des falaises. Chacun devra ainsi totaliser une centaine de sacs par jour.





En 1997, lorsque Patrick-Charles Messance réalise ce reportage aux Chinchas, les conditions de travail sont presque aussi éprouvantes qu'au temps des coolies. Des hommes suspendus à des cordes recueillent le guano des falaises, puis transportent les sacs sur leur dos jusqu'à la plate-forme de déchargement.

Cette main-d'œuvre est le plus souvent originaire de la région d'Ayacucho ou du village de Yungay. La plupart de ces hommes sont des paysans pauvres qui font une saison de guano pour gagner de quoi acheter des semences ou payer les études de leurs enfants. S'il n'y a plus aux Chinchas ni forçats, ni coolies, les ouvriers sont toujours rationnés en eau potable. Le prix des deux récipients d'eau potable quotidiens, tout comme celui de la nourriture et des médicaments, sera déduit de leur salaire. Pour la toilette et la lessive, il leur reste la mer... Encore heureux qu'ils puissent se reposer dans des dortoirs ; sur d'autres sites, ils doivent se confectionner eux-mêmes des tentes avec des sacs de nylon.



Réception des sacs de guano à bord de la barge reliée à la terre par un système de va-et-vient.

Physiquement, le travail est très éprouvant. Mais le pire, c'est la poussière de guano qui s'infiltre partout, dans les narines, la bouche et jusque dans l'estomac. Il n'y a pas si longtemps, les ouvriers étaient livrés à eux-mêmes et demeuraient totalement démunis en cas de problèmes de santé. Aujourd'hui, un médecin vit en permanence sur les îles durant la campagne. Et ce n'est pas tin luxe, car, outre les accidents du travail, on observe de fréquentes infections respiratoires, sans parler des conjonctivites ou des ulcères cutanés provoqués par les tiques qui grouillent partout

sur le sol. Bien que la campagne puisse durer plusieurs mois, le courrier n'est pas distribué aux Chinchas. Il faut s'en remettre aux permissionnaires qui vont visiter leurs familles. Ici, personne ne se plaint de

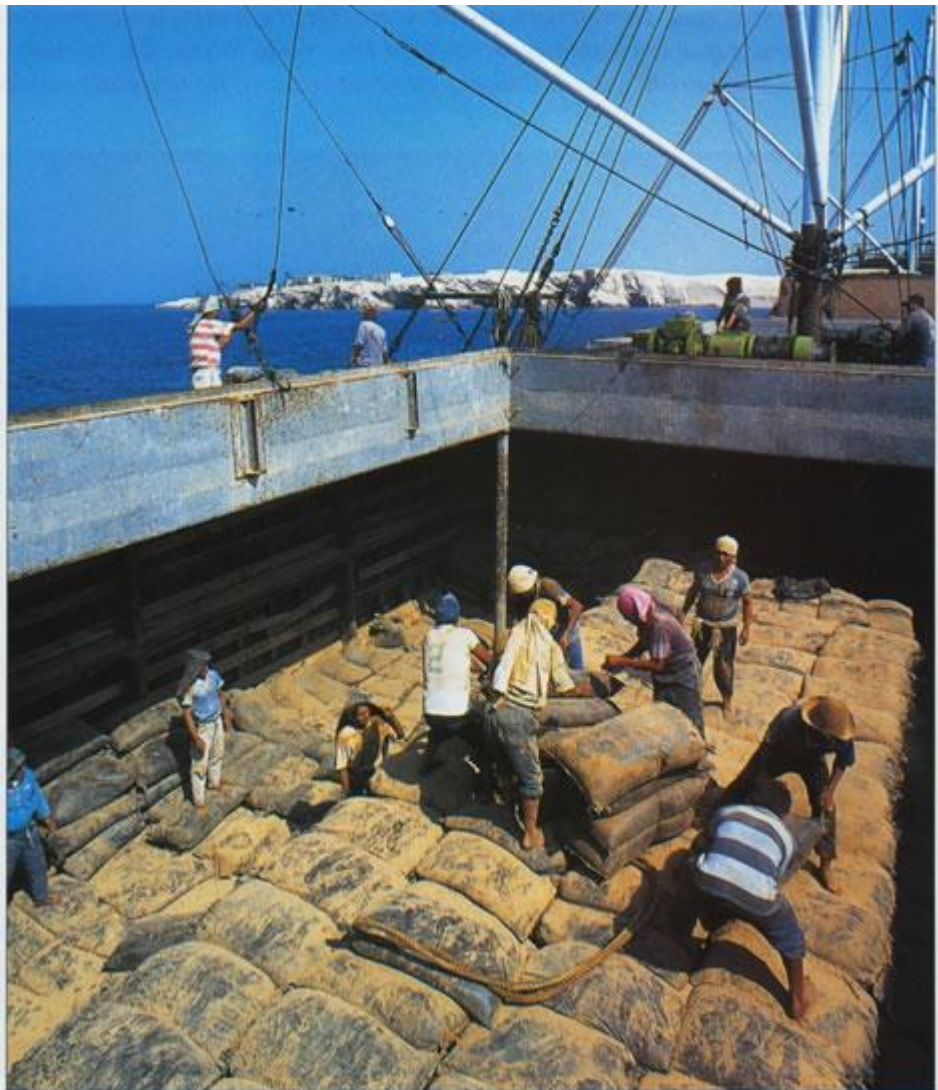
son sort, mais les évacuations sanitaires ne sont pas rares. Parfois, la promiscuité et le paysage désolé de l'île deviennent insupportables.

Autour du ponton de déchargement règne une activité fébrile. C'est aujourd'hui qu'il faut remplir les cales du Callao, un petit cargo en provenance de Pisco. Les sacs, portés à dos d'hommes, sont posés en tas réguliers à proximité de la plate-forme d'embarquement accrochée à flanc de falaise. Un téléphérique rudimentaire permet de descendre le guano jusqu'aux barges. Il est fréquent qu'un homme se juche en équilibre sur la grappe de sacs et se précipite dans le vide au-dessus de la mer, jusqu'au ponton où d'autres ouvriers réceptionnent le tout dans un nuage suffocant de poussière jaunâtre. Ces sacs, ces câbles, ces crochets en mouvement sont autant de causes d'accidents. On a vu ainsi des visages défigurés, des membres sectionnés, des hommes assommés.

Une fois pleine, la barge vient se mettre à couple du cargo. La grue du Callao enlève alors les sacs et les dépose au milieu de la cale principale. Là, ruisselant de sueur, le nez et la bouche protégés par un foulard, couverts de poussière de la tête aux pieds, des portefaix rangent la cargaison. Un peu plus de 16 000 tonnes entreront ainsi dans le ventre du navire ; voilà toute la récolte des Chinchas pour cette année. Les oiseaux vont pouvoir reprendre possession de leur territoire. Quant aux hommes, ils vont partir plus au Nord, gratter le guano de Macabi, avant de regagner enfin leur village, jusqu'à la prochaine saison.

El Nino a encore frappé !

De nos jours, le guano est toujours apprécié, y compris en France. En 1998, le Pérou en a exporté 5 000 tonnes. En mars dernier, un premier lot de 1 250 tonnes a été acheté par une entreprise américaine. Sur les 3 750 tonnes restantes, 2 850 ont été adjudgées en juin à la société



Le cargo a remplacé les trois-mâts en bois de jadis, mais pour les portefaix du guano, la chaleur est aussi implacable, la poussière et la puanteur aussi suffocantes. L'enfer des Chinchas existe toujours !

Sopropêche, la seule entreprise française sur ce marché. Ce guano a ensuite été livré par conteneurs de 20 tonnes à Anvers ou à Marseille, puis acheminé à Montfavet ou à Boulogne-sur-Mer. Il sera enfin revendu à de grands fabricants d'engrais, comme le Groupe Angibaud ou les Ets Phallipou-Frayssinet, qui intégreront le guano péruvien dans la composition d'engrais naturels destinés à l'agriculture biologique.

S'il est toujours très prisé, le guano péruvien doit aujourd'hui faire face à la concurrence d'autres engrais naturels riches en azote, comme la farine de sang ou la farine de plume, toutes deux fabriquées en France. Mais son ennemi le plus inquiétant est d'une tout autre nature. C'est un courant océanique aux déplacements imprévisibles. On l'appelle "el Niño" (l'enfant), parce qu'il est apparu la première fois au moment de Noël. Entre autres conséquences, ce phénomène climatique a en effet contribué à augmenter le taux de précipitations dans des zones traditionnellement sèches comme l'archipel des Chinchas, où le guano risque de perdre une partie de ses qualités. En réchauffant la mer, "el Niño" a aussi chassé des côtes péruviennes les anchois. Et si les oiseaux de mer sont mis à la diète...

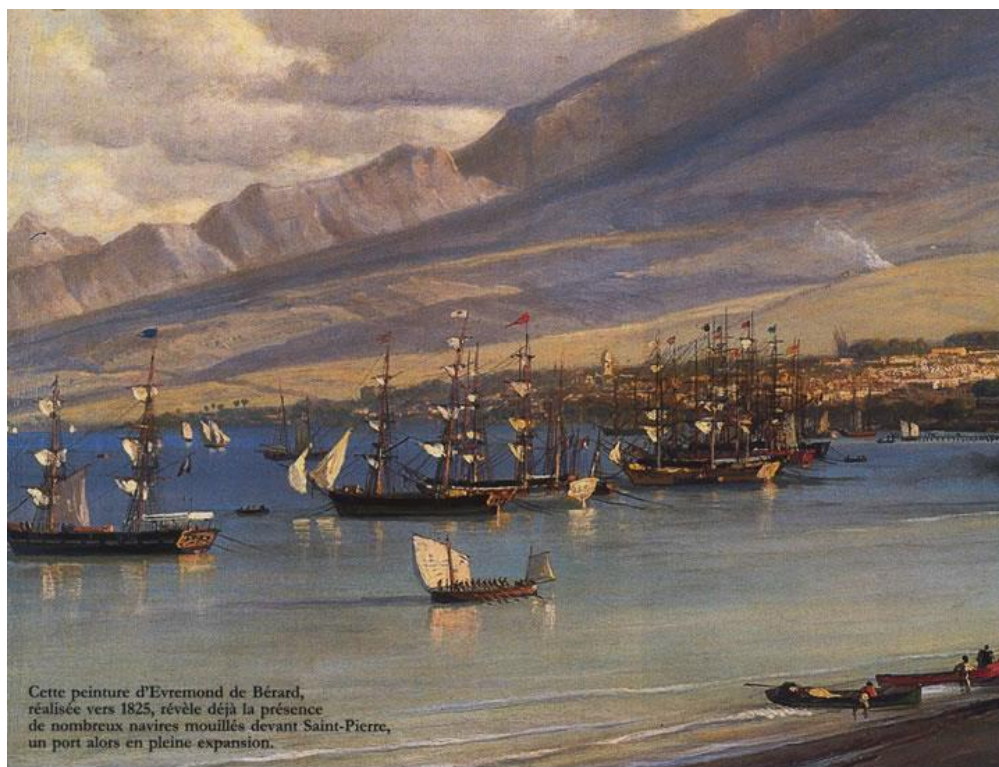
Remerciements : A Claude et Jacqueline Briot, auteurs de l'ouvrage *Clippers français*, auquel cet article fait de larges emprunts et qui nous ont communiqué leur documentation actuelle ; à Claude Rouxel pour ses recherches historiques aux Archives nationales ; à Patrick-Charles Messance et à toute l'équipe de réalisation de son documentaire *Les ferrais du guano* ; à Herlé Denez, Musée de l'Affiche à Locronan.

Bibliographie : R.W. Stevens, *On the stowage of ships and their comes*, 1863. B. Lubbock, divers ouvrages sur le long-cours.

Chasse-Marée N°122

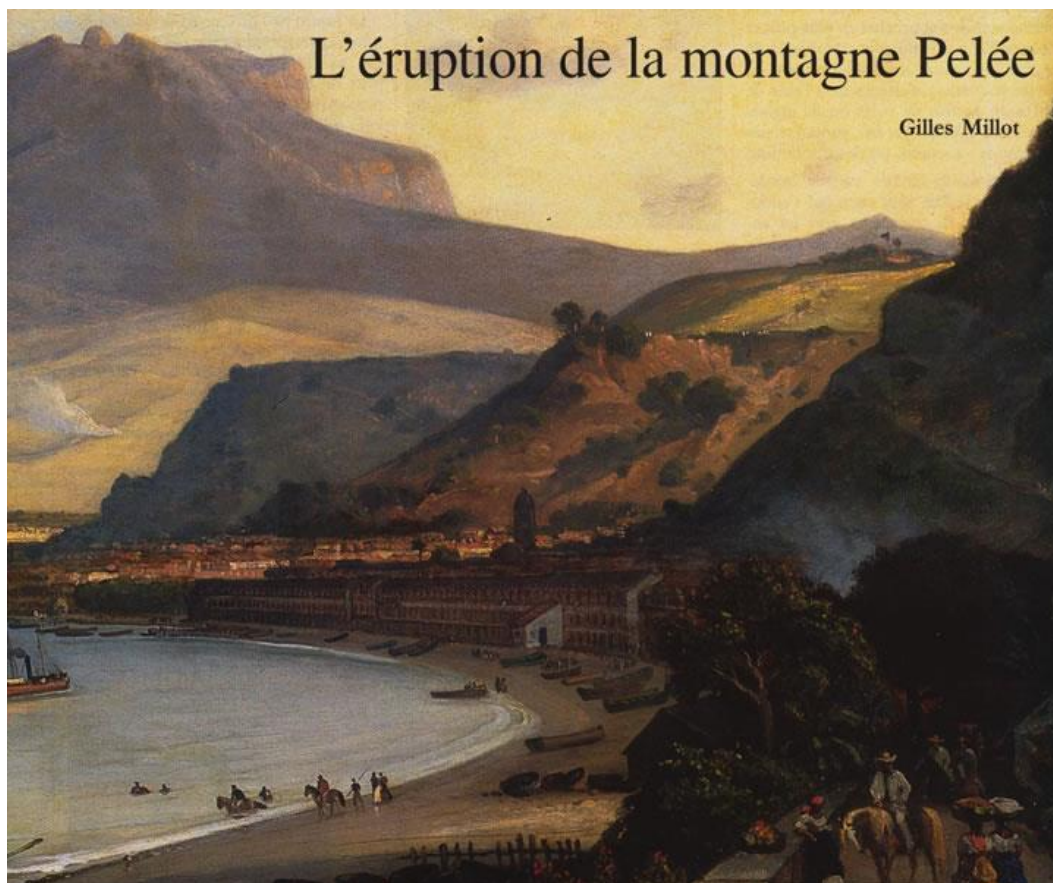
Cyril Hofstein

(5 323 -03/09/23) Catastrophe maritime à Saint-Pierre de la Martinique



Lorsque, au mois de juillet 1635, le sieur Belain d'Esnambuc prend possession de l'île de la Martinique, c'est dans une région parcourue de plusieurs rivières, proche de terres fertiles, qu'il fait construire un fort et le baptise Saint-Pierre. Situé sur la côte caraïbe, au Nord-Ouest de l'île, l'endroit a été préféré à la grande baie naturelle qui se trouve plus au Sud, mais dont les rives sont constituées d'une importante zone marécageuse, où seront bâtis, plus tard, la ville et le port de Fort-de-France.

Grâce à la colonisation et à l'apport en masse d'une main-d'œuvre constituée d'esclaves en provenance d'Afrique, la Martinique devient grande productrice de canne à sucre au XVIII^e siècle. Saint-Pierre est le principal port d'exportation des produits tropicaux, et de débarquement des matériaux ou denrées nécessaires à la colonie. L'activité commerciale, principalement sucrière, ne cesse d'y croître. Le port et la ville s'agrandissent, et de grandes maisons européennes y installent leurs représentants.



Les mouvements portuaires sont particulièrement importants, et la rade, encombrée de navires, n'est souvent qu'une forêt de mâtures. Les communications par voies terrestres demeurent rudimentaires, et l'essentiel du trafic local s'effectue par l'intermédiaire de borneurs et de caboteurs. L'activité de ces derniers est en outre très importante avec les îles voisines, notamment la Guadeloupe et Sainte-Lucie, ainsi que l'ensemble de l'archipel antillais. A ces navires de charge de moyen tonnage s'ajoutent les long-courriers en provenance d'Europe et surtout de France. Les ports de la côte atlantique comme Nantes, dont les armateurs s'adonnent au commerce triangulaire, dépêchent leurs voiliers à destination de la Martinique, où ils débarquent leurs esclaves avant de charger les fameux boucauts de sucre. Ainsi n'est-il pas rare de voir près d'une centaine de navires mouillés sur rade de Saint-Pierre.



Au XIX^e siècle, l'activité est toujours aussi florissante. Saint-Pierre ne cesse de se développer et la population, blanche, créole ou noire, d'augmenter. Depuis l'abolition de la traite, les navires viennent souvent d'Europe en droiture — certains font une escale préalable en Amérique du Sud pour leurs opérations commerciales — et mouillent sur rade foraine après vingt-cinq à trente-cinq jours de mer. Les eaux profondes et abritées des vents dominants du secteur Nord-Est permettent de s'approcher au plus près et de mouiller à une ou deux encablures de la côte. Les opérations de chargement ou de déchargement s'effectuent à l'aide de chalands, parfois de yoles ou de grands gommiers appelés gros-bois, propriété des compagnies sucrières ou des distilleries.

Les armateurs havrais, nantais, bordelais ou marseillais sont ceux qui s'adonnent le plus au commerce avec les anciennes Indes occidentales. Leurs navires, appelés "antillais" au Havre ou "antillards" à Nantes, et plus généralement "sucriers", ont des capacités de charge en constante augmentation. Nous sommes désormais entrés dans l'ère des grands voiliers. Toutefois, ceux qui se spécialisent dans le commerce des Antilles restent d'un tonnage nettement moindre que les navires dont la vocation est de franchir les caps.

Le port de Saint-Pierre

Le stationnement des navires en rade de Saint-Pierre présente cependant de nombreuses difficultés du fait de l'importance de la fréquentation et de l'absence d'infrastructures. Des appontements en bois,

construits perpendiculairement à la côte, permettent seulement aux bâtiments de faible tonnage d'accoster. Les plus gros navires doivent s'amarrer sur des coffres reliés à des corps-morts, souvent de grosses ancre. Ainsi, les transbordements de marchandises nécessitent-ils l'emploi d'une importante main-d'oeuvre.

La saison de l'hivernage, de juillet à octobre, correspond à celle des cyclones, ce qui occasionne plusieurs sinistres dans le port de Saint-Pierre. Déjà, en 1766, la plupart des navires présents avaient été jetés à la côte. Les cyclones survenus au cours des mois de septembre 1872 et 1883 en firent autant. Le 18 août 1891, un nouveau cyclone dévaste la colonie. De nombreuses habitations et usines sont détruites, et les dix-neuf bâtiments long-courriers mouillés sur rade sombrent ou viennent s'échouer au pied de la ville. Le Journal des Colonies donne l'ampleur des dégâts : "Sur tout le rivage un entassement prodigieux de débris de toute sorte, mâts brisés, carcasses de navires, de bateaux, de gabares; sur la mer une masse énorme de morceaux de bois, de barriques, flottant à la lame." La tragédie fait sept cents victimes.



Le port de Saint-Pierre vers 1890. Les boucauts de sucre vont être embarqués sur des allèges pour être chargés dans les cales des navires sur rade.

Malgré un projet de construction de digues, établi dès la fin du XVIIIe siècle pour mettre à l'abri le plan d'eau en face du quartier du Mouillage, aucune infrastructure de ce genre ne sera réalisée au port de Saint-Pierre. La profondeur des eaux — on relève en certains endroits des fonds de 50 mètres à proximité de la côte — engendrerait des dépenses trop importantes pour de tels travaux. Seules quelques levées de pierre sont venues s'ajouter aux anciens appontements en bois. Jusqu'à la capitale commerciale de l'île, à la fin du XIXe siècle, Saint-Pierre est désormais fortement concurrencé par Fort-de-France, où l'on a construit des quais et un bassin de radoub, inauguré en 1868.

La généralisation de la navigation à vapeur et le développement des lignes de paquebots transatlantiques ont considérablement changé les besoins lors des escales, où la présence de quais se révèle quasi nécessaire. Au début de l'année 1900, la Compagnie générale transatlantique envisage de supprimer les escales de ses paquebots à Saint-Pierre. Il est probable que ce port aurait peu à peu perdu sa prépondérance, si une catastrophe naturelle d'une ampleur inimaginable n'était venue mettre brutalement un terme à son activité.

Malgré la concurrence de la vapeur, en ce début de siècle le règne de la marine à voiles n'est pas encore achevé, surtout pour ce qui concerne le transport du fret, et notamment des marchandises pondéreuses. Vapeurs et voiliers se côtoient sur les coffres d'amarrage de la rade foraine de Saint-Pierre. Cependant, les opérations de déchargement et de chargement sont longues et les escales durent en moyenne trois à quatre semaines.



Le mouillage des caboteurs devant Saint-Pierre à la fin du XIX^e siècle.

Les capitaines ont largement le temps d'effectuer leurs opérations commerciales, et la plupart d'entre eux séjournent à terre, laissant à leur second le soin du bord.

Un dicton indique à ce propos : "Saint-Pierre Martinique, paradis des capitaines, enfer des seconds". Paradis en effet, si l'on en croit le capitaine Louis Lacroix, qui écrit dans *Les Derniers Antillais*: "La plupart des capitaines de voiliers s'étaient fait de bonnes relations, tant parmi les chargeurs que parmi leurs réceptionnaires ou les diverses classes de la population; ils étaient attendus avec impatience quand le nombre de jours normaux de la traversée était écoulé. [...] Contrairement à ce qui se passait pour les longues campagnes, peu de capitaines naviguaient avec leurs femmes ; les suppléantes étaient nombreuses [et] beaucoup de nos collègues avaient des ménages antillais. [...] Le second assumait alors le service comme c'était son devoir et sa fonction normale, heureux si le travail lui permettait d'aller à terre une fois au cours du séjour."

Les capitaines habitués de la ligne sympathisent et, leurs affaires commerciales quotidiennes réglées, se retrouvent souvent entre eux pour profiter du reste de la journée. Visites en calèche de l'île, promenades en yole, invitations chez les propriétaires exploitants ou les agents de compagnie rythment leur séjour à terre. Nombreux sont ceux qui ne regagnent leur bord que quelques jours avant le départ.

Les prémices d'un désastre



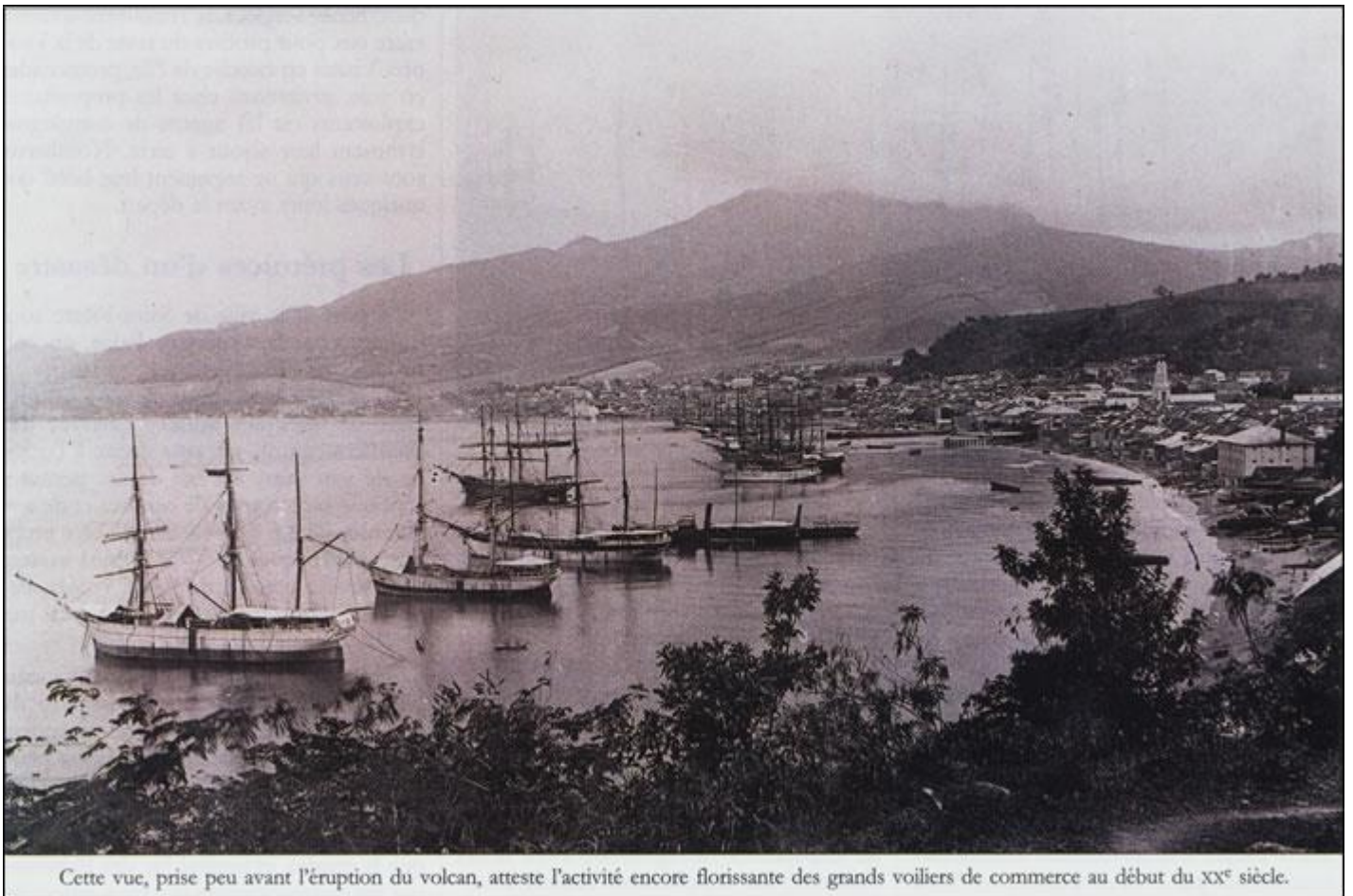
La plupart des navires présents lors du cyclone du 18 août 1891 ont coulé ou ont été jetés à la côte.

Le port et la ville de Saint-Pierre sont dominés par la montagne Pelée, un volcan dont le sommet culmine à 1 397 mètres. Une éruption, qui avait précédé de quelques années l'arrivée des premiers colons, est sans doute à l'origine de son nom, du fait de ses pentes à l'époque recouvertes de cendres et de son sommet dénué de végétation. Des éruptions phréatiques en 1792 et 1851 avaient déjà révélé que l'activité du volcan demeurait, sinon menaçante, du moins très présente.

En ce mois de février 1902, des vapeurs d'anhydride sulfurique

s'échappent du sommet de la montagne et se répandent le long de ses flancs, faisant tousseur planteurs et chasseurs de cochon sauvage. L'un d'eux remarque avec étonnement que le petit lac situé 50 mètres plus bas que le cratère, et baptisé lac des Palmistes par les excursionnistes qui fréquentent les lieux le dimanche, n'est plus qu'une cuvette de boue séchée. Parvenu au bord du cirque, qui constitue le haut de l'entonnoir du cratère et mesure 800 à 900 mètres de diamètre, l'observateur constate que le fond est envahi d'eau en ébullition couverte de cendres et d'où s'échappent parfois des geysers de vapeur. Au

cours des semaines suivantes, plusieurs signes naturels suscitent les interrogations, notamment la présence dans les faubourgs de la ville de nombreux oiseaux, rats et serpents, qui d'habitude ne quittent pas les pentes de la montagne. Au mois de mars, des fumées et vapeurs s'échappent régulièrement du volcan, et leur odeur est détectée jusqu'à proximité de Saint-Pierre. Le 23 avril, le câble télégraphique sous-marin reliant la Martinique à la Guadeloupe se rompt. Quatre jours plus tard, c'est au tour des liaisons entre Saint-Pierre et l'île de la Dominique d'être interrompues.



Cette vue, prise peu avant l'éruption du volcan, atteste l'activité encore florissante des grands voiliers de commerce au début du XX^e siècle.

Le 29 avril 1902, le baliseur-câblé français Pouyer-Quertier, commandant Thirion, fait son entrée à Fort-de-France après quarante jours de mer. Le médecin du bord, Emile Berté, connaît bien la région dont il est natif et son frère Eugène réside à Saint-Pierre avec sa famille. Chaque soir, les vapeurs de la compagnie Girard, qui relie les deux ports, débarquent à Fort-de-France de nombreux Pierrotins effrayés par les grondements de plus en plus fréquents du volcan. Toutefois, la majorité des habitants de Saint-Pierre conserve son calme... pas pour longtemps !

Dans la nuit du dimanche au lundi 5 mai, les détonations en provenance du sommet de la montagne se font plus importantes, la terre tremble, l'anxiété gagne les Pierrotins. Au lever du jour, une couche de cendres d'un centimètre d'épaisseur recouvre habitations et végétation. En début d'après-midi, la rivière Blanche, qui coule des pentes du morne et vient se jeter dans la mer au Nord de la ville, charrie une boue brûlante et son niveau s'élève brusquement. L'usine Guérin, bâtie à proximité de son lit, est engloutie ainsi que ses propriétaires. Dans le même temps, au port, la mer pénètre d'une dizaine de mètres jusque sur la place Bertin située en bordure de côte. Puis elle se retire sur 50 mètres, avant de reprendre son niveau habituel. Hormis quelques avaries aux petites embarcations, qui se retrouvent momentanément suspendues à leurs amarres le long des appontements, les dégâts demeurent minimes. Ce même jour, c'est le câble sous-marin reliant Fort-de-France à Puerto-Plata qui se rompt. Les ingénieurs localisent la rupture à 7 ou 8 milles au large de Saint-Pierre.

Le lendemain, la ville est privée d'électricité, les cendres en provenance du volcan ayant engorgé les machines de l'usine productrice. Dès 6 heures du matin, le Pouyer-Quertier appareille de Fort-de-France pour tenter de réparer le câble qui relie le plus directement la Martinique à la France. Dans son journal, le docteur Berté écrit: "Nous nous tenions à peu près à 8 milles de la côte, attendant le moment propice pour poser une bouée, marque qui devait nous servir de point de repère pour limiter les dragues. [...] A

midi, après des observations successives, le commandant détermina exactement le lieu de passage du câble, une bouée fut mouillée et le navire resta un moment en vue de cette bouée. Mais petit à petit elle s'enfonçait et aurait disparu si des embarcations mises à l'eau ne l'eussent vite fixée à une chaîne du bord.

"Cette bouée étant indispensable pour les travaux, le commandant fit préparer la plus grosse qu'il y eut à bord. A peine fut-elle mouillée qu'elle disparut dans un tourbillon. Un courant formidable entraîna alors le navire dans la direction du Nord, courant absolument inconnu dans ces régions et inexplicable. Notre opinion, c'est qu'un gouffre s'est produit dans l'océan, et que les eaux se précipitent en masse par ces nouveaux conduits. La sonde donne 3 kilomètres."

Sur la rade de Saint-Pierre, plusieurs navires sont au mouillage, enveloppés d'une brume poussiéreuse qui recouvre également le port et la ville. Il y a là le vapeur Roddam, arrivé de Londres et appartenant à la maison Plissonneau, négociant armateur local, le Romaine, de la Québec Steam Ship Company et le Roraiina, de la même compagnie et venant de New York. Quatre autres grands vapeurs sont également présents : l'Esk de la Royal Mail Steam, le Campbell et deux unités de la Western Union britannique, dont le câbliez Grappler. Ce dernier est vraisemblablement sur zone pour les mêmes raisons que son homologue français, le Pouyer-Quertier. D'autres bâtiments, qui appartiennent à des armements locaux, sont sur rade ou amarrés aux appontements, comme la goélette Gabrielle de la maison Knight, les petits vapeurs Diamant et Fusée, remorqueurs qui assurent les mouvements sur rade et les liaisons avec Fort-de-France. Les grands voiliers sont aussi présents, avec le Tamaya, un trois-mâts carré de l'armement Rozier de Nantes, et ses douze hommes d'équipage commandés par le capitaine Mahéo de l'Ile-aux-Moines. On compte aussi six voiliers italiens : Teresa lo Vico, Maria Virgin, Sacro Cuore, Nord America, Maria di Pompei et Orsolina.

La journée du 7 mai s'achève sans que le câble localisé par le Pouyer-Quertier puisse être réparé. Le commandant Thirion décide de rejoindre le mouillage du Plateau, devant Saint-Pierre. A l'approche de la côte, le manque de visibilité, qui augmente les risques d'abordage avec les navires sur rade, dissuade l'équipage de prendre un coffre. Le câbliez met le cap sur la pointe des Nègres, à Fort-de-France, puis stoppe après s'être éloigné de quelques milles vers le large. Toute la nuit, la montagne Pelée fait entendre ses grondements. Le lendemain matin, le Potger-Quertier, qui aurait dû se trouver devant Fort-de-France, est en réalité dans le canal de la Dominique, 15 milles plus au Nord. La dérive dans ces parages est, en temps normal, quasi nulle.



Et soudain l'enfer

Le câbliez regagne sa zone de travail. Malgré l'éloignement, les phénomènes consécutifs aux agitations du volcan sont parfaitement perceptibles. "Les grondements de la montagne sont effrayants, écrit le docteur Berté, et la masse de poussière nous gêne, nous aveugle et nous fait tousser. Après deux heures d'attente, le commandant déclare ne pas pouvoir travailler dans des endroits où l'on ne voit pas à 10 mètres devant soi et où l'on court le risque de se faire couper par un autre navire."

Il est 7h 30. Après avoir visité les malades du bord, Emile Berté remonte sur le pont. L'équipage a les yeux fixés sur Saint-Pierre. "Brusquement, l'ingénieur Monsieur Gégou attire notre attention sur deux éclairs comparables à des étincelles électriques, éclairs gigantesques, très longs, qui sillonnaient l'atmosphère, se dirigeant du sommet de la montagne vers la baie de Saint-Pierre. [...] Je cours dans ma cabine, je vais prendre mes jumelles. Trente secondes après je suis de retour sur le pont, [...] je vois toute la côte illuminée. Le flanc de la montagne est rouge, comme en fusion, [...] il n'y avait plus à hésiter: la ville de Saint-Pierre brûlait."

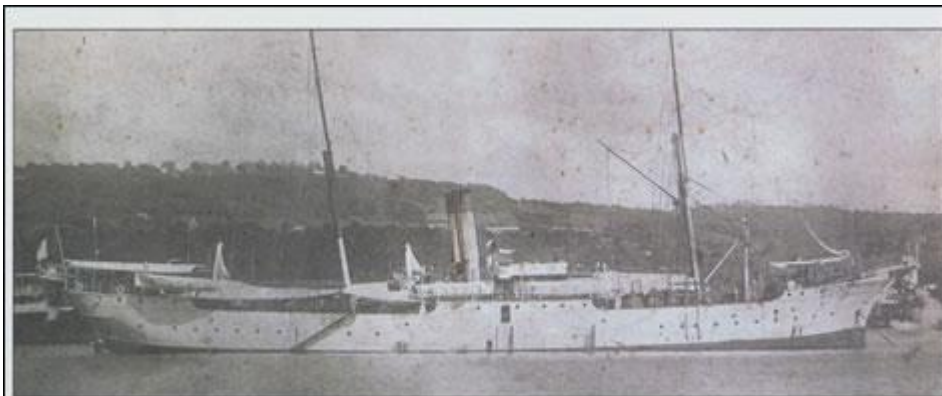
Le Pouyer-Quertier met aussitôt le cap sur la côte pour aller porter secours. Un épais rideau de cendres masque bientôt les incendies à terre et plonge le navire dans l'obscurité. D'importants remous l'entourent, faisant supposer la côte toute proche. Le commandant Thirion décide de ne pas aller plus avant, et fait demi-tour pour s'éloigner de la zone dangereuse. Le câbliez regagne Fort-de-France, où il mouille à 14 heures. La nouvelle de l'éruption est déjà parvenue aux autorités locales, qui dépêchent le croiseur Suchet, présent sur rade, pour tenter d'approcher la côte de Saint-Pierre. Deux heures plus

tard, le Pouyer-Quertier remet en route avec les mêmes ordres. Arrivé devant la rivière du Carbet, à environ 2 milles de Saint-Pierre, le câblé croise le Suchet, qui fait route à toute vapeur en direction de Fort-de-France, avec probablement de nombreux blessés à son bord.



Cette photographie montre l'ampleur des destructions: la ville de Saint-Pierre est un champ de ruines et la végétation a disparu des flancs de la montagne.

"Nous ne pouvons plus avancer, écrit le docteur Berté, des épaves de toute sorte encombrant notre passage et menacent de s'engager dans les hélices. Le jour baisse de plus en plus. La ville en feu brille devant nous et le Pouyer-Quertier se faufile lentement parmi les épaves."



Le Pouyer-Quertier de la Compagnie française des câbles télégraphiques.

Le câblé stoppe et un youyou est mis à l'eau dans le but de prendre contact avec la population du Carbet. La mer déferle sur la plage, rendant tout débarquement impossible. Un homme répond aux appels lancés depuis l'embarcation qui longe la côte au plus près. Il déclare être seul dans le village et refuse de s'en aller. Le navire remet en route et s'arrête à nouveau à un mille de Saint-

Pierre. "Il fait obscur, écrit Emile Berté, et les hommes chargés de la surveillance des épaves en voient partout. Je vais sur la passerelle. Le spectacle est horrible à voir."

Le Roddam dans la fournaise

Le capitaine Edward Freeman, qui commande le vapeur Roddam en provenance de Sainte-Lucie, vient juste de prendre son mouillage devant Saint-Pierre lorsqu'en ce matin du 8 mai l'éruption détruit la ville. Voici sa version du drame: "Tout à coup retentit une violente détonation qui ébranla la terre et la mer. Ce fut une formidable explosion de la montagne qui parut s'entrouvrir du sommet à la base pour donner passage à une flamme éclatante qui s'éleva dans l'air et à une poussée formidable de nuages noirs. Ceux-ci se précipitèrent en dévalant le long des pentes de la montagne, dévalant comme une trombe, franchissant tous les obstacles, puis au moment d'atteindre les parties basses, formèrent comme un

éventail et s'élancèrent sur la malheureuse ville qu'ils plongèrent dans les ténèbres, avant de bondir sur les navires en rade.

"A part cet éclair du premier moment, il n'y eut pas de feu. Ce fut simplement un nuage chargé de cendres et de ponces portées à une température excessive qui en une minute et demie franchit la distance qui sépare le volcan de la ville, détruisant et brûlant tout sur son passage. A son arrivée la mer souleva des flots, les petits navires furent culbutés, le Roraima couché sur le côté, le Roddam à demi submergé, le Grappler coulé. [...] A ce moment le navire fut secoué comme par une main de géant; le nuage arrivait sur nous comme une trombe."

Puis Edward Freeman décrit encore le vapeur, qui talonne sous l'effet du mouvement des eaux, ainsi que le nuage de cendres brûlantes balayant la rade et incendiant tout sur son passage. Le capitaine se réfugie dans la chambre des cartes, tandis que les hommes présents sur le pont sont précipités à la mer ou brûlés. Quelques minutes plus tard, il quitte l'intérieur du navire, où l'air est devenu irrespirable. "L'obscurité était complète encore, écrit-il; je marchais en tâtonnant, heurtant du pied les corps de mes hommes, brûlé par tout ce que je touchais."



La rade est déserte, les navires présents lors de l'éruption du volcan ont sombré, seul le *Roraima*, désespéré, est encore la proie des flammes.

A quelques encablures, sur la côte, le brasier menace le vapeur, et Freeman donne l'ordre d'appareiller. Les foyers des chaudières sont encore allumés, mais il faut obtenir la pression suffisante pour relancer les machines. Le premier mécanicien est grièvement brûlé — il mourra quelques heures plus tard —, mais plusieurs mécaniciens et chauffeurs, enfermés dans la salle de chauffe et donc à l'abri du nuage mortel, réussissent à remettre les machines en route. Une demi-douzaine d'hommes d'équipage encore valides parviennent à couper la chaîne du mouillage. Des tonnes de cendres encombrant le navire et bloquent l'appareil à gouverner. Il faut une heure et demie d'efforts, dans une atmosphère irrespirable et une chaleur infernale, avant de pouvoir appareiller. "Pendant ce temps, à plusieurs reprises nous approchâmes à deux longueurs du rivage, écrira Freeman. Nous étions rôtis tout vivants [...], nous n'entendions que cris, plaintes, gémissements des malheureux qui nous entouraient et que nous ne pouvions secourir. Il me sembla que j'étais entré dans une longue agonie; le bateau était une fournaise flottante, l'incendie y faisait rage. Plus affreuse encore que la chaleur et les brûlures était pour nous la suffocation causée par la poussière brûlante."

Les boiseries des cabines commencent à prendre feu alors que le Roddam tente de gagner le large. Le capitaine Freeman, lui aussi gravement brûlé, continue cependant à donner ses ordres. L'obscurité provoquée par le nuage de cendres s'étend jusqu'à plusieurs milles en mer, comme le rapportera Emile Berté. Le Roddam finit par atteindre Port-Castries, à Sainte-Lucie, en fin d'après-midi. "Notre bateau était méconnaissable, rapporte Edward Freeman, c'était un vaisseau fantôme; il était entièrement gris, les blessés, étendus sur le pont, étaient eux-mêmes couverts de cendres grises. L'agent ne me reconnut qu'à ma voix; nous apportions à Sainte-Lucie la première nouvelle du désastre: « Nous venons des

portes de l'Enfer, dis-je; vous pouvez télégraphier au monde qu'il n'y a plus une âme vivante à Saint-Pierre »."

Les blessés sont débarqués. Sur les quarante-six hommes qui composaient l'équipage du Roddam, vingt-six ont été tués lors de l'éruption ou mourront des suites de leurs blessures. Malgré ses graves brûlures, le capitaine Edward Freeman rédigea son rapport avant de décéder à son tour, le 20 mai. Trois jours après l'arrivée du vapeur, les cendres qui l'encombrent ont pu refroidir et elles sont évacuées dans des allèges pour être immergées au large du port. Les rotations permettront d'estimer à 120 tonnes le poids des scories ayant recouvert le Roddam lors de l'éruption.



Le *Roraima* brûlera durant trois jours avant de sombrer. Ce dessin a été réalisé d'après les croquis d'un officier du *Suchet*, le croiseur stationnaire aux Antilles, qui sauva les rescapés du vapeur.

Tragédie sur la mer

Tandis que le Roddam s'efforce de quitter la rade de Saint-Pierre, ses avaries de barre le rapprochent du grand vapeur anglais Roraima, à bord duquel l'incendie fait rage. "Il brûlait à l'arrière, écrit Freeman, la fumée s'échappait de l'intérieur, les ponts d'avant étaient encombrés de passagers et de marins dont j'entendais les cris d'appel. Les mâts et les cheminées avaient été arrachés, mais l'ancre avait tenu bon. Nous ne pûmes que nous en éloigner, il était impossible de songer à porter secours à ces malheureux."

Dès l'éruption, le commandant du Roraima donne l'ordre de lever l'ancre, mais le déluge de feu annihile toute tentative de s'échapper. Le vapeur talonne, lui aussi, sous l'effet du mouvement des eaux, et il gîte dangereusement. Ses mouvements incontrôlés, ajoutés au souffle de l'éruption, causent la rupture de ses superstructures. Du fait de la chute des cendres incandescentes, plusieurs incendies se déclarent à bord faisant de nombreuses victimes. Le Roraima, bientôt recouvert d'une épaisse couche de cendres, accuse une forte bande sur tribord, son étrave tournée vers la côte.

"Ce fut une pluie de boue brûlante, ayant la consistance d'un ciment très fin, rapportera Ellery Scott, le second du navire. Elle était adhérente et coiffait les gens d'un véritable masque. [...] Les passagers qui étaient dans leurs cabines furent, ou asphyxiés par les gaz, ou noyés par l'eau rentrée par les sabords de tribord. [...] L'extrémité arrière était en feu; de tous côtés agonisaient des brûlés et l'incendie s'allumait à l'avant. Nous n'étions plus à bord que quatre hommes valides.

"Nous vîmes le Roddam qui arrivait sur nous. Nous ne nous rendions pas compte que ce navire était presque en aussi mauvaise posture que le nôtre et nous crûmes qu'il allait nous sauver; déjà nous allions chercher les passagers pour les amener à l'avant, pensant que le Roddam s'approcherait suffisamment pour nous prendre à son bord. Nous fîmes des signaux, mais, à notre stupeur, le navire s'éloigna, nous laissant désespérés."

Tandis que les gilets de sauvetage sont distribués aux survivants, les hommes valides luttent contre les incendies. Ils portent leurs efforts sur celui qui s'est déclaré dans la timonerie, des matières hautement combustibles étant entreposées à quelques mètres de là. Le pont est encombré de blessés et de mourants. Les survivants sont regroupés à l'avant du navire. "Tous demandaient de l'eau qu'il leur était impossible d'absorber, écrit Scott. Ils avaient la bouche, la gorge, l'estomac affreusement brûlés; quelques-uns même avaient les orifices du visage complètement obturés."

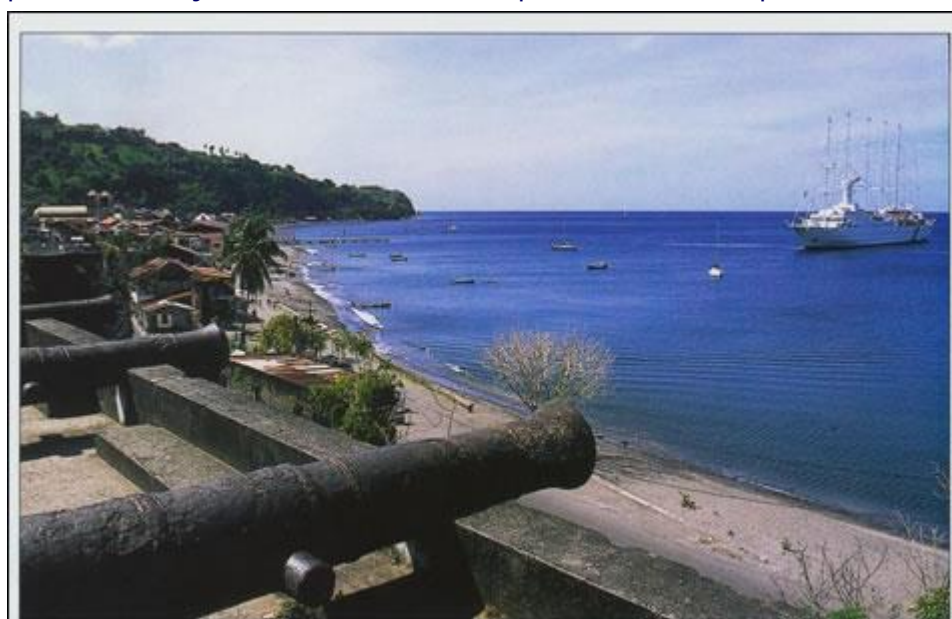
Sauvés par le Suchet

Arrivé devant Saint-Pierre quelques heures après l'éruption, l'équipage du croiseur Suchet découvre l'ampleur du drame. Son commandant, le capitaine de frégate Le Bris écrira dans son rapport: "La ville entière ne formait qu'un immense brasier et paraissait avoir été bouleversée par une secousse formidable faisant écrouler les maisons. De tous les navires qui étaient sur rade, il ne restait que des épaves fumantes; seul un grand vapeur anglais, le Roraima, était debout..."

A l'avant du Roraima en feu, un groupe de survivants agite les bras en direction du croiseur. Le commandant Le Bris fait aussitôt armer une baleinière, qui revient chargée principalement de femmes et d'enfants, dont beaucoup sont sérieusement brûlés. "J'appris que d'autres blessés restaient sur le vapeur, rapporte le commandant, et qu'en outre il y en avait quelques autres sur des épaves et à terre sur le bord de la plage.

Le canot à vapeur du Suchet est mis à l'eau. Prenant en remorque deux autres embarcations du bord, il recueille les derniers survivants du Roraima. Puis il se rend en bordure de côte pour embarquer quelques personnes, membres d'équipages ou passagers, qui se sont jetées à la mer avant que leur navire ne sombre ou ne soit la proie des flammes. Son commandant ne voyant plus âme qui vive, le Suchet se dirige vers Le Carbet. Situé à la limite Sud de la zone dévastée par l'éruption, ce village est encore debout, mais plusieurs blessés sont embarqués à bord du croiseur. Ce dernier fait alors route sur Fort-de-France avec plusieurs centaines de rescapés, dont un seul est indemne: Ellery Scott, le second du Roraima.

Le lendemain, le Pouyer-Quertier ramènera à son tour quatre cent vingt-cinq personnes, pour la plupart habitants des hameaux côtiers situés non loin du village du Prêcheur, à 8 kilomètres au Nord de Saint-Pierre. Cette population a été en majeure partie épargnée, mais le traumatisme de la catastrophe, la peur d'un nouveau cataclysme et surtout l'isolement total dans lequel elle se trouve la conduisent à quitter les lieux. Dans les jours qui suivent, le Suchet, le Pouyer-Quertier et le Walkyien, un autre vapeur présent à Fort-de-France, avec l'aide des petits bâtiments rescapés de la compagnie Girard continueront d'évacuer les habitants du Prêcheur, au total trois mille quatre cents personnes. Quant au Roraima, dernier vestige de la flotte mouillée sur la rade de Saint-Pierre avant l'éruption, il brûlera pendant trois jours avant de sombrer par 60 mètres de profondeur.



Désormais, seuls de rares paquebots viennent parfois relâcher pour quelques heures devant Saint-Pierre.

Désastreux bilan

Outre le Roddam, qui réussit à s'échapper, mais dans de dramatiques conditions, deux grands navires évitent de justesse de compter au nombre des disparus en ce matin du 8 mai 1902. Le trois-mâts italien Orsolina a appareillé la veille de l'éruption. Son capitaine, un nommé Ferrara, est napolitain et a vécu au pied du Vésuve. Pour lui, les rivières qui débordent et charrient des eaux boueuses, les grondements réguliers du volcan et les cendres qui recouvrent la ville et les navires sont les signes avant-coureurs d'une éruption majeure. Aussi, le 7 au soir, décide-t-il d'interrompre ses opérations de chargement et d'appareiller malgré les réticences de la douane.

Un autre grand voilier, français celui-là, le Belem, échappe de justesse à un destin fatal. Appartenant à la maison Crouan, de Nantes, il est arrivé quelques jours plus tôt à la Martinique. Dans l'impossibilité de prendre son coffre habituel en rade de Saint-Pierre, déjà occupé par le Tamaya, le capitaine Julien Chauvelon mouille devant le village du Robert, de l'autre côté de l'île. La mémoire collective rapporte que Chauvelon était particulièrement contrarié par ce contretemps qui allait augmenter la durée de son escale antillaise. Il s'en félicitera sans doute lorsque, au matin du 8 mai — alors qu'il s'apprête à gagner Saint-Pierre à cheval pour répondre à une invitation lancée par le capitaine du Tamaya —, l'éruption ravage la côte opposée de l'île, épargnant son équipage et son navire.

Mouillé à trente kilomètres de Saint-Pierre, le Belem est certes lui aussi atteint par les cendres volcaniques, mais elles ont eu le temps de refroidir et ne causent guère de dégâts importants, hormis quelques avaries dans le gréement, à quoi s'ajoutera seulement une bonne corvée de nettoyage pour l'équipage. Le grand voilier nantais ne doit donc d'avoir survécu qu'à un heureux concours de circonstances. Et c'est pour honorer cette bonne étoile que le fleuron de notre patrimoine maritime est revenu en mai 2002 à Saint-Pierre, dans le cadre de la commémoration du centenaire de l'éruption de la montagne Pelée.

La tragédie du 8 mai 1902 a causé la mort d'environ vingt-huit mille personnes, pour la plupart appartenant à la population de Saint-Pierre et de ses proches environs. A ce désastreux bilan, il convient d'ajouter les équipages et les passagers disparus avec leur navire. Le port martiniquais ne se remettra jamais de cette catastrophe. Totalement détruit, il sera supplanté par Fort-de-France, qui deviendra l'escale principale des bâtiments de commerce et notamment des paquebots. Cependant, au fil des années, la ville de Saint-Pierre renaîtra de ses cendres. Des maisons seront reconstruites parmi les ruines, dont certaines sont encore visibles de nos jours. Désormais, seule la présence de petites embarcations de pêche et les brèves escales des paquebots débarquant pour quelques heures leurs flots de touristes redonnent un semblant d'activité à cette rade qui fut, en son temps, l'une des plus fréquentées des Antilles. ■

Remerciements : à Mme Le Rumeur, qui nous a confié la relation du docteur Emile Berté.



En haut, un plongeur pénètre dans la salle des machines du *Roraima*, qui repose par 60 mètres de profondeur. En bas, les nombreuses épaves, comme celle du trois-mâts nantais *Tamaya*, dont on voit ici l'étrave par 85 mètres de profondeur, sont les ultimes témoins de la grande époque du port antillais.

(5 324 – 10/09/23) Woorden uit de zeemanskist : kompas

Door Oppermeester J.B. DREESEN

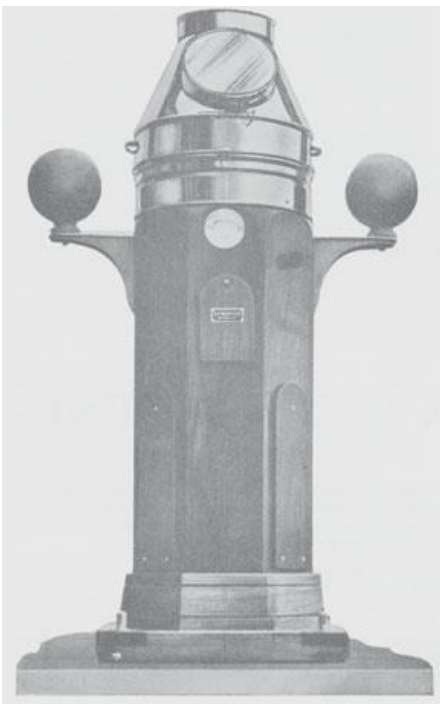
Oorspronkelijk was het kompas een instrument ter bepaling van de magnetische meridiaan en van de richting waarin men zich ten opzichte daarvan beweegt. Het voornaamste onderdeel van dit instrument is een vrij draaibare magneetnaald. Het werd nzonderheid gebruikt om de koers van een schip op zee te bepalen. In de moderne tijd gebruikt men daartoe ook op andere principes berustende instrumenten, die echter eveneens met de traditionele naam KOMPAS worden aangeduid.

De naam kompas heeft het vermoedelijk gekregen van de cirkelvormige schijf, de roos, waarop de windstreken aangegeven staan. Wanneer die windroos op het kompas geplaatst werd kunnen we enkel maar gissen. Een feit is dat de ROSA VENTORUM of WINDROOS veel ouder is dan het kompas. De benamingen van de acht voornaamste winden echter vinden hun oorsprong bij de TEMPEL DER WINDEN te Athene, de door ANDRONICUS CYRRHESTES gebouwd werd.

De oudst gekende windrozen op PORTULANI of ZEILKAARTEN van de Middellandse zeevaarders hebben onveranderlijk de acht voornaamste punten gemerkt met de initialen van de volgende winden : TRAMONTANA, GRECO, LEVANTE, SCIROCCO, OSTRO, AFRICO (of LIBECCIO), PONENTE ,en MAESTRO. Bij het ,merken van het Oosten werd echter een kruis gebruikt in stede de L van Levante. Het Noordpunt is op de oudste kompaskaarten aangeduid met een brede piepunt van een speer alsook met de T van Tramontana. Geleidelijk aan ontwikkelde een onbekend gebleven artiest ,omstreeks 1492, door een combinatie van deze twee tekens een Fleur de Lis. Teken dat nu nog gebruikt wordt. Het kruis voor de aanduiding van het Oosten was tot omstreeks 1700 nog gebruikelijk, vermoedelijk als een overblijfsel van de kruistochten.

De tussenwindstreken op de kompaskaarten die het totaal van acht op twee-en dertig streken brachten is naar alle waarschijnlijkheid het werk van Vlaamse zeevaarders.

Het Middeinederlandse COMPAS (tenander ook in het Engels) kwam voor in de betekenis van cirkel. Vermoedelijk is ,hieruit die van ZONNEWIJZER ontstaan en werd de naam via een tussenbetekenis WIJZERPLAAT aan ,een UURWERK gegeven. Zo schrijft KILIAEN voor COMPAS = HORLOGIUM VIATORUM. Het woord komt uit het Oud-Frans COMPAS. Kompas in de betekenis van passer, cirkel en uurwerk zijn in het Nederlands sedert Tang verouderd.



De ontdekking van de magneet of van de metalen magneetnaald, die na aanraking met de magneet het Noorden ging aanwijzen, en de toepassing ervan in de navigatie werd reeds aan ,diverse volkeren toegeschreven. De Chinezen ,Arabieren, Grieken, Etrusken, Finnen, Italianen werden achtereenvolgens als ontdekkers vernoemd.

De mening dat de Chinezen de uitvinders van het Kompas zijn begint van langsom meer veld te verliezen, alsook de opvatting als zouden het de Arabieren zijn geweest. Beide volkeren beschikten reeds vroeg over magneten, maar ,de kompassen die de Chinezen tot het eind van de 18de eeuw gebruikten waren zo onvolmaakt en van zo weinig nut voor de zeevaarders dat ze op de meest gebruikelijke routes gewoon achterwege gelaten werden. De Arabieren gebruikten zeer lang kompassen waarbij de naald in een vlottende visvorm besloten zat, zoals die door de Italianen gebruikelijk was voor zij de naald op een pin plaatsten. Hoogst eigenaardig is ook de er niet meer wisselwerking is geweest op gebied tussen Chinezen en Arabieren, als men bedenkt dat volgens bepaalde bronnen de Chinezen reeds in de 9de eeuw over zee handel dreven met de havens van de Perzische Golf en de Rode Zee.

Typisch is ook wel dat de Polynesiërs op de Stille Oceaan-eilanden, die naar onze begrippen zeer grote reizen maakten en waarvan men mag vermoeden dat ze velerlei contacten met de Chinezen en Arabieren hadden, geen kompas gebruikten, ja zelfs niet kenden. Hoe en waar het kompas ontstond blijft voorlopig een open vraag. In dit bestek lijkt het echter nuttig even de evolutie ervan in herinnering te brengen aan de hand van de tot nog toe gekende geschreven bronnen.

Zo schrijft Alexander NECKAM, omstreeks 1187 in een verhandeling « DE UTENSILIBUS » over een naald die aan boord van de schepen werd meegevoerd en die nadat ze op een draaipunt was geplaatst en tot rust was gekomen, de zeelieden toeliet hun koers te bepalen als de Poolster door de bewolking onzichtbaar was. In een ander werk « DE NATURIS RERUM » schrijft hij « Zeelieden die door die bewolking geen zon of sterren kunnen zien en daardoor HET NOORDEN VERLIEZEN, raken een naald aan met een magneetsteen, die dan gaat ronddraaien en wanneer ze tot rust gekomen is, het Noorden zal aanduiden ».

De magneetnaald gedragen door een stuk hout of stro dat op het water drijft wordt duidelijk beschreven in het gedicht « LA BIBLE GUIOT » door GUOT DE PROVINS, en dat waarschijnlijk uit de dertiende eeuw dateert.

Kardinaal Jacques de VITRY, kruisvaarder en bisschop van ACON in Palestina spreekt anno 1218 in zijn HISTOIRE van een magneetnaald « Zo noodzakelijk om op zee te varen ». Zijn tijdgenoot VINCENT DE BEAUVAIS, noteerde dat de magneetsteen in Arabië wordt gevonden en beschrijft een methode waarbij deze gebruikt wordt om een naald te magnetiseren.

In 1248 noteert Hugo DE BERCY een verandering in de opmaak van de kompassen waarbij de naald gedragen wordt door twee drijvers in een glazen kop.

In zijn encyclopedie LIVRES DOU TRESOR refereert Brunetto LATIN, anno 1260 naar het kompas. In het jaar 1300 schrijft Hauk ERLENDSSON in een uitgave over de kolonisatie van IJsland, die hij baseerde op teksten van Styrmir KARASON (1245) en van Hurla THORDSON (1284) het volgende: « Floki, zoon van VILGERD, getrooste zich een grote opoffering, hij loste drie raven die hem de weg naar IJsland moesten tonen, want in die tijd hadden de mannen van het Noorden die de hoge zee bevoeren geen LODESTONES (magneten) ».

Waaruit we mogen afleiden dat In de Scandinavische landen het nautische gebruik van de magneetnaald omstreeks het einde van die 13de eeuw gekend was.

Nochtans zou volgens T. TORFAEUS, het kompas in een doos geplaatst, reeds omtrent 1250 bij de Noren gebruik zijn geweest.

Gebruik van naald en steen moeten in Schotland gekend zijn in de tweede helft van de 14de eeuw want BARBOUR schrijft in 1375 dat Koning ROBERT in een reis van ARRAN naar GARTRICK, die in 1306 plaatsvond « NA NEDILL HAD NA STONE » maar stuurde naar een vuur op de wal.

In 1266-1267 geeft Roger BACON in OPUS MAJUS en OPUS MINUS een overzicht van de eigenschappen van de magneetsteen en van het feit dat een gemagnetiseerde drijvende naald zich naar de pool richt.

De vroegste onweerlegbare beschrijving van een op een punt geplaatste kompasnaald komt voor in een merkwaardig stuk van PETRUS PREGRINUS DE MARICOURT en dat EPISTOLA DE MAGNETE noemt. Hij schreef dit in 1269 te Lucera naar Sigerus de FONCAUCOURT. Het eerste deel handelt voornamelijk over de eigenschappen van de magneet. In het tweede gedeelte beschrijft hij een verbeterd drijvend kompas voorzien van een cirkel waarvan elke kwadrant in 90 graden verdeeld is, alsook van een beweegbare kijker om peilingen te nemen. Hij beschrijft dan een nieuw kompas met een naald die op een pin draait en in een doos met een doorzichtig deksel geplaatst is. Het is voorts voorzien van een in koper of zilver gemerkte cirkel en een peiltoestel met kijker.

Voorafgaandelijk aan deze duidelijke beschrijving van een op een punt draaiende kompasnaald gebruikten de Italiaanse zeevaarders reeds lang drijvende magneetnaalden die in dit gedeelte van de Middellandse zee geïntroduceerd waren door kooplieden uit de haven van AMALFI. Dit feit werd vereeuwigd met een zin van een vers geschreven door de dichter PANORMITA « Prima dedit nautus issum magnetis AMALPHIS ». Deze zin werd in 1450 door de historicus Flavius BLONDUS hernomen in zijn boek « ITALIA ILLUSTRATA » en later in 1511 door Baptista PIO.

GYRALDUS die in 1540 over dit onderwerp schrijft, interpreteert de referenties verkeerd en maakt er van op dat de ontdekking van het kompas een uitvinding was van een zekere FLAVIUS. Deze passage wordt later nog een beetje aangedikt en toen werd bet dat een zekere Flavio GIOJA van AMALFI in 1302

het kompas uitvond. Het plaatsen van de magneetnaald op een kompasroos waarschijnlijk afkomstig uit AMALFI.

DA BUTI de DANTE commentator, zegt in 1380 dat de zeevaarders een kompas gebruiken waarin in het midden een pin zit die een rond papier draagt waaronder de magneetnaald bevestigd is en waar-van op de bovenkant een windroos geschilderd staat. Soms was de windroos onder de magneetnaald in de bodem van de doos geplaatst. Deze werkwijze werd gevolgd door NURENBERGSE kompasmakers, en ook door SIMON STEVIN van BRUGGE omstreeks 1600.

De CARNADUSRINGEN werden verkeerdelijk toegeschreven aan een Italiaans ingenieur CARDAN. Eigenlijk is het woord afkomstig van het Italiaanse CARDINE dat « hangend en draaiend » betekent. De vroegste beschrijving ervan dateert van 1604. De ontwikkeling van het kompas is zeer langzaam gegaan. In de meeste landen duurde het tot het begin van de 17de eeuw alvorens men van de oude NAALD en ZEILSTEEN afstapte.

Dr Gowan KNIGHT stelt in 1750 voor de meestal gebogen magneetnaalden te vervangen door rechte. Hij stelt ook voor de naalden beter op te hangen. In 1820, rapporteerde Peter BARLOW dat de helft van de kompassen in de Royal Navy niet deugden. Hij stelt voor 4 à 6 magneten onder de kompaskaart aan te brengen. Deze vorm zal in gebruik blijven tot het moderne THOMSON (KELVIN) kompas omstreeks 1876 in gebruik komt. Dit THOMSONKOMPAS (uitvinding van William THOMSON = Lord KELVIN 1824-1907) is een KOMPAS met DROGE ROOS. Het had uitstekende kwaliteiten en wordt op oudere koopvaardischepen nog steeds aangetroffen. Om de nadelige invloed van de schokken veroorzaakt door het afschieten van het scheepsgeschut te ondervangen kwam men in W.O. I terug tot en VLOEISTOFKOMPAS. Van dan af gaat de evolutie van wat we nu nog steeds een kompas noemen zeer vlug.

Totdaar onze vogelvlucht doorheen de kompaswereld.

Samenstellingen of samenstellende afleidingen van het woord kompas zijn er bij de vleet. Van het instrument zelf noemen we de volgende onderdelen: KOMPASHUIS, -KETEL, -LAMP, -NAALD, -PEN, -ROOS, -BEUGEL, -DOP, -GLAS, -KAP, -STREEK, -VLOEISTOF.

Bij het compenseren, dit is het stellen van het kompas, spreekt men van een KOMPASBOEI, -,KAAP, -PAAL, -KOERS, -PEILING, -JOURNAAL.

Algemeen kan men spreken van een HOOFD- MOEDER- of STANDAARDKOMPAS. Of van een SCHEEPS-, SLOEPS-, PATENT-, PEIL-, STUUR-, BOL-, DOCHTER-, HANG-, KAJUITS-, TOL-, GYRO-, PEN-, ZONNE-, ZEIL-, ZEE-, ZAK-, VliegTUIG-, AFSTANDS-, ZELFSTURENDKOMPAS.

Het woord KOMPAS heeft ook een naam in de sterrenkunde. Daar is het een klein sterrenbeeld aan de Zuidelijke hemel dat de wetenschappelijke naam PYXIS draagt. Het bestaat uit een zwakke sterrengroep in de massa van het schip ARGO waarvan het, het kompas voorstelt. De helderste ster is van 4de grootte. KOMPASKWALLEN (Chrysoara hyoxella) zijn kwallen die op onze kusten voorkomen en enigszins op een kompas gelijken.

KOMPASSCHELPEN (Pecten pleuronectes) zijn schelpen waarop zich aan de binnenkant een reeks strepen vanaf het scharnier verspreiden.

De KOMPASPLANT is een plant die haar bladeren in de richting van de meridiaan plaatst, de randen naar noord en zuid en de platte kanten naar oost en west. Zij doet dit om de grote middagwarmte te mijden en het volle voordeel van morgen- en avondzon te krijgen. In onze streken is de wilde latuwe (Cactuca Scariola) een kompasplant.

HET KOMPAS RECHTZETTEN is een zeemansterm voor het nemen of verstrekken van een hartversterking kort na het vertrek. Als we OP IEMANDS KOM-PAS ZEILEN dan volgen we hem in zijn inzichten en in zijn manier van werken. Verandert de stand van zaken in de ongunstige zin dan zegt men dat HET KOMPAS VERDRAAID of VERLOPEN IS. Is er geen behoorlijke leiding meer dan is HET KOMPAS VAN DE PEN. En zo vindt het kompas ook zijn weg in de taal van elke dag.

(5 325 – 17/09/23) DAG DER ZEELIEDEN

Een te onbekende herdenking in Maritieme middens en bij het grote publiek

Monument voor de gesneuvelde zeelieden, Antwerpen.



Het was in het jaar 1919 dat het besef groeide dat zeevarenden, een groot offer hadden gebracht door hun bijdrage aan de oorlogsinspanningen. Constant Smeesters, toenmalig voorzitter van de Antwerpse afdeling van de Koninklijke Belgische Zeevaartbond, nam toen het initiatief tot het oprichten van een monument ter nagedachtenis van de gesneuvelde Belgische zeelieden en het organiseren van een jaarlijkse herdenking.

Het heeft tot september 1930 geduurd voor het monument werd ingehuldigd op de Zeeuwse Koornmarkt, tussen het gebouw van het voormalige loodswezen en de rechter schelde-oever. Tevens werd er een Eucharistieviering voorzien.

De afgelegde belofte werd gehouden: elk jaar had een plechtigheid plaats telkens op de laatste zondag van de maand september. Het is feit dat sinds 1930 tot op heden de herdenkingen ononderbroken hebben kunnen plaatsvinden, zelfs tijdens de oorlogsjaren van WO II. Weliswaar was het tijdens de oorlogsperiode een plechtigheid in mineur, zonder vaandels en trompetgeschal. De bezettende overheid gedoogde enkel dat er toen slechts één krans werd neergelegd door de Antwerpse havencommandant, die wel vergezeld mocht zijn van de voorzitter en de ondervoorzitter van het Comité. Het was wel een minimale herdenking, maar de traditie werd toch gered.

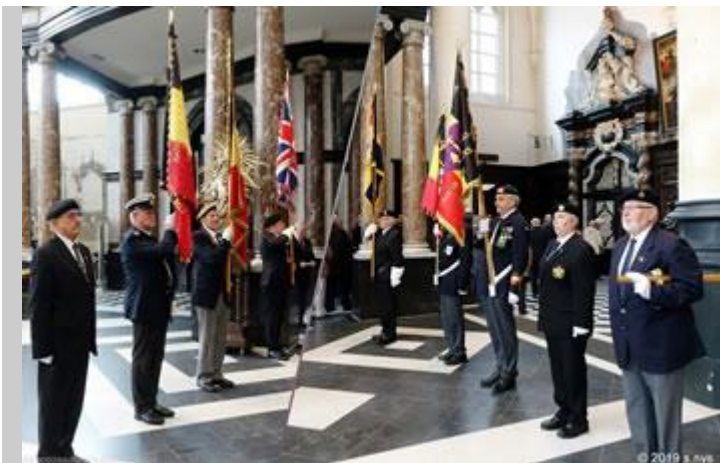


Vanaf het jaar 1945 werden de plechtigheden ieder jaar bijgewoond door een vertegenwoordiger van de Koning, die dan ook telkens een bloemenkrans neerlegt in naam van zijne Majesteit. Uitzonderlijk was het een lid van de koninklijke familie die de vertegenwoordiging op zich nam.

In het jaar 1990 werd door het Inrichtend Comité besloten af te wijken van het traditioneel scenario. In plaats van de zielenmis, onmiddellijk gevolgd door de plechtigheid aan het monument, te organiseren op de laatste zondag van september, werd geopteerd om de manifestatie aan het monument te voorzien tijdens het weekeinde van de Antwerpse bevrijdingsfeesten, meestal op de 1ste zaterdag van de maand september.

De kerkelijke plechtigheid zou echter behouden blijven op de laatste zondag van de maand september.

Deze beslissing werd vooral geïnspireerd om de plichtigheid aan het monument der zeelieden te integreren in het kader van de bevrijding van de haven van Antwerpen.



Mis in de St.-Pauluskerk te Antwerpen.



In hetzelfde jaar 1990 werden de doelstellingen van het Inrichtend Comité belangrijk uitgebreid: in de toekomst zouden jaarlijks naast de gesneuvelde zeelieden van beide oorlogen, ook zeevarenden worden herdacht die tijdens de uitoefening van hun beroep overleden zijn. Bovendien werd besloten verdienstelijke zeelieden van de Koopvaardij en de Marine te huldigen, eventueel een eenheid van de Koopvaardij of van de Marine en hun bemanningen. Vermeldenswaard is nog het feit dat onmiddellijk na de plichtigheid aan het monument de aanwezigen door de Stad Antwerpen uitgenodigd worden op een receptie op het Stadhuis, op het "Schoon Verdiep". In 2022 was de receptie in de namiddag, net voor de plichtigheid. Bij het afsluiten van de ceremonie wordt aan de gehuldigde personen of zij die hen vertegenwoordigen door de burgemeester een stadmedaille op naam van de gehuldigde aangeboden.

Stijlvolle receptie op het stadhuis van Antwerpen.



Het gewapend detachement van de Marine.



Sedert de oprichting, en vooral na WO II, heeft het Comité voor het organiseren van de jaarlijkse manifestaties steeds kunnen rekenen op de volle medewerking van de militaire en burgerlijke Overheden. Zo stelt het Militair Commando van de Provincie Antwerpen enkele militairen ter beschikking en de Marine doet het nodige om met een gewapend detachement en met haar muziekkapel de plichtigheid op te luisteren.

Bij de jaarlijkse activiteiten van het Comité wordt ook naar de mate van het mogelijke de jeugd betrokken zoals studenten van de Hogere Zeevaartschool en leerlingen van Cenflumarin, leden van het Koninklijk Marine

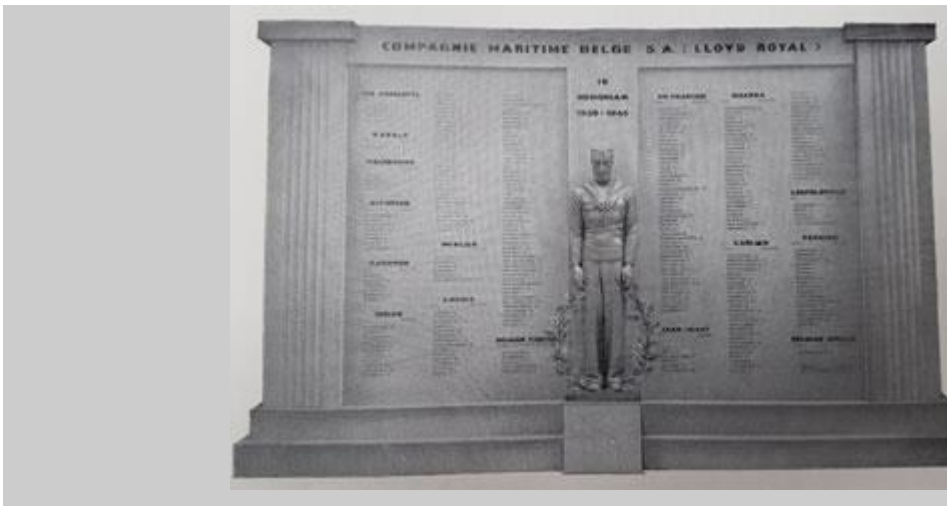


Kadettenkorps en Zeescouts. Zij hebben ongetwijfeld ook steeds mee bijgedragen tot het sfeervol verloop van de plechtigheden.

De Stad Antwerpen zorgt voor de nodige tribunes, vlaggenmasten en vlaggen, spreekgestoelte en geluidsinstallatie. De Antwerpse Politiediensten zorgen voor het vrijhouden van de site en het vlot verkeer. Zonder deze steun, maar ook zonder de giften van openbare diensten, maritieme firma's, vaderlandslievende verenigingen en sympathisanten zou het onmogelijk zijn de jaarlijkse plechtigheden met de gepaste luister te organiseren.

Een ietwat vergeten aspect.

Slechts een handvol 'insiders' weten dat er ook een tweede monument bestaat. Het betreft vandaag een sober en ingetogen opgestelde rij van 24 arduinen stenen met de vermelding van de gezonken (gekelderde) koopvaardischepen met een lijst per schip van de gesneuvelde zeelieden. Vroeger stond dit monument in de inkomhal van van de A.M.I. (Agence Maritime Internationale nv) aan de Sint Katelijnevest 61 te Antwerpen.



Velen hebben dit gedenkteken zien verdwijnen zonder een idee te hebben wat ermee is gebeurd. Sedert een twintigtal jaren is dit verhuisd naar Fort st. Marie, de oude Marinebasis Kallo in Zwijndrecht en op 07.05.1997 aldaar plechtig opnieuw ingewijd.

In 2000 werd het oorspronkelijke monument van 12 stenen uitgebreid naar 24 stenen – de bijkomende 12 stenen zorgden voor een passende herdenking voor de gesneuvelden van hele Belgische koopvaardij in de 2e wereldoorlog. Het werd toen ook door de "Koninklijke Verbroedering der Belgische Zeelieden ter Koopvaardij van de oorlogen 14-18 & 40-45" – "Fraternelle Royale des Marins Marchands Belges des Guerres 14-18 & 40-45" overgedrage aan het gemeentebestuur van Zwijndrecht.

Een deel van het monument in Kallo.



Quasi onbekend is de jaarlijkse ceremonie gehouden wordt ter nagedachtenis van de betrokken zeelui. Op 16 november 2022 II. was een kleine delegatie aanwezig op het terrein aan het monument om in een ingetogen plechtigheid de zeevarenden die hun leven geofferd hebben in de strijd tegen het Fascisme, te herdenken. In aanwezigheid van een

delegatie van het
gemeentebestuur van
Zwijndrecht werd door
Schepen Ann Van Damme,
benadrukt dat we, door het
verleden te herdenken, de
toekomst beter kunnen
maken.

Ik hoorde ook het verhaal van een zoon en kleinzoon, in dezelfde persoon, die me vertelde hoe zijn vader, een aspirant officier, zijn grootvader die gezagvoerders was, probeerde te redden waarbij beiden mee met het schip ten onder gingen. Dit zijn uiteraard pakkende verhalen die blijven hangen.

Vele verhalen zijn geschreven over de dappere militairen die de konvooien begeleidden en heroïsche daden verrichtten. Te weinig aandacht kregen de bemanningen van koopvaardijvloot waarbij 855 slachtoffers vielen. Zij waren tenslotte het doelwit van de aanvallen. De erkenning van hun verdiensten en bijdragen aan de oorlogsinspanningen wordt teveel vergeten.



Monument in fort St. Marie



Eerbetoon tijdens de ceremonie.

Alle zeelui, recreatief of professioneel, weten dat de zee het nodige respect eist. Het leven als zeevarende is op zich al niet voor iedereen weggelegd. Het is een veeleisende job die speciale karaktertrekken vraagt. Dit in combinatie met het varen in een oorlogssituatie versterkt het besef over wat deze personen hebben moeten doorstaan.

Laten we dit nooit vergeten.

Oproep:

Bij deze willen wij ieder oproepen om, in de toekomst, meer aandacht hieraan te schenken, en om de vermeldingen in de media en nieuwsbrieven te noteren in hun agenda. Uw aanwezigheid bij de herdenkingen versterkt de samenhang om dit stukje, teveel vergeten geschiedenis voor het nageslacht te bewaren. Er is nood aan meer communicatie met de jeugd, die het potentieel in zich draagt om zulke verschrikkingen in de toekomst uit de wereld te bannen.

De Koninklijke Vereniging Oudgedienden van de Zeemacht en Marine is steevast aanwezig op de plechtigheden met een grote of kleinere delegatie. Wij doen een warme oproep aan alle leden en geïnteresseerden om mee aan te sluiten bij de volgende editie van deze plechtigheid.

Wij hopen om u allen bij een volgende ceremonie te mogen begroeten.

Dankbetuiging.

Hierbij willen wij uw speciale aandacht vragen aan de grote bezieler van de organisatie "DAG DER ZEELIEDEN", kapitein ter lange omvaart Alain Pels. Met onvermoeibare inzet en steeds enthousiast zet hij zich in om de gedachtenis van gevallen zeelieden levend te houden. Hijzelf, het Comité en alle betrokkenen, verdienen



ons diepste respect voor hetgeen zij
belangeloos doen.

Meer informatie, afbeeldingen en reportages over de activiteiten vindt u op www.dagderzeelieden.be

Auteur : Benny Verbist.
Bronnen : Kapt.t.l.o. Alain Pels.
: Wijlen Kapt. t.l.o. Roger Smet.

(5 326- 24/09/63) L'épopée des MMS et ceux de notre Force Navale (I)

CHAPITRE 4

La naissance des dragueurs de mines modernes

Les Admiralty Type Motor Boats 119ft (Short Boats)

Suite aux recherches et aux expériences des premiers mois de la guerre il apparut que la drague LL était la meilleure. Le directeur des Constructions Navales de l'Amirauté proposa la production de petits dragueurs en bois de 90 pieds de long et de 8 pieds de tirant d'eau capables de recevoir et d'utiliser la drague LL. Ils auraient été classés comme petits remorqueurs. Les caractéristiques furent améliorées à la demande de l'Amirauté qui réclama 105 pieds entre perpendiculaires et accepta un tirant d'eau de 8,4 pieds.

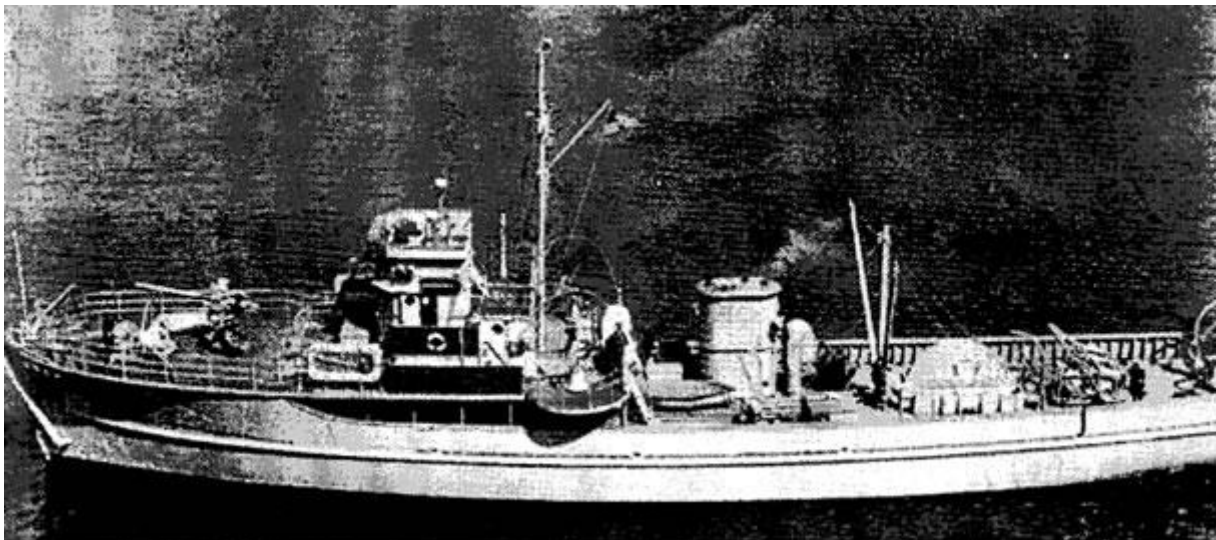


Les propositions de l'ingénieur W.T.Holt, responsable de la Direction, demandaient une puissance de 500 HP et un seul arbre d'hélice. L'urgence ne permit pas d'étudier un moteur marin spécialisé et imposa le choix de moteurs de différentes provenances commerciales qui durent être adaptés leur nouvelle fonction marine. C'est sur ces bases que le programme des commandes put être lancé. En Grande Bretagne, ce furent les petits chantiers répartis le long de ses côtes et spécialisés dans la construction de bateaux de pêche ou de yachts qui furent mis à contribution. Quelques-uns de ces chantiers, qui avaient fermé, furent tout heureux de reprendre leurs activités de constructions en bois. Une bonne part de leurs ouvriers ne provenait pas d'autres chantiers navals et devaient être formés sur le tas. Il n'est donc pas surprenant que certains des premiers MMS fournis présentèrent des problèmes provenant de la qualification médiocre d'une partie du complément de main d'œuvre engagé pour ces travaux. Mais la situation s'améliora de plus en plus avec leur formation et l'expérience acquise. La pénurie de bois sec joua aussi son rôle et il fallut un certain temps avant qu'on puisse y remédier. Certains des chantiers, établis dans de petits ports découvrant à marée basse, devaient activer la finition alors que la coque reposait sur des fonds parfois inégaux qui les déformaient légèrement à la construction, ce qui entraînait des problèmes d'alignement de l'axe d'hélice. Un certain nombre de ces nouveaux petits dragueurs furent aussi commandés au Canada et dans certaines possessions britanniques.

Les pennant numbers ou numéro de coque des MMS

Depuis le début du siècle les bâtiments de la Royal Navy portent en plus de leur indicatif international un indicatif particulier. 11 est composé d'une lettre suivie de deux chiffres. Cet indicatif est hissé par le bâtiment à son appareillage ou son arrivée dans un port. La lettre est hissée en tête, sauf certaines exceptions et est désignée flag superior

Pour de multiples raisons le système fut changé à différentes reprises. Pendant la seconde guerre mondiale les lettres J étaient réglementaires pour les dragueurs de mines océaniques et FY pour les dragueurs côtiers ; plus tard les lettres ne furent plus portées sur la coque et remplacées par le numéro du dragueur, par exemple le FY 32 devint alors 32.



Vue de l'YMS 172 Mk II devenu me BYMS J 1972

Avec le symbole FY les MMS portèrent tous leurs numéros d'origine dans la séquence 1 à 118 et de 123 à 313. Les numéros 119 à 122 étaient construits au Canada tandis que les suivants furent les seuls à porter le symbole FY suivi de quatre chiffres et furent baptisés comme le montre certaine photos du FY 1758 HMS Emberley. Ces quatre unités étaient un peu plus longues que les britanniques, 116ft au lieu de 105ft entre perpendiculaires, la rambarde de la passerelle était aussi différente. La photo n'est pas très bonne parce qu'elle a été censurée pour dissimuler le portique du marteau acoustique Kango de l'étrave.

Les MMS de la 118ème flottille RNSB seront à la base de la formation de la Force Navale en février 1946, à ce moment elle sera composée de huit MMS. Le commodore Timmermans, premier commandant de la Force Navale, proposa de les baptiser du nom des provinces belges tout en conservant leurs symboles de coque britanniques. Il proposait dans une lettre adressée au Ministre des Communications Rongvaux les

noms				suivants				:
MMS	43	-	Limburg	MMS	75	—	Namur	
MMS	79	—	West-Vlaanderen	MMS	112	-	Luxembourg	
MMS	187	-	Liège	MMS	188	—	Hainaut	
MMS	191	—	Oost-Vlaanderen	MMS	193	-	Antwerpen	

Pour faire bonne mesure le "Zinnia" serait devenu le "Duc de Brabant" mais sa proposition sera refusée.

CHAPITRE 5

Les Etats-Unis entrent en guerre

La loi du prêt-bail - Leid Lease Act

Aux Etats-Unis, le président Franklin Roosevelt qui préparait sa réélection pour novembre 1940, devait tenir compte des forces isolationnistes. Il avait bien compris le danger du nazisme qui submergeait l'Europe, un programme de renforcement des forces américaines, et notamment de l'US Navy avait été mis en route. Le Président voulait la défaite des forces nazies autant que son ami Winston Churchill et sa réélection acquise, il organisa des programmes d'aide et de réarmement de la Grande Bretagne. C'est ainsi qu'il fit voter la loi "Leed Lease Act" (Prêt - bail) le 11 mars 1941 qui allait faire des USA l'arsenal des démocraties en guerre. Cette loi lui permettait de vendre, de louer, de prêter ou de doter par tous les moyens du matériel militaire à tout pays dont la défense serait jugée vitale à la défense des Etats-

Unis. Le Royaume-Uni fut bien sur le premier bénéficiaire de cette loi. Se basant sur ses observations du début de la guerre en Europe, L'US Navy suivait de près le développement de la guerre sur mer et attachait une grande importance à la lutte contre les mines pouvant être mouillées par des sous-marins au large de ses longues côtes et principalement aux approches de ses bases.



On peut voir les deux cheminées sur la silhouette de ce Mk 1

Les YMS

L'US Navy avait lancé dès le début de 1941 un impressionnant programme de constructions de dragueurs à moteur, de loin le plus grand réalisé au cours de la guerre. Pas moins de 550 unités furent construites, toutes aux Etats-Unis. Ce furent les YMS très rapidement conçus par la société Henry B. Nevins Inc. de City Island NY USA suivant les conceptions provenant de plusieurs côtés dont la Royal Navy. Ces unités étaient un peu plus grandes que les MMS de 140 pieds et comme eux dérivées d'une coque de chalutier. Elles pouvaient être construites rapidement comme en Grande Bretagne par des petits chantiers spécialisés dans la construction de petits navires, essentiellement des yachts ou des bateaux de pêche. Elle devint la classe "Yard Minesweepers" pour les différencier des classes de dragueurs de mines océaniques. en référence aux "Naval Yards" qui désignait les petits chantiers navals spécialisés dans la construction de yacht ou de bateaux de pêche

Le montage d'une drague Oropesa fut un moment bien envisagé mais le pont arrière à l'espace limité n'en permettait que difficilement l'usage et limitait la vitesse de dragage. Contrairement à certaines publications qui leur attribuent cette drague classique pour le dragage des mines à orins (ceci est un mythe) les MMS ne furent jamais équipés de ce matériel]. Il fut bien envisagé en fin de guerre de les équiper d'une drague Oropesa MK V* en plus de la drague acoustique Kango qu'on leur avait ajoutée au cours de 1942 mais ce projet resta sans suite.

A l'origine, des moteurs diesel d'une puissance de 500 HP étaient prévus mais pour suivre le rythme des constructions il fallut se rabattre sur des moteurs provenant de divers constructeurs. Certaines dimensions imposèrent une haute superstructure. Il fallut aussi accepter des moteurs de génératrices terrestres moins bien équilibrés que les moteurs marins.

Ces petits MMS s'avérèrent une arme fort efficace et eurent une longue filiation : tout d'abord une version agrandie, les MMS de 140ft et ensuite les YMS américains. Ils peuvent aussi être considérés comme les ancêtres des MSC qui firent un si long et si beau carrière dans notre Force Navale d'après-guerre.

Leurs qualités furent telles qu'un bon nombre d'entre eux se retrouvèrent sur le marché civil, comme ce chasseur de baleine qui se dégrade lentement sur une plage des îles Falkland.

Les MMS de 119 pieds furent vite appréciés par leurs équipages qui leur donnèrent le surnom de "Mickey Mouse" en relation avec leur petite taille. Un bon nombre d'entre eux restèrent en service dans certaines marines jusqu'au milieu des années cinquante.

Les Admiralty Type Motor Boats 140ft (Long Boats)

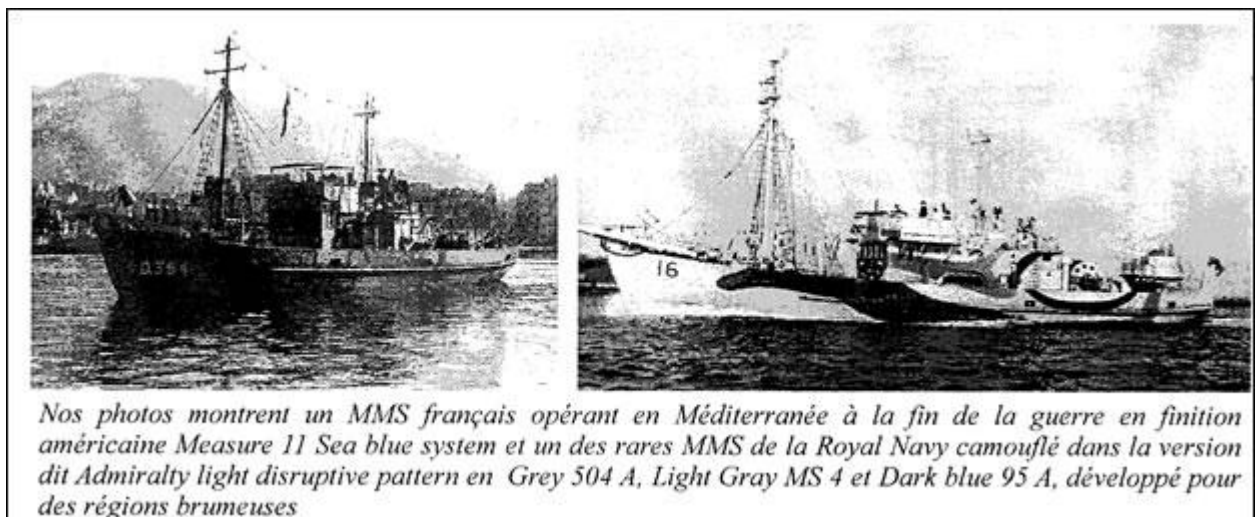
L'évolution des techniques et des exigences du dragage exigèrent vite la conception d'une nouvelle classe de dragueurs aussi bien pour US Navy que la Royal Navy. Un MMS de 140 pieds fut conçu. Les Américains s'en inspirèrent pour concevoir leur modèle qui fut désigné YMS ils avaient remplacé la première lettre

par la lettre Y. Cette lettre désignait le mot "yard" qui était une base dans le jargon réglementaire de l'US Navy dans la mesure où on s'attendait à les affecter à une base et à ses eaux côtières voisines. Ces premiers descendants des MMS furent donc leurs grands frères, les « long boats » et ceux-ci devinrent à leur tour la base pour la conception d'une nouvelle génération de dragueurs à moteur, les YMS américains.

Les MMS de 119 pieds avaient été spécialement conçus pour le dragage des estuaires et des eaux côtières. Plus au large le déminage était exécuté par des dragueurs océaniques, classe "Bangor" ou autres, notamment plus tard la fameuse classe "Algerine", des Bangor bien améliorés et plus efficaces. En fin de 1941, alors que les 119 pieds commençaient à entrer en service, l'Amirauté décida de lancer l'étude d'une version agrandie. Cette version devait pouvoir travailler dans des eaux moins protégées et aussi être capables d'entreprendre des traversées océaniques. Pour répondre à ces exigences le Directeur des Constructions navales demanda de pouvoir légèrement augmenter le tirant d'eau des nouvelles unités et cela lui fut accordé. Il en résultait une excellente amélioration de la tenue à la mer-, déjà très bonne sur le 119 pieds, qui remplissait toutes les exigences de l'état-major.

Le projet bénéficiait en plus de l'expérience acquise dans la construction et la mise en service des "Mieke), Mouse". Les extrémités du tube de l'arbre d'hélice furent renforcées. C'est ainsi que ces nouvelles unités ne connurent pratiquement pas les désalignements d'axe qui empoisonnaient parfois l'efficacité des 105 pieds. La barre ne fut plus manuelle mais bien électrohydraulique.

Avec un gaillard d'avant important et leur franc bord plus élevés, ces bateaux eurent une excellente tenue à la mer même dans les plus mauvais temps, ils embarquaient encore moins que leurs aînés de 119 pieds. Le touret et leur drague double L de ces "Long Boats", furent équipés d'un treuil moteur qui rendait la rentrée de la drague bien moins pénible pour l'équipage.



Une génératrice de 25 kW fournie pour l'usage général fut installée. La puissance électrique pour la drague fut portée à deux génératrices de 54 kW, parfois à une seule de 99 kW, selon les chantiers de construction. La structure de la coque fut mise en conformité avec les règlements du Lloyd pour les vaisseaux en bois et renforcée par rapport aux 119 pieds. Pour la plupart, la construction des 140 pieds fut confiée aux mêmes petits chantiers. Grâce à leur tirant d'eau augmenté ils révélèrent une stabilité améliorée, roulant beaucoup moins et leur haut gaillard d'avant offrait par gros temps une excellente protection au pont avant.

Caractéristiques, couleurs et finitions.

Durant la guerre les flottes en conflit, particulièrement celles des deux grands alliés, concurent un très grand nombre de schémas de camouflage pour leurs bâtiments, en fonction de leur catégorie et de leurs théâtres d'opérations. Le camouflage des petites unités en raison de leurs petites tailles est plus complexe dans les petites zones côtières où elles opéraient généralement, l'océan en arrière-plans.

Une grande majorité de ces unités fut entièrement peintes dans un gris moyen codé Grey 507A par la Royal Navy et Mesure 2 Light grey system de l'US Navy, un gris légèrement plus pâle que le gris anglais. Ce fut le cas pour les MMS à de rares exceptions près en fonction d'un environnement bien défini et accessoirement bases navales de l'US. Navy. Cette nouvelle classe de dragueurs fut dotée de deux moteurs General Motor de 600 HP avec deux arbres d'hélice, ce qui leur donnait une vitesse de 15 noeuds

et un rayon d'action d'environ 2500 milles à 10 noeuds. Avec leur canon de 3 pouces AA sur leur gaillard d'avant et deux pièces de 20 mm à tir rapide, ils étaient beaucoup mieux armés que les MMS. Équipés pour le dragage des mines à orins et des mines à influence, ils disposaient d'un puissant treuil électrique pour leurs dragues magnétiques et Oropesa. En service, un certain nombre d'entre eux débarquèrent leur drague mécanique pour leur permettre de se concentrer sur les dragages des mines à influence. Notre photo montre bien leur similitude avec les MMS Long Boat sauf les superstructures, l'armement et la motorisation permis par l'importance des budgets de l'US. Navy.

De nombreux YMS furent transférés à d'autres marines, principalement à la Royal Navy qui en eut dans le cadre du programme prêt - bail. De commun accord, les YMS fournis à la Grande Bretagne furent désignés par les lettres BYMS. Trois versions des YMS furent produites, très peu modifiées sauf pour leurs silhouettes, les Mark I avaient deux petites cheminées réduites à une seule, plus large sur les Mark II pour être tout simplement éliminée pour les Mark III et remplacées par un échappement direct.



Les équipages de ces dragueurs avaient aussi plus de confort. On y trouvait même une sorbetière électrique pour la fabrication de crème glacée et les postes d'équipage ainsi que la cuisine étaient chauffés électriquement et non au charbon. Sans oublier qu'ils étaient livrés avec une bonne réserve de boîtes de fruits et de poudre de lait pour les ice-creams. Ils disposaient d'installations frigorifiques pour la conservation des aliments au lieu de l'armoire en bois. Les officiers disposaient de cabines et d'un carré plus spacieux et plus confortables. Le seul désavantage était l'exiguïté du poste d'équipage causé par le nombre plus important d'hommes embarqués. 11 était mal ventilé, chose étonnante dans l'US.Navy, avec d'étroites couchettes triples superposées au lieu des larges couchettes en bois des MMS, mais cela valait bien les ice-creams quand ils pouvaient faire escale aux USA et se ravitailler surpris par les commodités de leurs nouveaux bâtiments.

Un des plus célèbres BYMS fut la "Calypso" du commandant Cousteau, à l'origine le BYMS 26 de la Royal Navy en 1942. Son "pennant number" fut changé en J 826 un an plus tard pour devenir le BYMS 2026 en 1944, illustrant ainsi les changements de numérotation intervenus pendant la période opérationnelle des dragueurs de cette classe.

LES MSC

Les descendants directs des YMS furent les MSC 60, construits eux aussi en grand nombre pour les flottes de l'OTAN dans le cadre du Pacte d'Assistance Mutuelle dans les années cinquante ; ils sont ainsi avec leurs équivalents britanniques de la classe "Conington", les deux derniers descendants des petits Mickey Mouse de 1941.



le lt. de vaisseau Louis Petitjean



le petty-officer Ragaert

L'âge d'or de ces dragueurs s'acheva à la fin des années soixante. Les MSC connaîtront dès lors des sorts différents. Ils seront désarmés et remis aux États-Unis ou vendus à des petites marines ou démolis. Les sonars et les robots sont devenus très performants et les premiers chasseurs de mines modernes entrent en service.

A SUIVRE

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

Iconographies et archives de R. Gollier et D. Henrard

(5 327-01/10/23) L'épopée des MMS et ceux de notre Force Navale (II)

CHAPITRE 6

La 118^{ème} Flottille

En mai 1942 le lieutenant de vaisseau Louis Petitjean RNR, fraîchement sorti de l'École d'Artillerie de Chatham, en espérant un destroyer, alla prendre le commandement du MMS 188 aux chantiers Noble à Fraeserburg. Son 1^{er} lieutenant était le sub-lieutenant RNVR Steens et le chef ERA son chef mécanicien. Le coxwain du 188 était le petty-officer Ragaert qui étonnait beaucoup les Anglais en arborant fièrement sa DSO, une décoration en principe réservée aux officiers. Il l'avait gagnée à Dunkerque, en tant que patron d'un chalutier qui avait beaucoup traversé la Manche pour ramener des soldats anglais à Douvres.

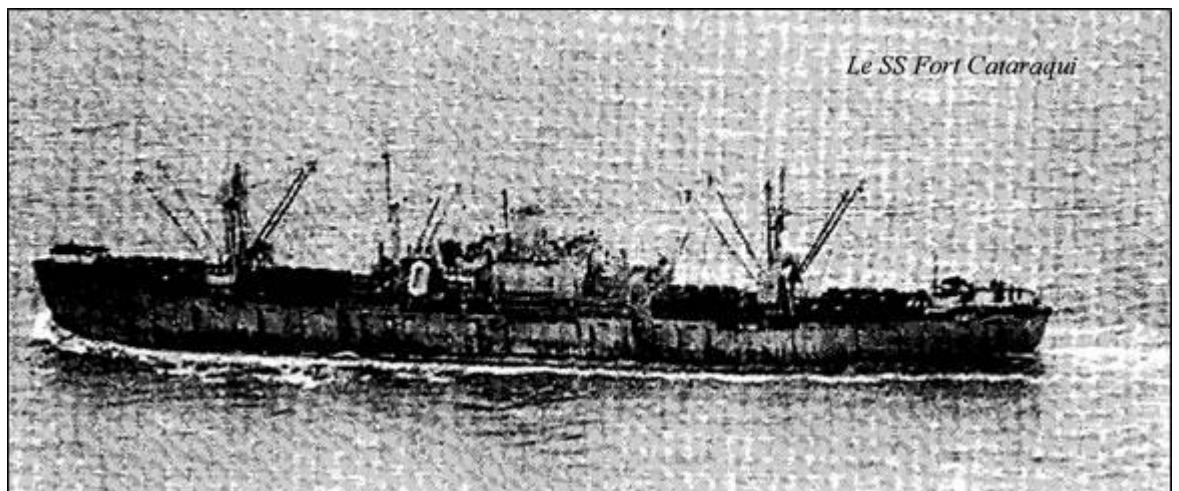


Le reste de l'équipage, sauf le signaleur belge, était composé d'Anglais. Ils furent remplacés petit à petit par des Belges, sauf le steward du commandant et le coq à qui les Belges, presque tous des pêcheurs, avaient fait apprécier la cuisine belge. Quelques mois plus tard les équipages du 188 et du 191 qui avait rejoint la flottille, devinrent entièrement belges. Le 15 octobre 1943 arrivent les 187 et 191 commandés par les commandants Van Waesberghe et De Ketelaere avec des équipages belges eux aussi. Harwich devint de plus en plus une grande base de déminage et l'activité déployée par les MMS grandit en conséquence. Ils étaient à la mer presque tous les jours pour débayer des zones ou des chenaux pour les caboteurs anglais et les barges de la Tamise aux grandes voiles rouges, presque anachroniques dans de telles circonstances, ainsi que des chenaux de diversion pour les convois quand leur chenal principal

était à nouveau miné. Le travail des petits dragueurs devenait de plus en plus intense. Deux nouvelles flottilles, attachées à la base, une anglaise et une hollandaise, ne tardaient pas à entretenir d'excellentes relations avec nos équipages. Le lieutenant-commander Petitjean fut alors nommé commandant de la 118ème flottille qui devint une unité entièrement belge. On sentait qu'un débarquement sur la côte française se préparait et nos MMS allaient y participer.

Deux grandes bases de la mer du Nord étaient spécialisées dans la chasse aux mines à Skegness et à Harwich. En 1944 elles participèrent à deux opérations de la plus grande importance, le déminage des côtes de Normandie en mai et juin et le nettoyage de l'Escaut qui leur prit un mois pour permettre l'accès à notre grand port. C'est grâce à l'expertise, au courage et au dévouement de ces équipages que les chalands de débarquement purent atteindre la côte normande sans presque aucune perte.

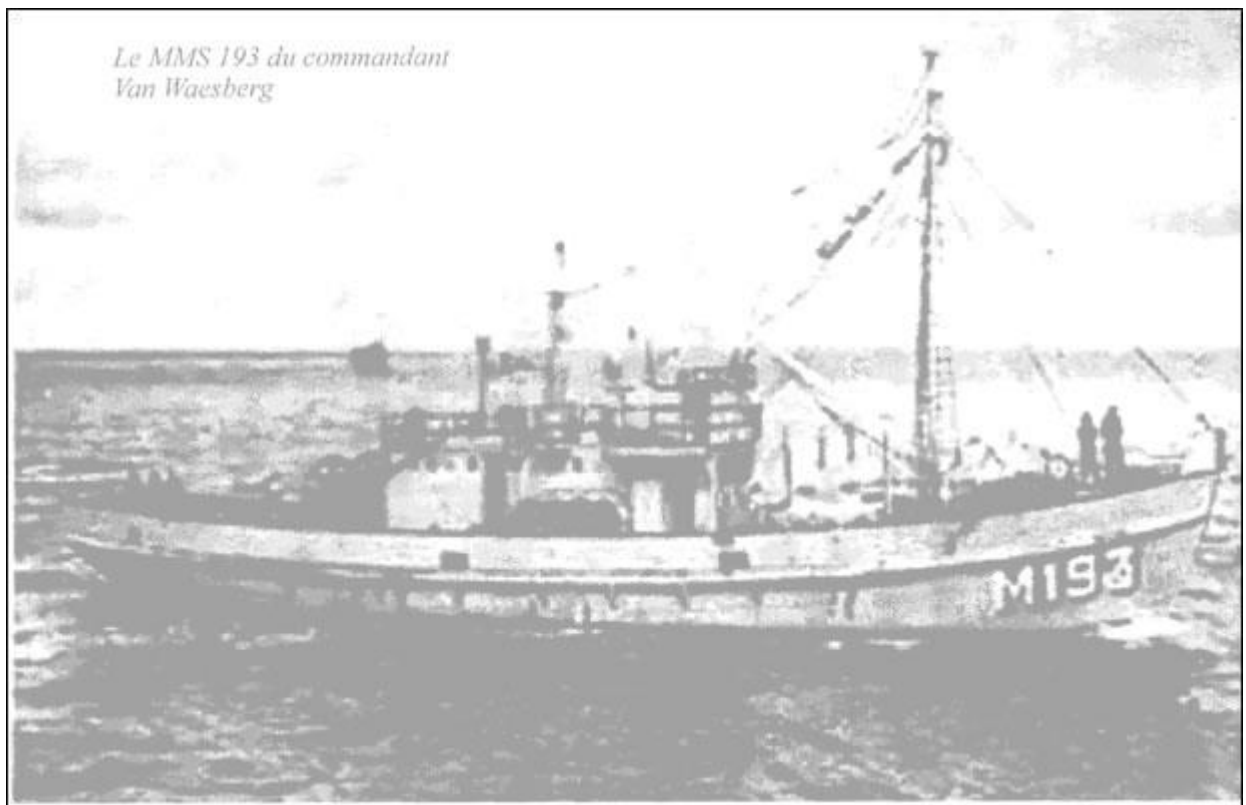
Au mois de septembre le général Montgomery, commandant en chef des forces terrestres, commit une grosse erreur stratégique. Il parvint à convaincre le général Eisenhower, commandant en chef des forces alliées, de lancer une offensive vers le Rhin pour entrer en Allemagne par la Hollande. Les ports entre Arromanches et Dunkerque étant encore tenus par les Allemands ou trop petits pour accueillir les convois, l'accès au port d'Anvers aurait cependant de l'avoir la plus grande des priorités.



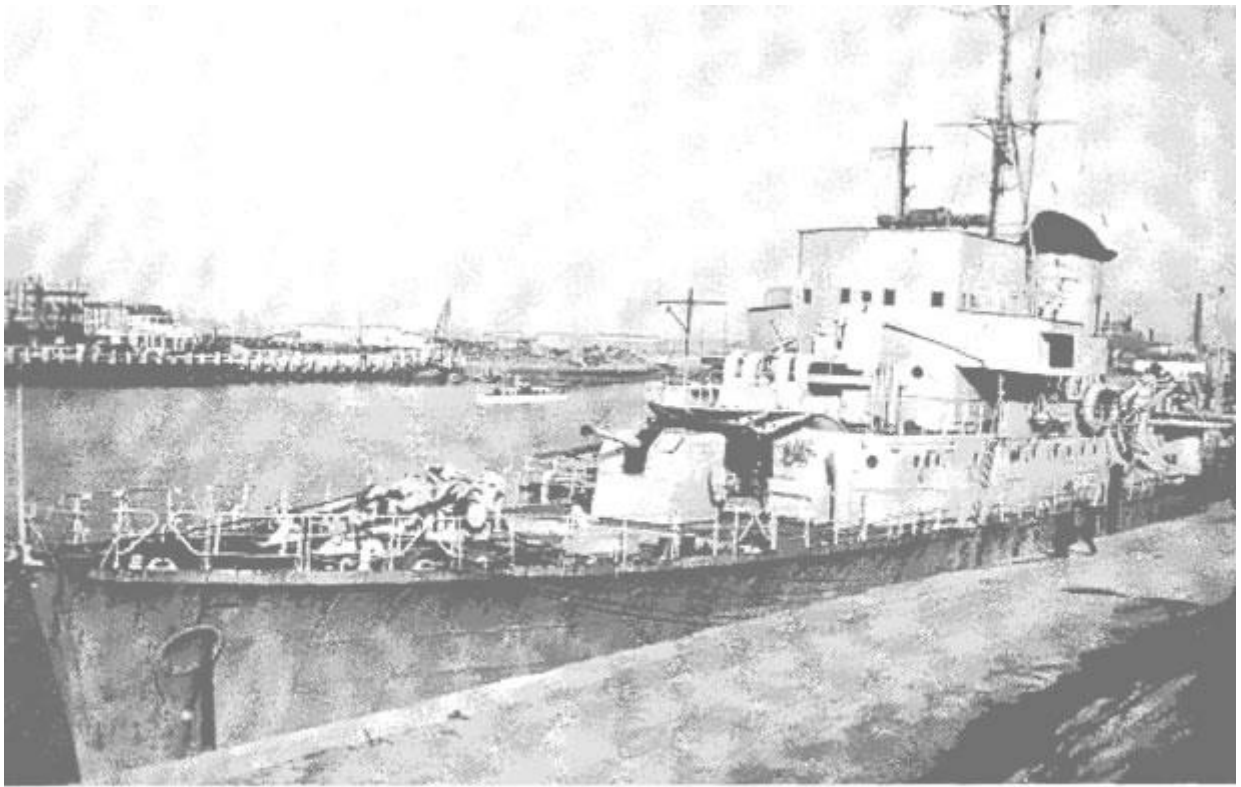
Commencée le 17 septembre l'offensive de Montgomery se termina par un désastre, spécialement pour les troupes aéroportées britanniques et polonaises. A ce moment de la guerre les forces alliées qui avaient fait depuis la Normandie une très rapide avance jusqu'aux frontières allemandes et libéré la Belgique, ne pouvaient être ravitaillées en armes et munitions que par des grands convois de camions depuis Arromanches.



Le grand port d'Anvers avait été libéré par la résistance et la 11^{ème} division blindée britannique mais entretemps les Allemands avaient pu établir et consolider de très fortes défenses en Zélande le long de la rive droite du fleuve.

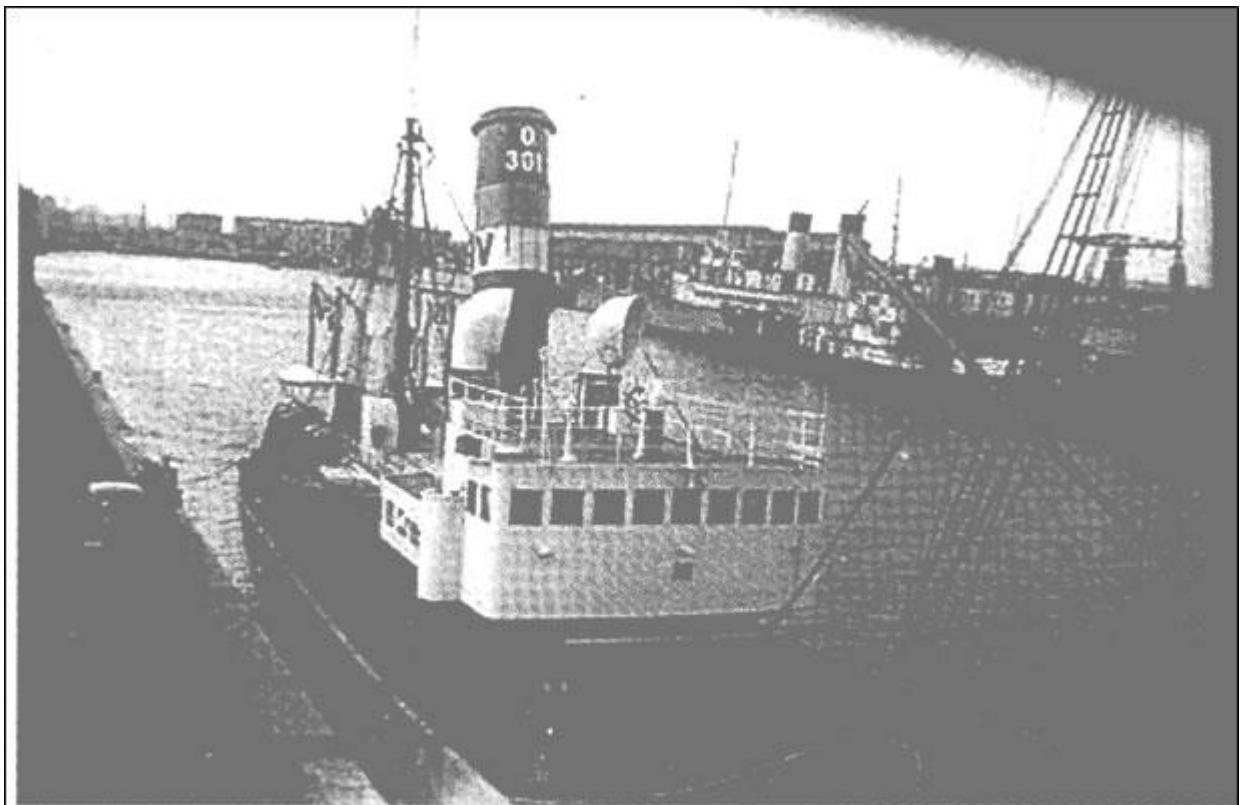


Ces défenses résistèrent énergiquement et quatre-vingt-cinq jours de durs combats furent nécessaires aux vaillantes troupes canadiennes pour enfin libérer l'Escaut le 4 novembre, au prix d'énormes pertes en vies humaines.



Le pont avant de l'Artevelde amarré à Ostende

Lors de la libération d'Ostende, le 9 septembre 1944 le capitaine de vaisseau Hooper, commandant la base des MMS de Harwich, et Petitjean furent les deux premiers marins à entrer dans le port peine libère. Leur dragueur n'ayant pu engainer le chenal encore encombré d'épaves, ils y entrèrent donc dans un canot afin d'étudier les opérations de nettoyage à effectuer. Ce ne fut qu'ensuite que la Flottille put escaler en ce port.



A l'autre bord, du bassin Cockerill, le "HMS Buchenwald" avec ses deux vieilles cheminées

En vingt-deux jours d'incessants labeurs et la destruction de deux cent quatre-vingt-trois mines, le caboteur norvégien "Lysland" suivi de deux autres furent les trois premiers navires de ravitaillement atteindre Terneuzen.

En début d'après-midi, deux jours plus tard, quatre-vingt-cinq jours après la libération d'Anvers, le premier convoi allié, entrainé dans le port d'Anvers. 11 était précédé par deux MMS belges de la 118ème flottille, le MMS 193 du lieutenant de vaisseau Van Waesberghe et le MMS 77 de l'enseigne de vaisseau Steen, qui eurent l'honneur d'être choisis pour précéder à Anvers le premier navire du convoi. Tout Anvers assistait à la petite cérémonie d'accueil avec à leur tête l'Amiral Ramsay commandant en chef de la marine du SHAEF, des délégués du gouvernement belge et des représentants de l'armée belge reconstituée. L'armée canadienne qui avait eu tant de courage et subi tant de pertes pour conquérir la rive droite de l'Escaut n'y était pas représentée. Seule consolation, le premier navire à accoster et à amarrer dans le port fut un liberty ship construit au Canada et avec un équipage canadien, le ss Fort Cataraqui

Le nettoyage de l'Escaut fut de la plus grande importance pour la suite du conflit et le plus grand service rendu à la Belgique par ses marins. Les équipages des petits MMS allaient alors devenir les pionniers d'une nouvelle marine belge créer et qui sera la Force Navale Belge.

CHAPITRE 7

Vers la création de la Force Navale

Le transfert de la Section Beige de la Royal Navy

La guerre en Europe étant terminée, l'Amirauté envoya le 20 mai 1945 un message de félicitations et de remerciements très flatteurs à sa Section Beige. Les hommes de la Section qui le désiraient, pouvaient recevoir une copie de son texte en souvenir. Elle laissait aussi entendre que les autorités belges devaient prendre des mesures pour démobiliser ces vaillants combattants. A ce moment, la Section Beige comptait quatre-vingt-cinq officiers et quatre cents trente-cinq gradés et matelots. Le gouvernement qui reformait une armée beige décida de compléter la section beige de douze cents volontaires. Ceux-ci se présentèrent en masse. Ils étaient immédiatement envoyés à l'entraînement à Devonport en Grande Bretagne et certains ayant terminé leur écolage furent embarqués sur des bâtiments. En juin 1945 un tel contingent n'était plus vraiment nécessaire.

Dans une lettre datée du 24 juin 1945, adressée au contre-amiral F.E.P. Hutton, Flag Officer Belgium, le Directeur général du Ministère des Communications, Henry De Vos répondait immédiatement à sa proposition de ramener en Belgique les deux bâtiments belges retrouvés Cuxhaven par un équipage beige de la R.N.S.B. 11 s'agissait du vieux Zinnia et de l'Artevelde récupérés en Allemagne. A la demande de l'Amirauté, la RNSB fournit les équipages pour ces deux bâtiments qui arborèrent le pavillon beige étant donné qu'ils étaient la propriété de l'État beige. Ils étaient en assez mauvais état par manque d'entretien au point qu'il fallut adjoindre douze machinistes de son ancien équipage allemand pour sa machinerie expérimentale peu connue des Belges. Quant au Zinnia, il prenait l'eau au point qu'il fallut l'escorter d'un remorqueur pour pomper ses fonds en cas d'aggravation des avaries.

Après avoir embarqué 45 tonnes de fuel l'Artevelde appareilla de Cuxhaven sous le commandement du Commander Timmermans le 21 juillet 1945 à l'aube pour rentrer à Ostende trois jours plus tard en suivant une route sécurisée par la Royal Navy. En manoeuvrant dans le port il heurta une épave qui endommagea assez gravement une de ses hélices. Les Allemands furent alors débarqués par la Military Police pour être rapatriés et le commandant Timmermans, appelé à d'autres obligations, transféra le commandement ad-intérim au lieutenant de vaisseau Böting. Un mois plus tard, le 20 août l'Amirauté signifiait à la Belgique qu'elle était la seule alliée qui subvenait aux frais de son armée de terre mais pas à ceux de sa marine et qu'il était temps qu'elle prenne en charge cette dernière.

A la libération de la Belgique, le Roi Léopold III ne se trouvant pas au pays, le Prince Charles fut nommé Régent du Royaume par les Chambres Réunies. Le 20 septembre 1944, il prêta le serment constitutionnel et exercera ses prérogatives royales jusqu'au 20 juillet 1950.

Le gouvernement fut remanié qui devait créer une nouvelle armée belge.

Au début de la Seconde Guerre mondiale, l'aviation militaire beige, alors dénommée Aéronautique Militaire, et le Corps de Marine créé dans l'urgence, dépendaient de l'Armée de terre, donc du ministère de la Défense. La guerre avait démontré que les aviations militaires devaient être indépendantes et aux ordres d'officiers aviateurs. Cela ne causa pas de problèmes pour l'aviation.

La solution était simple, il suffisait d'acquérir les avions dans les surplus de la Royal Air Force, tandis que les contingents de ses deux escadrons belges de pilotes, de mécaniciens et d'administratifs suffisaient pour créer une petite Force Aérienne bien entraînée. Le cas de la Marine était différent. Des accords internationaux imposaient d'ailleurs diverses obligations au gouvernement belge. L'Amirauté l'avait informé le 20 juillet 1945, qu'au cours d'une réunion il avait été décidé de confier à la Belgique une zone bien délimitée à déminer. Cette zone allait de la côte de Walcheren à la frontière française en position 51°08 N 02°35'. Le commandant Petitjean avait été désigné comme "Deputy Commander" des bouches de l'Escaut pour aller à la conférence internationale "East Atlantic Board for mines clearance". Cette décision allait jouer un rôle important pour la création d'une nouvelle marine de guerre belge, ce sera le Corps Naval, promptement change en Force Navale. La Belgique libérée avait finalement un certain nombre de grandes obligations au plan international. Le gouvernement en exil à Londres avait conclu des accords avec les alliés et de ce fait participé au conflit. Elle ne jouissait plus de son statut de neutralité et était tenu de respecter ces accords et à assurer la sécurité de ses eaux territoriales. Peu après, le 28 août 1945, le colonel Raoul Defraiteur, nouveau Ministre de la Défense Nationale, constata que la Section Belge avait enrôlé à la libération un trop grand nombre de volontaires et qu'elle n'avait pas de commandant, le Commodore Timmermans étant en fait l'officier de liaison avec l'Amirauté britannique. Il devenait urgent de constituer un comité pour étudier les mesures prendre pour la création éventuelle d'une marine de guerre belge et en créer les statuts. La création de cette marine semblait donc s'imposer mais cela ne se fit pas sans mal. On vit renaître les anciennes querelles politiques typiquement belges entre les partisans d'une marine de guerre et les opposants qui en trouvaient la dépense exagérée. Certains députés proposaient même de confier tout le déminage à une flotte alliée moyennant paiement. Non seulement aucune des marines contactées ne montra beaucoup d'enthousiasme, mais on put démontrer que cet investissement à fonds perdus coûterait plus cher à l'État. A ce moment l'État belge, n'était propriétaire que de deux unités de guerre attachées à l'Administration de la Marine du Ministère des Communications, donc théoriquement des bâtiments à statut civil. Le Ministère des Communications et celui de la Défense Nationale se joignirent donc pour étudier la création d'une nouvelle marine. De son côté, Monsieur Henri Devos, Directeur Général de l'Administration de la Marine, commença à étudier des dispositions pour la création d'une force navale, entre autres, la composition de sa petite flotte et sa mise en état. N'ayant plus son statut de neutralité, la Belgique était tenue de respecter ses accords, pour assurer la navigation dans ses eaux, y déminer les innombrables champs de mines marines posés par les belligérants et éliminer les nombreuses épaves qui encombraient les passes navigables. Il lui fallait aussi remettre en place tout le balisage des bancs et des chenaux de navigation dans ces mêmes eaux. On estimait à une dizaine d'années le temps nécessaire pour faire disparaître tous les engins de mort qui infestaient la mer du Nord. Il lui fallait aussi assainir son littoral et débarrasser ses plages de la masse d'engins destructeurs placés par les Allemands.

Le 4 décembre 1945 le commandeur Georges Timmermans, qui portait toujours son grade anglais comme les hommes de la RNSB, devait affecter un état-major à l'"Artevelde", au "Zinnia" et à la "Princesse Marie José", cette dernière devenue dépôt des équipages. Il fallait aussi trouver un accord avec le capitaine Hifi afin de prendre des mesures pour occuper rationnellement les hommes de la RNSB à HMS Royal Edmund 11, c'est-à-dire la caserne Général Mahieu. On approchait de la fin de l'année alors que les discussions et tergiversations se prolongeaient, lorsque Monsieur Devos (qui il faut bien le dire se prenait un peu comme le commandant de la future marine) répondit à la note du commandeur Timmermans pour l'aviser de son accord pour la formation des états-majors des trois équipages et faire remettre ces bâtiments en état avec la collaboration du Génie Maritime d'Ostende. Cette note est importante dans la mesure où elle montre que les navires étaient désarmés et non gardés. La réponse de Monsieur Devos le pria aussi d'attirer l'attention du capitaine Hill RN, Senior Naval Officer Belgium, sur l'avantage que ces mesures auraient pour utiliser rationnellement les effectifs disponibles à Royal Edmund II. In fine il ajouta que le cuisinier de l'École de Marine d'Ostende, à ce moment inoccupé, soit utilisé à bord de l'Artevelde. Une copie de cette lettre était envoyée à l'ingénieur en chef du Génie Maritime d'Ostende et au capitaine Couteaux, directeur de l'École Maritime d'Ostende.

Déjà, le 5 juillet 1945, le Sénateur Crockaert avait envoyé une note à Monsieur Mundeleer alors Ministre de la Défense Nationale, soit à peine deux mois après la fin de la guerre en Europe et alors qu'elle est prête de se terminer en Extrême Orient et que nos marins faisaient toujours partie de la Royal Navy.

On y lit : « Cher Ami, Je te remercie d'avoir répondu avec tant de promptitude et de ferveur, la communication que j'ai faite hier à La Commission de la Défense Nationale du Sénat touchant le discours prononcé hier par Monsieur Devos, Directeur de la Marine, au sujet de la création d'une marine de guerre.

Je crois bien faire en mettant sous ce pli la copie de la lettre que j'écris à Monsieur Devos. Je ne doute pas que cette question, essentielle pour l'avenir du pays, ne retienne toute ton attention et celle des officiers dévoués qui t'entourent. »

Par ailleurs on reste confondu quand on découvre dans les archives des notes ou des lettres d'officiers du Ministère de la Défense Nationale dans un rapport d'une trentaine de page sur l'évolution des futures forces belges dont celle d'un major. On y trouve les étonnantes remarques suivantes qui montrent la totale incompétence en la matière de cet officier : "Les huit dragueurs de mines nous ont été prêtés par le Gouvernement britannique et devront lui être restitués sous peu. À ce moment la marine belge sera réduite à presque rien". Sans imaginer, le brave homme, que les grandes marines disposaient d'un excès d'unités, donc immédiatement disponibles qu'elles voulaient mettre sur le marché à des prix intéressants.

Les paysans étaient la partie du peuple belge qui avaient le moins souffert de la guerre : pas ou peu de bombardement et ils mangeaient à leur faim. Beaucoup d'entre eux s'étaient même enrichis en vendant au marché noir les produits qu'ils parvenaient à soustraire aux réquisitions des services de ravitaillement. Ils n'avaient aussi aucune notion de l'importance de la marine pour le transport des marchandises. Au Parlement ce furent surtout les députés des milieux paysans qui se montrèrent hostiles à la renaissance d'une marine militaire, principalement pour des raisons de budget.

Malgré cette opposition parlementaire le gouvernement belge étudiait depuis la fin du conflit le statut et le budget nécessaire pour la création d'une nouvelle marine militaire. Les seuls bâtiments de guerre dont disposait la Belgique étaient les deux anciens garde-pêche, Zinnia et Artevelde, ramenés d'Allemagne étaient indisponibles en attente de décisions sur leur remise en état. Ils étaient enregistrés au Ministère des Communications, ce qui impliquait leur transfert officiel au Ministère de la Défense Nationale, fort préoccupé à ce moment de reformer l'Armée Belge. Un compromis fut trouvé en attachant la nouvelle force à créer aux Communications. L'amirauté britannique, consciente du problème auquel le Gouvernement belge devait faire face, accorda son accord au prêt à la future marine des huit MMS de la 118ème flottille.

A Suivre

(5 328-08/10/23) L'épopée des MMS et ceux de notre Force Navale (III)

Intermède

Les membres de la Royal Navy Belgian Section essentiellement les derniers engagés volontaires, rassemblés à Ostende en attente de décisions concernant une nouvelle marine belge, vécurent un difficile et très inconfortable automne en 1945 dans l'attente des décisions officielles sur leur sort: démobilisation générale ou création d'une nouvelle marine ? Une vieille malle Ostende-Douvres délabrée, la "Princess Marie José" leur servait de dépôt des équipages. Elle était tellement froide et inconfortable qu'elle reçut vite le surnom d'HMS Buchenwald.

La marine posait en effet un problème particulier. Le Ministère de la Défense Nationale n'avait pas l'expérience nécessaire pour gérer une marine et n'était pas confronté aux mêmes problèmes posés Lors de la reconstitution de l'armée de terre. Les membres de la RNSB étaient des navigants occupant des fonctions de commandement, de navigateur, de canonnier, de technicien et de spécialistes. La RNSB n'avait malheureusement pas de cadres administratifs, les fameux Paymasters aux galons liserés de blanc basés à terre et chargés de l'administration de la logistique et de l'intendance de la Royal Navy.

Une solution hybride fut alors trouvée à l'initiative d'un haut fonctionnaire de l'Administration de la Marine du Ministère des Communications, Monsieur P Poncelet, du sénateur Paul Crockaert, ainsi que le Secrétaire général du ministère Monsieur Marcel Malderez et du Directeur Général de l'Administration de la Marine, Monsieur Henry Devos. Une belle équipe pour contrer les prétentions des politiciens à courte vue !



La photo de gauche n'est pas très bonne mais elle montre la plaine d'exercice du CIP avec à droite le grand bunker construit par la Kriegsmarine. A droite le rassemblement d'un peloton du CIP.

Ce fut en septembre 1945 que la décision de créer notre nouvelle marine fut prise. Le Directeur de l'Administration de la Marine envoya au Premier Ministre Achille Van Acker une lettre expliquant l'aide apportée à l'Amirauté par les membres bien entraînés de la RNSB, dans l'état de la situation existante : le nombre de marins belges assurant encore le déminage sous le contrôle de la Royal Navy, les unités récupérées en Allemagne, l'existence de la 118ème flottille, la nécessité d'acquérir deux frégates pour la surveillance de notre côte et les intentions de l'Amirauté anglaise de favoriser la création d'une force navale par la Belgique qui continuerait en plein accord avec elle, de poursuivre les obligations du moment. Un long rapport très détaillé et intitulé "Le problème d'une force navale dite Marine Royale" sur les mesures à prendre, la petite flotte à armer, le personnel à prévoir et les budgets estimés nécessaires. Une copie en était envoyée au Ministre de la Défense Nationale lui demandant son accord ou les objections que cela pourrait soulever de sa part, avant d'introduire les projets d'arrêtés nécessaires. La Force Navale qui devait d'abord s'appeler Corps Naval était sur ses rails.

Création et organisation de la Force Navale

Ce fut enfin le 30 mars 1946 que l'Arrêté du Régent portant sur la constitution de la Force Navale fut signé par le Ministre des Communications, Monsieur Ernest Rongvaux, le colonel De Fraiteur, Ministre de la Défense Nationale, et contresigné par Monsieur Joseph Merlot, Ministre de l'Intérieur.



L'Artevelde, toujours en révision à Hoboken, fut ramené au quai London Istanbul pour devenir le "tender" de la 118ème Flottille. Les autres marins de la nouvelle Force Navale durent attendre la mi-août pour

- Un service administratif partagé en trois sections à bord du Princesse Marie-José, de l'Artevelde et au service de déminage.

Les effectifs se composaient de 65 officiers, 36 sous-officiers, 14 sous-officiers de l'armée de terre, 4 officiers mécaniciens à l'essai, 233 soldats (?), 100 volontaires qui commençaient leur quatrième mois de formation et des prévisions d'entrée en service de 200 autres en mai et en septembre .

Le 1er juillet 1946 une importante réunion fut organisée au Ministère des Communications à l'initiative de Monsieur Marcel Malderez qui, tout comme Monsieur Henri Devos, avant été un grand partisan d'une renaissance d'une marine militaire belge. Sept personnalités y assistaient. Étaient présents : MM. De Vos, Directeur général de l'Administration de la Marine ; le Cdt Timmermans, Commodore de la Force Navale ; Poncelet, Chef de service de la Force Navale ; Molitor, Conseiller au Service de l'Administration générale ; Spreutels, Inspecteur des Finances ; Burton, Inspecteur adjoint des Finances et Degive, Chef de bureau au Secrétariat général.



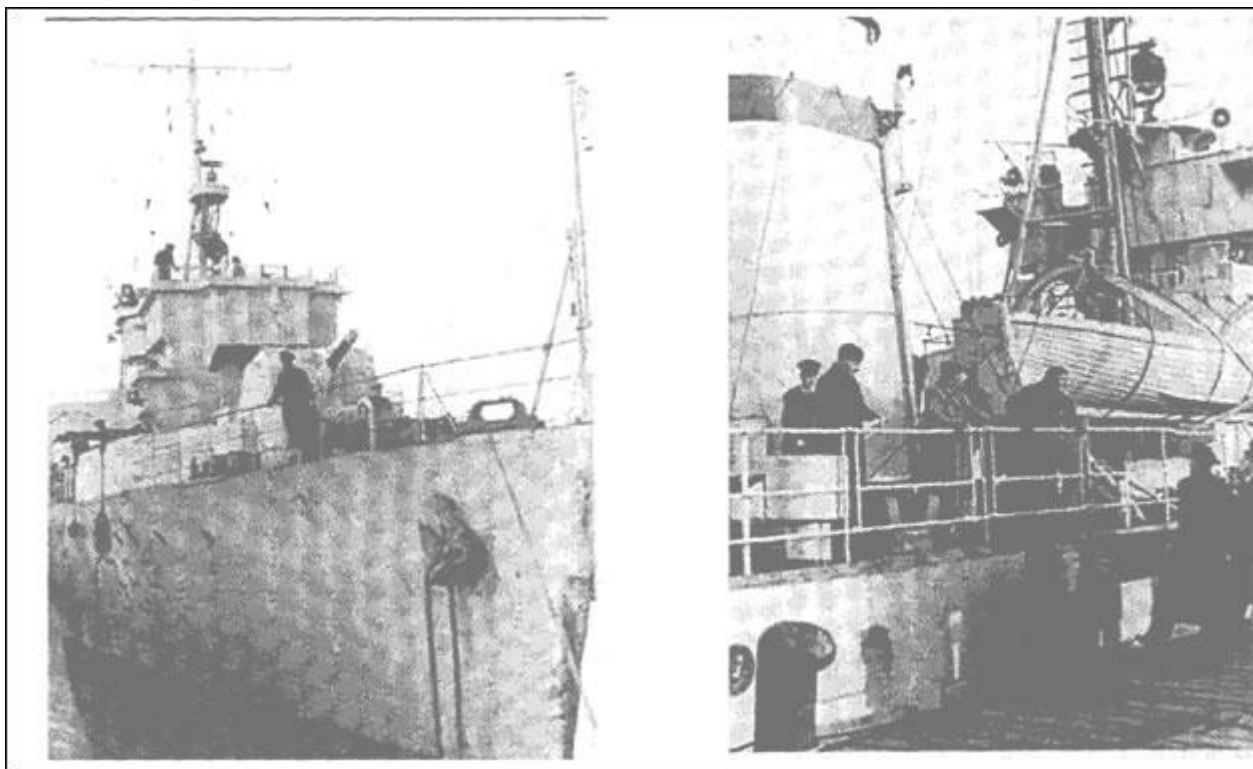
L'ordre du jour était un examen des propositions de cadres et de rétribution de la Force Navale.

Mr. Devos commença par exposer les raisons qui, selon lui déjà avant la guerre, justifiaient l'existence d'une Force Navale:

- maintien de l'ordre et protection des pêcheurs qui incombait à un garde-pêche.
- police des eaux et sauvetage des aviateurs avec des vedettes rapides.
- hydrographie et balisage.
- enlèvement des 54 épaves signalées dans nos eaux territoriales.
- déminage : l'Administration se trouvait dans l'obligation d'équiper quatre dragueurs pour effectuer ce travail dans la zone qui nous avait été désignée par la Commission de déminage résidant Londres.

Il serait fastidieux d'évoquer tous les autres points qui furent discutés dans les cinq pages du compte rendu. Nous nous contenterons donc d'en citer les principales : établir le budget de la Force Navale, la remise en état du "Zinnia" et de l'Artevelde" pouvant aussi servir de navire-école pour remplacer le "Mercator" estimé en fin de vie puis remplacer le "Zinnia" en achetant deux frégates. Toutes ces dispositions furent étudiées par les participants. On peut en conclure que Messieurs Malderez et Devos furent les pères de notre Force Navale. La Royal Navy proposa de nous vendre quelques dragueurs océaniques de la classe "Algerine".

Deux d'entre eux rendirent visite à Ostende pour être officiellement présentés à l'état-major de notre nouvelle marine. les HMS J 385 Wave et HMS J 380 Mariner.



Sur la photo on reconnaît de gauche à droite à bord : le capitaine de frégate Louis Robins, le secrétaire général du Ministère des Communications, Monsieur Marcel Malderez, le commodore Georges Timmermans et sur le quai le lieutenant de vaisseau Daniel Geluyckens de dos, avec le capitaine de frégate Louis Petitjean.

Les services météorologiques de l'État et de la Force Aérienne devaient moderniser leurs procédures en raison des nouvelles obligations internationales. Une de celle-ci était d'assurer des veilles météo dans l'Atlantique à un point à situer à l'ouest de l'Irlande.

Un document de l'État-Major de la Force Navale intitulé "RAPPORT GENERAL DES NAVIRES DE GUERRE — MOIS D'AVRIL 1949" donne la flotte comme indiqué ci-dessous

NAVIRES	INDICATIFS	BASES	PROGRAMME
ARTEVELDE	ORFD	A quai à Ostende	A vendre en 1949
BREYDEL	ORFZ	A quai à Ostende	A vendre en 1949
Lt de V. BILLET	ORFM	en mer	Retour à Ostende le 21 mars
S.L.B 19	ORBS	Dispersion des épaves à Ostende	
BARCOCK	ORHS	A quai à Ostende	Terminera sa mission le 7 juillet 1949
MMS 1020	ORHP	En révision à Ostende	période pour 5 semaines
LA 118^{ème} FLOTTILE			
MMS 182	ORHB	Désarmé à, Ostende	
MMS 187	ORHD	Opérationnel	
MMS 188	ORHE	"	
MMS 189	ORHF	"	
MMS 191	ORHH	"	
MMS 193	ORHJ	"	
MMS 266	ORHM	A désarmer en fin mars	
NB : L'indicatif attribué à l'Artevelde lors de sa construction à Hoboken fut OQIP			

En un peu moins de trois ans la jeune marine avait fait un très bon travail, le bilan que le Ministre des Communications pouvait présenter à son collègue de la Défense Nationale était très positif. Sa flotte de composait

- la frégate météorologique "Luitenant ter Zee Victor Billet"

- le chalutier SLB 19 affecté à la dispersion des épaves
- l'ex garde-côte "Artevelde" désarmé en attente de modifications
- le MMS 140 ft 1020
- les 8 MMS de la 11 8ème flottille, dont 4 en opération et 4 en remise en état et modernisation
- le vieux garde-pêche "Breydel" désarmé et transmis aux Domaines pour être mis en vente publique
- le MFB 191 et 2 embarcations portuaires à moteur

Depuis sa création elle avait complètement déminé une zone de 300 miles carré, détruisant plus d'une centaine de mines diverses ; le service de dispersion des épaves avait nettoyé quatre zones dangereuses et également minées, il ne lui restait qu'à nettoyer les deux petites zones E 101 et 102 aux alentours de Knokke,

Toutes les quarante-huit bouées de navigation avaient été nettoyées, entretenues et remises à l'Administration de la Marine qui assurait ce service avant la guerre. Il ne fallait pas oublier non plus que pendant dix-huit mois elle avait assuré les services météo et garde-pêche.

La politique préconisée par le gouvernement était la suppression progressive des services résultant de la guerre pour lui permettre de les remplacer par d'autres entièrement consacrés à la formation de ses équipages et à ses futures missions en cas de guerre.

Les effectifs en cadres et marins volontaires ne correspondaient plus aux nouveaux besoins, le colonel De Fraiteur. Ministre de la Défense Nationale, marqua son accord pour les étoffer par l'apport de deux cents volontaires. Il fallait aussi prévoir la prochaine arrivée en octobre de deux dragueurs océaniques de la classe Algerine.

L'équivalence des grades

La Force Navale créée était pauvre et il fallait la doter d'uniformes et d'insignes de grades. Une belle solution, joignant le sens pratique et rendant hommage à la RNSB, fut adoptée, permettant aussi de limiter le budget nécessaire. Il n'était pas nécessaire de créer un nouvel uniforme pour ses nombreux matelots, mais de conserver, au moins pour une assez longue période les stocks d'uniformes déjà distribués et ceux disponibles dans les réserves. L'hommage à la Royal Navy fut d'adapter ses insignes et lignes distinctifs pour les officiers, tous anciens de la RNSB et très fiers de leurs uniformes.

MARQUES DISTINCTIVES AUX F.N.B.									
OFFICIERS									
Commodore Commodore Commodore	Capt. de Vaisseau Kap. ter Zee Captain	Capt. de Frégate Fregattenkap. Commander	Capt. de Corvette Korvettenkap. Lt-Commander	Lt. de Vaisseau Luitenant ter Zee Lieutenant	Ens. de Vaisseau Vaandrig Sub-Lieutenant	Off. des Equip. Off. der Bemann. Warrant Officer	Aspirant Adelborst Midshipman	Aumônier Aalmoesier Chaplain	
SOUS-OFFICIERS									
1 ^{er} Maître 1 st Meester Chief P.O.	Maître Meester Petty Officer	Quart. maître Quart. meester Leading Seaman	1 ^{er} Maître 1 st Meester	1 ^{er} Maître 1 st Meester	1 ^{er} Maître 1 st Meester	1 ^{er} Maître 1 st Meester	1 ^{er} Maître 1 st Meester	1 ^{er} Maître 1 st Meester	1 ^{er} Maître 1 st Meester
Electricien	Administration	Machine	Machine	Machine	Machine	Machine	Machine	Machine	Machine
Machine	Machine	Machine	Machine	Machine	Machine	Machine	Machine	Machine	Machine
Couleurs entre Galons Off									
Machine - Pourpre Administration - Blanc Docteur - Rouge Cardinal Dentiste - Orange Electr. Commu. - Vert nication									
Insigne casq. Officiers									
Insigne casq. Sous-Off									
Favon Commodore									
Pavillon Force Navale									
autres Officiers									
10-2-47 R. DECLEER									

Ce fut très simple pour les matelots : il suffisait de remplacer le ruban HMS du cap par un autre portant simplement les sigles ZM-FN, sans nom de bâtiments encore trop peu nombreux. Une petite coquetterie fut de leur créer un petit insigne de feutrine bleu portant une sirène pour éviter toutes confusions.

Pour les officiers on conserva la tenue bleue foncée aux galons de la Royal Navy en remplaçant simplement l'ancre argentée de la casquette sous la couronne royale britannique par une cocarde belge sous la couronne royale belge pour créer un macaron de casquette du plus bel effet. Cela put peut-être un peu consoler ceux qui auraient préféré le nom de Marine Royale à celui de Force Navale.



Le sergent Demuylder en 1945, devenu enseigne de vaisseau quelques années plus tard.

Les Liens existants entre la Force Navale et l'armée imposaient d'établir une liste d'équivalence des grades entre les deux forces. Comme la hiérarchie des sous-officiers de la Royal Navy, était différente de celle de l'Armée Belge, il fallut en créer une nouvelle. Elle s'inspira de celle de la Marine Française. Cela causa une petite confusion quand la FN fut transférée à la Défense Nationale. A la fin mars 1946 alors que la FN était encore cantonnée à bord de la "Princesse Marie-José" le commodore Timmermans avait demandé le transfert de quelques sous-officiers instructeurs spécialisés. Un document envoyé en réponse lui annonçait l'arrivée à bord de deux secrétaires, un comptable et deux instructeurs pour la formation militaire de base. Un de ceux-ci était le 1er sergent Willem Demuylder, volontaire de carrière : il avait échappé au Stalag et avait été un grand résistant. A la libération il avait suivi l'entraînement commando en Ecosse avant de terminer la guerre dans le régiment de commando. Or il se fait que le grade d'Officier des Équipages existait dans la marine française, ce n'était pas un grade au sens réel du terme, mais une position équivalente à celle de Warrant Officer en Grande Bretagne, des grades honorifiques accordés aux sous-officiers qui s'étaient distingués en opérations ou qui terminaient une brillante carrière. Le commodore adopta alors celui d'Officier des Équipages, resté unique en Belgique. A la différence de la France et de l'Angleterre, on lui accorda un uniforme d'officier avec un fin galon, ce qui lui donnait accès au mess des officiers.

Un problème se posa quand la FN passa la Défense pour laquelle il était un adjudant et notre homme, qui était un excellent instructeur, plein de mérites et aimé de tous dut lutter pour obtenir une promotion bien méritée au rang d'enseigne de vaisseau. On ne manquera pas de remarquer les ailes de pilote de porte-avions, bien-sûr inutile pour notre petite Force Navale mais incluses en honneur du lieutenant de vaisseau Schlim qui les avait bien gagnées dans la Royal Navy après une étonnante saga d'un an d'évasions à travers la France et l'Espagne.

Le système de galons colorés des officiers spécialistes de la Royal Navy fut conservé. Les officiers de pont n'avaient pas de liseré de couleur. Pour les autres, quatre couleurs donnaient leurs spécialités : le vert pour les électriciens, le rouge pour les mécaniciens, le velours pourpre pour les médecins et enfin le blanc pour les officiers d'administrations, appelés Pay Masters en anglais

Le rôle des MMS

Rappelons le rôle important qu'ils **ont** joué au cours de la guerre et tout particulièrement en 1944 dans le déminage des côtes de Normandie et de l'Escaut. Vingt-trois d'entre eux ont été perdus, vingt en opérations de déminage, deux par circonstances de mer et un qui dut être sabordé Singapore.

Ils furent aussi les premiers bâtiments opérationnels et les ancêtres de la Force Navale Belge aujourd'hui devenue Composante Marine. Pendant plusieurs années ils ont assaini les eaux territoriales belges. Les équipages de la 118ème Flottilles ont transmis leur expérience à plusieurs générations de jeunes marins. Ils furent les pionniers d'une marine moderne et efficiente.

Lors de sa création, l'OTAN demanda à chaque pays membre de conserver le libre accès à ses ports et d'assurer la navigation dans ses eaux territoriales. L'expérience de nos marins ne fut pas perdue. Notre Force Navale conquiert une grande réputation parmi les flottes de l'Otan. La technologie des mines progressait sans arrêt et le déminage devenait de plus en plus exigeant et compliqué. L'excellente réputation des équipages belges aboutit en 1960 à la création de l'école EGUERMIN où viennent régulièrement s'entraîner des équipes d'autres marines.

Ce sont nos MMS et leurs marins qui ont fait flotter à nouveau le pavillon belge parmi les marines des pays libres. Qu'ils en soient honorés.

La vie à bord des MMS



Les accommodations des MMS étaient à cent lieues de celles des chasseurs de mines d'aujourd'hui. Nous ne parlons bien entendu pas des moyens de dragages primitifs comparativement aux moyens actuels, mais de celles destinées aux équipages. Au milieu de la solide coque en bols, le château central, une grande superstructure en forme de parallélépipède rectangle occupait une grande partie du pont. Cette superstructure abritait toutes les fonctions vitales du bâtiment.

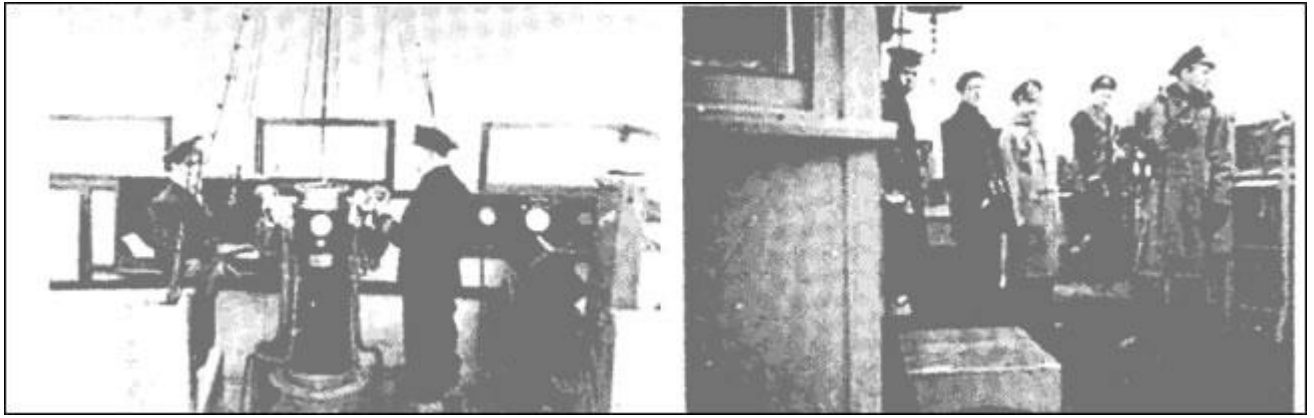
La vie à bord était assez confortable, il y régnait en général une atmosphère de camaraderie, digne des frères de la côte.

A bord, les hommes s'habillaient de façon pittoresque de salopettes huileuses ou de vieux uniformes n° 2 parfois agrémentés d'un pull-over civil, aux pieds des vieux godillots qui avaient connus les affres du CIP ou des bottes de caoutchoucs ramassées Dieu sait où. Rares, mais du plus grand « chic » étaient les gros bas de laine blanche retournés sur les bords des bottes, et parfois la fin du fin, un pull blanchâtre à col roulé. L'ensemble donnait la caricature d'un sous-marinier de la Royal Navy. Le seul vêtement standard était l'imperméable de gros temps alors dénommé "oilskin" comme dans la Royal Navy ; son manque de souplesse le rendait peu agréable à porter mais son imperméabilité était parfaite. Il ne faisait pas partie des kit-bags personnels mais était disponibles à bord.

La nourriture était aussi bien mieux préparée qu'à la caserne. Les aliments et les approvisionnements étaient bien entendu les mêmes, mais le coq disposait d'une toute petite cuisine contiguë au carré des officiers qu'il servait lui-même car il n'y avait pas de steward à bord.

Le poste d'équipage était assez exigu mais très confortable. En hiver un petit poêle en fonte, alimenté par des briquettes de charbon provenant du dépôt des locomotives de la SNCB, répandait une bonne chaleur qui rendait facile le séchage des "oilskins" ou des "duffel coat" des hommes qui descendaient de quart. Les matelots dormaient dans des couchettes en bois agrémentées d'un petit matelas de crin, l'exiguïté du poste ne permettant pas l'usage de hamacs. Enfin, les parois de bois et la chaleur du petit poêle évitaient le désagrément des condensations.

Les "Mickey Mouse" roulaient comme des tonneaux et il était nécessaire d'acquiescer le plus vite possible le pied marin. La superstructure consistait en un château central surmonté d'une passerelle assez spacieuse avec la timonerie. Celle-ci abritait bien entendu une roue de barre démultipliée qui rendait la manœuvre plus facile. Le compas était magnétique, mais pas de gyrocompas ni de radar. Les "long boat" de 140 pieds étaient quant à eux, bien plus confortables pour leurs équipages que leurs petits frères du fait de leurs plus grandes dimensions.



Leurs installations intérieures, bien que semblables entre elles, variaient très légèrement selon leurs constructeurs. En plus d'une large passerelle de navigation on y trouvait la timonerie, la barre et la station de la radio. Les deux photos montrent la passerelle du 182 avec le lieutenant de vaisseau Ceulemans et l'enseigne de vaisseau Grandjean et celle du 1020 avec de droite à gauche le capitaine de corvette Depoorter avec son petit chien Skipy, sa mascotte, Grandjean devenu lieutenant de vaisseau et 1er lieutenant du 1020 l'aspirant Legros, l'Aumonier Delbaere et votre serviteur de quart à la cloche de brume.

Au niveau du pont on trouvait le carré des officiers avec son imitation de feu ouvert électrique, la cuisine avec sa porte vers le carré qui permettait au coq de servir directement les repas des officiers car il n'y avait toujours pas de steward à bord, un petit lavoir, le poste de l'électricien et enfin deux WC. A bâbord l'entrée au carré des officiers, un minuscule bureau et les toilettes des officiers.

Sur la passerelle, la timonerie bien qu'assez fruste, comportait à tribord le poste radio et à bâbord la table des cartes, les instruments de navigation réduits à leur plus simple expression, le compas de la timonerie et celui, très beau et imposant de la passerelle extérieure ; pas de gyrocompas ni de radar. Une enclave dans le bordé de la passerelle permettait d'y utiliser les cartes par temps convenable. La timonerie était surmontée de deux réservoirs d'eau douce et d'un gros projecteur, ainsi que des feux de pulsion de dragage.

Annexe 6
Le départ des MMS

Any further communication
should be addressed to -
THE DIRECTOR OF
NAVY CONTRACTS
Tel. Address: "Contracts, Bath"
Telephone: Bath, Tennyson, 3400. Ext. 2742
Admiralty Reference: C. P. 37. SCD.12.7/-



Admiralty Offices
Warminster Road,
BATH.

MDN-SPA Ap/EN	2
20 JUIN 1955	7
CO	
NO	12356

June, 1955.

Gentlemen, /Sir

I have to inform you that the Admiralty have for disposal the undermentioned M.M. S's as lying at Brussels. For permission to view apply Capt. Petitjean, Z.A.G., Caserne Prince Baudouin, Place Dailly, Brussels, (Tele. Brussels 349400 Extension 750).

M.M.S. 182 (M940) Folio No. 1574/26555

187 (M941) " " 1575/26555

188 (M942) " " 1576/26555

189 (M943) " " 1577/26555

266 (M946) " " 1578/26555

1020 (M947) " " 1579/26555

2. All engines and generators have been removed.
3. Tender Form and Conditions of Sale Form SCD.117 are attached.
4. Facilities for inspection of the craft may be obtained on application to Capt. Petitjean, Z.A.G., Caserne Prince Baudouin, Place Dailly, Brussels.
5. Offers for the craft as lying should be made out on the enclosed tender form and forwarded in the accompanying envelope to reach the Director of Navy Contracts, Admiralty Offices, Warminster Road, Bath, Somerset, by 12 o'clock noon on Thursday, 30th June, 1955.

I am,
Your obedient Servant,

Signed *J. T. ...*

J. T. ...
DIRECTOR OF NAVY CONTRACTS

A Separate Letter to:-

Mr. H. Greenwood, Athenaeum Court Hotel, Piccadilly, London, W. 1.
Mr. P. Fraenzaer, 51, Rue de Bourgogne, Forest, Brussels.
Messrs. Arnold, M. Reims & Co., 25, Victoria St, London, S.W.1.
Messrs. Starnaud & Partners Ltd., 114, Bishopsgate St, London, E.C.2.
Mr. H.G. Pounds, Trafalgar Wharf, Southgrove, Portsmouth.

Copies to:- Capt. Petitjean, Z.A.G., Caserne Prince Baudouin, Place Dailly, Brussels.

M. Ex. J.A.C.D.C.; Papers: L. & B. 300;

Copies de la lettre des anglais

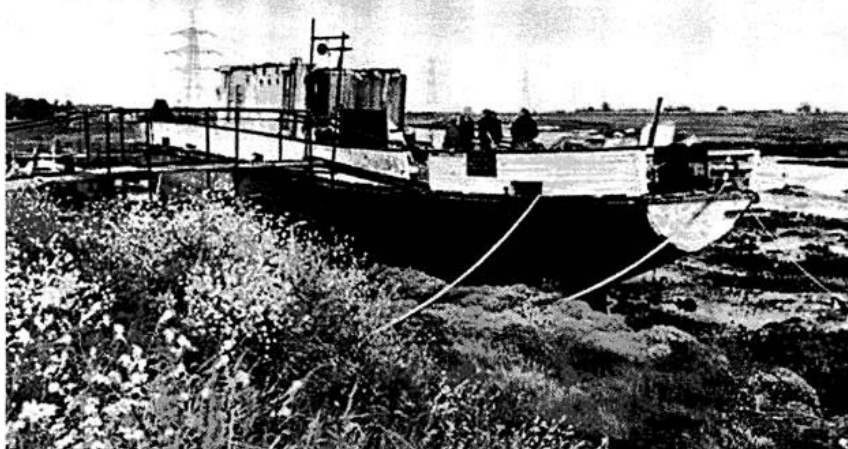
Ce fut la société H.G.Pounds de Portsmouth, une firme spécialisée dans le commerce de vieux navires ou de leur démolition, qui les acheta, et le capitaine de frégate Bönting de Sainte Croix confirma à Bruxelles leur remise en bonne et due forme à leur acquéreur.

Les années passèrent, or l'un d'eux, le M 940 (ex 182), aurait peut-être pu revenir à la Force Navale pour une restauration mais l'affaire échoua. Pendant des années un aumônier pensionné de la Royal Navy avec l'aide du commandant Ceulemans, qui avait commandé le 182 et résidait alors dans la région avec son épouse anglaise, l'avait récupéré et fait remorquer dans un bras de la rivière Medway. Il tenta de récolter des fonds pour le restaurer avec l'aide de bénévoles et de donateurs mais sans grand succès et décéda avant d'avoir pu réaliser son rêve.

A la fin des années 90, le 182 reposait toujours sur un lit de vase des marais de l'estuaire. Une mission de la Force Navale alla l'inspecter avec le projet de le ramener éventuellement en Belgique pour le restaurer mais il était malheureusement trop tard.

Sa quille était complètement déformée et enfoncée dans la vase, il n'était plus possible de le déplacer. Depuis le décès de l'aumônier, les vandales avaient fait leurs œuvres. Les superstructures avaient été ravagées. Peu de temps après sa veuve le fit démolir et une partie de ses bois encore utilisable fut transformée en meuble et objets souvenirs. C'était la fin définitive de nos braves MMS.

L'épave du MMS 182 reposant dans une zone marécageuse du Kent en 2004



FIN

(5 330 -22/10/23)-La Marine Turque au temps glorieux des galères (I)

LE temps des galères. La Chrétienté sort des brumes du Moyen-Âge et fait connaissance avec la rondeur

de la terre. Les Chevaliers bardés de fer vont s'effacer dans le lointain, tandis qu'au-devant de la scène s'installent déjà les décors de la Renaissance.

Apprêtons-nous donc à plonger dans cette extraordinaire époque si haute en couleurs, à tel point bouillonnante de vie et par surcroît si riche en aventures maritimes. Car c'est le temps où les « grands découvreurs » partaient « ivres d'un rêve héroïque et brutal », ou, plus simplement, cherchant une autre route des -épices, donnaient à leur pays des continents nouveaux. Ceux-là voguaient à grands renforts de toile sur des nefes ou des caravelles, qui semblaient aux contemporains monstrueuses à force de châteaux de poupe, et qui nous confondraient à présent, face à l'Océan inconnu, par l'exiguïté de leurs dimensions. Mais ceux-là, c'est surtout à la fureur des flots qu'ils avaient à faire face. En Méditerranée la concurrence était plus directe et plus âpre ; et c'est à tout instant que le navire à la précieuse cargaison pouvait voir surgir de l'horizon, ou de derrière une île, un ennemi, un corsaire, un pirate, infidèle ou coréligionnaire. Du besoin aigu d'un moteur auxiliaire pour attaquer ou fuir les jours de calme, était née la galère qui demandait sa puissance propulsive non pas seulement à ses voiles mais, dans les moments difficiles, à ses avirons, aux muscles de sa chiourme.

Nous allons voir s'affronter sur la mer deux civilisations qui se disputent l'Empire du Monde, l'une où se sont fondus dans le creuset des siècles, l'apport des « grands barbares blonds », celui de la Grèce et de Rome et ce fonds sémitique, apuré par le Nazaréen, puis réenrichi d'orientalisme par les Croisades ; l'autre venue des steppes rudes de l'Asie Centrale, frottée des grâces persanes, pliée à l'éthique tribale du Coran, héritière enfin de Byzance, et qui, face aux grasses plaines d'Europe, face à cet élément nouveau qui les baigne si largement, ne sent pas encore assouvi son énorme esprit de conquête.

Elles se disputent l'empire du Monde, et, certes, il n'est pas question de passer sous silence tout ce que cela comporte de spoliations, d'appétits violents, de cruauté : le massacre, le pillage, le viol étaient alors monnaie courante, et d'ailleurs quelquefois des manières d'arguments diplomatiques. Pourtant on ne saurait aborder ce sujet en écartant le sens de la Grandeur, de la Gloire, et, lâchons ce grand mot, de la Foi. Car ce qui sauve cette époque, ce qui fait précisément sa grandeur c'est, à tout prendre, qu'elle crut. Les truculents acteurs de ce « drame aux cent actes divers » savaient oublier quelquefois leurs intérêts sordides, leurs ambitions, leurs passions ; ils se battaient pour une idée ; ils avaient une Foi : ils se savaient justement les héros d'un drame qui dura des siècles et qui peut s'appeler « le Croissant et la Croix ». J'espère ne pas trahir cette grandeur en présentant aux lecteurs de La Revue Maritime ce chapitre glorieux de la Marine Turque exactement pour ce qu'il est, : un épisode, et non pas des moins importants, l'épisode méditerranéen, de la lutte à la fois Impériale et Religieuse qui si longuement opposa l'Orient à l'Occident.

Mais d'abord, un mot des origines de ce conflit, de ce conflit vu de la mer. Qu'on pense à ces navires des Croisés, énormes cages à poules où s'entassaient à refus des Rois, des Chevaliers, des Goujats, des Moines, des Ribaudes, naviguant lourdement, flottant mal, victimes désignées pour la tempête et, s'ils y échappaient, pour les caraques sarrazinoises croisant au large de la Terre sainte. Il se livrait là des combats épiques avec un choix d'armes qui déroute l'imagination : basilics bien approvisionnés de grosses pierres, arbalètes, feu grégeois, poix bouillante, et jusqu'à des bœufs emplies de serpents et de scorpions. Les Princes de ce temps n'avaient pas à proprement parler de Marine : ils nolisait des nefes que les armateurs fournissaient de moyens de défense. Et les armateurs se groupaient en cités dont les noms furent pendant des siècles synonymes de la puissance à la fois commerciale et navale en Méditerranée : Marseille, Gênes, Pise, Florence, Livourne, Venise. Deux d'entre elles surtout, villes souveraines, métropoles de véritables empires : Gênes et Venise.

Leurs flottes et celle de Pise avaient la charge de garder les côtes, tandis que les Princes Chrétiens, dans les premières années du XII siècle, fondaient avec leur épée, le Royaume de Jérusalem, les principautés de Tibériade, de Tripoli, d'Antioche et d'Edesse. Les trois cités se firent payer grassement leurs services : soit avec des privilèges commerciaux, soit avec des possessions territoriales, objet d'ailleurs de compétitions qui dégénérèrent en combat entre les tenants des villes concurrentes. A la prise de Constantinople par les Latins, de nombreux comptoirs échurent à Gênes et Venise comme part de butins, en Mer Noire, en Marmara, dans l'Archipel, en Morée : aliment supplémentaire à la rivalité qui oppose les deux villes et qui ne fait que s'accroître. Quand l'Empire Latin s'effondre, en 1261, après un demi-siècle d'existence, une flotte vénitienne surprend et brûle Pera, dont les Génois avaient fait une seconde Gênes. Puis c'est le tour de ceux-ci d'écraser la flotte de la République, dans l'Adriatique en 1298, l'année suivante devant Gallipoli. Mais voici qu'à l'autre bout de la Méditerranée s'affirme sur mer une nouvelle force, aux mains des

Princes d'Aragon. « Nef catalane et galère génoise » tels sont au XVe siècle les parangons de la construction navale. Gênes est une ennemie désignée par la géographie ; dès 1331, les Princes d'Aragon sont en guerre ouverte avec elle. Vingt ans après Venise et Barcelone, alliées, poursuivent la lutte jusque dans le Bosphore avec des alternatives de revers et de succès qui épuisent Gênes à tel point qu'elle devra pour subsister aliéner en partie son indépendance.

Il fallut attendre le mortel danger que commençaient à courir leurs possessions en Orient pour que les Vénitiens et les Génois consentissent enfin, en 1396, sur les instances de Charles VI de France, alors suzerain de Gênes, à s'allier.

Pour compléter cette peinture de la situation en Méditerranée côté Chrétienté, il nous reste à parler des Chevaliers de Rhodes, ces terribles moines guerriers dont la puissance navale atteignait alors son apogée. On sait quelle avait été leur origine : avant de se nommer les Chevaliers de Rhodes, ils avaient été les Hospitaliers de Saint-Jean-de-Jérusalem, ordre à la fois religieux et militaire, avant-garde de la Chrétienté face au Croissant. Leur Grand Maître appelait « Mon Cousin » les plus puissants monarques. Leurs Commanderies, leurs Prieurés, leurs Langues s'étendaient sur toute l'Europe. Leurs biens étaient considérables. Leur valeur sous les armes n'avait point d'égale. Chassés en 1299 de Terre sainte, ils s'étaient d'abord établis à Limasol, en Chypre, puis de vive force à Rhodes en 1309. Position extraordinaire d'où ils commandaient les routes maritimes orientales. La Karamanie toute proche leur fournissait des bois de construction pour leurs navires et des esclaves pour leurs chiourmes. A l'abri des formidables remparts dont ils avaient entouré la capitale de leur île, ils avaient, au hasard des courses entreprises sur la navigation des Infidèles, constitué une force navale sinon inquiétante, du moins terriblement irritante pour ses voisins.

Nous avons maintenant une vue assez nette des forces que la Croix est en mesure d'opposer sur mer, en ce début du XVe siècle, à la poussée, qui se renforce du Croissant : en première ligne Rhodes, Venise, Gênes, en réserve la Catalogne, c'est-à-dire, sans tarder l'Espagne.

En face qu'y a-t-il ? Pour commencer à peu près rien. Des pirates sarrazinois mal assurés de leurs repères dans les îles, et des navires égyptiens sur lesquels flotte le pavillon des Mamelouks et qui n'arrivent pas à protéger leur navigation commerciale dans une mer pratiquement chrétienne. Mais les Turcs ? À peine avons-nous jusqu'ici prononcé leur nom ! Eh ! bien, les Turcs sont à peine arrivés sur les côtes. Ils ont à peine abordé la mer. Ils se sont établis sur ses rivages, mais la regardent encore avec des yeux accoutumés aux steppes, non à cette immensité bleue. Et s'ils demandent à la mer de les porter, c'est pour de courtes traversées, celles qui les conduisent sur la rive d'Europe où se sont déjà aventurés plus d'une fois leurs armées. Constantinople est là, proie merveilleuse et qui leur promet l'Empire du Monde. Mais elle a jusqu'à maintenant résisté à l'abri de sa vaste enceinte. Bref, hors le passager épisode de la Marine Seldjoudide, ils n'ont jamais eu de flotte.

Tamerlan vient d'ailleurs de porter un coup très rude à l'avance des fils d'Osman. Mais voici qu'il meurt à Samarkande, le 19 février 1405. Onze ans plus tard, Mahomet Ier n'a pas seulement relevé le sceptre tombé dans la poussière ; le premier de tous les Sultans, il possède une armée navale et se trouve de force à livrer, dans les eaux de Gallipoli, bataille aux Vénitiens. Mahomet perd, il est vrai, 27 navires ; ce n'en est pas moins une révélation et un avertissement pour l'Europe. Les Turcs ont pu affronter Venise, la reine de l'Adriatique et des eaux, sur son propre élément.

Après Mahomet Pr, son fils Mourad II monté sur le trône à l'âge de 18 ans, va-t-il s'occuper aussitôt de reconstruire une flotte ? Il n'en a pas besoin : il est devenu l'allié des Génois et c'est eux qui transportent ses troupes à raison de un ducat par soldat.

Les hostilités ont repris entre les deux cités rivales. La Catalogne continue d'interférer dans la lutte. Autant de forces perdues pour le théâtre oriental. L'Islam y poursuit son avance. Constantinople finit par tomber en 1453. Mahomet II le Conquérant trouve dans l'héritage des Vasileus ce qui jusqu'alors avait manqué complètement aux Turcs : l'organisation toute tracée et les principaux éléments d'une marine permanente. Car c'est Byzance, ne l'oublions pas, qui avait transmis au Moyen-Âge les traditions navales de l'Antiquité. Même dégénérée, il lui restait encore des chantiers, un arsenal : ceux des Commène et des Cantacuzène. Rappelons en passant la part que prirent les vaisseaux à rames à la prise de Constantinople, et comment on fit passer 67 navires par-dessus les collines, du Bosphore à la Corne d'Or.

Changeant soudain de politique, le Sultan traite en ennemi les Génois et signe avec Venise en 1454 un traité de commerce. Deux ans après il attaque Belgrade. En 1460'il s'empare de la Grèce et du

Peloponèse : étape à signaler puisque ces côtes mêmes sont les bases de départ nécessaires aux escadres turques dans leur offensive contre l'Occident.

Mahomet II se tourne alors vers la Mer Noire : il y menace les possessions de Gênes et s'empare de Trébizonde. Gênes déclare la guerre à la Sublime Porte et Pie II fait appel à la Chrétienté. Venise enfin se joint à sa rivale.

Les dix ans qui se sont écoulés depuis la prise de Constantinople, Mahomet II ne les a point perdus ; il s'est fait construire une flotte, avec laquelle il se propose d'obtenir, avant d'aller plus loin, l'empire de la Mer. Il a mis Istanbul à l'abri de toute insulte en construisant des châteaux sur les deux rives des Dardanelles. Le premier amiral vénitien qui vint tâter ces fortifications recula devant les feux rasants des trente gros canons qui commandaient de chaque côté le passage. En dépit de l'exemple donné par un de ses capitaines qui ne perdit que onze hommes en montant et redescendant le canal, Loredano fit savoir au Sénat que la Mer de Marmara était une mer désormais interdite aux flottes chrétiennes et toute l'Europe le crut. Pour des siècles, d'ailleurs ; siècles au cours desquels la guerre des Détroits n'aura pas lieu.

En 1470, Mahomet II sachant ainsi sa base inexpugnable fait équiper 100 galères et 200 nefes et s'en va prendre avec 70.000 soldats l'île de Negreponte, possession vénitienne. Cinq ans après, toujours à la tête de 300 voiles, il arrache aux Génois leurs derniers établissements en Mer Noire : Caffa et Azov. Mais Lépante assiégée fait reculer les Turcs et ménage à Venise un retour offensif. Ses généraux insurgent le Peloponèse, opèrent une descente à Lesbos, s'emparent d'Imbros, Thasos, Samothrace, Enos et Phocée, dévastant le littoral de la Karamanie, livrant au pillage les faubourgs de l'opulente Satalie. Antoine Loredano, enfin, fait avec 30 galères lever une fois de plus le siège de Lépante.

Cependant, Venise, plus faible sur terre, voit l'ennemi approcher de son territoire. Lassées enfin de cette guerre de 16 ans si contraire à leurs intérêts, la Sublime Porte et la Sérénissime République y mettent fin par un traité le 25 avril 1479.

N'ayant plus rien à craindre de Venise la flotte de Mahomet II forte de 100 navires, se présente devant Otrante, le 28 juillet 1480. Date à souligner, car c'est la première offensive navale turque en direction, de l'Occident.

Le 11 août Otrante est emportée d'assaut : sur ses 22.000 habitants 12.000 sont massacrés. « Les Turcs n'avaient pas l'intention d'occuper la Pouille ; ils ne voulaient que la dévaster et laisser de leur passage un tel souvenir que la terreur de leur nom combattît désormais pour eux. »

Ne les critiquons pas. Semblable tactique était conforme aux mœurs de l'époque. Lorsque Louis XII, surnommé pourtant « Le Père du Peuple », envahit l'Italie, il fit passer au fil de l'épée la population toute entière de la première ville qui lui résista, disant que par cet exemple il économiserait au total un grand nombre de vies humaines. On a vu certes mieux depuis.

Sa liberté d'action, le Conquérant l'a voulu mettre également à profit pour venir à bout des Chevaliers de Rhodes. Au mois de mai de cette même année 1480, il est venu avec 180 navires mettre le siège devant leur capitale. L'entreprise de Mahomet succédait à celle tentée par le Soudan d'Égypte près de quarante années auparavant. Elle ne s'avéra ni moins sanglante ni moins vaine. Mahomet allait la reprendre en 1481 lorsque la mort le surprit.

Les quinze ans qui suivirent, occupés par la rivalité de ses deux fils, le Sultan Beyazid et le Prince Djem, marquèrent une pause dans l'offensive ottomane contre la Chrétienté. Marquons-la nous-mêmes en cherchant à nous faire une idée de ce que sera dans le siècle qui va commencer, à savoir le XVI^e siècle, le bâtiment de guerre type : la galère.

Qu'on imagine un long fuseau arrondi à l'arrière et terriblement pointu à l'avant, pointu et relevé en éperon, lequel servira dans l'abordage, d'une part à défoncer et écraser les superstructures adverses, de l'autre comme passerelle pour envahir la galère ennemie. Deux mâts portant des voiles latines, aux longues antennes obliques, servent à la navigation courante. Dans les moments de crise on recourt à la rame. Vingt-cinq bancs de chaque bord et trois rameurs par banc. L'ensemble des rameurs compose la chiourme, au nombre donc de cent-cinquante. On demande à ces hommes parfois un effort à peine imaginable : soit qu'on poursuive ou qu'on soit poursuivi, la victoire ou le salut tiennent dans l'endurance et la vitesse. Elle atteint jusqu'à sept ou huit noeuds et l'on cite des cas où la chiourme a vogué pendant dix, douze, même vingt heures. Cela ne s'obtenait pas par la persuasion, mais à grands coups de nerf de bœuf assénés par le Comite et ses assistants qui se tenaient sur la coursie, sorte de long couloir central, attentifs aux ordres du capitaine. Rares étaient les volontaires dans la chiourme. On composait

le reste avec des prisonniers de droit commun ou des esclaves ramassés dans les opérations de guerre. Et c'est ce qui donnait aux combats sur mer de ce temps — pour ne pas parler des descentes à terre — un caractère si total. Le vaincu, même s'il était Capitaine, même s'il était Amiral se voyait enchaîné aux bancs de sa propre galère, à la place même où il avait jusqu'alors assujéti l'Infidèle. On voit qu'en ce temps-là l'importation des moteurs était déjà chose courante ; il est vrai qu'elle se faisait sous le régime de la plus parfaite réciprocité.

Mais si, de nos jours, les avions peuvent tirer à travers l'hélice, la présence de ces moteurs humains en abord de la galère interdisait de l'armer solidement sur les flancs. En cela résidait sa faiblesse. Ses canons étaient massés à l'avant, au nombre de cinq ou six, de taille assez médiocre. Une seule grosse pièce : le coursier, ainsi nommé parce qu'il reculait au tir sur la coursie. Au-dessus des canons une sorte de passerelle où se massaient les soldats, les autres étant répartis tout le long du navire et jusque sur la poupe. Là se tenaient le Capitaine et son État-Major, au poste de navigation, dans le Bandin, Carosse ou Tabernacle. Des arceaux y formaient une sorte de berceau qu'on recouvrait, suivant le temps et la fortune de mer, d'un tendelet de toile, de soie, de brocart, de velours, voire surchargé de broderies d'or et de passementeries d'une grande richesse, et venait balayer la mer. On n'épargnait point les sculptures, ni les peintures éclatantes, et non plus les signes flottants : flammes, bandières et pennons, outre l'étendard qui flottait à la poupe. Si bien que la magnificence y côtoyait à tout instant l'horreur. La garnison étant au moins aussi nombreuse que la chiourme, plus de trois cents personnes s'entassaient en effet sur ces bateaux longs de 40 mètres, dans une effroyable promiscuité. Les rameurs, fers aux pieds, couchaient, tiraient sur le bois mort, mangeaient, n'en disons pas davantage, et mouraient à leurs bancs. Et cependant les Capitaines, tant on s'enrichissait sur mer, étaient, dans la Chrétienté, la fleur de la noblesse, dans l'Empire Ottoman, graine de Beys, Belerbeys et Pachas.

Il va de soi que la description ci-dessus s'applique à la seule galère, type évolué du navire de guerre à l'aviron dont il existait à la vérité une infinie variété de modèles, grands ou petits, parmi lesquels je citerai la galéasse, le brigantin, la fuste, le chebec.

Mais reprenons le fil de notre histoire qui est proprement celle de la Marine turque au temps des galères, et non des galères elles-mêmes. La rivalité entre Beyazid et son frère Djem, otage aux mains des Chevaliers de Rhodes, puis du Roi de France, enfin du terrible Pape Alexandre VI Borgia, vient d'arrêter, nous l'avons vu, pour une quinzaine d'années l'offensive du Croissant en Méditerranée.

Or, voici que c'est le Pape lui-même, allié de Florence, de Pise, de Naples, de Milan, qui presse le Sultan de seconder la Ligue qu'il a formée contre Venise, soupçonnée de rester favorable à la France. A l'issue de ces quinze années, Charles VIII, en effet, s'intitulant Roi de Sicile et de Jérusalem, s'était lancé à la conquête de l'Italie. Son avance foudroyante l'avait porté, à travers Rome, jusqu'à Naples où précisément dans la nuit qui suivait l'entrée triomphale du Roi de France, le 23 février 1495, expirait l'infortuné Prince Djem.

Beyazid, enfin libre d'agir, va s'en prendre aux possessions de Venise en Morée. Avec une armée de 63.000 hommes, il fait investir Lépante. Sa flotte commandée par Daoud-Pacha et forte de 260 voiles doit faire le tour du Péloponèse et pénétrer dans le Golfe de Patras pour y contribuer au succès des opérations.

Retenue pendant trois longs mois dans l'Archipel par les vents contraires, elle débouche enfin dans le Sud de Matapan, mais c'est pour y trouver la Flotte Vénitienne : 88 navires sous Antonio Grimani, Procureur de Saint-Marc. Longtemps les deux Amiraux s'observent, manoeuvraient. Daoud-Pacha à la fin se décide. Il tente le passage. Et c'est le 27 juillet 1499, ce que les Italiens ont appelé « la déplorable battaglia del Zonchio », pas beaucoup plus qu'une escarmouche, mais où, dans le désordre, deux vaisseaux vénitiens périrent incendiés. Daoud-Pacha finit par passer. Le 28 août, Lépante capitule.

Un an plus tard c'est le tour de Modon, investi par terre et par mer, et dont la chute entraîne celle de Navarin et de Coron.

L'Europe, enfin, s'émeut : une ligue est formée. Nous sommes en 1501. Laborieusement se rassemble une flotte, composée des forces papales, vénitiennes, de vaisseaux français, de galères de Rhodes. Philippe de Clèves, Comte de Ravenstein, Amiral de Louis XII, ne veut rien moins que conquérir Milyène. Il y débarque 10.000 hommes, peut croire un instant au succès, mais se voit obligé de lever le siège en Octobre. Sa flotte dispersée par la tempête, alla sombrer du côté de Cythère.

Les Vénitiens, plus heureux, avaient pendant ce temps repris Cephæonie aux Turcs ; et durant l'été de 1502 ils s'emparaient de Sainte-Maure. Grâce au secours d'un Français, d'un Chevalier de Rhodes, Prigent de Bidoux, futur Grand-Prieur de Saint-Gilles et Amiral de la Mer du Levant.

Entre Venise et la Sublime Porte, cela devenait un jeu traditionnel : leurs flottes s'affrontaient et le parti à qui la chance avait souri s'empressait d'entreprendre un siège assez souvent stérile. Pendant ce temps les ports de commerce périllicitaient, les courants de navigation s'arrêtaient, les douanes ne fournissaient plus de revenus. La paix fut enfin signée le 14 décembre 1502. Selim Ier devait la mettre à profit pour résoudre les difficultés de l'Empire ottoman avec ses voisins de Perse et d'Égypte. Le célèbre Yavouz défait le 23 août 1514 l'armée du Shah Ismaïl. Après quoi, se tournant vers la Syrie et le Liban, Selim entra en guerre avec les Mamelouks. Le compte de ceux-ci réglé le 13 avril 1517 et l'Égypte placée sous sa suzeraineté, le Sultan avait les mains libres pour reprendre ses vieux comptes avec la Sérénissime République.

.

A SUIVRE

(5 331- 29/10/23)

La Marine Turque au temps glorieux des galères (II)

De retour à Constantinople, il se met en devoir de développer sa Marine. Cent cinquante nefes de diverses grandeurs furent mises en chantier, ordre donné d'équiper cent galères. Venise ne s'y trompa point. Quatorze années de paix n'avaient pas endormi sa vigilance. Mais tout en étudiant les dispositions de ses alliés possibles, elle temporisa, payant, par exemple, son tribut polir l'île de Chypre, et mettant cependant ses positions sur pied de défense.

En réalité, cette flotte qu'il fallut 4 ans pour construire, cette armée de 60.000 hommes et cette formidable artillerie de siège, c'est à Rhodes que le Sultan les destinait d'abord. Mais la mort vint mettre un terme à son projet. Le 22 septembre 1520, il s'éteignait laissant à son fils Soliman le Magnifique, les armes qu'il avait forgées.

Pendant ces dix-huit années, ne s'était-il donc rien passé en Méditerranée ? Précisément, soit sur mer, soit dans les pays qui la bordent, il s'était déroulé des événements d'importance. La France avait continué en Italie sa politique de conquête, traversée d'autant de revers que de succès. Louis XII avait repris Gênes, puis l'avait reperdue. Enfin deux étoiles de première grandeur étaient montées au firmament politique : le 1er janvier 1515, François Ier, Roi de France ; un an plus tard l'Empereur Charles Quint. Sans parler d'Henri VIII d'Angleterre, trop éloigné du théâtre qui nous intéresse. Mais sur ce théâtre quels acteurs : Soliman, Charles Quint, François Ier, tous les trois jeunes, ardents, magnifiques, assoiffés de gloire comme on peut l'être en sa vingtième année.

Enfin, sur l'horizon marin, deux autres étoiles étaient apparues : Doria et Barberousse. J'aurais aimé pouvoir m'étendre sur la carrière inouïe de ces deux hommes étonnants. Mais je devrai me contenter de renvoyer ceux qu'intéresse Barberousse au très beau livre, écrit en un admirable français par une plume turque autorisée, celle d'Ekrem Rechid Rey, et publié_ par la collection des Vies Romancées. Ils y liront l'histoire des fils du spahi en retraite, établi potier dans l'île de Mitylène, qui prennent le goût de la mer et qui, d'aventure en aventure, de course en course, séparés d'abord par la captivité de l'un d'eux, se retrouvent un beau jour, déjà capitaines de plusieurs galères, dans l'île de Djerba, repaire tunisien des corsaires musulmans. Aroudj et Khizr s'appuient d'abord sur le Sultan de Tunis. Basés sur la baie de Carthage, avec leurs galères légères, ils font en quelques mois — nous sommes en 1511 — du nom de Barberousse la terreur des Chrétiens. On discute encore si cet illustre nom de Barberousse vient de la couleur de leur poil ou s'il n'est que la déformation de Baba-Aroudj ainsi qu'on appelait l'aîné. Mais, pour fulgurante que fut la carrière de ce dernier, intrépide marin, conquérant d'Alger puis de Tlemcen, elle fut de courte durée. Audacieux jusqu'à la témérité, Aroudj, ayant voulu trop vite agrandir son royaume, périt en 1517. Et c'est Khizr, le second des deux frères, qui devait immortaliser le surnom de Barberousse en même temps que celui de Khaïr ed-Din : le Bien de la Religion, qui lui fut donné plus tard par Soliman.

A la mort de son frère, il lui succède comme souverain d'Alger et s'empresse aussitôt d'envoyer à Selim, en Egypte, où il vient de vaincre les Mamelouks, un de ses Capitaines pour lui déclarer qu'il ne voulait plus être qu'un des Belerbeys du Commandeur des Croyants. Celui-ci disposait ainsi sur les rives Sud de la Méditerranée Occidentale d'une flotte de quarante à cinquante galères dont les courses sur la navigation chrétienne lui seront du plus grand secours.

Les débuts de Doria avaient été quelque peu moins pénibles que ceux des Barberousse. Il appartenait en effet à l'une des plus grandes familles de Gênes et probablement la plus célèbre sur mer, une de ces familles de condottieri pour qui la guerre de course était une industrie. Les victoires des Doria se comptaient par centaines, leurs alliances étaient illustres. Mais le père d'André n'était lui-même qu'un assez pauvre capitaine de galères. Sa mère, veuve de bonne heure, eut quelque peine à le pousser, et ce fut dans le métier des armes. Il n'aborda celui de marin qu'à l'âge de quarant-quatre ans. Vocation tardive, compensée évidemment par une hérédité peu commune. Ce fut le doge de Gênes qui, en 1512, désireux de rétablir la Marine de la République, proposa le commandement de ses galères à André Doria. Celui-ci déclina d'abord cet honneur, arguant « qu'il n'avait aucune expérience des choses de la mer et se croyait impropre aux fonctions dont on prétendait le charger ». Il n'accepta le poste qu'en septembre 1513 et fit ses premières armes sur mer contre les corsaires barbaresques qui poussaient leurs incursions jusqu'à la rivière de Gênes. Il réussit à leur prendre 10 navires, recrutant ainsi de nombreux rameurs pour les siens.



Monument de HAYRETTIN BARBAROS

Ayant posé ces deux pions importants, Barberousse et Doria, sur l'échiquier méditerranéen, retournons aux rives de Turquie. Nous y avons vu accéder au trône, en 1520, Soliman le Magnifique. L'année suivante il fond soudainement sur Belgrade et s'en empare. Puis il reprend le dessein de son père. Le 28 juillet 1522 il débarque à Rhodes. Quels moyens il a mis en branle : 103 galères, 35 galéasses, 107 navires de transport, cent mille hommes de troupe ! Et pourtant ce n'est qu'au bout de six mois d'un siège mémorable que les Chevaliers capitulèrent après avoir fait subir à leurs adversaires des pertes considérables. Soliman fit preuve à leur égard d'une admirable magnanimité. Ils s'embarquèrent le 1er janvier 1523 pour chercher un nouveau territoire qu'ils ne devaient trouver qu'au bout de six années, lorsque l'Empereur leur donna Malte pour domaine. Mais il ne faut pas s'y tromper, la chute de Rhodes marque dans l'histoire un tournant. Un pan tout entier s'écroulait du boulevard élevé par la Chrétienté entre l'Orient et d'Occident. La navigation

devenait libre entre l'Egypte et le Pont-Euxin. Dans les futures expéditions contre l'Italie, la Sublime-Porte n'aurait plus à garder ses derrières.

Ce fut dès lors la grande époque du règne de Soliman le Magnifique. Secondé par Ibrahim Pacha, son Grand Vizir, il envahit par trois fois la Hongrie, menaçant les possessions de Charles-Quint.

Entre l'Empereur et François Pr dure depuis quelques années déjà la guerre. Après s'être déroulée sur le sol d'Italie, elle a reflué en Provence. Bourbon, le traître Connétable, a mis le siège devant Marseille. Mais Doria qui, depuis 1522, est au service du Roi de France, la protège sur mer : il intercepte les renforts que fait envoyer Charles-Quint, force un peu plus tard le blocus tenu par la flotte espagnole, fait si bien qu'il sauve la ville. Mais bientôt hélas ! c'est Pavie, où tout est perdu fors l'honneur. Le Roi de France est conduit prisonnier à Madrid. Doria se met à la disposition du Pape. Il retournera pour un temps servir François Ier revenu de sa captivité. Mais l'année 1528, lassé de ce mauvais payeur, il finit par l'abandonner. Et c'est Charles-Quint désormais dont il va suivre la fortune. Le grand marin génois sort à peine de la jeunesse : il a tout juste soixante ans.

Notons qu'il n'a pas encore croisé le fer avec son illustre rival Khaïr Ed-Din Barberousse. Fort occupé par l'organisation de son royaume et le maintien de son autorité celui-ci, depuis quelque temps, n'opère plus qu'assez rarement sur mer. Il fait plutôt courir ses capitaines, et ravager les côtes espagnoles, entretenant ainsi la richesse en ses coffres. En 1530, il réussit à s'emparer du Perron, forteresse espagnole bâtie sur un îlot, qui tenait Alger depuis vingt années sous son feu.

Un peu plus tard, avec quinze vaisseaux, il dévaste les rivages d'Espagne, prenant ou coulant onze des douze galères qui sortent de Carthagène pour lui donner la chasse.

C'en est trop. Charles-Quint ne peut supporter plus longtemps pareille atteinte à son prestige. Doria reçoit l'ordre de préparer ses galères pour une reconnaissance sur les côtes de Barbarie, reconnaissance que suivra une expédition plus sérieuse.

Toute une marine de corsaires s'est développée sur ces rivages, de la Tripolitaine au Maroc. Elle se concentre au premier bruit de l'armement qu'on fait à Gênes. Sinan Reïs, corsaire de Smyrne, basé sur Djerba, rejoint Barberousse avec 5 galères. Une autre flotte s'assemble à Cherchell. Le Belerbey d'Alger dispose bientôt de 40 vaisseaux. C'est Cherchell justement que Doria veut reprendre. Au premier abord, son expédition réussit. La ville succombe, mais le pillage a mis le désordre dans l'armée chrétienne. La garnison turque refluant de la citadelle taille les assiégeants en pièces. Ils rembarquent en toute hâte et Doria n'a que le temps d'appareiller pour échapper à Barberousse, dont la flotte apparaît à l'horizon.

Mais le Génois, le lendemain, vire de bord et vient établir sa croisière devant le golfe de Tunis. Et là, sous Porto Farina, il capture ou force à s'échouer quatre vaisseaux d'Alger.

En dépit de ces demi-succès chrétiens, les corsaires d'Alger demeuraient les maîtres absolus de la portion de mer comprise entre l'Espagne et la côte de Barbarie. Khaïr Ed-Din, avec 36 galères, parcourait constamment ce bassin, allant délivrer en plein jour, pavillon déployé, les Maures d'Andalousie. En sept voyages, il enleva 70.000 sujets d'Espagne, repeuplant grâce à eux l'Algérie. 7.000 esclaves remplissaient le bagne d'Alger, avec lesquels on poussait les travaux du môle, ceux des fonderies, la construction dans les chantiers navals. Quelle épine aux flancs de l'Empire, à l'heure où Soliman, à la tête de deux cent mille hommes et de trois cents canons envahissait à nouveau la Hongrie.

Une diversion fut jugée nécessaire, du côté du Péloponnèse où Venise avait conservé des attaches. A la tête de 48 navires portant 12.000 hommes, Doria s'empare en 1532 de Coron et Patras, positions terriblement en l'air. L'année suivante, il fallut monter une opération pour ravitailler Coron bloqué par les 70 galères de Loufti Pacha. C'est encore Doria qui s'en charge, malgré ses 65 ans. Sa réussite en l'occurrence ne retardera que d'un an la chute de Coron. Mais elle aura porté un coup très dur au prestige naval ottoman, si bien que, pour le rétablir, Soliman et son grand Vizir vont décider de faire appel à Khaïr Ed-Din Barberousse. Car les exploits, l'audace et le renom des corsaires de Barbarie n'avaient cessé de croître.

Barberousse avait à ses côtés son propre fils Hassan, Sinan le Juif, navigateur célèbre, Salih Reïs, Chaaban et le fameux Turgout. Ils étaient, après l'expédition de Cherchell, venus croiser au large des côtes de Provence, avaient hiverné en rade d'Hyères, couru pendant plusieurs mois la mer Tyrrhénienne. Puis, s'étant refaits à Alger, ils avaient visité les côtes andalouses et, traversant le détroit de Gibraltar, ils avaient enfin poussé jusqu'en Atlantique, exerçant leur terrible industrie sur les navires qui apportaient alors en Espagne les richesses du nouveau monde. Aussi rien n'égalait l'opulence d'Alger.

Barberousse, pourtant, doit se résoudre à la quitter pour répondre à l'appel du Sultan. Abandonnant à son fils adoptif Khadim Hassan Aga la lieutenance du Royaume, il appareille en août 1533 avec 7 galères et 11 fustes. Mais il ne prend pas la route directe. Rallié par 15 navires de Djerba, il passe par les bouches de Bonifacio, met au pillage l'île d'Elbe, s'empare de 13 navires de Gênes et se décide enfin à mettre cap au Sud. Maltraité par la tempête, il contourne Malte et fait tête à Sainte-Maure où il apprend que Doria, après avoir ravitaillé Coron, a fait route sur la Sicile. La voie est libre. Il s'arrête à Zante, à Navarin, Modon, Salonique enfin, d'où il expédie un officier à Istanbul solliciter pour l'humble Belerbey d'Alger l'insigne faveur d'être admis à baiser la poussière des pieds du Padischah.

Malheureusement, le protecteur né de Barberousse auprès du Sultan, le Grand Vizir Ibrahim Pacha, n'était pas auprès de son maître. Attisée par l'accueil fait au corsaire par Soliman, l'envie ne tarda pas à se mettre en travers de la désignation projetée. Alors dans sa 67^e année, Barberousse dut à franc étrier aller d'Istanbul à Alep se présenter au Grand Vizir. Celui-ci reconnu du premier coup d'œil l'homme qu'il lui fallait. « Nous avons mis la main — écrit-il à son maître — sur un véritable homme de mer ; nommez-le, sans hésiter, Pacha, Membre du Divan et Capitaine Général de la Flotte. » Et dès son retour, en effet, le Belerbey d'Alger reçut du grand Seigneur le yatagan, l'enseigne impériale et le bâton de justice, symbole du pouvoir absolu que le Capitan Pacha allait exercer désormais sur tous les navires, sur tous les ports et dans toutes les îles soumis à la domination du Sultan.

Et l'arsenal de Tophané se mit à frémir d'une activité qu'il n'avait pas connue depuis longtemps. A la fin du printemps, le Sultan pouvait contempler 90 galères assemblées dans la Corne d'Or. Or il venait tout juste de signer la paix avec l'Autriche et la Hongrie. Influencé par Ibrahim Pacha, il tournait ses armes

contre la Perse.

La campagne dura deux ans pendant lesquels le nouveau Capitan Pacha, à la tête de 80 navires et de 8.000 janissaires, opéra sur les côtes d'Italie et d'Afrique. Sa qualité de corsaire le lui permettait en effet sans rompre le traité intervenu entre les deux Empires. Il commença par surprendre Reggio, puis remonta vers Naples en dévastant la côte, et faisant 11.000 esclaves chrétiens. Après une incursion sur la Sardaigne, il arrive enfin à Bizerte, où il débarque ses 8.000 janissaires.

Le Sultan de Tunis Moulay-Hassan s'empresse de comprendre et de détalier vers le Sud avec tous ses trésors et son harem. Et quand la flotte de Khaïr Ed-Din parut devant La Goulette, Tunis s'offrit sans coup férir au vieux corsaire.

Conquête, hélas ! précaire. Le 29 mai 1535, Charles-Quint s'embarquait en personne à Barcelone sur une flotte commandée par André Doria et comprenant 62 galères et 150 navires qui portaient 25.000 fantassins et 600 lances.

Le 16 juin, les troupes débarquaient à Porto-Farina. Un mois plus tard, La Goulette était emportée d'assaut, et le 21 juillet 20.000 esclaves chrétiens, mal gardés, s'étant révoltés, Tunis ouvrait ses portes à l'Empereur tandis que Barberousse se repliait à Constantine. Et MoulayHassan, remontant sur son trône, signait un traité d'alliance avec Charles-Quint.

Mais Khaïr Ed-Din n'avait pas cessé pour cela d'être redoutable. Il retrouve à Bone les 15 galères qu'il y a laissées en réserve. Il en a perdu 40 à La Goulette avec quantité de galiotes et de barques, mais il lui reste encore dans le port d'Alger 50 navires et 3.000 esclaves. Et le printemps n'est pas revenu qu'il reprend la mer avec 32 bâtiments. Il va jeter l'ancre à Majorque, d'où il fond sur un convoi chargé de Turcs et de Maures que le Commandant de La Goulette faisait passer à Carthagène pour les galères ; puis, dans un hardi coup de main sur le Château de Minorque, il s'empare de 5.700 Chrétiens qui vont repeupler le bagne d'Alger.

C'était à peu près l'époque où Soliman sacrifiait son cher Ibrahim Pacha à la vindicte de Roxelane. Avec le Grand Vizir disparaissait sa politique habile et mesurée. Arrivé bientôt après Istanbul à l'issue de son heureuse croisière, Khaïr Ed-Din excite le Sultan, non seulement contre l'Empereur, mais aussi, mais surtout, contre Venise.

S'écartant de « cette conduite sage et précautionneuse par laquelle elle sauva son existence pendant trois siècles », la Sérénissime République multipliait depuis quelque temps les insultes au pavillon turc. Le Sultan se promet d'en tirer une réparation éclatante. Venise essaie de calmer Soliman, mais cependant, prévoyant la guerre, signe un traité *formel avec le Pape et l'Empereur : Charles-Quint fournira 80 galères, la République le même nombre et le Pape 36. Et c'est André Doria qui exercera le commandement de l'ensemble.

Mais le 17 mai 1537, brusquant les événements, le Sultan quittait Istanbul par terre pour l'Epire où il allait planter ses tentes aux bords du golfe d'Avlano. Khaïr Ed-Din devait l'y rejoindre avec la flotte ottomane forte de 100 bâtiments.

Sortant du port de Messine le 17 juillet, avec 28 galères, Doria capturait 10 navires richement chargés et les incendiait ; cinq jours plus tard, à la hauteur de Paxo, il rencontrait 12 galères turques commandées par Ali Tchelebi. A l'issue du combat sanglant qui s'ensuivit, Doria rentra dans le port de Messine, ramenant à la remorque les 12 galères ennemies. Il était temps qu'arrivât Barberousse : il apparaîtra enfin devant son Sultan le 15 août. Trois jours après, la flotte Ottomane et 25.000 hommes de l'armée mettaient le siège devant Corfou. Mais le Sultan, qui ne voulait s'attarder, dut ordonner le rembarquement moins d'un mois après, et rentrer lui-même le 1er novembre à Istanbul, triste et désappointé. Tandis que le reste de la flotte ralliait la capitale, Barberousse, avec 70 galères, parcourait la Mer Egée, soumettant Syra, Ioura, Pathmos, Nio, Stampalie, Egine et ramenant dans l'arsenal de Tophané 18.000 esclaves pour les galères du Sultan.

Ces rameurs chrétiens, le prudent Barberousse acceptait de les asseoir aux bancs des galères Ottomanes. Sur les siennes propres, il ne voulait que des Turcs, qu'il pouvait armer au moment du combat. Il se disait ainsi l'égal avec ses quarante galères, de quatre-vingts galères infidèles.

La part de Khaïr Ed-Din dans le butin de cette expédition, fut évalué à 400.000 pièces d'or. Ayant sollicité la faveur « de froter sa face sur le seuil du palais », il y arrive précédé du cortège dont il désirait faire hommage au Sérail : 200 captifs vêtus de drap écarlate, portant des coupes d'or et des flacons d'argent ; 30 chargés chacun d'une énorme bourse toute gonflée de sequins ; 200 avec des sacs de menue monnaie ; enfin 200 encore avec des colliers au cou et des ballots d'étoffe d'or. L'offrande adoucit un

peu l'amertume de Soliman ; il donna au Capitan Pacha sa main impériale à baiser et lui fit remettre en retour un splendide caftan d'honneur.

Selon les ordres du Sultan, la campagne de 1538 devait s'ouvrir avec 150 galères. Mais fin mai, l'arsenal n'en pouvait livrer encore que 40. Or Salih Reïs doit à ce moment quitter Alexandrie, convoyant vingt vaisseaux marchands' à destination d'Istanbul. Quelle proie pour André Doria, si on se laisse devancer par lui. Malgré l'opposition des Vizirs, le 7 juin 1538, Barberousse met à la voile avec 80 galères : 40 du Sultan et les 40 qu'il possède en propre. Au passage, il fait dans l'Archipel sa traditionnelle razzia de rameurs et de contributions diverses. Entre temps le rallient les 90 galères d'Istanbul et les 20 de Salih Reïs.

Cependant, la flotte chrétienne se rassemblait à grand' peine : 195 navires portant 2.594 canons et 60.000 hommes. Force puissante, mais sur l'utilisation de laquelle les confédérés ne parvenaient pas à s'entendre C'est à Corfou qu'elle doit se concentrer. Les Vénitiens arrivent les premiers, sous les ordres de Vincenzo Capello. Puis c'est, le 17 juin, la Flotte Pontificale commandée par Marco Grimani, patriarche d'Aquilée. Deux mois se passent : Doria ne paraît toujours pas. Barberousse, il est vrai, de son côté, perd un temps précieux à Negreponte à faire fabriquer du biscuit. Grimani veut en profiter pour effectuer avec ses forces une descente sur le Golfe d'Arta, dont l'entrée n'est défendue que par une place forte : Prevesa. Voilà le grand nom prononcé, sous lequel sera désigné dans l'histoire le combat naval en préparation. La tentative de Grimani avorte. Il doit rentrer à Corfou pour y réparer ses galères et faire soigner ses blessés. Ce n'est pas fait pour améliorer le moral. Enfin, le 5 septembre, les 49 galères de Doria sont signalées par les vigies de l'île. Mais ses naves, contrariées par les vents, n'y arrivent que le 22.

En face des 200 navires chrétiens, Barberousse ne peut en aligner que 122, mais ses flottilles sont commandées par les plus fameux corsaires du temps : Tourgout, Tabach, Mourad, Guzeldje, Sinan, Salih Reïs. Ne voulant pourtant s'engager contre des forces supérieures sans instructions formelles du Sultan, il entre pour les y attendre dans le Golfe de Prevesa, formé par un goulet étroit que bat l'artillerie du fort.

Dans le même lieu, connu alors sous le nom d'Actium, s'est déroulée entre Antoine et Octave, l'an 31 avant J.-C., une des batailles navales les plus fameuses de l'histoire. Les lourds vaisseaux égyptiens d'Antoine s'y trouvèrent vaincus par de simples, liburnes, sortes de galères légères. Les mêmes causes allaient produire les mêmes effets : l'état de la mer, la petitesse des fonds, les caprices du vent annihileraient la puissance de feu des naves sur quoi les Chrétiens comptaient énormément. Le 25 septembre 1538, leur flotte appareille de Corfou. Elle a franchi dans la journée, grand large, les soixante milles qui la séparaient de Prevesa. Grande agitation dans les deux camps. Les Reïs assemblés demandent à Barberousse de parer à un débarquement. De leur côté, les Capitaines Chrétiens sont nombreux à vouloir le tenter. Les deux amiraux montrent une égale circonscription : rappelons-nous qu'ils approchent tous deux de 72 ans.

Le Capitan Pacha connaissait le vieux Génois de longue date : voyait mal ce fin manœuvrier, doublé d'un politique, s'engageant dans une telle opération de nature à lui lier les mains. Mais, bien que son inspection des lieux l'ait confirmé dans sa conviction intime, il cède à la pression unanime de ses subordonnés et ordonne de procéder sur-le-champ au débarquement des canons. Ils ne peuvent tenir sous le feu violent des naves. De son côté, Doria fait tâter la passe par un détachement de galères qui trouvent en face d'elles un nombre- égal de leurs congénères. Vaine escarmouche. Aucun des deux amiraux ne veut engager dans ces conditions le combat. Barberousse connaît son infériorité, tandis que Doria sait qu'il doit redouter en cette saison avancée les effets de la tempête sur des naves démâtés et des galères privées de leurs avirons dans la bataille.

Le 27 au matin, Doria prend le parti de poursuivre sa route vers le Golfe de Lepaute, les galères donnant aux naves la remorque. Il comptait attirer ainsi la flotte turque en haute mer. Or Barberousse n'était pas disposé, pour l'y suivre, à perdre l'avantage de sa position. Mais l'eunuque placé près de lui comme conseiller par le Sultan, prit violemment parti pour le combat. « Allons donc combattre, dit Khaïr Ed-Din à Salih Reïs, quoique l'ennemi nous soit de beaucoup supérieur. Si nous hésitions, ce beau parleur, qui n'est ni homme ni femme, nous accuserait auprès du Grand Seigneur, et le Grand Seigneur probablement nous ferait pendre. »

Entre fustes, brigantins, galiotes et galères, les Ottomans réunissaient à ce moment 140 navires, partagés selon la coutume en trois escadres. Les premiers rayons du soleil du 27 septembre 1538 les montrent accourant, voiles gonflées, aux vigies de la flotte Chrétienne. Toujours soucieux de ne pas

livrer bataille sur une côte sans refuge, Doria hésite pendant trois heures à se porter au-devant de l'ennemi. Enfin il se laisse convaincre par l'opinion publique et la fougue de ses deux seconds.

Le galion de Venise, énorme bâtiment, était demeuré en arrière. La flotte turque déjà se déploie en une ligne légèrement concave, un croissant très ouvert. Seize grosses fustes commandées par Tourgout forment l'avant-garde. Un groupe de galères Ottomanes passe entre le galion et la terre. Elles convergent vers le galion qui, impavide sous le feu, attend pour ouvrir le sien d'avoir l'ennemi à portée de mitraille. « Tirez bas, a dit le Capitaine Vénitien, les boulets rebondiront et glisseront sur l'eau ». Et de fait, la première bordée fut terrible : une des galères fut coulée du coup. Les autres s'éloignèrent en sciant hors de portée des canons. La même manœuvre est renouvelée successivement par des pelotons de 15 à 20 galères. Et, pourtant, d'une heure d'après-midi jusqu'au coucher du soleil, le monstre flottant résista malgré deux incendies et des pertes considérables. Le groupe des naves, quelque peu en arrière, lui aussi, venait d'être pris à partie non moins violemment par la flotte de Barberousse. Deux de ces vaisseaux sur-le-champ furent pris et incendiés.

Mais que faisait Doria au cours de ces six longues heures ? Eh bien ! Doria faisait de la tactique. Le vent, si faible fut-il, le portait sur l'ennemi. Pourtant, au moment d'approcher de ses naves, il fit une grande embardée, gagna au large et fut se poster en dehors de la masse confuse de ses 60 navires à voiles. Un instant, les Turcs le suivent. Doria revire de bord. Grimani et Capello, interloqués par ces évolutions qu'ils suivent sans les comprendre, sautent dans une fuste et se font conduire à bord de la galère de Doria. Mais quelle que soit la véhémence de ses deux lieutenants, celui-ci ne veut rien entendre. Deux fois, il recommande son manège sans réussir à entraîner au large Barberousse, qui ne se rend que trop bien compte de l'avantage qu'auront les naves s'il consent à se battre en mer libre. Dans l'obscurité croissante, deux galères Chrétiennes finissent par se perdre au milieu de ces évolutions. Elles rallient les galères ennemies qui les entourent aussitôt. Et le seul résultat tangible des finesses de l'Amiral Chrétien, malgré la supériorité de ses forces, se trouvait être, à la tombée de la nuit, la perte de deux galères et de cinq naves. Or tout à coup, faisant suite à une journée étouffante, une forte brise accompagnée d'éclairs, de tonnerre et d'une pluie battante, vint s'abattre sur les deux flottes. Ce fut le signal pour les galères chrétiennes d'une fuite éperdue vers Corfou, rafale en poupe, dans la terreur, si l'on s'attardait, de se voir poussés par la tempête à la côte. Au milieu d'une terrible confusion, maintes galères s'abordèrent. Vingt navires égarés poussèrent jusqu'en Pouilles ; certains, se croyant poursuivis, se jetèrent au sec ; d'autres canonnèrent des écueils.

De leur côté, les naves et les galions, privés d'ordre, se laissaient emporter dans la direction de Corfou. Le terrain du combat restait à Barberousse. Plus encore que des pertes matérielles après tout réparables, ce combat lamentable qui demeure comme une tache sur le nom de Doria, devait apporter dans le camp chrétien un complexe d'infériorité. La conviction s'y établissait fortement de l'invincibilité des Turcs sur mien Et si le vieux Génois ne comprit pas aussitôt toutes les conséquences de son inaction, s'il put penser n'avoir fait que manquer après tout l'occasion d'une victoire, la joie, du côté Ottoman, fut immense : la ville de Yamboli où se trouvait le Sultan, fut aussitôt illuminée et le trésorier impérial reçut l'ordre d'augmenter de cent mille aspres à percevoir sur les biens de la couronne, la solde annuelle du vainqueur de Prevesa.

Barberousse, le soir du combat, s'était lancé derrière la Flotte Chrétienne. Mais il ne pouvait la poursuivre longtemps, ayant lui-même à panser ses blessures. Il escorte jusqu'à Prevesa la vingtaine de galères malmenées par le gros galion de Venise, et va s'établir dès les premiers jours d'octobre sous l'île de Paxos, à 12 milles environ de Corfou.

Ce défi ne fut point relevé. Doria faisait embarquer munitions et vivres, réparait ses gréements, calfatait les trous de ses coques. Il allait enfin céder à la pression de ses capitaines, lorsque Barberousse décampa vers le Golfe d'Arta.

On essaya de se consoler de cette double déconvenue en allant mettre le siège devant Castel-Nuovo à l'entrée des bouches de Cattaro. Ville et place tombèrent en quatre jours. On y mit une garnison de 4.000 Espagnols. Barberousse, à l'annonce du débarquement, quitte brusquement le Golfe d'Arta. Mais un violent coup de Bora le surprend en route. Il perd quelques vaisseaux et sa flotte se fût trouvée en grand risque de disparaître tout entière, si elle n'avait eu la ressource de s'abriter au port de Valona. Pour la troisième fois, la flotte ottomane se voyait placée par le sort, et cette fois dans un assez piteux état, à la portée de la flotte chrétienne. Mais la prudence de Doria, une fois de plus le retint.

(5 332- 05/11/03)- La Marine Turque au temps glorieux des galères (III)

Les charpentiers n'ont jamais manqué à Istanbul. Des techniciens de la construction navale, on en peut ramasser partout, au hasard des combats ou des coups de main sur les côtes, à prix d'or s'il le faut. Les corsaires sont eux-mêmes, en cette matière, d'excellents conseillers. Mais si les Vénitiens sont réputés des maîtres, on ne les a pas copiés servilement. C'est ainsi que les galères turques ont à la voile une marche supérieure. Les voiles y sont deux fois moins lourdes que sur les galères de la République. Plus hauts sur l'eau et moins chargés d'artillerie, les navires turcs tiennent mieux la mer. Par contre, à l'aviron, ils restent en arrière. Conceptions tactiques différentes, mais qui pourront un jour influencer sur le cours du destin, ainsi qu'on finira par payer l'infériorité de l'armement individuel, archers contre arquebusiers, et le dédain de la protection individuelle. Et comment ne pas reconnaître dans ces errements des habitudes imposées précisément par les corsaires ?

Cependant à Istanbul, noyau de la Marine du Sultan, existe un arsenal. Ce n'est pas une petite chose qu'un arsenal. Il y faut des cales, des bassins, des remises, des magasins pour les clous, les ferrements, les balles, les boulets, les planches, les timons, les avirons, les cordages, les voiles, les mâts, la poix, le salpêtre, la poudre, sans parler des ateliers où on fabrique tout cela, des fonderies, des ancres, des canons. Le lourd appareil administratif de la Sublime Porte s'est imposé à cet ensemble et le temps est venu où le Grand Seigneur, du fond de son Sérail, donnant un ordre à ses vizirs, peut faire armer pour la belle saison jusqu'à 150 galères.

Mais, si la chose lui convient, il peut aussi faire l'économie d'un aussi lourd effort, conserver sa flotte à l'arsenal, et cependant, grâce à tous les auxiliaires bénévoles qui combattent en Méditerranée sous le signe du Croissant, faire sentir le poids de ses armes à quelque endroit qu'il le désire.

Et c'est à quoi il se résoud pour la campagne de 1540, laissant à Tourgout le soin de battre l'estrade. Celui-ci commence par enlever dans les parages de Corfou 5 galères vénitiennes. Mais la paix venant à être signée entre Venise et la Sublime Porte, c'est encore à Doria que revient la mission de poursuivre le corsaire. Le vieil Amiral Génois cingle avec 55 galères vers le fond du golfe de Gabès. Pendant ce temps, avec l'ubiquité si nécessaire aux gens de son espèce, Tourgout est remonté dans le golfe de Gênes. André Doria confie ses dix meilleures galères à son neveu et favori Gianettino. Celui-ci rallie à Messine les galères de Sicile et, bien servi par son étoile, il finit par surprendre Tourgout en Corse, au mouillage de la Giralata, en plein partage des prisonniers et du butin. Malgré sa belle défense, ses onze galères sont défaites, il est pris, enchaîné et mis sur-le-champ à la rame. Ici se place une anecdote qui en dit plus que de longs contes sur les mœurs de ce temps extraordinaire. A quelque temps de là, Frère Jean de La Valette Parisot, futur Grand-Maître de l'Ordre de Malte, apercevait Tourgout aux bancs d'une galère : « Coutume de guerre », lui dit humainement le Chevalier ; « Changement de fortune », répliqua le captif qui lui-même avait vu Parisot à la chaîne.

Mais si Tourgout était le plus valeureux des corsaires, « il est plus brave que moi » disait en effet de lui Barberousse, sa disparition du théâtre de ses exploits n'affaiblissait que peu le mal. Charles-Quint résolut de l'extirper en sa racine par la prise d'Alger. On sait quel déploiement de forces fut cette expédition à quoi le tout puissant monarque participa de sa personne : 24.000 hommes de débarquement, sous le commandement du Duc d'Albe ; 12.000 marinières, soldats et rameurs, 65 galères, 451 navires de transport sous l'inévitable André Doria. Entreprise trop tard dans la saison, puisque la mise à terre eut lieu le 23 octobre 1541, l'opération se solda par une catastrophe tant militaire que navale. L'Empereur lui-même, qui voulut demeurer jusqu'à la dernière minute, eut toutes les peines du monde à s'en tirer.

Si fâcheux que ce soit à dire, cette malheureuse aventure ne manqua point de redonner du cœur à ses rivaux. Et nous connaissons bien le plus voisin, le plus direct : François Ier. Depuis quelques- années déjà le Roi de France entretenait avec le Sultan des relations où le réalisme politique avait certes plus de part que le sectarisme religieux et que la trêve de dix ans signée au lendemain de Prevesa entre l'Empereur et le Réi, vint subitement interrompre. Mais comme au début de 1541 la situation se tendait à nouveau entre la France et l'Espagne, François Ier se mit en devoir de renouer l'intrigue, qualifiée d'impie par le monde chrétien, mais où il avait après-tout des précédents illustres, pour ne pas dire

sacrés. Un premier envoyé est assassiné en traversant l'Italie. Le second émissaire, le Capitaine Paulin, soldat de fortune, futur baron de la Garde et Capitaine Général des Galères, parvint à rejoindre Soliman au cœur de la Hongrie. D'abord froidement accueilli « il alla, il vira, il trotta, il traita, il monopola », comme dit Brantôme, si bien qu'il finit par obtenir cette chose inouïe : vers la fin d'Avril 1543, Barberousse quittait la rade de Modon avec 110 galères, 40 galiotes et 4 mahonnes, emmenant avec lui notre capitaine Paulin qui le conduisait à Marseille où il devait, de concert avec les galères de France commandées par le Duc d'Enghien, prendre part à une campagne contre les forces espagnoles. Je passe, et non sans chagrin, tant elles sont colorées et fleuries, sur les aventures du vieux corsaire dans sa remontée des côtes d'Italie. C'est alors qu'il prit Reggio et que, son cœur s'attendrissant devant tant de jeune beauté, il épousa la fille de l'Alcade Don Diego Gaetano : elle avait quelque vingt-deux ans, il approchait de quatre-vingts.

Je passerai aussi sur la pompe des réceptions qu'on fit à Barberousse comme il entraît tambour battant, flammes déployées, dans le golfe de Marseille, et sur la campagne qui suivit : siège de Nice qu'on doit lever bientôt, passage de Doria du golfe de Rosas où il était en surveillance, à Villefranche, où Barberousse est sollicité par Paulin d'aller le surprendre. Khaïr ed-Din, alors au Golfe Juan, appareille, s'élance et tout à coup s'arrête. Aucune instance ne peut le déterminer à pousser davantage. « Non, dit-il avec un discret sourire, je n'irai pas plus loin : je dois bien cela, que le Prophète me pardonne ! à mon frère André Doria. J'aurais honte d'oublier ses courtois procédés à Bône et à Prevesa ». Brantôme, exposant l'affaire sans s'indigner outre mesure, rapporte que « parmi leurs esclaves, le proverbe courait-que le corbeau ne crevait jamais les yeux à un autre corbeau et encore que Corsario a Corsario no ay que ganar los barilles d'aqua (de Corsaire à Corsaire on n'a rien à gagner que des barriques d'eau) ». Barberousse avait d'ailleurs une arrière-pensée : celle de négocier avec son vieil ennemi la liberté du cher Tourgout, en captivité depuis déjà quatre ans.

-Et de fait, tandis qu'il hivernait à Toulon, Khaïr ed-Din engageait des pourparlers avec Doria, d'abord en vue de ce rachat qu'il obtient contre 3.000 écus d'or ; ensuite pour se procurer les rames que la France ne pouvait lui fournir. Car par un de ces jeux subtils dont le droit international demeure encore prodigue, belligérant comme Amiral de Charles-Quint, Doria pouvait, Génois, se dire neutre.

Je passe aussi sur le retour de Barberousse à Istanbul. Et pourtant quelle belle histoire ! Nous en avons le récit détaillé dans l'itinéraire de Jérôme Maurand, aumônier de La Reale, galère sur laquelle Paulin accompagna le Capoudan Pacha d'Antibes à Istanbul.

Mais qu'en vaudrait le plus long conte ? Sur cette dernière campagne qui n'a rien ajouté à la mémoire du plus grand marin de Turquie, gardons la discrétion de Hadji Khalifeh, l'un des meilleurs historiens musulmans : « La victoire dit-il, abandonna pour la première fois les armes du Pacha. Pendant deux ans encore, il tint la mer avec sa flotte pour protéger le commerce des vrais croyants ; mais sa glorieuse carrière touchait à son terme. Le 6 du mois de Jemazi-al-aoul de l'année 953 — c'est-à-dire au mois d'août 1546 de l'ère Chrétienne — à l'âge de 80 ans passés, Khaïr ed-Din sortit de ce monde. Il repose aujourd'hui dans son tombeau de Bechiktache. »

Et selon la poétique coutume, l'historien turc nous fait savoir que le nombre 953, année de l'hégire où l'immortel marin s'en fut rejoindre le Prophète, correspond à la valeur numérique de la phrase « Le Roi de la Mer est Mort ».

Glorieuse ou non, la campagne de Provence avait du moins fait pencher le fléau du côté du plateau français. Dans les années qui suivent, l'insécurité dans le golfe de Lion est si totale que toute l'activité de Doria, et croyez qu'elle n'est pas mince, en dépit de son chef de plus en plus chenu et de sa barbe blanche, consiste à transporter sur sa flotte puissamment armée l'Empereur ou sa progéniture de Barcelone à Gênes ou bien de Gênes à Barcelone.

Hassan Pacha, le fils de Barberousse a pris la suite de son père dans la charge de Capoudan Pacha. Tourgout cependant, sitôt libéré par Khaïr ed-Din, avait repris la mer. Il avait alors, à 52 ans, obtenu du Grand Seigneur une patente qui le nommait général de tous les corsaires turcs ou maures tenant la nier à partir des côtes de Barbarie. Quatre ans plus tard il avait une flotte à lui, forte de 26 galères. C'est avec elle qu'un beau jour rencontrant au large de l'Afrique la flotte du Sultan, il osa en la saluant dominer le bruit des canons du Grand Seigneur. Hassan Pacha s'en plaignit à son maître qui sur-le-champ convoqua le corsaire à Istanbul. Quand il parut au Sérail entouré des meilleurs des siens : Gazi Moustapha, Ouloutch-Ali, Hassan-Kelep, Mohamed Reïs, Sandjakar-Reïs, Deli-Jafar, Karakasi, le Sultan eut le réflexe d'un grand souverain : « Ce ne sont pas là, dit-il, des officiers ordinaires. Je leur accorde

à tous le droit de porter un fanal à la poupe de leur galère et je leur alloue une solde mensuelle de quatre-vingts aspres.

Tourgout est lui-même nommé Bey de Carb-illli, l'ancienne Acarnanie. Mais il retourne à son vieux repaire Djerba. Il s'y marie avec la fille d'un Turc puissamment riche, et de là multiplie les descentes en Espagne, en Italie, en Sardaigne, en Sicile.

En 1548, revenant d'une fructueuse expédition dans le golfe de Naples, il tombe par surprise sur une galère de l'ordre de Malte qui ramenait dans l'île 20.000 ducats d'or, contribution annuelle tirée, par les Chevaliers du Royaume de Naples. Avec cette merveilleuse prise, il fait route sur Tunis dont Hamida vient d'usurper le trône, en ayant chassé son père Moulay Hassan, vassal, on s'en souvient, de Charles-Quint. Ne pouvant espérer de secours du Sultan, alors en Paix avec l'Empereur, Hamida n'est que trop satisfait d'accepter la protection de Tourgout.

Et celui-ci, en Février 1550, ayant réuni 36 vaisseaux appareille de Djerba pour s'emparer de Mahadia, qu'on désignait alors dans la Chrétienté sous le nom d'Africa — sorte de promontoire fortifié quasi inexpugnable, à mi-chemin entre Djerba et Tunis. Pour commencer il s'empare de Sousse et Monastir, possessions de son « protégé » Hamida. Et ce que des années de siège ne lui auraient peut-être pas donné, la cinquième colonne, comme nous l'appellerions aujourd'hui, le lui fait obtenir. S'étant assuré des intelligences dans la place, il devient maître d'Africa.

La nouvelle de son installation dans une base de cette valeur remplit d'effroi la péninsule italienne. Le vieux Doria, dès le mois d'Avril de cette même année 1550, prend le commandement d'une flotte de 55 navires en vue d'arracher sa conquête au corsaire. Il passe à La Goulette ; toujours fin politique, s'abouche avec les tribus arabes du Prince de Kairouan ; y complète les préparatifs de l'expédition ; met le siège enfin devant Africa. Et c'est l'une des circonstances dans lesquelles les engins flottants auront eu raison d'une forteresse. Un ingénieur eut l'idée géniale, assemblant deux galères, d'en faire une batterie flottante pour battre les remparts sur leur front de mer oriental. Et le 10 Septembre 1550, après trois mois de siège, Africa tombait aux mains chrétiennes qui disposaient ainsi dans ce théâtre d'une chaîne de pièces fortes impressionnante : La Goulette, Mahadia, Tripoli, enfin, dont l'Empereur en 1528 avait imposé la garde aux Chevaliers de Saint-Jean de Jérusalem en leur assignant Malte pour résidence.

Soliman se plaignit à l'Empereur de ce que ce monarque eût dirigé ses armes contre une possession musulmane, à quoi répondit Charles-Quint : « Les brigands n'ont jamais eu part aux traités conclus entre les Princes. Dragut n'est pas un vassal du Grand Seigneur. En l'attaquant je n'ai attaqué qu'un pirate ». Sans relever ce propos, le Sultan fournit à Tourgout le moyen d'équiper 20 galères avec quoi le corsaire à nouveau ravagea la Sicile.

Doria, qui se repose à Gênes de la campagne précédente, et nous devons bien avouer qu'il y avait quelques droits à 84 ans, reprend aussitôt la mer avec 27 galères, passe devant Mahadia, les Kerkenna et Sfax et découvre enfin le corsaire à Djerba où il espalme ses galères dans le canal d'El Kantara qui sépare l'île de la terre ferme. Doria le croyait, à bon droit, pris au piège. Cependant l'astucieux Tourgout, recrutant à prix d'or 2.000 travailleurs, fait creuser en une nuit à travers les bancs un chenal qui lui permet de déboucher à l'Est de l'île et s'envole vers la Morée.

Sur ces entrefaites, Hassan-Pacha, ayant repris les fonctions de son père comme Sandjack-Bey d'Alger, avait eu pour successeur dans celles de Capoudan Pacha Salih Reïs, lui-même remplacé en 1550 par Sinan Pacha.

La guerre se préparait une fois de plus entre le Roi de France et l'Empereur. Et Soliman de son côté, pressé par François 1er préparait un armement sur mer d'environ 140 voiles portant 10.000 hommes de troupe. Alerté, l'Empereur qui craint pour Africa, y envoie tout de suite une escadre. Une partie en est anéantie par la tempête. Mais c'est à Malte qu'en réalité se destine la flotte de Sinan. Il part de Prevesa, ayant confié à Tourgout le commandement de l'avant-garde. L'affaire est plus dure que ne l'avait laissé prévoir au Sultan l'audacieux corsaire, si dure qu'il fallut se rabattre sur Gozzo, se contentant d'emmener six mille captifs. Sinan ne tenait pas à s'attarder au siège d'une place à la portée de Doria. Or celui-ci n'était pas disponible, occupé à conduire de Gênes à Barcelone le futur Philippe II d'Espagne.

Tripoli, plus au Sud, constituait une proie facile. Ses remparts en ruine, confiés à la garde de quelques chevaliers invalides ou convalescents commandant à 200 Maures et autant de Calabrais, ne pouvaient résister longtemps à un guerrier de la valeur de Sinan Pacha. L'Ambassadeur près de la Sublime Porte du Roi de France, alors Henri II, car nous sommes en août 1551, le baron d'Aramon arrive pour plaider

la cause de l'Ordre, mais Sinan montre les ordres formels du Sultan. Et tout ce qu'il accorde, une fois la capitulation signée, c'est de libérer les chevaliers français.

Cependant le 26 septembre 1551, l'Empereur faisait proclamer à Bruxelles " guerre à feu et à sang", contre la France. À Istanbul, d'Aramon s'agite. Mais le Sultan est réticent. La campagne de Barberousse lui semble un précédent fâcheux. « Le Roi de France, ne cesse-t-il de répéter, ne tient jamais ses engagements ».

Pourtant, dans les premiers jours de juillet 1552, les vaisseaux ottomans : 103 galères, 4 galiotes, 2 mahonnes, mouillent sous les murs de Reggio. Le Capitaine Général des galères du Roi Léon Strozzi doit l'y rejoindre. Sinan Pacha se décide à remonter la côte d'Italie pour lui épargner une moitié du chemin. A Ostie, il est ravitaillé par les cardinaux romains et français. Tourgout, chef de son avant-garde, pilote incomparable, lui conseille de s'embusquer entre les îles Ponce et la terre. Doria, qui doit aller protéger Naples, avance à pas prudents. Cependant au milieu de la nuit, comme il passe au large des îles, son arrière-garde voit tout à coup fondre sur elle Tourgout ; il n'a plus qu'à s'enfuir, inférieur en nombre, vers la Sardaigne, à force de voiles et de rames. Six galères ont succombé. Une septième résiste, mais doit céder au nombre, deux galères françaises étant survenues à la rescousse. Mais le gros des galères françaises devait arriver trop tard. Le soulèvement de Naples qu'on avait espéré n'ayant pas, sans le Prince de Salerne qu'elles amenaient, chance de se produire, Sinan Pacha avait déjà repris la route d'Istanbul.

Salerne, conduit par Paulin, baron de la Garde, réinstallé dans ses fonctions de Capitaine des galères, court derrière lui jusqu'à Constantinople et obtient du Sultan son secours pour la campagne de 1553. Campagne qui devait être la dernière de Sinan Pacha. Il y dévasta les Pouilles, l'île d'Elbe et, se tournant contre la Corse alors possession de Gênes, il prit pour nous Bonifacio. Mort peu de temps après son retour, le Capoudan Pacha repose à Uskudar sous une épitaphe célèbre.

L'année suivante, les Français avaient à défendre la Corse contre le vieux Doria, toujours sur la brèche malgré ses 88 ans. Henri II, cette fois, eut recours à Tourgout qui apparut avec 60 galères sur la côte des Pouilles. Doria d'appareiller vers le golfe de Naples, mais il n'y put davantage tenir, dans cette saison trop tardive, que son ennemi sur la côte orientale. Le Génois retourne à Calvi. Tourgout accourt en Tyrrhénienne. Quand, à la fin de sa campagne, il retourne devant le Sultan, il ramène 7.000 prisonniers et d'immenses richesses, mais nous avons perdu la Corse. Il repartira d'Istanbul Gouverneur, les Chrétiens diront Roi, de Tripoli.

Les quatre campagnes qui suivirent celle de 1553 ne furent marquées d'aucune opération importante. Une routine s'établit. La Flotte Ottomane quitte le Bosphore au printemps. Tourgout abandonnant pour un temps ses courses personnelles, vient se ranger sous le pavillon du Capoudan Pacha. On attaque un port de la régence de Tunis, ou bien Sorrente ou l'île de Majorque, ou bien Oran, ou bien Bougie, se contentant de ramener des esclaves à Istanbul.

Mais un jour Philippe II d'Espagne ordonna de reprendre à tout prix Tripoli, « indispensable à la sécurité des provinces méditerranéennes ». On choisit d'entreprendre l'opération à la mauvaise saison pour éviter l'interférence de la flotte ottomane retenue dans le Bosphore par les vents d'hiver.

L'expédition, sous le Duc de Medina-Celi, réunissait une centaine de navires et 14.000 fantassins. Elle mit à la voile le 15 février 1560. Après avoir touché Djerba, l'on fit route vers Tripoli. Mais il fallut rétrograder, 'les fièvres et la dysenterie ayant exercé de cruels ravages dans la flotte. On commença par occuper Djerba et par y construire une forteresse, où pourrait tenir jusqu'à l'hiver suivant une solide garnison. Car on ne se souciait pas d'attendre dans ces eaux éloignées la flotte de Piali-Pacha.

Mais on avait commis, en s'imaginant qu'elle ne sortirait pas du Bosphore avant mai, une -terrible faute de calcul. Medina-Celi s'attarde à parfaire des remparts. Il va se laisser surprendre par le Capoudan Pacha. C'est le fameux Oulouch-Ali qui, s'esquivant de Djerba à l'arrivée de la flotte espagnole, était allé donner l'alerte à Istanbul. Et ce fut l'un des plus complets désastres éprouvés sur mer par la Chrétienté. Piali-Pacha s'empara de 28 galères, d'une galiote et de 27 vaisseaux de transport : 18.000 hommes, la fleur de l'infanterie espagnole et allemande, furent tués ou noyés. Le Duc de Medina-Celi eut toutes les peines du monde à s'échapper. Il en fut de même du Chef de la Flotte Jean André Doria, le neveu du vieil amiral. Celui-ci, qui avait quitté la navigation depuis quatre années seulement, fut frappé en plein cœur par la nouvelle de cette fatale journée du 11 mai 1560. Six mois plus tard, il expirait à l'âge de 94 ans, ayant poursuivi son activité navale dans les effroyables conditions que j'ai ci-dessus décrites jusqu'à l'âge de 90 ans. L'esprit est confondu par une telle endurance, une aussi merveilleuse énergie.

Qu'on imagine le retour de Piali-Pacha dans les eaux d'Istanbul. Soliman assistait, impassible, à cette arrivée triomphale dans un kiosque bâti à l'extrême pointe du Sérail et que les vaisseaux rangeaient à le toucher, remorquant par la poupe les galères ennemies démâtées et privées de leur gouvernail.

Il faudrait encore pour être complet suivre les périples des flottes ottomanes en direction du Sud et de l'Est, dans l'Océan Indien et jusque dans le golfe d'Oman, les expéditions de Piri-Reïs, dont le nom n'a pas seulement survécu comme celui d'un amiral, mais aussi du plus ancien, sinon du plus grand géographe turc, auteur de véritables Instructions Nautiques, somme de l'extraordinaire expérience des marins ottomans de l'époque.

On pourrait aussi s'attarder sur les dernières années de ce temps des galères auquel est consacrée cette étude. Il resterait beaucoup à dire sur les hauts faits de Tourgout au malheureux siège de Malte. C'est là, le 22 juin 1565, que l'indomptable corsaire devait trouver la mort au milieu de combats furieux. Soliman aurait repris l'expédition deux ans après, et sans doute l'île aurait alors fini par succomber si la mort n'était venue arracher le Sultan à ses projets, le 29 août 1566.

La disparition de ce monarque incomparable coïncidait avec un phénomène constant dans la vie des plus grands Empires. Il arrive qu'ils atteignent les limites extrêmes au-delà desquelles -leur force d'expansion ne peut espérer vaincre la résistance antagoniste. Et c'est sans doute là qu'il faut chercher la vraie raison de ce renversement du sort à la bataille de Lepante, où la victoire abandonna, pour la première fois depuis tant de lustres, le glorieux pavillon du Prophète. Pour montrer la portée de cet événement, le point de Puissance et de Renom auquel était parvenue la Marine Ottomane, je ne puis mieux faire que de rapporter le jugement de l'Amiral Jurien de la Gravière : « Battre les Turcs était chose aussi difficile au XVI^e siècle que battre les Anglais aux jours d'Aboukir et à Trafalgar. C'est contre de tels ennemis que le génie se montre. » Et je ne puis mieux faire encore que d'y ajouter l'exclamation de l'un des Capitaines italiens qui prirent part à cette immense mêlée, exclamation où l'on reconnaîtra le plus beau compliment qui se puisse faire à un ennemi depuis longtemps considéré comme invincible : « E chiarito che i turchi sono homini come l'altri » (« J'ai enfin découvert que les Turcs sont après-tout des hommes comme les autres »).

Expression de soulagement qui prend d'autant plus de valeur qu'à cette bataille de Lepante, le 30 septembre 1571, Oulouch Ali, marin formé comme tant d'autres à la rude école des corsaires, faillit faire pencher du côté des armes ottomanes le fléau du destin, en manoeuvrant fort habilement Jean André Doria qui se piquait pourtant comme son oncle d'être un fin manoeuvrier. Le corsaire sut échapper au désastre avec la plus grande partie de l'aile qu'il commandait. Gomme Barberousse et Tourgout, dont il se montrait digne émule, il devait être Roi en Barbarie. Il n'est pas de meilleur endroit pour rêver à ce passé de gloire que la place de Bechiktache où se dresse, à l'ombre d'arbres séculaires, le mausolée, parfait dans ses proportions mesurées, du Grand Khair Ed-Din. L'Empire Ottoman n'avait aucun besoin de Panthéon pour ses marins illustres. Quelle plus belle et plus poétique demeure pouvaient-ils espérer que ces merveilleux tombeaux d'où l'on peut entendre chanter les bruissantes eaux du Bosphore au courant desquelles ils s'étaient si souvent confiés quand ils appareillaient pour leurs glorieuses randonnées ?

BLANCHARD,
Capitaine de Vaisseau.

La revue maritime 1950
