# (5 333 -12/11/23)Connections between Mutinies in European Navies (I)

**NIKLAS FRYKMAN**

**Department of History, Claremont McKenna College 850 Columbia Ave, Claremont, CA 91711, USA**

The revolutionary 1790s were the Atlantic's great age of mutiny. Shipboard riots, mass desertions, armed strikes, all-out insurrections, violence against officers, and even assassinations swept through Europe's wooden warships like a wildfire. In just over 10 turbulent years, the French, British, and Dutch navies alone experienced at least 150 single-ship mutinies, as well as half a dozen fleet mutinies that lasted from a few days to several months and involved between 3,000 and 30,000 men each time. The waves of mutiny that washed through the French, British, and Dutch navies in the 1790s were each exceptional, but the simultaneity with which they crashed into quarterdecks on both sides of the front was wholly unprecedented. At the end of the decade, between one-third and one-half of the 450 ships and 200,000 men deployed across the 3 fleets had experienced or participated in at least one mutiny, many of them in several, and some even on ships in different navies.1 Put differently, by the late 1790s up to 100,000 experienced mutineers were spread across the lower decks of the French, British, and Dutch fleets, all of them men who had risked their lives to contest for power with one of the world's most entrenched autocracies, the European naval officer corps.

This was a major revolutionary movement, one perhaps, as the English commonist Thomas Spence demanded, that ought to be named in the same breath as the great convulsions of 1776 and 1789.2 Despite its remarkable scale, however, the mutinous Atlantic has been nearly forgotten. The practice of writing north Atlantic histories primarily from national and imperial perspectives has led to the movement's segmentation and thus reduction, and ultimately has reinforced the assumption that events at sea were only of marginal importance even in this so-called age of Atlantic revolution. The present article will therefore attempt to once again join those national segments together, and shift the perspective from shore to sea, by first describing the similarities between mutinies in different navies; secondly, by recovering material connections between them; and finally, by tracing the outline of a common political ideology that emerged out of the mutinous Atlantic.

## MUTINIES IN THE FRENCH, BRITISH, AND DUTCH NAVIES

For most of the eighteenth century, the French navy had enjoyed comparatively high levels of social peace on board its ships. Between 1706 and 1789, there were five times more mutinies on privateers than on warships, four and a half times more on merchantmen, and more than twice as many in the nation's fishing fleet. After 1789, the proportions changed completely: mutinies in the civilian and paramilitary maritime industries disappeared almost entirely, while in the navy they went, virtually overnight, from episodic to endemic. These mutinies, however, did not correspond to the popular image, most famously epitomized by the 1789 mutiny on the Bounty, of a crew swiftly rising on the captain, permanently seizing power on board, and then disappearing with the ship over the horizon. The decomposition of the French state apparatus, coupled with the ideological redefinition of the nation, removed the necessity of running away and instead allowed discontented seamen to use mutiny as a way actively to participate in the republican reconstruction of the navy. They seized that opportunity with great enthusiasm and revolutionary élan.

Across the French Atlantic Empire – from Toulon to Saint-Domingue, from Martinique to Brest – tens of thousands on board the King's warships embraced popular sovereignty as the new principle of naval governance. Officers suddenly found their orders endlessly questioned, debated, and sometimes overruled by crews who self-confidently declared themselves to embody the national will and therefore to be answerable to no higher power, least of all one put in place by the old regime. Bourgeois port city radicals, themselves engaged in a struggle for municipal control with the old naval administrative corps, in most cases threw their support behind these claims, and thus was forged a powerful alliance that together spent four years tearing apart the once mighty Royale. Crews rioted through the streets of

Toulon, Brest, and Le Cap; they ignored orders and refused to put to sea; they sabotaged their ships, threw admirals into prison, maimed and even murdered a number of officers. By 1793, the lower deck had become almost ungovernable. But then came the war. Under the pressure of Jacobin violence, blistering nationalistic propaganda, and top-down working-class friendly reforms, the back of French lower-deck insurrectionism broke. During the Thermidorian Reaction, and continuing into the Directory's reign, there was a sharp, destabilizing rise in the number of desertions instead.

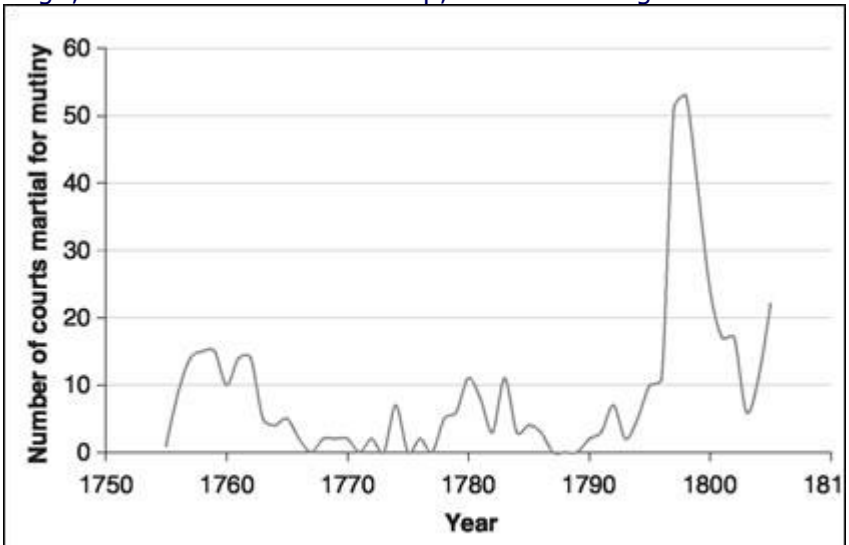


Figure 1. Courts martial for mutiny, British Royal Navy, 1755–1805
*Digest and Analysis of Courts Martial, TNA: PRO (UK) ADM 12/24.*

Like the pre-revolutionary French fleet, Britain's Royal Navy experienced relatively modest levels of collective unrest for most of the eighteenth century. But the 1790s were different (see Figure 1). Initially, the wartime rise in the number of mutinies was quantitatively no more dramatic than it had been during the mobilizations of the mid-1750s or late 1770s, but in the early 1790s the nature of mutiny itself was qualitatively different. In previous wars, mutinous seamen either came together in illegal shipboard assemblies or they simply rioted to give expression to their discontent. Experienced officers, in turn, usually took view that such mutinies, while most certainly disagreeable, in the end served a useful purpose in allowing for the periodic release of dangerous tensions that inevitably built up below deck. In response, they quietly addressed whatever triggered the mutiny, and noisily punished a few of the men so as to re-establish the appearance of proper subordination on board.

The mounting pressures of the international arms race combined with the first flames of revolution flickering around the Atlantic rim noticeably strained the navy's turbulent corporatism, and then led to its complete breakdown in the early 1790s. As soon as the fleet mobilized for war, the lower deck launched a series of rapidly radicalizing and increasingly militant strikes to demand seaworthy ships, the expulsion of cruel officers, better provisions, guaranteed shore leave, payment of outstanding wages, and other improvements to their working conditions. Unlike most previous eruptions, which had either been disorganized or relatively deferential, mutinies in the early 1790s tended to be both highly organized and extremely confrontational. The type of mutiny that first appeared on the Winchelsea in 1793 (and was subsequently perfected on the Windsor Castle and the Culloden in 1794, and on the Terrible in 1795) began with a moment of running amok, a brief period of furious but planned chaos below deck during which a hard core of mutineers quickly drove known loyalists up to the main deck, removed the ladders and secured the hatchways, and finally barricaded themselves in the stern of the ship by running in two of the great guns and pointing them aft, in the direction of the quarterdeck. Then they issued their demands.

After a series of defeated single-ship mutinies, most of which ended with several men hanged, the lower deck's militant strike movement culminated in the famous fleet mutinies of 1797, when over 30,000 men on more than 100 ships immobilized the navy's home command for two whole months in the midst of the annual fighting season. At the Nore anchorage, where the fleet mutinies peaked in late May, the mutineers developed a sophisticated committee system reminiscent of the revolutionary sections of Paris, elected a president, and proclaimed their ships a "floating republic". It was the largest, best organized, and most sustained working-class offensive in eighteenth-century Britain. And it could not be contained to home waters. Revolts ripped through the Mediterranean squadron, then the Cape squadron, and finally reached even as far as the small Indian Ocean squadron stationed at Trincomalee six months after the original mutinies had been suppressed in England. The crew of the Suffolk, at the time anchored in Colombo Roads, learnt about the fleet mutiny from an article in the 9 October 1797 issue of the Bombay Courier, and in response demanded the same concessions as those they imagined had been won at home, and then more (including jury trials to replace courts martial as well as the wholesale abolition of the current articles of war). News of the fleet mutinies also spread to the Caribbean, where it fired the viciously violent mutiny on the Hermione, which in turn ushered in a new phase of lower-deck

militancy. Instead of the strike-like mutinies that had dominated the early years of the war, conspiracies and successful attempts to take over the ship, murder the officer corps, and then hand over the ship to the enemy now multiplied.

In comparison with the French and British fleets, the Dutch navy appears to have experienced a higher level of unrest throughout the eighteenth century, but even here the explosion of the 1790s was extraordinarily intense. The combined French invasion and domestic revolution of 1794–1795 was greeted with mass desertions throughout the fleet. The following year, a squadron sent to secure the Cape of Good Hope colony surrendered to the British without firing a shot, in part because mutinies had broken out on several of the ships. Across the Atlantic, on the Suriname station, another squadron collapsed as low morale, miserable conditions, and high-handed, arrogant leadership triggered one mass escape after another, and also several murder plots. In the home command, things looked much the same. Approximately thirty crew members of the Utrecht were discovered in 1798 as they hatched a chilling plan to murder nearly every officer on board, fight their way past the shore batteries on Texel, and then sail for either Hamburg or England, depending on the winds. The following year, yet another fleet surrendered to the British amidst a violent, chaotic mass mutiny near the Texel anchorage. It marked the final, inglorious collapse of Batavian naval power.

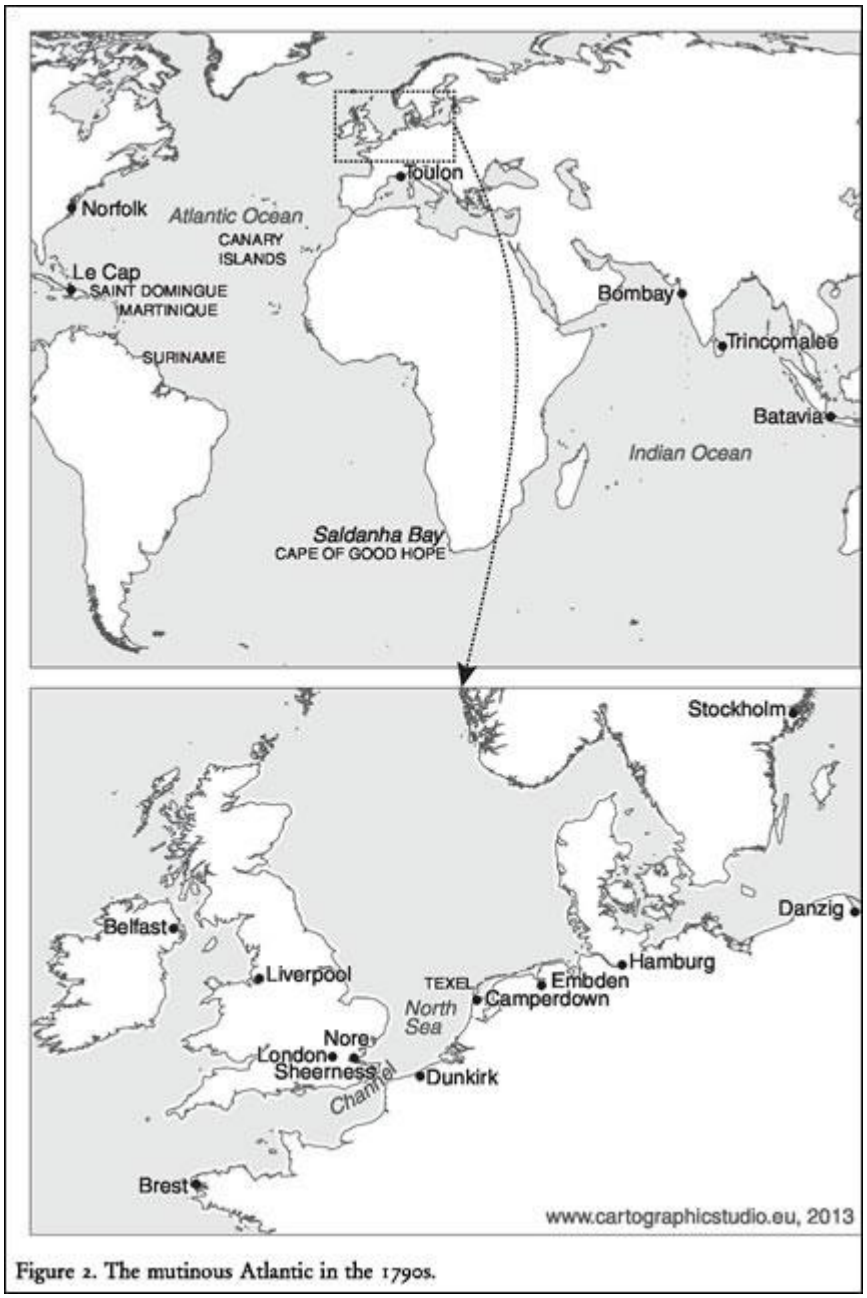


Figure 2. The mutinous Atlantic in the 1790s.

Though largely forgotten by later naval historians, the mutinies across the Dutch, French, and British fleets were not without consequence at the time. In the Batavian navy, where mutinies tended to be poorly organized and often lacked internal cohesion, the lower deck's chronic and violent disobedience nonetheless had the greatest impact. Not only was it a powerful check on the new regime's imperial ambitions and largely deprived its French ally of much-needed naval support against Britain, it also hastened the end of Dutch sea power in 1799, never again to be resurrected as anything other than a second- or even third-rate force. In France, by contrast, lower-deck insurgents rapidly moved beyond the exuberant chaos that accompanied the outbreak of revolution in 1789, proceeded systematically to clear nearly all remnants of the old regime from the fleet, and then pushed hard and successfully for a new, fundamentally different regime of shipboard governance, a victory that, at least in the short term, probably made the French republican navy a stronger, more highly motivated fighting force than its royalist predecessor had been. Only in Britain, finally, where mutineers struggled for years, where they developed highly militant and disciplined forms of mutiny, and in the end even mounted the single largest, most impressive insurrection of the whole period, had lower-deck insurgency comparatively little measurable impact on the war, other perhaps than driving up desertion levels, sharpening the manpower crisis, and scattering the runaways all over the Atlantic world, and sometimes beyond.

## MOTLEY AND MOBILE MUTINEERS

Even though each navy's wave of unrest was first triggered by local conditions, and subsequently followed its own trajectory, the simultaneity with which this extraordinarily large number of mutinies suddenly erupted in both allied and belligerent fleets is notable. Yet despite the surge in disaffected, violent mutinies across navies, common crewmen on both sides of the front never stopped fighting each other with great courage and savage dedication. The British, in particular, excelled at the newly reintroduced close-combat melee fighting of the previous century, but now with much larger crews, vastly more firepower, and consequently a great many more men killed and maimed in action. The Battle of Camperdown, fought between the British and Dutch navies on 11 October 1797, marked a milestone: despite lasting only a few hours, proportionately it was the bloodiest engagement since the Four Days Battle of 1666.

The British usually out-killed their enemies by a vast margin – from the Glorious First of June 1794 to the Battle of Trafalgar in 1805 by a proportion of about six to one – but against the Dutch at Camperdown the losses were more evenly balanced. Unlike French and Spanish gun crews who were trained to aim for the masts and rigging, the Dutch adopted the British tactic of pounding the enemy's hull with broadsides until there were no longer enough men left standing to return fire. They battered each other for hours at very close range until finally the exhausted, slower-firing Dutch were forced to surrender. Most of their 16 ships were damaged beyond repair, some were on fire, and three of them would eventually sink. Of the 7,157 men who had sailed into battle, 620 now lay weltering in each other's gore across the blood-soaked decks; another 520 were already dead. The British, who had entered the fight with 8,221 men, overall suffered 228 men dead and 812 wounded, many of them invalids for life. On some of the ships the carnage was staggering. The Ardent, which had locked yardarms with the Dutch flagship Vrijheid, received 98 shots into her hull, lost 41 men dead and 108 wounded. The Belliqueux counted 25 dead and 88 wounded.

Such slaughter does not call to mind the proletarian internationalism eighteenth-century deep-sea sailors are known for, nor does it suggest that the growing intensity and violence of their conflicts with the quarterdeck led naval seamen to reassess and readjust their national loyalties. Looks, however, may well be deceiving. Before the battle there was in fact a fair amount of uncertainty among officers on both sides about whether their men could be relied upon to fight at all. As for the British, they were well aware that it had been only four months since the final collapse of the fleet mutinies in early June. Throughout the uprising, many of the mutineers had repeatedly sought to assure their officers that, as long as they were given "their Due", they once again would happily "go in search of the Rascals the Enemys of our Country'. But unfortunately, quite a few felt that they had not been given their due. Instead they had been made to suffer a veritable reign of terror once the officer class reconquered the quarterdeck. At least twenty-six men were executed, seventeen were sentenced to hard labor, five men were flogged through the fleet, and hundreds of others disappeared into various carceral institutions, including at least two men who were deported to the newly established penal settlements of New South Wales and Norfolk Island, both not far from where the crew of the Bounty had mutinied only a few years before.

It was meant to be an awe-inspiring display of state terror, but did it work? Had the lower deck been cowed back into obedience? It was far from clear. In the four months between the final collapse of the fleet mutiny at the Nore and the Battle of Camperdown, radical mutinies continued to erupt in both the home command and on stations abroad. Not even the men condemned to prison gave up. Several of them broke out of the dilapidated Marshalsea House of Correction and others joined members of the insurrectionary wing of the British democratic movement to launch a prisoner-rights campaign in Cold Bath Fields prison.

If the British officer corps had some cause for concern when contemplating the loyalty of their men, their colleagues across the North Sea fared no better. In the months leading up to the battle, diffuse and violent unrest rippled through the fleet assembling at the Texel anchorage. In May, a British spy reported that the French "have so little confidence in the Dutch sailors and officers that they have shipped on board of every Dutch ship of the line such a number of French troops as they think sufficient to maintain discipline and enforce Patriotism" But the cure, apparently, was worse than the disease for five months later, just before the battle, some of the French soldiers who were intended to enforce discipline on board instead conspired to assassinate the Hector's commander. On the fleet's flagship, the Vrijheid, a sailor was executed two days later for murdering a soldier. He was sorry, he said before dying, for there were

two more he would have liked to kill. On the Wassenaar, Gerrit Jan Nuvest, A. Franssen, and Jan Thyssen threatened to murder Lieutenant Preckels, who had sexually assaulted several men, including Nuvest, on whom he had tried to perform anal rape. On the Kortenaar, counter-revolutionary agitators were discovered with orange ribbons in their possessions, signifying loyalty to the deposed Stadtholder William of Orange, who from his exile in Kew had called upon Dutch troops to aid the British war effort against the revolutionary Batavian regime .

## Next Week

---

# (5 334 -19/11/23)Connections between Mutinies in European Navies (II)

If some of the Dutch sailors were thus eager to see the Royal Navy triumphant – or at least to see the Batavian fleet lose – one small group among them most likely was not: British ex-mutineers who had fled to the continent following the collapse of the fleet mutiny at the Nore. During its final weeks, there was a lot of talk about taking the fleet to sea, but in the end only a small number of boats set off. One of these briefly dabbled in small-scale piracy in the Channel, but soon took a French privateering commission to go hunting for British merchantmen instead. Their ship, sailing out of Dunkirk, was called Le Président-Parker in honor of the executed former president of 'the floating republic' at the Nore (Figure 3). Much larger numbers of men simply trickled out of England alone or in small groups during the months that followed the collapse of the mutiny. Some went to America and caused trouble in the young US navy, others headed for the Low Countries. In late July, one of the Admiralty's agents at Gravesend warned that a "practice has lately prevailed of many seamen embarking for Hambro' [Hamburg] or Embden [Emden], but in fact they go to Holland. [ ... ]. I don't remember seeing such a number attempting to go out of the Kingdom as there has been for these three weeks or month past." He suspected that the ever-pragmatic Dutch had dispatched recruiting agents to make the rounds in London's sailor town, funneling men by way of northern German ports directly to Amsterdam.

The Dutch, however, were not alone in taking the enemy's mutineers into battle, for at least one of the British ships at Camperdown was crewed in part by former Dutch mutineers. They had been part of a squadron that sailed from the Republic in February 1796 to reinforce the Cape Colony or, if it was already in British hands, to reconquer it instead. One of the ships had barely left the North Sea before the crew mutinied and surrendered to the British. The rest of the squadron struggled on into the south Atlantic, continuously plagued by open disobedience, desertion, and even shipboard riots. Within days of dropping anchor in Saldanha Bay, approximately seventy miles north of the now British occupied Cape, the Dutch ships were surrounded by a powerful Royal Navy squadron at sea and thousands of redcoats on land. Discipline completely disintegrated and chaotic mutinies erupted on several of the squadron's most powerful ships. Officers feared for their lives, many were ritually humiliated and several nearly murdered. When Vice Admiral Lucas called a council of war to determine whether to fight or surrender to the British, it was its unanimous conclusion that the crews were as likely "to shoot and kill their own officers as fire on the enemy". It was the most shameful defeat in the history of the Dutch navy. Of the approximately 1,800 soldiers and sailors who had been part of the Dutch squadron, all but 300 joined the British. Some signed on with East India Company ships and others to work the docks at Cape Town. Quite a few went on board Royal Navy warships, and some of them ended up alongside British fleet mutineers on the ships that went out to meet the Dutch at Camperdown the following October.

There was thus beneath the surface – or better, perhaps, below the main deck – an exchange of inter-naval mutinous experience taking place even during the most brutal battle of the whole period. The extent to which this occurred at Camperdown, as well as its neat symmetry, was perhaps unusual, but the circulation of insurrectionary experience back and forth across the frontline in itself was not. Deep-sea crews, whether employed in the civilian or military industries, were notoriously multinational, with average proportions of foreign-born men on board warships ranging from about 20 to 70 per cent,

depending on the navy. At any one time, in other words, there were tens of thousands who served under a flag that was not their own.

As the scale of warfare grew, and its full centrifugal force was brought to bear on the lower deck, these men began to circulate between different ships, different industries, and even different navies at ever-greater speeds. Sometimes they moved across the Atlantic commons by their own volition – perhaps by deserting from one ship and volunteering to serve for higher wages on a second one – but, more frequently, they were tossed about by the vagaries of the international maritime labor market, with its multiple coercive recruitment systems, by the instability of life at sea, or simply by the miserable dislocations of wartime economic crisis. As a result, warships became like nodal points in a vast, ocean-spanning network of itinerant biographies, where men of many different backgrounds and with many different experiences temporarily came together, to work, live, and struggle side by side.

Few warships contained less than half a dozen nationalities, and many had double that or more. The mutinous crew of the Dutch Utrecht in 1798 included men from all over the Republic, as well as Belgians, Frenchmen, Spaniards, Italians, Austrians, Swiss, Germans, Danes, Swedes, Poles, Hungarians, Romanians, Ukrainians, Byelorussians, one Turk, one South African, one Bengali, and one Indonesian (from the island of Batavia, today's Jakarta). And for some of them, this was not the first time, the first ship, nor even the first navy in which they stirred up trouble. Louwrens Perinay, a native Hungarian and one of the leading conspirators, promised that he would have no problem slitting the throats of lieutenants Block and van Solingen in cold blood: he claimed that while serving in the Russian Imperial Navy he had "participated in this sort of thing more than once before, during the war against the Turks'. Carl Ortmann, a native Pole from the great Baltic port of Danzig, was delighted to hear it; he pulled out a knife and promised the others: "Voila Guillotine – elle agira" [Here's the guillotine; it will do its work]. Before ending up in the Republic, where he came after being captured by the British off Norway, Ortmann had spent time working on a French cutter, where he presumably had learnt the language and picked up his bloodthirsty Jacobinism.

Figure 3. "Parker the Delegate, Sketch'd by a Naval Officer". Richard Parker (1767–1797), was executed for his role as President of the Delegates during the British fleet mutiny at the Nore. Some of his former comrades who managed to escape abroad during the chaotic collapse of the mutiny subsequently honored his memory by christening their French-licensed privateer *Le Prèsident-Parker*. *National Maritime Museum, Greenwich, UK. Used with permission.*

State authorities were painfully aware of just how dangerous it could be to let experienced troublemakers circulate freely, especially after the suppression of the British fleet mutinies in the summer of 1797. In Britain, while the fleet mutinies were still raging on, concerns that its spirit might spread throughout the

empire prompted an ad hoc executive committee of the imperial ruling class – including among its members the Prime Minister William Pitt, Hugh Inglis, Chairman of the East India Company, Thomas Raikes, Governor of the Bank of England, Richard Neaves, former Chairman of the Society of West Indian Merchants and the London Dock Company, and current director of the Hudson Bay Company, as well as forty-six other men of similar caliber – publically to announce that any seaman unable to produce a certificate of good conduct from his former commander henceforth would be barred from working across all of Britain's maritime industries. In Sweden, following a strike among the Stockholm iron-carrier corps, King Gustav IV Adolph henceforth forbade newspapers throughout the country from mentioning news of the events at Spithead and the Nore. The next year, naval authorities in Brest expressed alarm at, and urgently sought to end, the daily interactions local fishermen had with British warships, as well as put a stop to the unsupervised circulation of foreigners in and out of the port. Across the Atlantic, Captain Thomas Truxtun, rising star of the infant US Navy, linked the growing unrest among his own men in 1798 to the British mutinies the year before. "The Seamen of Great Britain", he fumed, "have sat such an Example of Infamy, that the Marine Laws of the United States, England, France, Spain, and Holland, as well as the Rest of the Maritime Powers of Europe, have been, and will still be made more severe in Consequence thereof." This was all for the good, he believed, for "it is in the Interest of all Parties at War, to pass Laws, and check such Proceedings, and it has been wise in them to do it".

Truxtun's keen sense of quarterdeck solidarity, which extended effortlessly even across the frontline when it came to such matters as ensuring the smooth continuation of the war, was never quite matched by the motley mutineers below deck, despite their increasing mobility and heightened disaffection. Only in very rare circumstances did they refuse orders to fight each other, and there is only little evidence in either the French, British, or Dutch archives that they ever developed an explicit consciousness of being engaged in a common struggle that crossed the frontline. When they revolted, they did so over specific local grievances, or against specific officers. There is a fair amount of evidence, however, that in the course of these struggles they began to articulate a common political ideology – sometimes only in fragments, at other times in great detail – that appears to have been rooted, and to have grown out of, shared experience. That ideology we might call maritime or, better still, lower-deck republicanism.

## LOWER-DECK REPUBLICANISM

The mutineers' political ideas derived from several sources. Most important among these were the centuries-old traditions of maritime egalitarianism, forged at a time before the seventeenth-century emergence of specialized deep-sea battle fleets when shipping ventures, including marauding and war-making, were decentralized, cooperative undertakings with shared risks, relatively flat hierarchies, and forms of limited collective decision-making. These principles, which had assured common seamen a voice in the management of the ship, did not survive the professionalization of maritime warfare in the sixteenth and seventeenth centuries when coerced service and violently enforced hierarchies replaced the relative egalitarianism of the privateering fleets. But the memory survived, often deeply submerged, and occasionally it came gushing to the surface with torrential force. It is no coincidence, for instance, that naval mutineers during the 1790s repeatedly invoked piracy, that Patrick Tobin, after several times being denied his prize money, called "black colors as good as any", or that Colin Brown demanded "a roving commission", for among the pirate crews of the early eighteenth century they found within recent history a workable and successful model of equitable shipboard relations. Many of the mutineers' central and recurring demands – for equal shares of prize money, for the election of officers and the limitation of their authority, for the company's right to determine or at least veto the ship's mission, for democratic jury trials, voluntarism, and contractual agreements – had all been realized among the pirates.

The mutineers of the 1790s were also strongly influenced by the ideas of radical republicanism that swirled around the Atlantic in that decade. In fact, they used the language of the revolutionary era, as well as its forms of organization, with such frequency that the specifically maritime character of their struggles at times seems lost: they established "committees", selected "delegates", elected "presidents", addressed each other as "citizen", and spoke in terms of "natural rights", "consent", and "justice". To be sure, these were all political forms borrowed from the revolutionary movement on shore, explosive ideological contraband that had somehow found its way on to the lower deck.

Perhaps it was smuggled on board by the rising number of landsmen who were recruited in the late eighteenth century, men like Lawrence Cronin, a Belfast artisan whom the war had turned into a republican, and the tyranny on board the Hermione into a mutineer. Or perhaps someone like James

Smart, who once had lectured at a meeting of the London Corresponding Society and was considered "a Scholar" by his shipmates. Such men injected shipboard struggles with a broadly understood language in which to articulate political aspirations and grievances. The fiery enthusiasm with which that language was embraced below deck in turn suggests that its content corresponded closely to the egalitarian culture already there. Mutinous sailors thus had little difficulty integrating the ideas of radical republicanism with their own political traditions. A 1793 petition from the crew of the French frigate Melpomene, for instance, combined the traditional petition form of the round robin, in which the lower deck's egalitarian and collectivist ethos is expressed by signing names in a circle and thereby giving each equal prominence, with the language of radical republicanism: the petitioners referred to themselves as "the sans culottes composing the crew of the Melpomene", addressed themselves to "citizens, brothers & friends", and adorned the document with the slogans "Union and Fraternity" and "Liberty or Death".

The repeated invocation of fraternity, or brotherhood, first in the address, then in the slogan, is important. Along with liberty and equality, it was one of the core universalist values of the revolutionary movement, one that expressed the ideal of solidarity with the entire human race. But it was also a value that resonated in particular with seamen who – torn from home, scattered across the world, and thrown together in close confinement with men from many nations – frequently emphasized their shared occupational identity by referring to each other as "brother tars". In contrast to the landed revolutionaries' principled but abstract embrace of fraternity, the "brotherhood of the sea" was a lived experience that on one level included the whole community of seafarers and thus enabled men to move between different ships and navies, and on a second level expressed itself on individual vessels in the creation of "fictive kinship" networks (or, in Marcus Rediker's words, "miniature mutual aid societies") that were especially strong if a crew had gone through combat together. These bonds were invaluable before, during, and after a mutiny, when the strength of a crew's solidarity could mean the difference between life and death for everyone involved.

Radical republicanism held a further appeal for naval war workers. When revolutionaries spoke of tyranny, the horrors of slavery, and the blessings of liberty, naval war workers knew better than most what they were talking about. For them, 'liberty" meant shore leave, a time when they escaped the coercion, the constant supervision, the twenty-four-hour work cycles, and the terroristic discipline of the lash, if only for a few hours. Commanders rarely entertained requests for leave, primarily to prevent desertion, and as a consequence hundreds of malnourished, overworked, and bored men remained cooped up in a tiny, wet space for months and years on end, which was one of the most important reasons why epidemic disease repeatedly tore through the lower deck and left thousands of victims in its wake. The slogan 'Liberty or Death' was therefore not just a threat, not just a measure of the lower deck's determination, but also a simple statement of fact. The ever-present danger of death, moreover, as well as perhaps the likelihood of having to inflict it upon others, in turn contributed to the enthusiasm with which naval seamen embraced the ideas of consent and popular sovereignty. Seamen in the Batavian navy, perhaps because they were all volunteers and to a large extent foreign-born, were especially prone to justify mutiny by arguing that the post-revolutionary change of flags invalidated their prior agreement of service: they had not given their consent to serving the Batavian Republic.

The issue of consent was also centrally involved when it came to the single-most important trigger of mutiny across all three navies: punishment. Again and again, sailors rose up and liberated a shipmate if they thought the punishment – by flogging, keel-hauling, running the gauntlet, or any other means – too severe or wholly unjustified. And significantly, mutinous crews during the 1797 fleet mutiny reeved yard ropes (used to hang men on board ship) in order to symbolize that they had reconstituted themselves according to the principles of the lower deck and from now on assumed the responsibility of maintaining good order themselves, an act mirroring the widespread erection of gallows in front of the houses of the French rural aristocracy in 1789.

This was more than just a confrontational gesture. Seamen were well aware that their collective security on board ship, especially when lying so close to shore as they did at the Nore, depended on strict discipline and careful attention to duty. The mutineers therefore took great care to maintain regular and good order among themselves, and they created democratically controlled courts to try men for a variety of offences, most commonly for drunkenness and neglect of duty. In some cases, punishments were imposed "by the desire of the majority", in others following the verdict of a jury. Often the mutinous crews went to great lengths to follow proper procedure when trying a man, formally swearing juries and witnesses to strict impartiality, and providing the accused with a competent councilor who pleaded on

his behalf. The courts were willing to recognize extenuating circumstances, even when they tried their former persecutors. The boatswain of the Proserpine, for example, argued that he had only followed orders when he had abused the crew, and this was enough to sway the court to commute his corporal punishment to ritual humiliation. Others were not so lucky. Master's mate Edward Dawson of the Monmouth, along with the sergeant of marines and a midshipman, was found guilty of conspiring against the ship's company and therefore sentenced to three dozen lashes, which was exceedingly mild compared to the bloodthirsty punishments usually imposed by regular courts martial for the equivalent crime of mutiny.

If the reeving of yard ropes symbolized the emergence of a new order in the fleet, the red flags that flew alongside of them were intended to show that it was here to stay, whatever it took. The red flag had several overlapping meanings in the late eighteenth century, but it usually indicated the intention to suspend temporarily peaceful means of conflict resolution in favor of brute force. Authorities on shore, for instance, sometimes used the red flag to announce martial law, and in the navy the "bloody colors" signified that a ship was prepared to give battle. The latter use of the flag had evolved from the medieval baucans, a thirty-yard-long solid red streamer that north European ships flew as they sailed into combat to indicate that no quarter would be given or taken, or, in other words, that it would be a fight to the death. Pirates during the so-called Golden Age used the "bloody flag" to convey the same meaning, and they ran it up the mast if their prey refused to surrender at the sight of the black Jolly Roger. During the great 1775 Liverpool sailors' revolt, lower-deck insurgents fought under the red flag as they bombarded the city's Mercantile Exchange. It re-emerged at Spithead, where it occasionally flew from the masts of the mutinous fleet, but at the Nore "the bloody flag of defiance" was there from the beginning and it flew throughout. Sailors even brought it with them to shore and marched behind it during large demonstrations they organized at Sheerness.

Unlike its earlier appearances during moments of emergency and struggle, there are signs the mutineers at the Nore embraced the red flag as a positive and permanent symbol of their ongoing fight for better conditions. One of their communiqués was signed with the slogan "Red For Ever" and an eyewitness reported that he had heard some mutineers shouting "Huzza for the red flag!". This perhaps indicates that a substantial number of the mutineers no longer believed that they were engaged in a narrow corrective or restorative struggle for lost rights and paternalist class compromises but instead had begun to develop a consciousness of permanent opposition between themselves and their rulers, the have-nots and the haves, that pointed towards the vicious social conflicts of the industrializing nineteenth century. Many mutineers in addition wore red cockades fixed to their hats and caps, bringing together the red flag's combative maritime symbolism with the red of the French Revolution, which by the late 1790s had become an international symbol ofregicide, class warfare, and social renewal. The mutineers were so successful in colonizing the meaning of the red flag that the navy dropped it entirely from its official Signal-book for the Ships of War in 1799, thus surrendering its powerful symbolism to the global labor movements of the nineteenth and twentieth centuries.

## CONCLUSION

The radical republican ideas of the mutinous Atlantic cropped up with increasing frequency throughout the 1790s. Perhaps in each case they were arrived at independently, but more likely they are evidence of cross-fertilization, of a homogenization of lower-deck culture and experience brought about by the circulation of thousands, perhaps tens of thousands, of men back and forth across the frontline. This never resulted in anything akin to the famous Christmas Truce of World War I, and in only one known instance was lower-deck action explicitly aimed at preventing a battle from taking place, and the reason was not the men's principled unwillingness to fight their brother tars.

Mutinies, with only a few exceptions, were not aimed at forcing the belligerents to sue for peace, but rather to demand drastic improvements in the conditions of war work. And yet despite that, the history of naval mutiny in this period, its massive scale, its transcendence of national and imperial boundaries, its politically sophisticated radicalism, does not support the conventional view that links mass military service in the French Revolutionary and Napoleonic Wars with the transition of premodern patriotism into modern, belligerent nationalism. It would appear instead that the connections between mutinies in different European navies at the turn of the nineteenth century, as well as the mutineers' pioneering use of the red flag as a positive symbol, together raise the possibility that early working-class internationalism, with its dual strategy of pragmatic national claims making and utopian cosmopolitan

insurrectionism,  may in part, have had its origins in the revolutionay Atlantic, far out at sea, and deep below deck.

---

# (5 335 -26/11/23)Du soleil d'Andalousie aux brumes d'Armor

**L'AMIRAL BRUIX DANS LES EAUX ESPAGNOLES**

Avec une énergique brièveté, un vieil axiome naval assure que : ordre, contre-ordre = désordre. Et cette affirmation semble bien vérifiée une fois de plus par les confuses opérations des flottes franco-espagnoles du printemps et de l'été 1799.

Concertées avec plus ou moins de précision, depuis longtemps déjà entre les gouvernements de Paris et d'Aranjuez, elles se heurtèrent dès le principe à la lenteur des communications, à l'insuffisance des forces alliées et aussi, bien sûr, à l'opposition des Britanniques, sans compter les éléments naturels, les erreurs d'exécution, le manque de coordination des divers mouvements. Toutes ces causes amenèrent un changement complet des plans conçus au début et donnèrent à la campagne navale un aspect incohérent et une conclusion que n'avaient certainement pas voulus les hautes autorités gouvernementales des deux pays.

A l'offensive générale menée par l'Angleterre et ses nouveaux alliés, le Directoire prétendait riposter vigoureusement et rapidement.

Pour ne considérer que les projets d'opérations navales, rappelons que les Directeurs, en attaquant ou en menaçant partout l'ennemie essentielle, espéraient la réduire promptement à demander la paix.

Il était donc question d'actions offensives plus ou moins importantes, et presque simultanées sur l' Irlande, en Méditerranée, et dans les Indes Occidentales et mêmes Orientales.

C'étaient là des projets grandioses, mais hors de proportion avec les moyens dont disposait le gouvernement français. Après le désastre d'Aboukir, l'année précédente, celui-ci conservait sa meilleure flotte presque la seule, mouillée en rade de Brest, où l'amiral Bruix, ministre de la Marine, avait voulu en prendre lui-même le commandement, Talleyrand le remplaçant provisoirement à Paris à la tête de son département.

S'appuyant sur le traité de 1796, le gouvernement français demanda l'appui de la flotte espagnole et sa jonction à la française, et pour obtenir plus aisément une réponse favorable, il promit d'employer les forces navales combinées à la reconquête de Minorque, entre autres opérations. Cette proposition parut des p/us. satisfaisantes au Cabinet Royal; les marins espagnols, meilleurs juges des difficultés de l'entreprise et des possibilités des escadres alliées, se montraient, au contraire ou sceptiques, ou formellement opposés aux projets de Paris.

Quoi qu'il en soit, les capitaines généraux des « départements maritimes » reçurent l'ordre de se préparer à une collaboration active avec les Français. Et dès la fin d'avril 1799, une division formée de cinq vaisseaux, de deux frégates et d'un brigantin, et commandée par le lieutenant général Melgarejo, appareilla du Ferrol. Elle transportait 2 900 hommes de troupe à la tête desquels se trouvait le général O'Reilly, d'origine irlandaise, choisi certainement à dessein. Sans doute était-elle destinée à participer, avec des contingents français à un débarquement sur les côtes de la verte Erin, et pourtant, au lieu d'aller — ou d'essayer — d'aller à Brest, ou à la rigueur à Lorient, les navires espagnols mirent le cap sur Rochefort où ils mouillèrent le 7 mai et où ils furent aussitôt bloqués et attaqués par les navires britanniques. Opération mal commencée et qui devait quelques mois plus tard se terminer par un retour sans dommage, ni gloire, au Ferrol.

Peut-être après tout, s'agissait-il dans ce cas d'une feinte destinée à tromper l'ennemi ; de toute manière, ce n'était qu'une expédition d'ordre secondaire. A Cadix, tout au contraire, on se préparait à des entreprises autrement importantes. Une escadre espagnole de dix-sept vaisseaux s'apprêtait fébrilement à rejoindre, recevoir ou aider les alliés dès que ceux-ci se trouveraient en vue du port. Tout semblait devoir être subordonné à la future campagne, au point que le commandant en chef, Mazarredo, estimant insuffisants les équipages de l'escadre, fit désarmer les bâtiments moins nécessaires immédiatement, en particulier les canonnières qui s'étaient montrées si efficaces au cours du siège. Les hommes ainsi rendus disponibles furent répartis entre les autres navires.

*Vue de l'arsenal du Ferrol (XVIII^e siècle).*

Pendant ce temps, à peu près au moment où la division Melgarejo quittait le Ferrol pour Rochefort, Bruix s'apprêtait à quitter Brest pour tenter de se réunir aux forces espagnoles de Cadix, à quelque 1 000 milles au sud.

Bien que disposant' d'une force plus nombreuse que celle de l'amiral Bridport qui tenait quinze vaisseaux devant l'Iroise, Bruix, obéissant autant à son propre sentiment qu'aux consignes de prudence données par les directeurs, ne voulait pas risquer un combat à la sortie de la rade. Aussi employa-t-il une ruse assez habile. Selon ses instructions, le brick Rebecca prit la mer emportant de nombreux ballots de proclamations paraissant destinées aux révolutionnaires irlandais. Attaqué presque aussitôt, le commandant du petit bâtiment se laissa prendre après une courte résistance, et sans avoir détruit les documents qu'il transportait et qui furent transmis à l'état-major de l'escadre britannique. Le stratagème eut un succès complet, et bientôt, abandonnant les rivages bretons, les navires de Bridport se hâtèrent d'aller couvrir les côtes d'Irlande.

Deux jours plus tard, le 26 avril, par temps bouché, Bruix quittait à son -tour la rade de Brest, sans être vu par les frégates d'observation ennemies. La force navale placée sous son commandement comprenait vingt-cinq vaisseaux, dont quatre de cent vingt canons, six frégates et huit corvettes ou avisos.

Le voyage fut sans histoire, et l'escadre française s'approchait de Cadix prête, sans doute, à forcer le blocus et à entrer dans le port ou à aider ses alliés à en sortir, lorsqu'elle eut à subir une forte tempête qui la contraignit à s'éloigner de terre. Puis les Français s'engagèrent le 5 mai dans le détroit de Gibraltar où les vigies d'Algésiras furent les 'seules à les signaler. La nouvelle de leur passage fut confirmée par le vaisseau le Censeur qui avait quitté Brest le 27 avril et qui prit son mouillage dans la baie de Chipiona le 9 mai. D'ailleurs, dès le 7, passant en vue de Carthagène, Bruix se fit reconnaître et demanda au commandant de la Marine de la place de lui envoyer à Toulon tous les bâtiments espagnols disponibles dans le port.

Les auteurs espagnols se sont montrés surpris et même scandalisés de cette étrange navigation peu conforme aux plans combinés par les gouvernements alliés. L'historien Duro, après l'amiral Escano, semble mettre en doute la bonne foi, voire le courage de Bruix. Tous deux prétendent que le coup de vent qui avait obligé la flotte française à prendre le large ne l'aurait pas empêchée de se mettre à l'abri du cap Saint-Vincent ou du cap Spartel. Elle aurait pu y attendre l'accalmie puis revenir attaquer les quinze vaisseaux anglais qui bloquaient le port. Dans son journal, Escano écrit : « Nous ignorons la teneur des instructions données à l'amiral Bruix, qui commandait l'escadre française ; nous ne savons pas non plus quelles étaient ses idées et ses plans de campagne. Mais s'il avait pris la cape sous Saint-Vincent ou Santa Maria, il se serait trouvé le 9 mai devant Cadix, et là il aurait coupé la retraite aux quinze • vaisseaux anglais qu'il aurait battus grâce à ses vingt-quatre ( sic) navires de ligne, auxquels se serait jointe, la plus grande partie de l'escadre espagnole : celle-ci était parée à se réunir à ses alliés. En supposant que les Anglais pussent s'échapper vers le détroit, Bruix pénétrait en Méditerranée avec quarante-deux vaisseaux, et dès lors, il avait le choix entre diverses opérations : couvrir l'expédition de 15 000 Espagnols prêts à attaquer Mahon où 4 000 Anglais n'avaient pu encore se fortifier puissamment ; aller secourir Malte bloquée par Nelson et où les vivres commençaient à manquer ; envoyer un appui à l'armée d'Egypte et mettre la main sur le littoral syrien ; enfin soutenir l'armée de MacDonald isolée dans le royaume de Naples et qui tentait de rejoindre en Ligurie celle de Moreau. A ce moment, les Anglais ne pouvaient lui opposer que vingt vaisseaux, auxquels allaient se joindre cinq autres au début de juin, et cinq encore à la fin de ce mois. »

Refaire l'histoire après coup est aussi aisé que généralement inutile. Que se serait-il passé si...? Question oiseuse parce qu'elle ne comporte aucune réponse pertinente. Si Bruix n'essaya pas de trouver un abri sous les côtes espagnole ou marocaine, ce fut sans doute pour quelque raison technique, peut-être simplement son ignorance des mouillages ; qui sait s'il n'avait pas jugé imprudent de se risquer dans des parages mal connus?

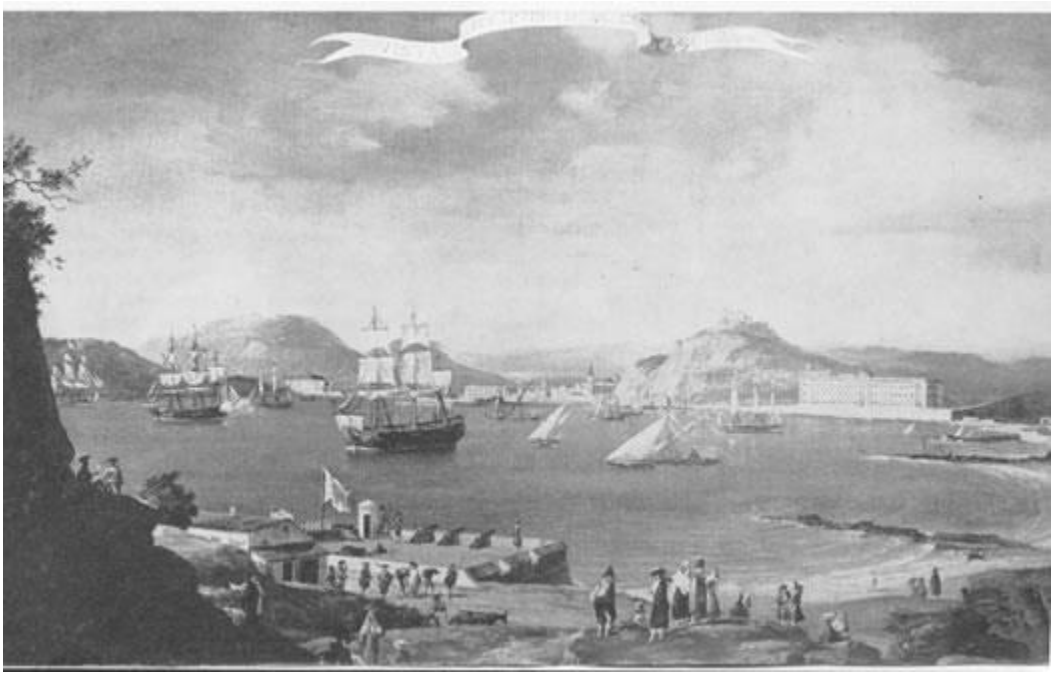
Alors qu'il commandait l'escadre anglaise devant Cadix, l'amiral Jervis avait fait des sondages dans la partie occidentale de la baie de Tanger en vue d'une éventuelle relâche imposée par le mauvais temps. Mais ces renseignements que le grand marin jugeait indispensables, Bruix n'aurait pas eu le temps de se les procurer.

Ce qui semble bien prouver que l'amiral avait l'intention d'attaquer les forces ennemies devant Cadix, c'est que le 3 mai, deux jours avant d'entrer dans le détroit, il manifestait sa prochaine arrivée à Mazarredo et l'invitait à « s'unir à lui pour libérer le port espagnol du joug sous lequel il gémissait depuis si longtemps ». Et toujours dans le style ampoulé de l'époque, il ajoutait que même si Mazarredo ne

disposait que de dix vaisseaux, leur réunion avec les vingt-cinq français donnerait aux alliés une telle supériorité sur l'ennemi que celui-ci devrait « trouver sa tombe en vue du fameux port dont il méditait l'anéantissement "

Cette lettre parvint à destination le 10 mai, une semaine après avoir été écrite. Elle fut portée de Malaga par le contre-amiral Lacrosse. Mais un fait nouveau était survenu : depuis la veille, ayant appris après un long retard, le passage des Français, l'escadre anglaise avait levé le blocus de Cadix et avait pénétré dans la Méditerranée, à la poursuite d'un ennemi qu'elle croyait destiné à secourir Malte, 1'Egypte, ou simplement à attaquer Minorque.

Le 20 mai, l'amiral Keith remplaçant Jervis, malade, réunit ses forces à la division Duckworth, et aussitôt commença la chasse.



Port de Carthagène.
(Musée. naval, Madrid

En même temps, l'Amirauté britannique, confuse d'avoir été jouée devant Brest, avait rapidement fait front à la nouvelle situation en ordonnant l'envoi en Méditerranée de nombreux renforts. Vers la fin de juin, Bruix allait estimer à une soixantaine le nombre de vaisseaux de ligne anglais à l'est de Gibraltar.

Pendant ces événements, Mazarredo, libéré du blocus, ne savait pas où se trouvaient les forces françaises, et ignorait encore les intentions exactes de son collègue allié. Ses perplexités prirent fin, heureusement, quand il reçut de Madrid l'ordre d'appareiller pour Carthagène avec dix-sept vaisseaux. Il arriva ainsi le 20 mai audit port, après avoir subi une forte tempête qui, dans la nuit du 16 au 17, causa des avaries sérieuses à onze de ses vaisseaux. Par un heureux hasard, il n'avait pas rencontré les escadres anglaises.

Néanmoins, la grande opération stratégique rêvée plutôt que conçue par les alliés avait complètement échoué. En s'unissant à temps, les forces navales franco-espagnoles auraient présenté une supériorité écrasante, au moins numérique. Mais elles avaient perdu le bénéfice de la surprise et désormais elles couraient le risque de se trouver bientôt réduites à une défensive impuissante dans les ports méditerranéens français ou espagnols.

Heureusement pour les alliés, les difficultés d'information et de transmission étaient les mêmes pour les Anglais. Tandis que Keith recherchait Bruix vers la Sicile, où Nelson, tout à ses amours, restait inactif, l'amiral français put se rendre sans ennui à Toulon pour y refaire des vivres. De là, il alla croiser sur les côtes de Ligurie et ravitailla Gênes, alors assiégée par terre. Enfin, apprenant les avaries subies par les bâtiments de Mazarredo, il ne voulut' pas attendre celui-ci à Toulon, et résolut d'aller le rejoindre à Carthagène.

C'est ainsi que le 22 juin, sept semaines après leur passage devant Cadix, les navires français se présentaient devant Carthagène où les Espagnols terminaient en hâte leurs réparations. L'union des forces alliées, objet officiel de la campagne, se trouvait enfin réalisée !

Elle était réalisée, mais trop tard.

Les alliés avaient vu leurs mouvements favorisés par le sort : pas un instant, la flotte de Keith n'avait pu les inquiéter. L'amiral anglais avait croisé de Gibraltar en Sicile, de Mahon au golfe de Ligurie, puis devant Toulon, pour revenir enfin à Mahon et défendre Minorque contre une éventuelle attaque. Il n'avait rien vu, rien obtenu, mais la menace qu'il constituait grandissait chaque jour.

Que pouvaient dès lors, faire les amiraux alliés ? C'est ici qu'éclataient les divergences d'opinions et plus encore d'intérêts. Le Gouvernement espagnol désirait la reconquête de Minorque, mais les marins jugeaient maintenant l'entreprise impossible. Le Directoire demandait une diversion vers les côtes italiennes et Malte, mais si Bruix défendait le projet sans grande conviction, Mazarredo le repoussait comme inexécutable. Les chefs ne réussissaient pas à se mettre d'accord sur les futures opérations. Et pourtant, il était indispensable, et de toute urgence, de prendre une décision, car le temps ne jouait plus qu'en faveur des Anglais.

Une solution — bâtarde à la vérité — fut trouvée : pour ne pas se voir enfermée dans la Méditerranée, l'« escadre combinée » leva l'ancre le 29 juin et quitta Carthagène pour le Détroit et Cadix, où elle arriva le 10 juillet.

Le pis, c'est que, malgré cette retraite sans gloire, rien n'avait été réglé. La souris avait réussi à s'échapper, mais le chat ne pouvait se trouver bien loin.

D'où, des discussions nouvelles, aussi interminables, aussi inutiles que les précédentes. Bruix estimait que la flotte anglaise mettrait le cap sur le nord, dans la direction de Brest. C'est pourquoi il proposait une longue croisière dans l'Atlantique occidental ; après quoi, revenant vers l'Europe après le passage des Anglais, la flotte combinée pourrait pénétrer de nouveau dans une Méditerranée libre d'ennemis, et reconquérir Minorque, secourir Malte, etc.

Mazarredo, lui faisait observer que bien proba blement, la flotte ennemie chercherait des renseignements au large des côtes portugaises. Apprenant alors que les bâtiments alliés n'avaient été vus nulle part dans la direction du Nord, les Anglais reviendraient les attendre soit devant Cadix, soit à l'entrée du Détroit, où ils pourraient les attaquer à leur retour. Mazarredo ne possédait sûrement pas le don de prophétie, et pourtant, dans ses objections à Bruix, il décrivait, six ans d'avance, avec une sérieuse approximation les malheureux événements qui devaient aboutir au désastre d'octobre 1805.

Sans s'arrêter à cette critique négative, l'amiral espagnol proposait de maintenir les forces navales alliées à Cadix, où elles resteraient sur une « défensive active ». On obligerait ainsi les Britanniques à entretenir loin des ports de la Manche une flotte puissante dont le ravitaillement leur poserait des problèmes ardus. En outre, l'ennemi abandonnant la Méditerranée, les forces navales restées à Toulon et à Carthagène pourraient exécuter les expéditions contre Mahon et Malte.

## EN ROUTE VERS BREST

Ces désagréables discussions auraient pu durer longtemps encore, en l'absence d'unité de commandement. Elles prirent fin brusquement, cependant, quand Mazarredo reçut du Secrétaire à la Marine, Juan de Lângara, l'ordre impératif de partir avec son collègue français pour Brest... « Sa Majesté désire que vous suiviez l'escadre de l'amiral Bruix, et que si celui-ci va à Brest, vous l'accompagniez pour une courte campagne en vue de faire lever le blocus des forces de Rochefort et du Texel et d'attaquer éventuellement les forces ennemies. Les unités des trois nations alliées France, Espagne, République Batave, pourront ensuite entreprendre une expédition en Irlande, ou en tel endroit sur lequel les trois gouvernements se mettront d'accord. »

Il est évident qu'un bon marin comme Lângara ne croyait guère possible la réalisation d'un programme si ambitieux et si peu appuyé sur des réalités. Mais une autre lettre du Ministre, adressée encore à Mazarredo et datée du même jour donnait à l'amiral les raisons qu'avait le gouvernement espagnol d'accepter une manoeuvre conçue par les médiocres stratèges du Directoire, malgré les immenses dangers qu'on pouvait prévoir : « les escadres combinées se trouvent prêtes à prendre la mer, et de toutes façons, la française appareillera laissant ainsi la nôtre bloquée inutilement, sans que nos côtes soient mieux défendues pour autant ; étant donné, d'autre part, que le traité d'alliance nous oblige à mettre à la disposition de la France quinze vàisseaux, et que, si nous remplissons cette promesse uniquement sous la contrainte, on ne nous en saura aucun gré, et que nous n'en pourrons tirer aucun profit à d'autres fins politiques, S.M. a donc résolu que V.E. suive l'escadre française de l'amiral Bruix

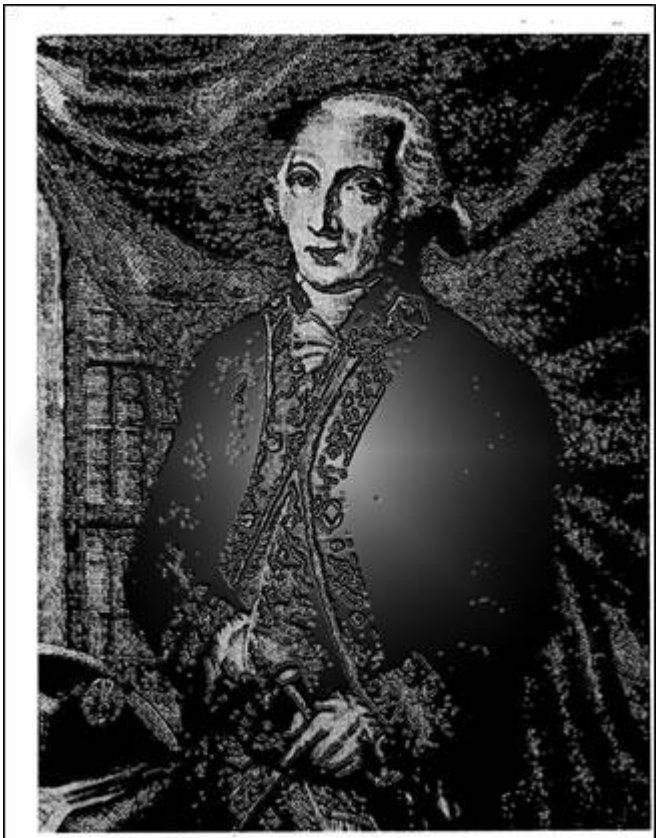
pour lever le blocus de la division de Rochefort — qui restera aux ordres de V.E., selon les instructions données à Melgarejo — et celui du Texel, conformément aux ordres que je vous ai communiqués... ».

*Officiers du Ministère de la Marine - Uniformes espagnols. (Bibliothèque Nationale).*

Quant à Bruix, en même temps que l'ordre de revenir à Brest avec l'escadre espagnole, il reçut de son gouvernement de nouveaux conseils de la plus grande prudence. Une fois de plus, comme si Bruix, toujours ministre de la Marine, avait pu l'ignorer ou l'oublier, il lui était redit que ses vaisseaux étaient les derniers de la République : « Soyez assuré que le Directoire exécutif se montrera aussi satisfait de ce que vous omettrez de faire par prudence, que de ce qui aurait pu être obtenu par témérité. »

De telles instructions ne pouvaient guère engendrer des victoires, et les ordres que l'amiral Jervis donnait à ses subordonnés étaient d'une tout autre encre. Force est pourtant de reconnaître que dans les circonstances, il n'était guère possible de conseiller à la flotte combinée, un esprit d'offensive qui aurait, presque certainement conduit au désastre. Les Directeurs avaient renoncé, au moins momentanément, aux espoirs de prouesses navales immortelles qu'ils avaient caressés quelques mois ou quelques semaines plus tôt.

Sans enthousiasme, sans illusions, Mazarredo se résigna donc. Toutefois, pour couvrir sa responsabilité, il avait écrit à son ministre et ami Lângara ces lignes désenchantées : « Le Roi risque beaucoup, ou plutôt il risque tout, à mon avis, en suivant ces gens-là ». En fin de compte cependant, après avoir fait les réserves qu'il jugeait nécessaires, ce marin fidèle à son souverain ajoutait ces nobles paroles : « Mais S.M. l'ordonne, allons-y. »
En revanche, officiers, maistrance et hommes d'équipage, moins religieusement soumis à cette discipline scrupuleuse ne suivaient pas unanimement leur chef. Dans une autre lettre au ministre, Mazarredo se déclarait affecté au suprême degré de constater que le nombre des désertions allait croissant depuis qu'avaient commencé les préparatifs de la campagne. Il ordonna donc d'appliquer strictement les peines prévues contre les déserteurs, et demanda des sanctions égales contre ceux qui se soumettraient après le départ de l'escadre.



*Le comte de Choiseul, duc de Praslin, Ministre des Affaires Etrangères et de la Marine* (1761-1770).

En même temps, il se plaignait de la tiédeur des officiers qui sollicitaient leur débarquement. Certains, disait-il, présentaient des motifs sérieux ; mais d'autres s'excusaient sur leur mauvais état de santé alors qu'ils voulaient simplement rester chez eux pour s'occuper de leurs affaires personnelles. Il accusait aussi le système défectueux des promotions qui mettait sur le même pied l'officier en service à terre et celui qui naviguait en campagne de guerre... En fait, l'ordre fut bientôt rétabli, et la flotte espagnole se trouva prête au départ.

**********

Le 21 juillet 1799, au terme d'une longue manœuvre fertile en incidents, et au cours de laquelle le trois-ponts Santa Ana se mit au plein, l'escadre combinée appareilla pour Brest. Le vaisseau français Censeur,

« complètement pourri », fut remplacé par l'espagnol San Sebastian, cédé aux républicains qui le dénommèrent Alliance. Au cours d'une tempête à la hauteur du cap Finisterre, le Soberano subit des avaries si graves qu'il reçut l'ordre de retourner à Cadix. Ainsi, la force navale alliée se composait de quarante navires de ligne, dont quinze espagnols, de neuf frégates, de onze corvettes ou bricks.

Au cap Finisterre, on sut par les vigies qu'une partie de la flotte britannique de la Méditerranée, une trentaine de vaisseaux, avait passé le Détroit, cap vers l'ouest, sans doute à la recherche des Franco - Espagnols.

Au cours du voyage, Bruix offrit à Mazarredo d'aller lever le blocus de Rochefort où se trouvait toujours la division Melgarejo ; il lui proposa aussi d'aller bombarder Plymouth au sud-ouest de l'Angleterre, mais il se heurta au refus très net du prudent Basque. Et le 21 Thermidor, an VII de la République, soit le 8 août 1799, les forces combinées entraient à Brest. Malgré ses efforts, Keith n'avait pu les rattraper, et il atteignit Ouessant quand elles se trouvaient déjà ancrées en toute sécurité dans la vaste rade.

Conformément aux instructions reçues avant de quitter Cadix, les Espagnols pensaient que leur séjour à Brest serait nécessairement de courte durée et que, après quelques opérations vers les côtes d'Angleterre, d'Irlande ou de Hollande, ils pourraient regagner leur port d'attache... En réalité, la « petite campagne » prévue par leur ministre devait se transformer en une longue et monotone station et les douze mille hommes qui armaient les bâtiments espagnols étaient destinés à rester dans la rade alliée, plus de deux ans, pour la plupart, près de trois pour certains.

**********

Le 10 août 1799, l'amiral espagnol débarqua officiellement. Quatorze coups de canon saluèrent son arrivée à terre. Sur le quai l'attendaient l'amiral Bruix, l'ordonnateur de la Marine, le commandant d'armes. Il fut accueilli avec de grands honneurs par le conseil municipal qui le conduisit en cortège à l'Hôtel de Ville. Il y fut harangué, comme il se doit, dans ce style curieux et naïvement pompeux de l'époque. Il fut ensuite conduit au bel hôtel que la ville mettait à sa disposition comme résidence. Une garde accompagnée d'une musique aussi bruyante que nombreuse lui rendit les honneurs.

Ces agréables manifestations n'apaisaient pourtant pas l'inquiétude de Mazarredo. Celui-ci avait trop de prudence pour se laisser tromper par les apparences. Il savait bien que peu s'en était fallu que l'escadre combinée ne fût atteinte par Keith, et que dès qu'ils se seraient ravitaillés et renforcés dans leurs ports tout proches, les Anglais reviendraient monter leur garde aux abords de l' Iroise. Néanmoins, pour la sécurité de ses bâtiments et les intérêts de son roi, Mazarredo craignait bien plus encore les initiatives de ses alliés. Quels que fussent ses sentiments personnels très favorables à la France, il n'entendait pas voir son escadre mise sans réserve à la disposition du Directoire pour l'exécution de projets nébuleux et peut-être inexécutables.

Au fait, que pouvaient être alors les desseins du gouvernement français en ce qui concernait les navires rassemblés à Brest, la division Melgarejo enfermée et parfois insultée à Rochefort et l'escadre batave ? Au début d'août 1799, l'ambassadeur Azara écrivant au ministre Làngara, avouait qu'il n'y avait aucun plan à ce sujet, mais que, dès l'arrivée des navires à Brest, le Directoire prendrait une décision « en plein accord avec le roi ». En fait, le Directoire ne se hâtait nullement de faire connaître ses projets aux futurs exécutants. Voulait-il attaquer la Grande-Bretagne en Irlande ? Ou bien, entendait-il reprendre des opérations en Méditerranée ou aux Antilles ? Ou, plus simplement, désirait-il fixer devant Brest une importante force navale ennemie ?

Dans l'ignorance complète où on le tenait, Mazarredo avait décidé, dès son arrivée, de s'attacher fermement à deux principes essentiels : d'abord, obtenir le plus tôt possible le retour de ses bâtiments, aux ports espagnols conformément aux plans initiaux ; en attendant, refuser de participer à toute opération qui ne lui paraîtrait pas conforme aux intérêts des deux pays ou à l'honneur du pavillon espagnol.

Ces principes solides, il allait bientôt pouvoir les affirmer avec quelques autres idées, au Gouvernement français. Le 15 août, en effet, il reçut de Don Nicolas de Azara, un télégramme l'invitant à venir à Paris pour traiter, en qualité d'envoyé plénipotentiaire, de toutes les affaires concernant l'escadre espagnole.

Il partit donc aussitôt pour la capitale, laissant le commandement d'intérim à son ami le lieutenant-général Gravina. En fait, il ne devait plus revoir Brest.

**Jean LOZAC'H**

# (5 336 – 03/12/23)Het Panama-Kanaal (I)

**Door Kapitein ter Zee (b.d.) P. Van Schoonbeek.**

Het Panama kanaal verbindt de Stille- met de Atlantische Oceaan. Zoals het Suez kanaal is het van het grootste strategische en commerciële belang en heeft daarom een stormachtige geschiedenis gekend. Tot het begin van de 19e eeuw stond het grootste deel van Zuid- en Centraal Amerika onder Spaans bewind. De Spanjaarden waren specialisten geworden in het plunderen van het continent en het goud afkomstig van de westkust moest over de istmus vervoerd worden.

Sedert lang hadden zij getracht een maritieme weg te vinden en reeds in 1513 verkenden zij beide kusten en het binnenland. Niet tegenstaande het bestaan van een aantal rivieren kon door het hoge relief geen weg gevonden en het idee een kanaal te graven werd al vroeg overwogen. In 1779 had Captain Horation Nelson R.N. een expeditie in Nicaragua geleid, maar moest opgeven door ziekten en ontbering. Hij had echter de mogelijkheid voorgesteld het meer van Nicaragua tot een marinebasis uit te bouwen met een verbinding naar beide oceanen.

In het begin van de 19e eeuw begon de Spaanse voogdij af te brokkelen. Venezuela verklaarde zich onafhankelijk en in 1813 werd Simon Bolivar als president aangesteld. Hij slaagde er in Venezuela, Nieuw Granada (nu Colombia) en Ecuador tot de federale staat Colombia te verenigen. Hij was de eerste om officieel het graven van een kanaal voor te stellen, maar kon niet doorgaan bij gebrek aan fondsen.

De Duitse geograaf von Humbolt was er ook voorstander van. Het waren echter de Verenigde Staten die de impuls zouden geven en hiervoor hadden zij goede redenen. James Monroe, president van de V.S. van 1817 tot 1826, had een doctrine uitgevaardigd, die alle Europese inmenging in de nieuwe wereld uitsloot. Zijn land was zich aan het ontpoppen tot een wereldmacht en een maritieme oostwest verbinding moest deze ontwikkeling in de hand werken.

Toen er in 1848 goud werd gevonden in California, begon de grote volksverhuizing naar het westen. Om dit nieuwe eldorado te bereiken hadden de pioniers de keuze tussen de trek doorheen de V.S. of de lange zeereis rond de kaap, die wel ingekort kon worden door Panama te voet te doorkruisen.

Zonder opdracht van zijn gouvernement had de Amerikaanse zaak gelastigde te Bogota, Benjamin Bidlack, in 1846 een overeenkomst met Colombia afgesloten waarmede de V.S. het exclusieve recht toekwam een verbinding tot stand te brengen, in welke aard dan ook. Na goedkeuring van dit onvoorziene accoord werd het recht een spoorlijn te trekken volledig uitgebaat door een firma, die de « Panama Railroad Co. » vormde. De drang naar het westen kon nu gemakkelijker via Panama geschieden en het kanaalproject kreeg vastere vormen. De opmetingen door de spoorwegingenieurs verricht, brachten interessante gevens aan het licht. Er bestaat geen niveauverschil tussen beide oceanen en de Culebra bergpas, op de Andes waterscheiding, ligt 70 meter lager dan verondersteld. Maar de getijden van de Stille Oceaan hebben een verval van 7 meter terwijl die van de Caribische Zee onbeduidend klein zijn. Het binnenland is echter onmenselijk vochtig en warm met alle denkbare tropische ziekten, insecten en wilde dieren, zijn aanwezig.

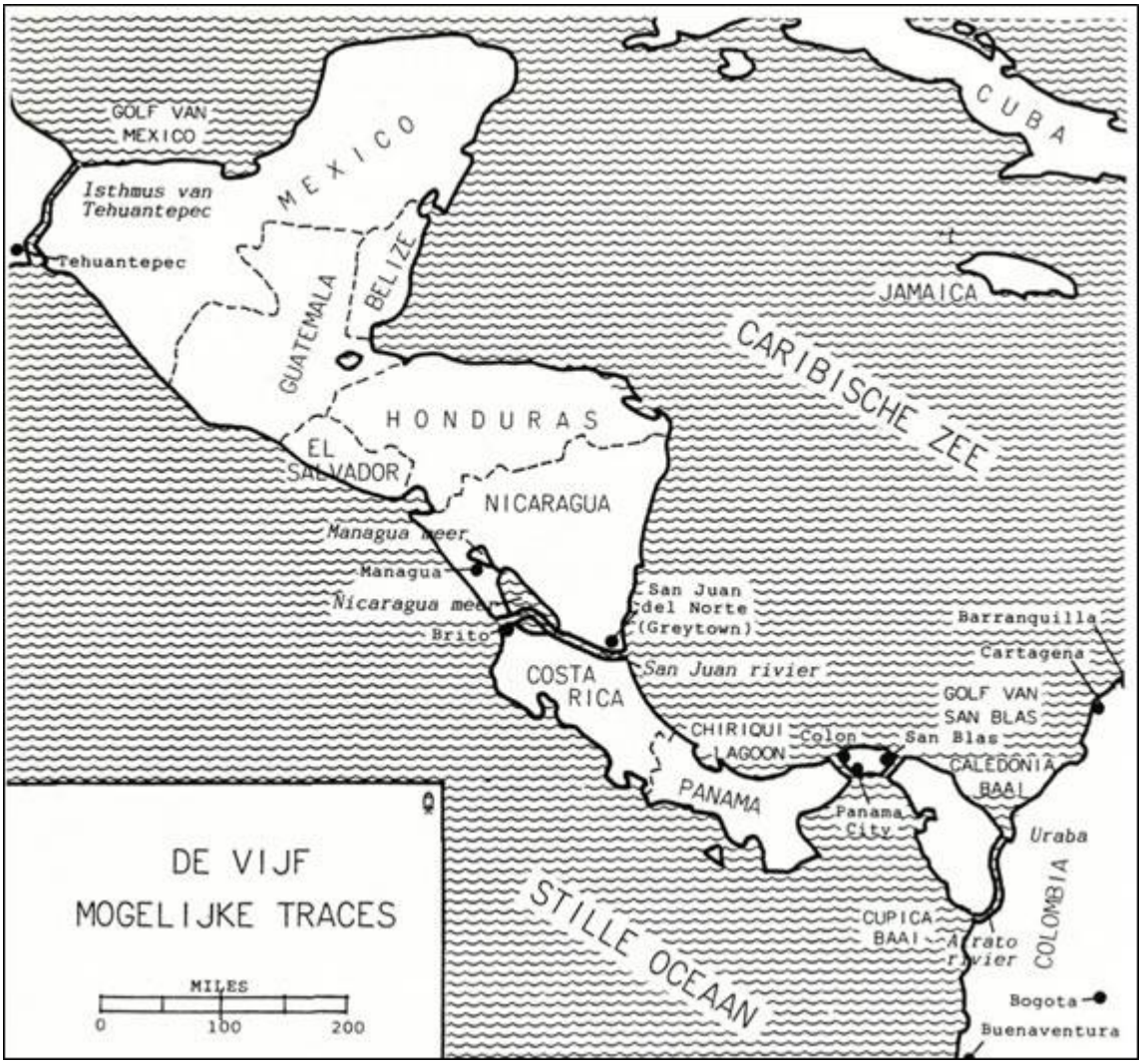
In die periode dachten de Amerikanen helemaal niet aan en kanaal doorheen Panama. Hun gedachten gingen uit naar Tehuantepec in Mexico, wat dichter bij huis lag, en naar Nicaragua waar zij gebruik hadden kunnen maken van het meer.

Groot-Brittannië was in de 19e eeuw zijn macht flink aan het uitbreiden in de Caribische Zee en stond niet onverschilliig tegenover de Amerikaanse voornemens en dit tot grote ergernis van Washington. Op een bepaald ogenblik werd de toestand tussen beide landen zo gespannen dat een gewapend conflict onvermijdelijk bleek. Gesterkt door de Monroe doctrine sloot de V.S. een overeenkomst af met de Britten (het Clayton V.S. - Bulwer G.B. verdrag van 1850) waarmede een eventuele waterweg door beide landen zou gevrijwaard worden, zonder militaire bezetting, en waardoor Groot-Brittannië noch eigenaar noch de uitbater kon worden. De Britten hadden bakzeil gehaald en een oorlog kon vermeden worden.

Van 1870 en 1875 organiseerden de V.S. een reeks ontdekkingsreizen met het doel Centraal Amerika in kaart te brengen en het beste tracé voor een kanaal te vinden. Vijf tracé's werden aanvaardbaar geacht. Uiteindelijk werd de voorkeur aan Nicaragua gegeven.

Ook in Europa werd aandacht aan het initiatief geschonken. Met het succes van het Suez kanaal en met de vooruitgang van de techniek konden alle visioenen werkelijkheid worden.

De Frans-Duitse oorlcg was voorbij; de Franse schuld aan Duitsland werd vroeger dan verwacht uitbetaald en het Franse volk zag de toekomst weer met vertrouwen tegemoet.




Geographische vennootschappen ontstonden in grote getale ; de studie van aardrijkskunde werd een verplichte leergang op de scholen en de romans van Jules Verne inspireerden de ondernemingsgeest. De « Société de Géographie de Paris » mocht een pleidooi voor een Panama kanaal aanhoren van Ferdinand de Lesseps met een groot enthousiasme bij het volk als gevolg. In tegenstelling met de thesis van de Amerikaanse « Interoceanic Canal commission » verklaarde de Lesseps « ex-cathedra » dat het kanaal doorheen Panama en op zeeniveau moest getrokken worden. Enkele grote Franse financiers vormden de « Société civile du Canal interocéanique de Darien ». Darien is de naam van het oostelijke deel van Panama.

De vennootschap bestond uit een syndicaat met o.a. Istvan Tim, een Hongaarse generaal die aan de zijde van Garibaldi gestreden had ; Luitenant Lucien Napoleon Bonaparte Wyse van de Franse marine en baron Jacques de Reinach, bankier en hoofdleverancier van het Franse leger. Aangesteld door de « Société géographique » werd de Lesseps voorzitter van het « comité d'Initiative » en de spirituele vader van de onderneming.

Wyse organiseerde twee expedities naar Darien om de nodige opmetingen te doen. Deze liepen echter op een sisser uit. En beperkten zich, in werkelijkheid, tot een treinreisje. Al wat Wyse naar voren kon brengen waren enkele beperkte gegevens, met tegenzin, ter hand gesteld door de spoorwegen en de U.S.N. De Amerikanen zagen deze activiteit met een slecht oog. Het avontuur van Maximiliaan van Oostenrijk en het Franse leger in Mexico lag nog te fris in het geheugen en Washington weigerde zijn « surveys » aan Parijs over te maken.

Wyse kon echter een consessie van Bogota loskrijgen om een kanaal doorheen Panama te graven met de clausule dat dit recht niet aan andere landen mocht overgedragen worden, wat dan wel in strijd was

met de Bidlack overeenkomst. In Mei 1879 werd te Parijs een internationaal congres gehouden. Uit 21 landen werden 136 experts uitgenodigd om de voor- en nadelen van de verschillende oplossingen te bespreken. Er waren bijzonder veel politici en financiers aanwezig maar bitter weinig technici zodat er van een deskundig advies maar weinig in huis kwam. De Fransen waren voorstander van een kanaal op zeeniveau wat inhield, dat doorheen het gebergte een gracht van 87 m. diep moest gegraven worden en een zeesluis aan de Stille Oceaan om de getijden op te vangen. Dit voorstel zou inhouden dat de Chagres rivier meerdere malen moest doorkruist worden en dat een astronomische hoeveelheid stort moest uitgegraven en afgevoerd worden. Maar de Lesseps hield zich krampachtig aan zijn plan. Hoe het kanaal over de rivier moest getrokken worden kwam echter nooit te sprake. De Amerikanen waren radicaal tegen een kanaal in Panama gekant en weigerden een oplossing op zeeniveau.

Ook bepaalde Franse technische kringen deelden deze zienswijze, waaronder Alexandre Eiffel en Godin de Lepinay, hoofdingenieur van de " Ponts et Chaussées". Maar met hun mening werd geen rekening gehouden.

De Lesseps had beslist en dat was het dan. In het grootste tumult werd het Franse plan goedgekeurd. De bouwkosten werden geraamd op 1.200 miljoen goudfrank maar de Lesseps beweerde dat 600 miljoen voldoende was. Een consortium van investeringsbanken kon een aanvangskapitaal van 300 millioen verzamelen en de Lesseps werd aangesteld als president van de nieuwe gevormde « Compagnie universelle du Canal transocéanique ». De compagnie verkocht 600.000 aandelen van 500 fr. Het lag in de bedoeling de spaarders aan te trekken maar het gemiddelde inkomen van de doorsnee Fransman beliep slechts 1.000 fr. per jaar wat de prijs zeer hoog maakte voor de kleine man.

De voorwaarden werden echter zeer aantrekkelijk gemaakt met een voorschot van 250/0 en afbetalingen gespreid over 6 jaar. Gedurende de constructie zouden de aandeelhouders een dividend opstrijken van 50/0 op de gestorte voorschotten na de indienststelling zou 800/0 van de netto opbrengst uitbetaald worden. Dit waren precies dezelfde voorwaarden als die van het Suez kanaal, waarvan een aandeel van 500 fr. toen op de beurs aan 2.000 fr. gequoteerd stond met een dividend van 170/0. Discrete steekpenningen werden aan de pers uitbetaald en kranten die voordien het project afgebroken hadden, waren ineens vol lof en noemden de onderneming een triomf van het kapitalisme. Dit verwerkte een stormloop van toekomstige aandeelhouders en in weinig tijd was de hele voorraad uitverkocht. Voor de verkoop eisten de makelaars 40/0 van de waarde en enkele banken mochten de effecten onder de prijs aankopen. Voor de Crédit foncier » en de bank van Rothschild was dit ware zwendel en zij weigerden alle verhandelingen in hun lokalen.

Maar toen begonnen de kosten zich op te stapelen. Om zijn compagnie te huisvesten liet de Lesseps een gebouw aankopen ter waarde van 1 miljoen fr. In de V.S. werd een "i comité américain" opgericht, beheerd door lokale banken. teneinde het Amerikaanse kapitaal aan te trekken. Dit comité verkocht geen enkel aandeel maar leverde aan de Lesseps een factuur in van 12 millioen fr. voor onkosten. het Türr syndicaat werd afgekocht voor 10.000 aandelen waardoor de Wyse consessie in handen van de compagnie kwam. Wanneer de optelling gemaakt werd, had de Lesseps 32 millioen uitgegeven om zijn compagnie te starten.

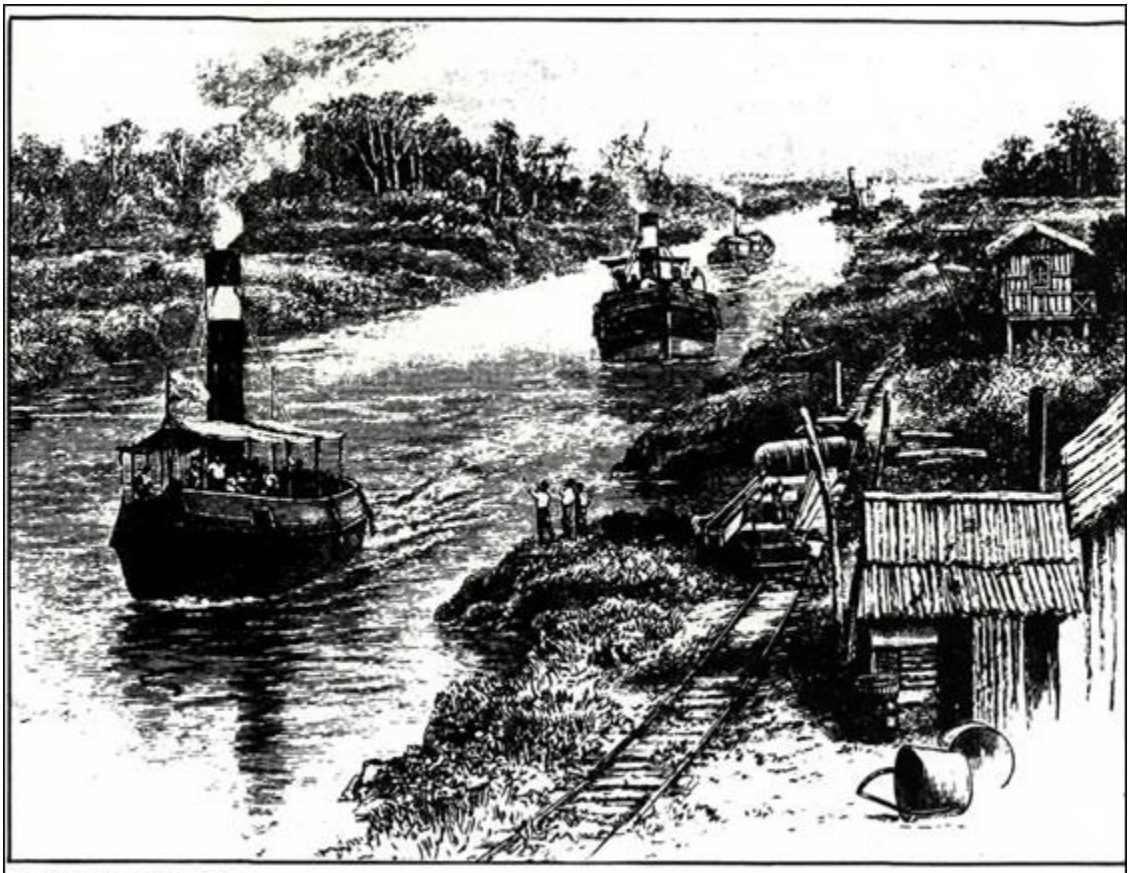
In Januari 1881 kwam te Colon de technische voorhoede aan met een koopwaardijschip met een 40 tal ingenieurs onder de leiding van Armand Réclus. De hoofdaannemers waren Hersent en couvreux, met een contract voor twee jaar, beiden veteranen van Suez.

Teneinde het beste tracé voor het kanaal te vinden voorzag het plan de ontginning van een strook van 120 m. breed en 75 km. lang, van Colon tot Panama city en min of meer gelijklopend met de spoorweg. Voor deze taak werden inlandse werkkrachten aangeworven. Met machetes, bijlen, schoppen en pikken moesten zij onder de meest onmenselijke omstandigheden een weg kappen doorheen het dichte oerwoud. Daar zij het vlug opgaven was het bijzon-der moeilijk over bestendige werkkrachten te beschikken. Bij droog weder viel het nogal mee maar bij regen steeg de Chagres river en overstroomde al het verrichte werk. De vochtigheidsmeter stond dan op maximum, kleren konden niet gedroogd worden, papier vermolmde en ijzeren werktuigen verroesten zienderogen. Ferdinand de Lesseps bezocht de werken gedurende het droge seizoen en keerde huiswaarts met een totaal verkeerd oordeel over de werkomstandigheden.
Het enige verkeersmiddel in de istmus was de spoorweg die van het grootste logistieke belang was. Maar de spoorwegmaatschappij was echter een slordige boel, die niet alleen inefficiënt was maar ook stokken in de wielen durfde steken. Zij moest dringend afgekocht worden en zorgde voor een prachtig staaltje aftroggelarij.

In de Wyse overeenkomst » stond een clausule waarmede het « Trr syndicaat » «vriendelijke accoorden » mocht afsluiten met de spoorwegmaatschappij voor het uitwisselen van rechten en privileges. Alhoewel de « Railroad Co. » op de vooravond van het bankroet stond, werden 900/0 van de aandelen verkocht voor het sommetje van 100 miljoen fr.

Maar met de « Bidlack overeenkomst » bleef de spoorwegmaatschappij een wettelijke Amerikaanse vennootschap wat aan de V.S. het recht toezegde, in geval van nood een mits Bogota te verwittigen, de spoorlijn militair te bezetten en oorlogsbodems te stationeren te Colon en Panama City. Niet tegenstaande al deze moeilijkheden en verwikkelingen kwam het tracé klaar in Mei van het zelfde jaar. Te Gatun en Emperador werden grote laren in het bos gekapt om werkkampen en huizen te bouwen. Schepen begonnen hun ladingen te lossen te Colon, waaronder geprefabriceerde woningen en hospitalen. De noodzakelijkheid van deze laatsten deed zich vlug aanvoelen want tropische ziekten lieten niet op zich wachten. Malaria was endemisch maar medio 1881 brak de gele koorts uit onder de 1.000 aanwezige werklieden en de staf. Malaria was gekend en kon min of meer bestreden worden met een kinine maar verder taste men in het duister voor wat de oorzaken betrof. Over gele koorts was hoegenaamd niets gekend. Een populaire maar waardeloze remedie was whisky met mostaard. De meeste dokters dachten dat de ziekten veroorzaakt werden door de uitwasemingen van de moerassen en het zou nog lang duren vooraleer men tot het besef kwam dat de bacteria door muggen gedragen worden en hun eieren in stilstaand water leggen. Tot overmaat van ramp werden rond de bomen in de tuinen van de hospitalen vijvertjes gedolven om de mieren van de planten weg te houden. Met hetzelfde doel werden potjes met water onder de poten van de ziekenbedden geplaatst en onwetend zorgden de hospitalen voor de aankweek van de gele koorts dragende mug (stegonia fasciata) en de malariadrager (anofeles).

Reeds in 1880 had dr. Lavaran van het militaire hospitaal te Algiers de bacterie ontdekt door middel van microscopisch onderzoek, maar zijn monographie werd door de « Académie de Médecine te Parijs » verworpen.
Onder deze omstandigheden moest het dodencijfer vlug oplopen. Niettegenstaande het aantal zieken en sterfgevallen gingen de activiteiten verder, alsof er geen vuiltje aan de lucht was. De nodige werktuigen waren aangekomen. De logistieke inzet was indrukwekkend; graafmachines, boormachines, lichters, sleepboten en treinen werden te Colon gelost. Vele van deze tuigen moesten ter plaatse geassembleerd worden door de arsenalen. Al dit materiaal werd dan over de hele lengte van het tracé verspreid. Bijna alle geïndustrialiseerde landen leverden uitrusting, waaronder België, dat bekend stond voor zijn locomotieven, treinen en graafmachines. De diversiteit was echter bijzonder groot zodat heel wat onderhoudsproblemen geschapen werd. Het graven begon in 1882 op een vijftal verschillende plaatsen en Amerikaanse baggerfirmas werden ingehuurd om de aanlopen van beide oceanen uit te diepen.



Het kanaal in het begin.

Het jaar zou echter het begin inluiden van een reeks tegenslagen: Armand Réclus, de leider van de onderneming. diende om duistere redenen zijn ontslag in. De hoofdaannemers konden zich beroepen op hun contract en trokken zich terug. In September vernielde een aardbeving de spoorlijn over een grote lengte. De Lesseps had zijn zoon Charles aangeduid om Réclus te vervangen. Hij was vergezeld van de nieuwe directeur generaal Jules Dingler, een ingenieur van de « Ponts et Chaussées ». Hij begon met een « master plan » op te stellen, iets wat voordien nooit gedaan werd. Hij was vooral een organisator en wist wat hij wilde. Administratief doodhout werd uitgedund en vele bedienden met een rustig baantje werden de jungle ingezonden.

Hij schiep ook orde in de diversiteit van het materiaal, voerde standaardisatie in en weerhield Frankrijk, de V.S. en België als voornaamste leveranciers. Charles de Lesseps keerde huiswaarts en liet alles aan Dingler over, die begrepen had; dat de Chagres rivier voor de grootste uitdaging zou zorgen. Een aarden dam moest deze wispelturige rivier in bedwang houden maar er werd geen ondergrond gevonden, steving genoeg om deze te dragen. Het materiaal verdrievoudigde; een Amerikaanse firma liet speciaal ontworpen baggerboten aanrukken waardoor een zekere voorruitgang werd geboekt. In het binnenland deden de Belgische graafmachines uitstekend werk. De meeste aannemers waren nu Amerikanen die hun werk deden onder de leiding van Franse ingenieurs. Maar de onkosten hadden intussen astronomische afmetingen aangenomen. In het begin van 1882 waren 2.000 manschappen van alle nationaliteiten aanwezig. De onderneming was geweldig populair geworden en vele Fransen boden zich aan, voor de eer aan de « grande entreprise française » te mogen deelnemen, onder hen de zoon van Garibaldi en de impressionist Paul Gauguin, maar die deed het om zijn reis naar de Stille Zuidzee te kunnen betalen. De lonen waren goed voor die tijd; één dollar per dag, voor 12 u. arbeid.

Omdat veel personeel aan de malaria en de gele koorts bezweek, moest voortdurend nieuw aangeworven worden. Hoeveel mensen er omgekomen zijn, is niet nauwkeurig gekend omdat er geen statistieken bijgehouden werden.
De hospitalen vroegen één dollar per dag aan de patiënten en velen deserteerden om nog even van hun verdiensten te kunnen genieten. Ook werden er velen ontslagen bij de eerste symptonen van tropische ziekten. Later zou een ruwe schatting een dodencijfer van 20.000 vermelden. Niet alleen moesten meerder begraafplaatsen aangelegd worden maar de hospitalen deden goede zaken door de lijken aan universiteiten te verkopen.

Op een bepaald ogenblik had Dingler zijn vrouw en dochter laten overkomen. De dochter stierf vlug aan gele koorts en kort daarop haar verloofde die overgekomen was. Ook op het terrein ging het niet al te best voor Dingler. Naar gelang de Culebra-bergpas uitgegraven werd, stortten de taluds in en gedurende het regenseizoen schoof een groot gedeelte van de berm in de « CUT ». Hieraan kon alleen maar aan verholpen worden door het kanaal te verbreden en de bermen minder stijl te maken, wat de hoeveelheid weg te nemen en af te stort drievoudig deed toenemen. Onkosten, materiaal en werklieden moesten vermeerderd worden. In oktober 1883 bedroeg het personeelsbestand 20.000 Man. Dan stierf mevrouw Dingler. De ziekten spaarden niemand en op een zeker ogenblik was er een schrijnend tekort aan ingenieurs. Te Colon lagen verlaten schepen ten anker waarvan de bemanningen volledig uitgeroeid waren.

Philippe Brunau Varilla.

Einde maart brak gelijktijdig revolutie uit te Panama City en Colon respectievelijk geleid door Rafaël Aizpuru en Pedro Prestan, die Colon volledig liet uitbranden. De U.S. Navy landde met een bataljon « Marines » die er korte metten mee maakten en Prestan werd publiek opgehangen door het Colombiaanse leger. Gedurende de schermutselingen hadden de werken geen noemenswaardige vertragingen opgelopen maar de politieke gevolgen waren ingrijpend. President Nunez kondigde een nieuwe grondwet af met een centraal gezag te Bogota dat alle macht in handen nam. Dit alles was teveel voor Dingler, hij kreeg een zenuwinzinking en vervoegde Frankrijk. Zijn opvolger, Maurice Hutin, werd na een maand ziek en werd ook gerepatrieerd terwijl één van de jongste ingenieurs, Philippe Brunau Varilla, de leiding overnam.

Ongeveer op het ogenblik dat Ferdinand de Lesseps door de « Académie française » verkozen werd, waar hij de lof over het kanaal uitsprak, begonnen de aandelen op de beurs te dalen. De kosten werden herzien en het oorspronkelijke cijfer van 1.200 millioen aanvaard. De internationale pers, vooral de Amerikaanse, begon de hele operatie in twijfel te trekken waardoor de waarheid doordrong tot de buitenwereld. Om het moreel op te schroeven bezocht de Lesseps, nogmaals gedurende het droge seizoen, het kanaal, waar hij geestdriftig ontvangen werd.

Maar de tegenslagen bleven zich opstapelen; gedurende een tropische storm sloegen 18 verankerde schepen los en gingen te pletter op de wal te Colon. De Amerikaanse baggerboten waren op rotsbodem gestuit zodat er naar andere technieken moest gezocht worden. Varilla kreeg 5 jaar verlof van de « Ponts et chaussées » en kreeg in het geheim een baan bij een baggermaatschappij. Hij werd vervangen door Léon Boyer, die met een 60 tal nieuwe ingenieurs een inspectietocht uitvoerde. Velen onder hen stierven aan de gekende ziekten gedurende deze reis. Hun rapport was even rampzalig. Zij waren tot het besluit gekomen dat een kanaal op zeeniveau onhaalbaar was en dat sluizen de enige oplossing boden. De Lesseps kon eindelijk van zijn dwaling overtuigd worden en wierf Eiffel aan voor het bouwen van de sluizen. De reactie zou echter te laat blijken. De kas was bijna ledig maar een lening van 720 millioen kon van de banken verkregen worden met de aandelen van de « Railroad Co. » als waarborg. Na de dood van de finantiële beheerder, Lévy-Crémieux, volgde de Reinach hem op. Na vele politieke intrigues kon als ultieme poging een openbare lening met rekking uitgeschreven worden. In die tijd waren echter alle loterijen in Frankrijk verboden en dus moest eerst een wet gestemd worden om dit toe te laten. Vele politici werden omgekocht maar de lening liep op een sisser uit. Het publiek had het vertrouwen verloren en in 1889 werd de « Société universelle intercontinentale » geliquideerd: het schandaal van de eeuw brak los. In werkelijkheid hadden de spaarders, die met het avontuur hun broek gescheurd hadden, geen zin om te reageren en waren bereid hun tegenslag te vergeten.

Maar Edouard Drumont, een duistere anti-Semitische journalist, dacht er anders over. In zijn boeken en artikelen hitste hij de bevolking op en beschuldigde alle joodse financiers verantwoordelijk te zijn. Protest werd geuit, de boekhouding werd in beslag genomen door het gerecht en de Lesppes met zijn zoon, Eiffel, de Reinach en vele anderen werden van fraude beschuldigd. Tijdens het onderzoek kwam de ganse rotboel aan het daglicht maar de ware toedracht van de zaak kon nooit achterhaald worden.

Vooral de lichtzinnige manier waarop met grote geldsommen was omgesprongen werd kwam naar voren. Maar de meest ernstige beschuldiging was gericht aan de politici die steekpenningen ontvangen hadden om de lening goed te keuren.

De toestand nam vrij snel een politieke wending aan waarvan de royalisten tevergeefs gebruik trachtten te maken om de regering ten val te brengen. Romantische journalisten en politici gingen tweegevechten aan om de bezoedelde eer van Frankrijk wit te wassen. Uiteindelijk bekende de Reinach smeergeld uitbetaald te hebben maar hij stierf in verdachte omstandigheden en nam de meeste geheimen in zijn graf mee. Tenslotte werden Ferdinand de Lesseps met zijn zoon Charles en de ex-minister van openbare werken Charles Balaut tot 5 jaar gevangenisstraf veroordeeld. Na aftrek van het voorarrest en wegens zijn hoge ouderdom moest Ferdinand de Lesseps de straf niet uitzitten. Hij stierf in 1894, hij was 89 jaar oud.

Men mag zich wel afvragen hoe een onderneming met zoveel pluspunten kon ten ondergaan. De redenen zijn verschillend maar allemaal toch belangrijk. De Lesseps had geen kennis van de techniek en even weinig van bodemgesteldheid, het relief en het klimaat van Panama. Hij was uitgegaan dat het even gemakkelijk zou verlopen als in Egypte waar de bodem zandachtig is. Maar de onvergeeflijke fout lag in de keuze van een kanaal op zeeniveau en toen hij hiervan bewust werd, was het te laat. Het is even onbegrijpelijk hoe bekwame en ondervindingrijke ingenieurs niet hard genoeg hebben aangedrongen in een poging hem hiervan te overtuigen. Overigens waren de werktuigen en het matieraal van te lichte constructie maar hieraan was niemand fout. Ook de medische wetenschap stond ten achter, tropische ziekten konden niet bestreden worden maar ondertussen waren 20.000 slachtoffers gevallen. Het idee een kanaal te graven was te vroeg gekomen. Al deze factoren met daarbij de financiële zwendel waren verantwoordelijk voor de bouw van de grootste puinhoop ter wereld.

De liquidateur van de « Compagnie Universelle » had een commissie aangesteld om ter plaatse de inventaris van het beschikbare materiaal op te stellen. Deze was indrukwekkend; hij vermeldde een volledige infrastructuur met goed uitgerust arsenalen; havens te Colon en te Panama City; hospitalen, en alles in goede staat. Verder bleek het dat reeds 50 millioen kubieke meter aarde en rotsen waren uitgegraven. Zij beweerde dat, mits het nodige kapitaal; het kanaal in 8 jaar kon klaar komen. Zij slaagde er in de « Wyse consessie » tot 1903 te verlengen, Bogota eiste echter de stichting van een nieuwe compagnie en verleende het recht de vennootschap aan de V.S. te mogen verkopen.

Zo ontstond de « compagnie nouvelle ». De onderaannemers die niet met de kracht ten onder waren gegaan, werden onder druk gezet om aandeelhouder van de nieuwe maatschappij te worden. Ook Eiffel moest voor de chantage bezwijken en legde 10 millioen fr. neer. Brunau Varilla slaagde er bijna in, Alexander III, tsaar van Rusland, een bijdrage te laten betalen, maar in 1894 werd hij ver moord en de poging mocht vergeten worden. Voor de liquidateur was dit een ongehoorde inmenging en Varilla werd verplicht achter de schermen te werken. Hij schonk 2 millioen fr. terwijl zijn broer Maurice zijn stroman werd.

Geruchten gingen de ronde dat Varilla gesubsidieerd werd door de bankier Seligmans, een oud-medewerker van het Comité américain ». Inderdaad kende hij plotseling een grote welvaart, maar hij beweerde dat zijn rijkdom afkomstig was van een erfenis. Het idee in het achterhoofd van Varilla was het kanaal aan de Amerikanen te verkopen. Dit eiste natuurlijk de nodige intrigues, die echter konden achterhaald worden door de bankier J.P. Morgan die de ganse operatie laakte. Intussen waren in Amerika twee kampen ontstaan: één dat voorstander was van de aankoop en het ander dat de - Nicaragua oplossing - aanmoedigde. De ,‹ Istmian Canal Commission » (ICC), onder voorzitterschap van admiraal John Morgan, moest de senaat voorlichten teneinde de beste keuze te kunnen maken.
In de grond had de verkoop van het - Franse kanaal » weinig kans, want alles wat Frans was, werd in de V.S. als corrupt beschouwd. Het « Nicaragua project », had het grote nadeel, dat 8 sluizen gebouwd moesten worden en dat het land bezaaid was met vulkanen. Maar de streek was veel gezonder dan Panama.

In 1901 werd Mac Kinley, president van de V.S. vermoord en werd opgevold door zijn vice-president Theodore Roosevelt, die voorstander van het -Nicaragua project ›, was. Een politiek steekspel begon waarin Brunau Varilla een grote rol zou spelen door allerlei politici te beinvloeden. Uiteindelijk stemde de senaat voor Panama; Roosevelt veranderde van gedachte en keurde een budget van 40 millioen dollar goed voor de aankoop van de ‹< Compagnie nouvelle ».

Nu goed en wel voor wat de compagnie betrof. Maar hoe stond het met de soevereine staat Colombia? Generaal Ulysses Grant, president van de V.S. van 1869 tot 1876, had beweerd dat een eventueel kanaal, Amerikaans moest zijn, door Amerika betaald, op Amerikaans grondgebied, gebouwd en uitgebaat door Amerikanen en onder volledige jurisdictie en militaire bescherming van de V.S. Deze visie lag volledig in de lijn van de - Monroe doctrine » en in de smaak van Roosevelt. Maar het idee was tegenstrijdig met

de Clayton-Bulwer overeenkomst » en deze historische vergissing moest eerst rechtgetrokken worden. De V.S. en G.B. vernietigden het accoord en vervingen het door de Hay (V.S.) - Pauncefote (G.B.) overeenkomst in 1901 waardoor de wens van Grant volledig geëerbiedigd werd. Roosevelt had een diep misprijzen voor alles wat Latijns was en dacht dat zijn agressieve politiek indruk zou maken op Bogota.

De V.S. eisten de totale soevereiniteit op over een zone van 5 mijl aan weerszijde van het tracé, voor 10 millioen dollar en een jaarlijkse vergoeding van 250 duizend dollar over een periode van 100 jaar. Bogota had de indruk dat alles buiten zijn medeweten gebeurd was en daarom kon hij zich onmogelijk accoord verklaren en eiste dan ook betere voorwaarden.

De politieke toestand in Colombia was echter wankel geworden en er begonnen zich onlusten over het ganse grondgebied te verspreiden. Om de spoorweg te beschermen stuurde de V.S. - Marines zonder echter Bogota te verwittigen. De verhoudingen tussen beide landen begonnen dan ook gespannen te worden. Een revolte in Panama was nu waarschijnlijk geworden en Varilla stelde Washington voor, de onafhankelijkheid te bespoedigen en met Panama in zee te gaan. Roosevelt stond niet vijandig tegen een revolte maar wilde zijn land niet compromitteren en weigerde elke directe steun. Niet tegenstaande deze
houding kon Varilla in bepaalde financiële kringen het nodige geld vinden om de rebellen bij te staan. De V.S. stuurden nog meer Marines » en schepen van de U.S.N. vatten post in de buurt van Colon en Panama City. De rebellen beschouwden dit als een rechtstreekse steun voor hun opzet terwijl Bogota dit als een bedreiging aanvoelde. Generaal Juan Tobar die met een bataljon Colombiaanse troepen aangekomen was te Colon, werd omgekocht en zond zijn manschappen huiswaarts. De onafhankelijkheid was vlug een voldongen feit en Manuel Amador, een oud dokter van de - Railroad Co. » werd president en Varilla, zijn ambassadeur te Washington. Voor de Amerikaanse publieke opinie was dit een normale gang van zaken maar voor vele kranten en analysten was het een staaltje gunboat policy - met inmenging in de zaken van een soevereine staat en de triomf van het recht van de sterkste.

Maar Roosevelt gaf hieraan niet minste gehoor en erkende Panama.

Van onderhandelingen was er natuurlijk geen sprake meer: de V.S. zouden gewoonweg hun voorwaarden dicteren door in 1903 het Hay (V.S.) - Varilla (Pan) verdrag » op te dringen. Dit was niets dan een echo van de Hay-Pauncefote-overeenkomst. »

**CUBA, MONROE, MAHAN & ROOSEVELT.**

Tot voor het einde van de 19e eeuw behoorden Cuba, Porto Rico, de Philipijnen en Guam tot het Spaanse rijk. De eilanden waren grotendeels bewoond door ingevoerde slaven van Afrikaanse afkomst, die naar vrijheid hunkerden en van elke gelegenheid gebruik maakten om het leven van de overheerser zuur te maken. Deze ver afgelegen bezittingen waren een doorn in het oog van de V.S., die getrouw aan de « Monroe doctrine », de sporadische opstanden steunden. Zij trachtten Cuba af te kopen van Spanje voor 300 millioen dollar wat echter geweigerd werd.
Op 15 februari 1898 lag het Amerikaanse slagschip USS Maine ten anker in de baai van Havanna en vloog door een onbekende oorzaak de lucht in met 258 doden tot gevolg. Dit werd beschouwd als een « casus belli » en was meteen een goede reden om een ultimatum aan Spanje te zenden met de eis de onafhankelijkheid aan Cuba toe te kennen. Dit werd ook geweigerd waarop de V.S. een militaire expeditie organiseerde. Het regiment dat geland werd, de « Rough Riders », onder het bevel van kolonel Theodore Roosevelt, versloeg het Spaanse garnizoen.
Na het verlies van de USS Maine werd de USS Oregon als aflosser aangeduid. Maar het schip lag in San Fransisco en legde de reis van 12.000 zeemijl rond de kaap af in 67 dagen om daarna het Spaanse smaldeel in Santiago baai te verslaan. Dit zou het meest doorslaggevende argument worden om een kanaal in centraal Amerika te graven. De andere Spaanse eilanden ondergingen het zelfde lot en met de ondertekening van een wapenstilstand stond Spanje de eilanden af aan de V.S. Cuba bleef bezet door de V.S. die in 1902 de onafhankelijkheid toekenden maar de enclave van Guantanamo als nationaal grondgebied behielden en tot een marinebasis uitbouwden.

Toen in Maart 1885 de USS Wachusett een bataljon « Marines » in Panama landde, stond het schip onder bevel van Captain Mahan. Hij stond verwonderd over de gemakkelijkheid en de doelmatigheid van de operatie en begon zijn gedachten te ontwikkelen. Als professor aan het « War College » te Newport R.I. schreef hij in 1890 het boek « Influence of Sea Power on History ». Hij was voorstander van een onvoorwaardelijke kanaaldoctrine, voorzag de commerciële overheersing van de ganse planeet op voorwaarde de wereldzeeën te beheersen en drong aan op de noodzakelijkheid zich meester te maken van Cuba. Het boek kende een grote bijval en maakte een diepe indruk op Roosevelt. Met de « Bidlack-overeenkomst » en een basis op Cuba zou een eventueel kanaal volledig onder Amerikaans toezicht komen te staan.

Varilla beschouwde zijn opdracht als volbracht en keerde terug naar Parijs als uitgever van de krant Le Matin. » Met deze evolutie verzaakte de V.S. definitief aan de Nicaraguaroute en concentreerde zich op Panama. Alle rechten en privileges van de - Compagnie nouvelle » werden naar de V.S. overgeheveld en zo bekwamen zij het recht over de zone te beschikken alsof het Amerikaanse grondgebied was, dus met de mogelijkheid fortificties op te richten.
Het kanaal moest neutraal blijven met vrije doorvaart voor alle scheepvaart.

Maar het bleef bij een huurcontract zonder definitieve afstand van territorium.

**Word vervolgd**

---

# (5 337 -12/12/23) Het Panama-Kanaal (II)

Op 4 mei 1904, 5 jaar na het Franse fiasco, namen de Amerikanen de kanaalzone officieel over met Generaal G. Da-vis als eerste gouverneur en de werkzaamheden konden beginnen.

Te Washington werd de « Istmian Canal Commission » (ICC) uitgebreid tot 7 officieren en ingenieurs onder de leiding van admiraal Walker als hoogste authoriteit en het ministerie van oorlog als opdrachtgever. Het hoofdkwartier werd te Washington gevestigd maar de hoofdingenieur John Wallace drong aan om in Panama te blijven.

De Amerikanen begonnen met een bepaald voordeel: de Fransen hadden al heel wat werk verricht dat door de nieuwe ploeg uitgebaat kon worden. Zo bestond er reeds een kanaal van Colon tot Bohio van 15 km. lang en 8 m. diep. In het geheel hadden zij 50 millioen kubieke meter uitgegraven ; 6 arsenalen, 1 electrische centrale, 6 graafmachines en 100 Belgische locomotieven bevonden zich in goede staat. De « compagnie nouvelle » had in de mate van het mogelijke al het materiaal netjes onderhouden. Van de 2700 gebouwen konden er later 1500 terug in orde gebracht worden, de rest was gewoonweg verrot of door het oerwoud overgroeid. Maar er was ook een negatieve kant, de spoorweg en de bruggen waren onbruikbaar en vele rijtuigen waren onherroepelijk verloren.

Wallace vroeg een jaar om alles terug bruikbaar te maken en om met het oude Franse en het nieuwe Amerikaanse materiaal te experimenteren. Dit leek allemaal redelijk maar de ICC maakte ook fouten die zwaar zouden doorwegen. Wallace kreeg nooit te horen of hij een kanaal op zeeniveau of met sluizen moest graven. Daarbij was Walker een duitenkliever, die het voornemen genomen had niet in de Franse val van de geldverkwisting te lopen. Hij bouwde een administratief monster op dat maar alleen naar de mislukking kon leiden. Elke dollar moest verantwoord worden en om bij voorbeeld een plank te zagen van 3 meter of langer moest er eerst een schriftelijke vergunning afgeleverd worden. Om de aanwezige bedienden uit te betalen moesten er telkens 1700 formulieren ingevuld worden. Wallace kreeg geen vrije hand en moest alles eerst door Washington laten goedkeuren.

De werklieden door Washington aangeworven waren gewoonweg onbekwaam daar er geen professionele eisen gesteld werden.

De hygiëne in Panama was rampzalig. De inlanders leefden in erbarmelijke toestanden, meestal in strohutten in het midden van moerassen, de hele tijd blootgesteld aan tropische ziekten en ongedierte. Zelf in de steden was er geen stromend water; geen elektriciteit en al het huisvuil werd in de buurt van de woningen gesmeten.

Roosevelt, die op Cuba gestreden had, was niet vergeten dat malaria, gele koorts en typhus dertien meer doden geëist hadden dan het vuur van de vijand. Ook de herinnering aan de tragische ondervinding van de Fransen was hem bijgebleven.

Hij duidde Dr. kolonel Georges Gorgas aan als hoofd van de medische dienst, ook een veteraan van Cuba, die bekend stond als een autoriteit op het gebied van tropische ziekten.

De Amerikaanse dokter Henry Carter had in 1888 baanbrekende opzoekingen verricht inzake gele koorts, die later zouden bevestigd worden. De uitgever van de « Medical Journal » vond zijn monographie echter te lang en die bleef daarom jaren onaangeroerd liggen. In India had de Britse dokter Ronald Ross, later Nobel prijs-winnaar, de meest interressante studies gedaan. De vrouwelijke malariamug brengt de bacterie over van warmbloedigen tot warmbloedigen na eerst een besmet wezen gebeten te hebben. De mug is dus niet de oorzaak van de infectie maar wel de overbrenger en een eenvoudige voorbehoedende maatregel bestaat in het afschermen van de patiënten met muggennetten.

Op Cuba hadden de Amerikanen ontdekt, dat de gele koorts dragende mug de bacterie overbrengt door het bloed van een patiënt af te tappen gedurende de eerste drie dagen van de besmetting om haar eieren te voeden wat neerkomt op een zeer ingewikkeld incubatieproces. Daar het insect een voorliefde heeft voor menselijk bloed heeft zij de instincten ontwikkeld van het huisdier en verblijft bij voorkeur in een bewoonde omgeving. De « anofeles » kan daartegen overal gevonden worden maar vooral in de moerassen. Beide muggen leggen hun eieren in stilstaand water. Het lag dus voor de hand dat alle stilstaand water moest vermeden worden en dat de moerassen moesten ontsmet worden met petroleum.

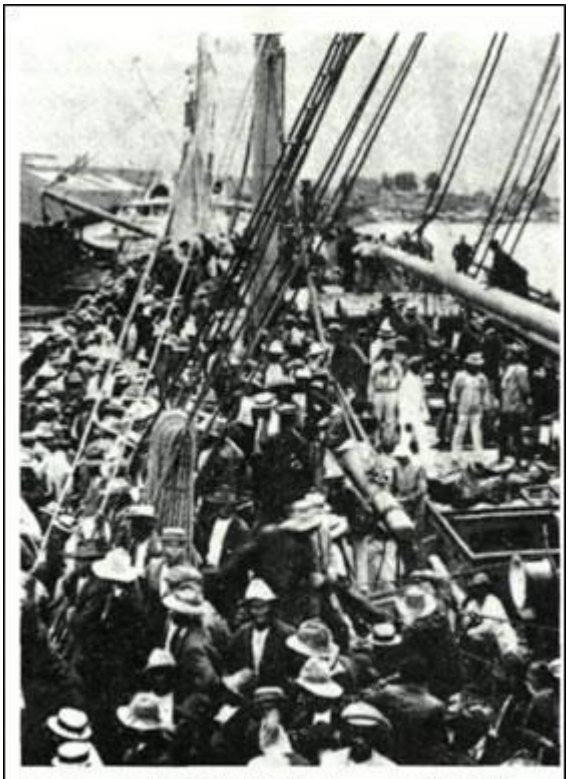
Dit was de taak die voor Dr. Gorgas weggelegd was toen hij in Juni 1904 met de voorhoede in Panama aantrad. Maar Wallace geloofde niet in al die muggentheorien en van de gierige Walker kwam er geen geld vrij om de ziekten te bestrijden.

In november van het zelfde jaar waren er 3500 recruten uit de V.S. aangekomen. In afwachting van de restauratie van de Franse gebouwen werden zij geherbergd in krot-woningen terwijl de voeding erg veel te wensen overliet. Na enkele weken keerden de meesten huiswaarts. Paniek ontstond toen de gele koorts uitbrak en een groot gedeelte van de werknemers nam de vlucht.

Wallace diende zijn ontslag in wat totale ontmoediging en ontreddering veroorzaakte. Het zag er naar uit dat de Amerikanen de voetsporen van de Fransen zouden volgen, tot John Stevens als hoofdingenieur aangeduid werd door Roosevelt om Wallace te vervangen. Hij was landmeter van beroep, autodidact zonder ingenieursbrevet, maar die als spoorweg- en bruggenbouwer een internationale faam verworven had in de Rocky Moutains en Canada.

Hij had een andere aanpak en staakte alle graafwerken om eerst van de kanaalzone een veilig en gezond oord te maken alvorens de werken aan te vangen. De moerassen, de steden en alle huizen werden behoorlijk ontsmet. Dr. Gorgas kon nu op daadwerkelijke steun rekenen en kreeg 4.000 man ter beschikking. Na een jaar inspanning kon hij er trots op gaan, dat de strijd, tegen de tropische ziekten, aan de winnende hand was. Maar de meest gevaarlijkste ziekte was de virale longontsteking geworden, die vooral onder de zwarten woedde en waartegen deze mensen geen immuniteit hadden. Op aandringen van Taft, minister van oorlog, werd de commissie tot een triumviraat herleid met Stevens aan het hoofd. Als spoorwegbouwer had hij het vlug door, dat het bestaande spoor onvoldoende was en voor vele moeilijkheden gezorgd had. Hij legde een volledig nieuw traject aan volgens de meest moderne opvattingen. Het werd een dubbele lijn met stations, laadplatformen, signalisatie, rangeerruimte maar vooral met de nieuwste en zwaarste locomotieven en wagons. Een regelmatige scheepslijn werd ingezet tussen New-York en Colon, die vanuit de V.S. relgematig materiaal en vers voedsel aanbracht.

De werkvoorwaarden waren er heel wat op vooruit gegaan en het onbekwame personeel werd afgedankt en vervangen door geschoolde mensen. In 1906 waren er 24.000 werknemers aanwezig. De aanwerving verliep echter niet van een leien dakje. In het moederland was de industrie in volle expansie en er was weinig werkloosheid. Daarbij had Panama een slechte reputatie en de kandidaten hadden weinig zin om zich te expatriëren. Maar toch werd er vooruitgang geboekt. De ongeschoolden moesten van de Caribische eilanden komen maar Jamaica weigerde alle recrutering. China en Japan stonden ook vijandig. De zuidelijke Amerikaanse staten weigerden alle medewerking uit schrik hun goedkope werkkrachten verliezen. De Chinezen die in Panama achtergebleven waren, meldden zich ook niet aan. Zij waren goede zakenlui geworden en hadden de lokale nering flink inhanden waardoor zij door de Panamezen verafschuwd werden. De Panamezen voelden niets voor zware arbeid en hadden de 20.000 doden van de Lesseps nog niet vergeten. Het was het eiland Barbados dat het grootste contingent zou leveren. En niet tegenstaande de werkvoorwaarden bijzonder goed waren moest Stevens het stellen met minder en minder goede werklui. In 1906 waren er slechts 20.000 werkkrachten aanwezig wat onvoldoende was.



2 September 1909. Het «S.S. Ancon» te Cristobal met een lading gastarbeiders uit Barbados

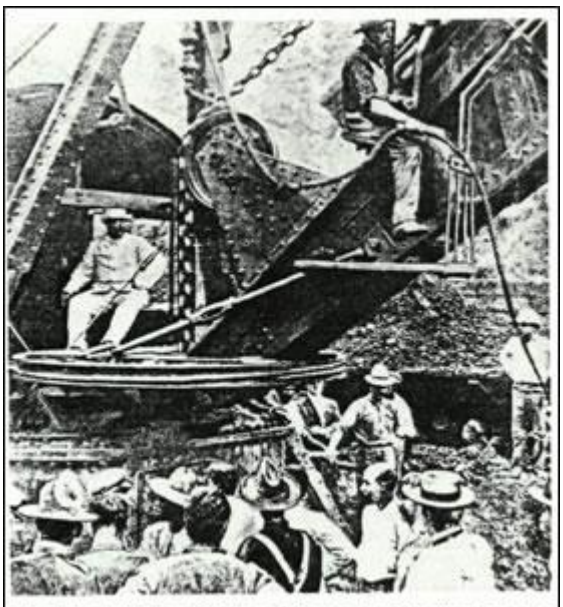
Tot dan had nog niemand de beslissing getroffen of het kanaal al dan niet op zeeniveau moest gegraven worden. Roosevelt riep de raad in van een internationale commis-sie en uiteindelijk keurde de senaat het originele plan goed van de Fransman Godin de Lepinay voor een kanaal met sluizen. Dit kwam wel een weinig laat want een groot gedeelte van de geologische depressie (360 vierkante kilometer) moest onderwater gezet worden.

Een grote aarden dam moest de Chagres rivier afsluiten om over een constant waterniveau te beschikken en de sluizen moesten toelaten de schepen over de Culebra-pas te versassen. Dit alles beduidde dat een groot gedeelte van de uitgevoerde werken overstroomd moesten worden en dat de nieuwe spoorlijn ook op hoger niveau moest gelegd worden. Om de administratie aan te passen werd het gouverneurschap afgeschaft en Stevens bleef alleen over als de hoogste autoriteit, verantwoordelijk tegenover de minister

van oorlog. Om zijn belangstelling te tonen bezocht Roosevelt de werken met het slagschip USS Louisiana.

Hij wilde de zone bezoeken onder de meest hachelijke omstandigheden en deed dit gedurende het regenseizoen. Het was de eerste maal dat een president zijn land verliet gedurende zijn ambtstermijn en het werd een ware triomftocht.

Stevens wist nu waar hij stond en de Chagres rivier en de Culebra pas waren zijn « enige » zorgen.



President T. Roosevelt op één van de stoomschoppen

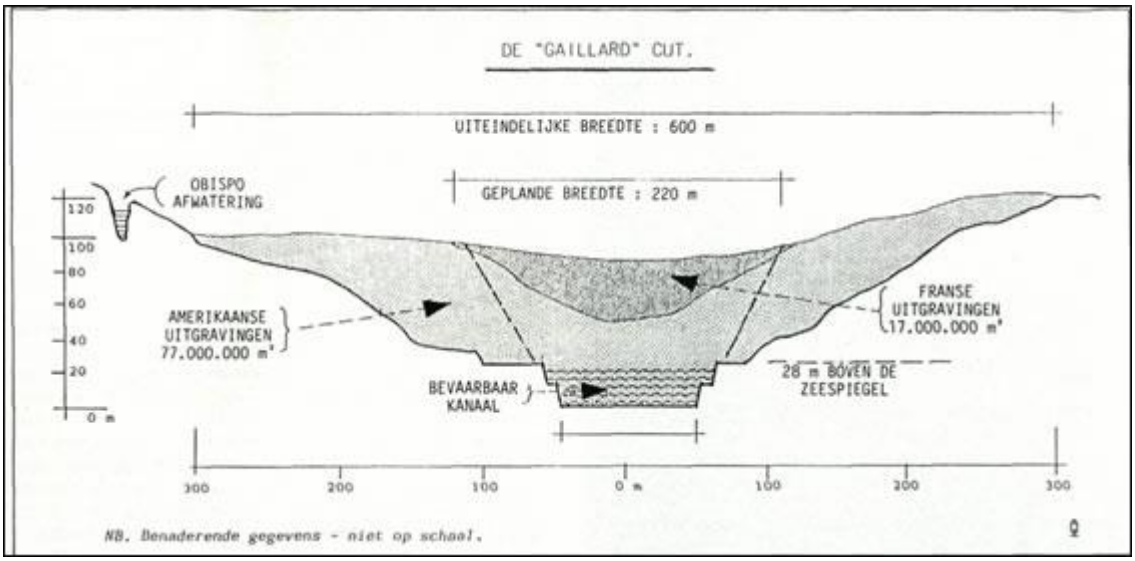
Indien het uitgraven een zware dobber was, de afvoer van het stort was nog een grotere. Stevens liet reusachtige « Bucyrus » - stoomschoppen aanrukken, die in één keer 5 kubieke meter konden opscheppen. Treinstellen werden aan de lopende band ingezet die op de stortplaats automatisch geledigd werden. De vooruitgang verliep bijzonder snel en de toekomst kon met vertrouwen tegemoet gezien worden.

Maar tot eenieders grote verbazing diende Stevens zijn ontslag in. De reden kon nooit achterhaald worden maar er werd verondersteld dat hij geen ondervinding had van sluizen of gewapend beton. Dit was de specialiteit van de U.S. Engineers en Kol. G. Goethals werd door Roosevelt als vervanger aangeduid en die volgens hem het recht niet had het op te geven. Stevens was zeer populair geweest en Goethals werd in quarantaine gezet. Maar daar stoorde hij zich niet aan. De enige vakbond was die van de stoomschopbedieners. Zij wilden hem even hun macht tonen en eisten betere voorwaarden, zoniet zouden zij hun ontslag indienen. Zijn antwoord was: « ontslag aanvaard ». Het personeel had begrepen dat het met een kei te doen had en haalde bakzeil.

Hij vond de staat van zaken volledig naar zijn zin maar hield er meer grootse gedachten op na. Hij stelde plannen op voor dubbele sluizen die de grootste schepen van die tijd in beide richtingen konden versassen. De sluis van Miraflores moest meer binnenlands gebouwd worden om buiten het bereik van de zwaarste marineartillerie te liggen. Aan beide einden van het kanaal moesten kustbatterijen van 16 duim opgesteld worden. De ganse werf werd in drie sectoren verdeeld, elk met een ingenieur aan het hoofd die over een grote vrijheid van handelen konden beschikken. Lt. Kol. D. Gaillard kreeg de zwaarste brok met het uitgraven van de Culebra-pas die reeds voor zoveel ergernis gezorgd had.

De taluds bleven maar instorten en de oplossing was deze van de Fransen, door altijd maar breder en minder stijl te graven. De treinsporen moesten regelmatig verlegd worden naargelang de graafwerken vorderden. Hiervoor werd een locomotief ingezet, voorzien van een kraan, die een volledige sectie spoorlijn over 3 meter kon verplaatsen. Met dit systeem kon de dagelijkse arbeid van 600 man door 6 man uitgevoerd worden. Niet alleen bleven de bermen invallen maar ook een meest eigenaardig verschijnsel deed zich voor: op sommige plaatsen was de bodem zo sponsachtig dat met de vermindering van het gewicht op het centrale gedeelte en met de neerwaartse druk van de taluds, de bodem begon te rijzen. Dit hoofteverschil beliep soms 1 meter in 6 minuten, en was nogmaals een reden om minder stijl te graven. Uiteindelijk werd de breedte op de bodem op 100 m. gebracht en aan de bovenkant op 600 m. Gedurende het regenseizoen liep de «cut» vol water. Hier kon aan verholpen worden door gelijklopende kanalen te graven om de hoofdgracht leeg te pompen. Tijdens het middagmaal kwamen de dynamietploegen aan de beurt. Een luchtslang van 45 km lang zorgde voor de drijfkracht om de gaten te boren. Daar het dynamiet meestal onstabiel was geworden door de vochtigheid en de warmte, waren voortijdige ontploffingen een dagelijks gebeuren. Velen moesten het met hun leven bekopen. In het geheel werden 30.000 ton explosieven gebruikt. Toen de bermen eindelijk gestabiliseerd waren, werden aan elke kant 68 stoomschoppen op 7 verschillende niveaus ingezet en er konden soms 160 treinstellen per dag geteld worden om het stort af te voeren. De statistieken toonden aan dat de uitgraving van de Culebra pas 94 millioen kubiek beliep waarvan 77 millioen door de Amerikanen en 17 door de Fransen. De stort werd aangewend om de Gatundam en de zeearm aan de zuidkust te bouwen. En zo ging het werk onverpoosd verder tot de overwinning behaald werd. Vanaf het begin werd de «cut» langs beide uiteinden aangevat en op 13 mei 1913 kwamen te midden van uitbundig gejuich en wild getoeter twee treinen neus aan neus te staan.

De «Culebra cut» werd tot «Gaillard cut» herdoopt ter ere van de moedige constructeur. Hij zou echter niet lang van zijn triomf kunnen genieten wat kort daarop stierf hij aan een hersentumor.

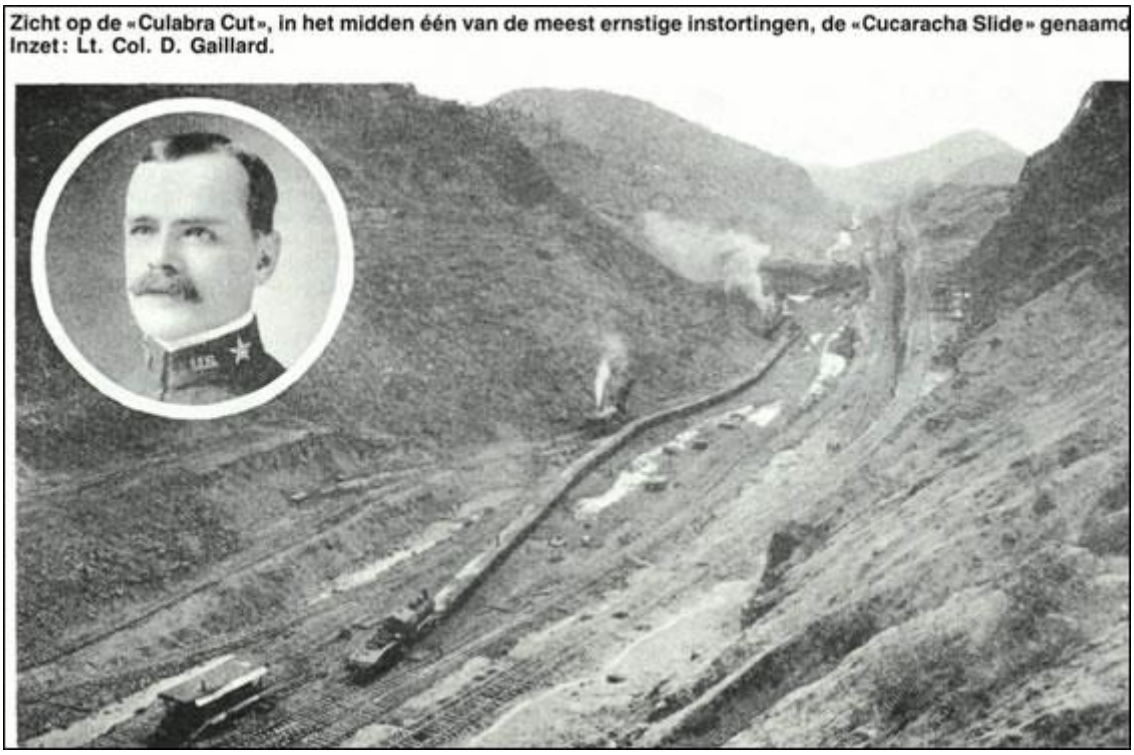


De rest was bijschaafwerk maar het bouwen van de sluizen was ook een titanenonderneming. De holle sluisdeuren werden opgevat zoals waterdichte scheepsrompen en uit geklonken staal vervaardigd. Zij zijn dus bijzonder licht in het water en eisen slechts een motor van 40 PK om gemaneuvreerd te worden. De sluisgeulen werden volledig uit gewapend beton gemaakt en eisten 1 millioen kubieke meter beton per sluis. Een centrale mengelaar zorgde voor het beton en na de bekisting werd het door middel van een eindeloos kabelspoor op de goede plaats gegoten. Om de sluizen te vullen en op niveau te houden werden reusachtige tunnels van 6 m. doormeter aangelegd, die het water van het Gatunmeer moesten aanvoeren. De meeste van deze technieken waren nieuw en ter plaatse ontworpen.

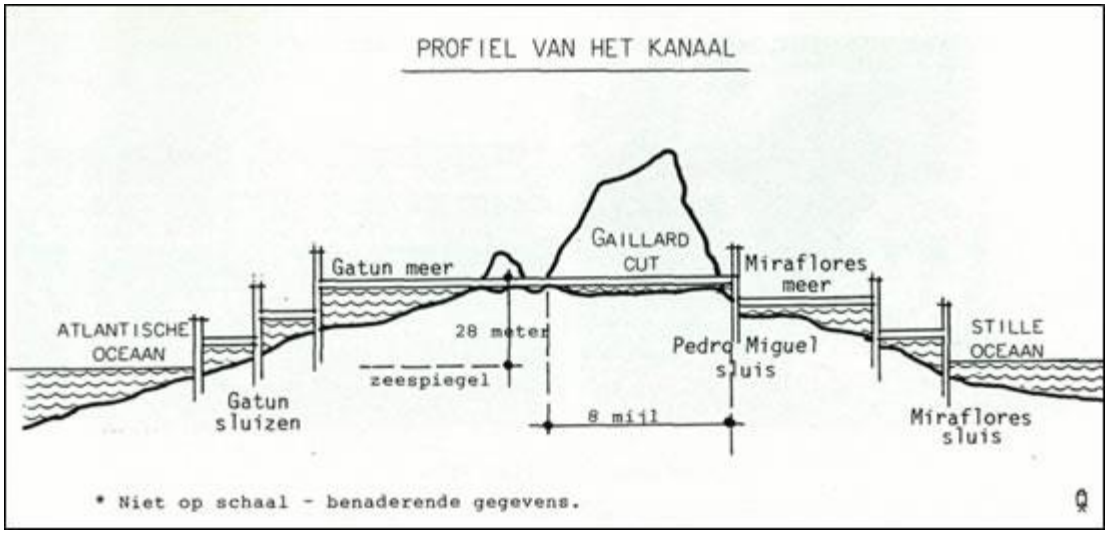
En zo kwam het einde in het zicht.

Op 18 october 1913 deed de nieuwe president, Thomas Woodrow Wilson, vanaf het Witte huis de veligheidsdammen electrisch springen en het kanaal was klaar. De inlanders wilden eerst niet geloven dat hun dorpen van de kaart zouden geveegd worden en weigerden te verhuizen, maar wanneer het water hun hutten begonnen binnen te dringen moesten zij wel toegeven.

Alle energie nodig om het kanaal te bouwen was geleverd door de stoommachines. Maar eens de bouw beëindigd nam de elektriciteit het over en de stoom verdween. Alle krachtbronnen en controleapparatuur zijn elektrisch en werd vervaardigd door de kleine firma General Electric Company, die door haar contracten met de ICC tot een van de grootsten ter wereld zou uitgroeien.


Zicht op de «Culabra Cut», in het midden één van de meest ernstige instortingen, de «Cucaracha Slide» genaamd
Inzet: Lt. Col. D. Gaillard.

Een zeer nuttig gebruik werd gemaakt van de zwaartekracht. De waterspiegels van de hoogste sluizen werden gepland op het niveau van het Gatunmeer. Door enkele kranten te openen, vullen de sluizen zich op en na het versassen loopt het water naar de lager gelegen sluis en eventueel naar zee. Er gaat dus heel wat water verloren en het peil van het meer moest zorgvuldig in het oog gehouden worden. Het oerwoud zorgt echter voor een regelende werking, zoals een spons, door het water in reserve te houden en bij overlast stroomt het water via de Gatundam naar zee. De gevaren verbonden aan het maneuvreren met schepen in sluizen werd op een zeer vernuftige manier ontlopen. Op beide kaden lopen elektrische treintjes evenwijding aan de muren, die aan het schip staaldraden aangeven en door middel van automatische spanningslieren het schip in het midden van de vaargeul houden. Het schip vaart dan op eigen kracht zonder het roer te gebruiken. Later zou de scheepsbouw zich aanpassen door de maximum lengte en breedte volledig uit te baten. Zij werden bekend onder de naam Panamaxschepen.




Beloodsing werd natuurlijk verplicht gemaakt. In alle landen ter wereld is de loods een technisch raadgever maar op het Panamakanaal neemt hij het bevel over van het schip, wat de maneuvers betreft, ook voor oorlogsbodems. Aan elke sluis bevindt zich een controletoren van waaruit alle operaties centraal gecoördineerd worden en waar een miniatuursluis opgesteld staat met werkende deuren en waterpeilen. Alles wat buiten gebeurt wordt hier nagebootst en een minimum aan personeel is vereist om al de operaties te volgen. Het versassen verloopt bijzonder snel en soepel en in 15 minuten wordt een schip 30 meter gelicht of gezakt.

Eens over de waterscheiding verloopt de operatie in tegenovergestelde richting. De gemiddelde transittijd van kust tot kust beloopt dan maar ook 9 uur. Schepen met vuile bodems die tijd hebben, blijven soms enkele dagen ten anker liggen in het zoetwater van het Gatunmeer. De «Krabbekokers» sterven hierdoor af en een droogdok-periode kan hiermede uitgespaard worden. Goethals had dank zijn vernuft, zijn doorzettingsvermogen en zijn organistiegeest, de strijd gewonnen. Elk lid van de organisatie had elke morgen te horen gekregen wat hem te doen stond, waar hij moest werken en met welke werktuigen en hoe lang het in beslag mocht nemen. Alles werd eerst bestudeerd en niets werd aan het toeval overgelaten. Het leven in de zone was geüniformeerd en geregimenteerd tot zelfs de personaliteit van de mens. Het was een socialisme à la lettre, die men best kan vergelijken met de «Animal Farm» van George Orwell.

Eén van de eerste sleeplocomotieven, «mules» genaamd.

De Amerikanen hadden er ook voor gezorgd dat hun rassendiscriminatie naar de kanaalzone geëxporteerd werd. De blanken werden betaald met gouden dollars en de kleurlingen met lokale zilveren munt. De voorwaarden waren bijzonder goed voor die tijd, één dollar per dag voor 10 uur arbeid was het minimumloon. Een bureaubediende verdiende 100 dollar per maand, een ingenieur 250 maar de meest prestigieuze job was deze van stoomschopbediende met 310 dollar per maand.

Het sociale leven was georganiseerd zoals het Amerikaanse leger het nu kent met cafetaria's, sportverenigingen, concerten, dansavonden en een wekelijkse krant de « Canal Record». Voor de blanken en hun gezinnen waren er comfortabele huizen of appartementen voorzien naargelang hun graad. Voor de kleurlingen was er ook behuizing, zij mochten in de overgebleven krotten of in afgedankte spoorwegwagons hokken. De medische verzorging was gratis en zonder rassenonderscheid maar de ziekenzalen en scholen waren gesegreerd. Iedereen had toegang tot de «duty free» coëperatieven. Zelfs de breeddenkende en progresieve Y.M.C.A. weigerde de zwarten in haar club. Maar de sukkelaars waren de soldaten van het garnizoen.

Zij maakten geen deel uit van de kanaalorganisatie en alle faciliteiten werden hen ontzegd. Met hun 18 dollar per maand waren alleen de kroegen en bordelen van Colon en Panama City voor hen weggelegd. Velen onder hen gingen ten andere voor de I.C.C. werken bij het verstrijken van hun contract. Dit alles had de onderneming zeer populaire gemaakt en in de V.S. dongen de best geschoolden zich voor een baan. In 1913 waren er 50.000 werknemers aanwezig waaronder slechts 5000 blanken en de rest handlangers uit de eilanden ingevoerd. Natuurlijk was dit niet allemaal het exclusieve werk van Goethals

geweest. het werd door de jaren heen zorgvuldig en proefondervindelijk opgebouwd maar Goethals dreef het op tot een hoge top. Zoals ten tijde van de Fransen was de bouw een zaak van nationaal prestige geworden. Het kanaal was tegen zijn voltooiing een attractie geworden en duizenden toeristen stroomden toe.

De zwarte kant zou echter de erfenis van het dodencijfer blijven. Niet tegenstaande een hard doorgedreven efficiëncy had de onderneming 25.000 mensenlevens gekost waarvan 20.000 voor Franse en 5.000 voor Amerikaanse rekening.

Van die 5.000 waren 4.250 zwarten.

Het doel had de middelen geheiligd.

Om het kanaal en zijn geschiedenis te beschrijven kunnen alleen maar superlatieven gebruikt worden. Alles was het grootste, het meeste en het geweldigste in de wereld; kortom het was typisch Amerikaans.

De inhuldiging moest natuurlijk met die reptutatie rekening houden en voorzag de grootste vlootparade aller tijden.

Maar in 1914 brak de eerste wereldoorlog uit in Europa en alle interesse voor de «biggest in the world» verwaterde. Het eerste schip om te transiteren was de Amerikaanse cargo Ancon. Roosevelt zou het afgewerkt kanaal nooit bezoeken, in 1909 was zijn termijn beëindigd.

Met de opening van het kanaal kwam een complexe administratie in werking, die een constante evolutie gekend heeft. Het gouverneurschap werd terug ingevoerd met G. Goethals als eerste titularis en sedertdien altijd toevertrouwd aan de commandant van het garnizoen, die alle burgerlijke macht in handen heeft. De militaire tegenwoordigheid is bijzonder groot en de hele istmus is uitgebouwd tot een moderne modelstaat die ook een grote toeristische toeloop kent.

De behuizing in 1904 en 1909.

De ICC werd herdoopt tot Panama Canal Commission (PCC) en werkt als een regie, dus zonder subsidies van de Amerikaanse staat. Alle winsten en onkosten zijn voor rekening van de PCC die tol heft op de tonnenmaat van de transiterende schepen. Deze beloopt 1,83$ per ton voor geladen schepen en 1,46$ voor schepen in ballast. De hoogste tol van 99.865,10$ werd in 1987 betaald door het ss Marina Ace. Van de jaarlijkse 70 miljoen dollar omzet komt slechts 2,5 miljoen ten goede aan de Panamese staat.

De brug te Balbao

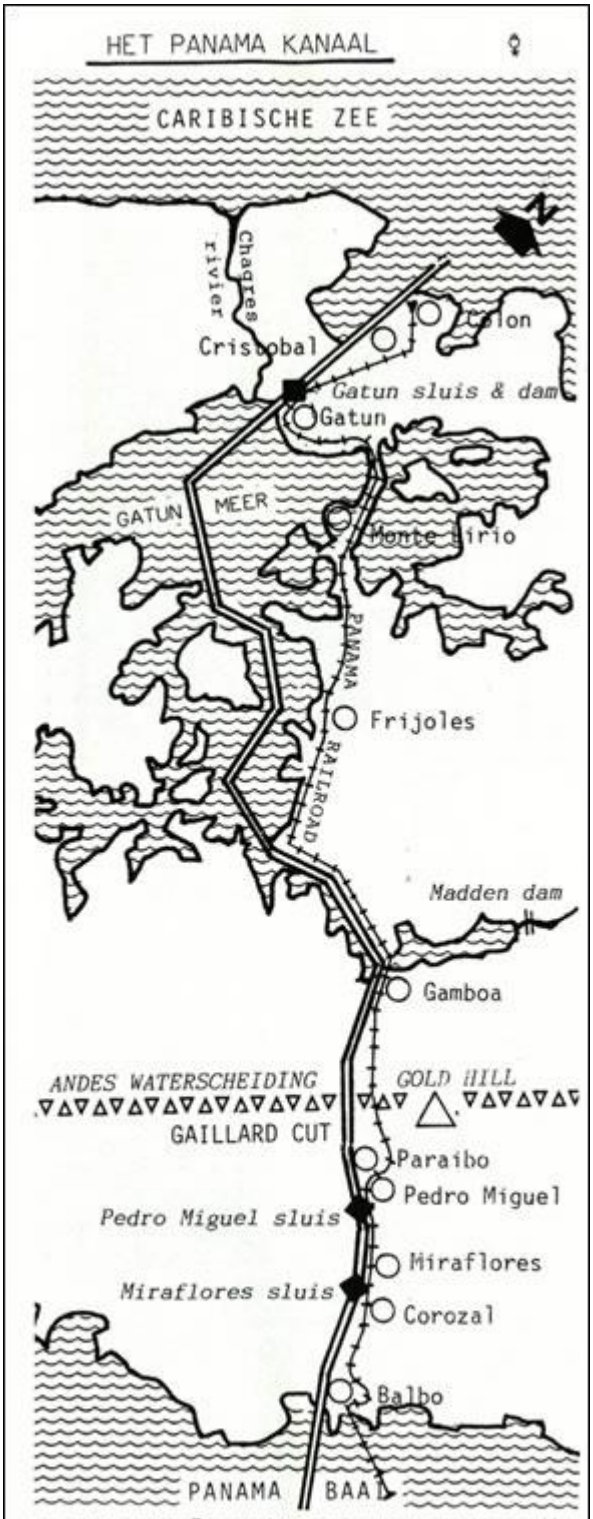
▲ In de «Gaillard Cut».

▼ Een Panamax in de Gatun sluis.

De start van het kanaal verliep echter niet zo best. Met de 1ste wereldoorlog in Europa werd de waterweg minder noodzakelijk en het was slechts na de oorlog dat het kanaal tot zijn recht zou komen. In 1892 deed de grootste catastrophe zich voor. De «Gaillard cut» stortte nogmaals Panama City werden sterk uitgebreid. Met de ontwikkeling van het militaire vliegwezen werden de kustbatterijen na de 2e wereldoorlog afgebroken. In de jaren 40 hadden de Duitsers een vlottende kraan van 250 ton gebouwd om kustonderzeeboten aan wal te zetten die door de VS ingepikt werd, als oorlogsschade, en aan de PCC geschonken. In 1945 legde dit monster aan te Antwerpen alvorens de overtocht te wagen.

De Colombiaanse staat was natuurlijk nooit gelukkig geweest met de afscheiding van Panama en de bouw van het kanaal, waardoor de oost- van de westkust afgesneden werd. Colombia heeft dus altijd

vijandig tegen deze situatie gestaan en weigerde Panama te erkennen. Met een potentiële vijand zo dicht bij huis waren de Amerikanen ook niet erg tevreden. In 1892 zouden de VS, door middel van de almachtige dollar, de zaken rechttrekken. Voor 25 millioen $ erkende Colombia de staat Panama en verkreeg het recht het kanaal te gebruiken en zelfs om troepen en munitie ter verschepen.



in en het duurde 7 maanden om de vaarweg te klaren. Het oerwoud zorgt niet alleen voor een constant waterniveau maar ook voor de aanvoer van slib met het gevolg dat het titanenwerk met baggeren ononderbroken moest voortgezet worden. Daar het kanaal het land in twee snijdt werd te Balboa een brug gebouwd en de havens van Colon en

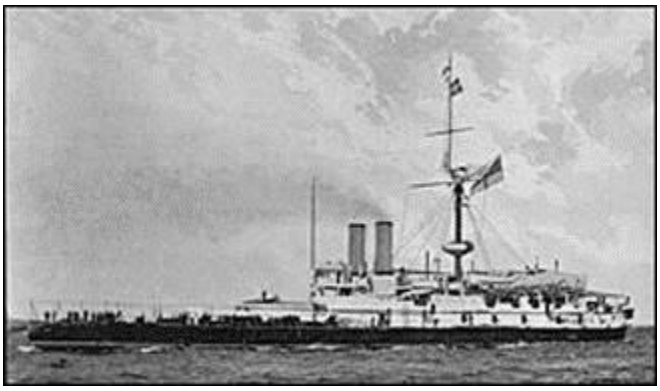
Ook Panama heeft zich de ganse tijd benadeeld gevoeld en de relaties met de VS nooit rooskleurig geweest. Hier kon in een zekere mate aan verholpen worden door Panama meer en meer te betrekken in de uitbating van het kanaal. In 1979 werd de spoorlijn overgedragen en van de 7.500 bedienden nu in dienst zijn er 830/0 van de jobs in handen van Panamezen. In 1978 sloot Jimmy Carter een overeenkomst af waardoor tegen einde 1999 de kanaalzone volledig zal afstaan worden. Waaraan is deze Amerikaanse vrijgevigheid toe te schrijven? Het kanaal is gewoonweg te klein geworden en de grote zeeschepen varen terug rond de kaap. Ook zijn de Amerikaanse «carriers» te groot om te transisteren en de USN heeft dan ook verkozen twee afzonderijke oceaanmarines te bouwen wat het strategische belang van het kanaal sterk heeft doen verminderen. Maar kan Panama het aan, deze modelorganistie over te nemen? Technisch en administratief wel maar het is op politiek gebied een onstabiele staat die niet over de nodige discipline schijnt te beschikken. Reeds grote gebieden werden prijsgegeven om ontbost te worden wat de watertoevoer ernstig in het gedrang heeft gebracht en indien Panama niet wakker wordt zou het wel eens de kip kunnen doden die de gouden eieren legt.

**Bronnen**.

-The Path between the Seas door David Mc. Cullough. Simon and Schuster. NY.
-The Lake Nicaragua Naval Base Scheme door LCDR David H. Wicks USNR. US Naval Institute Prooceedings Aug. 1980.
-The Canal in the Jungle. BBC uitzending.
-Historia No. 98. Les Etats Unis explosent & déja Cuba: la splendide petite Guerre, door Jacques Chastenet de Castaing.
- Tournants de l'Histoire. Une Français apporte Panama aux Américains door Paul Marie de la Gorce.
- Canal Record. 75th Anniversary 1989.
- Goethals et son canal, door Pierre Carbonel.
- Encyclopedia Britannica.
- Newsweek verschillende uitgaven.
- Interviews ter plaatse afgenomen.
-Documentatie ter hand gesteld door de PCC.
- Foto's ter hand gesteld door de PCC.
- Tekeningen door de Heer Jo Vanobergen.

# (5 338 -17/12/23)Sinking of HMS *Victoria(I)*

## From Wikipedia



HMS *Victoria*

HMS *Camperdown*

The **sinking of HMS *Victoria*** took place at approximately 15:30 on 22 June 1893, after HMS *Victoria*, the flagship of the Royal Navy's Mediterranean Fleet, collided with HMS *Camperdown* while on fleet manoeuvres in the Eastern Mediterranean. The collision caused significant damage to *Victoria*'s bow, with a large hole produced causing the ship to rapidly capsize. *Victoria* took approximately fifteen minutes to sink, with 358 members of the crew, including Vice-Admiral Sir George Tryon, lost in the disaster.

In 1893, the Royal Navy saw the Mediterranean Sea as a vital sea route between Britain and India, under constant threat from the navies of France and Italy. The impressive naval force that the British concentrated to protect these sealanes made Mediterranean Fleet one of the most powerful in the world. On 22 June 1893, the bulk of the fleet, eleven ironclads (eight battleships and three large cruisers), were on their annual summer exercises off Tripoli in the Ottoman Empire (now Lebanon).

Vice-Admiral Sir George Tryon, the commander-in-chief of the Mediterranean Fleet, was a strict disciplinarian who believed that the best way to keep his crews taut and efficient was by continuous fleet evolutions, which before the invention of wireless were signalled by signal flags, semaphore and signal lamp. He had devised a new system of ship handling intended to depart from the system of flag signalling, which was limited in what could be imparted by whatever was in the existing signal book. His specialty was the "TA" system, which took its name from the signal that would indicate it was in operation. Tryon developed the "TA" system as a means for complex manoeuvres to be handled by only a few simple signals, but which required his ships' captains to use their initiative; upon his flying the flag signal "TA", all ships in the formation were to follow the movements of the flagship without the need to wait for or acknowledge any other signals. However, initiative was a quality that had become blunted by decades of naval peace since Trafalgar, and which was unwelcome in a hierarchical navy that deified Admiral Horatio Nelson while misunderstanding what he had stood for. A taciturn and difficult man to his subordinate officers, Tryon habitually avoided explaining his intentions to them, to accustom them to handle unpredictable situations.

### The collision

In June 1893, the bulk of the Mediterranean Fleet departed Malta for the Eastern Mediterranean to take part in the annual exercises. On 23 June, having anchored at Beirut, the fleet weighed anchor and headed for sea, with the eleven major ships split into two columns, led by the flagships of the fleet commander and his deputy.

### Disposition of the fleet

Tryon led one column of six ships, which formed the first division of his fleet, in his flagship *Victoria* travelling at 8 kn (9.2 mph; 15 km/h). His deputy – Rear-Admiral Albert Hastings

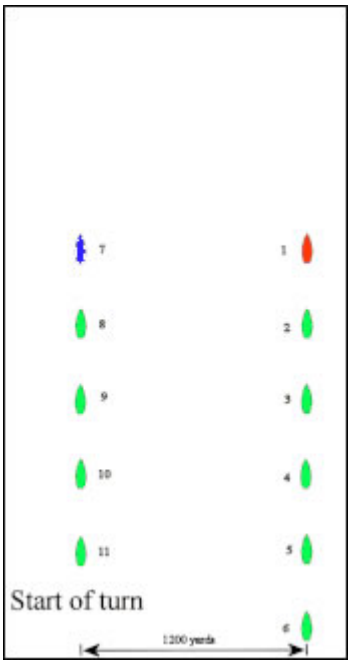
Markham – was in the lead ship of the second division of five ships, the 10,600 long tons (10,800 t) *Camperdown*. Markham's normal divisional flagship – *Trafalgar* – was being refitted. Unusually for Tryon, he had discussed his plans for anchoring the fleet with some of his officers. The two columns were to turn inwards in succession by 180°, thus closing to 400 yd (370 m) and reversing their direction of travel. After travelling a few miles in this formation, the whole fleet would slow and simultaneously turn 90° to port and drop their anchors for the night. The officers had observed that 1,200 yd (1,100 m) was much too close and suggested that the columns should start at least 1,600 yd (1,500 m) apart; even this would leave insufficient margin for safety. The normal turning circles of the ships involved would have meant that a gap between the two columns of 2,000 yd (1,800 m) would be needed to leave a space between the columns of 400 yd (370 m) on completion of the manoeuvre. Tryon had confirmed that eight cables 1,300 m (4,300 ft) should be needed for the manoeuvre the officers expected, but had later signalled for the columns to close to six cables 1,000 m (3,300 ft). Two of his officers gingerly queried whether the order was what he intended, and he brusquely confirmed that it was.

Vice-Admiral Sir George Tryon

He ordered speed to be increased to 8.8 kn (10.1 mph; 16.3 km/h) and at about 15:00 ordered a signal to be flown from *Victoria* to have the ships in each column turn in succession by 180° inwards towards the other column so that the fleet would reverse its course. However, the normal "tactical" turning circle of the ships had a diameter of around 800 yd (730 m) each (and a minimum of 600 yd (550 m), although standing orders required "tactical rudder" to be used in fleet manoeuvres), so if they were less than 1,600 yd (1,500 m) apart then a collision was likely.

As there was no pre-determined code in the signal book for the manoeuvre he wished to order, Tryon sent separate orders to the two divisions. They were:

"Second division alter course in succession 16 points to starboard preserving the order of the fleet." "First division alter course in succession 16 points to port preserving the order of the fleet." The phrase "preserving the order of the fleet" would imply that on conclusion of the manoeuvre the starboard column at the start would still be the starboard at the finish. This theory was propounded in 'The Royal Navy' Vol VII pages 415–426. It is suggested here that Tryon intended that one division should turn outside the other; as the two columns began 1,200 yd (1,100 m) apart, turning outside the other, with a turning circle of 800 yd (730 m) would have left them at 400 yd (370 m) apart. This manoeuvre would have required that the two columns turn at separate times and/or with different speeds, rather than simultaneously with the same speed.Tryon's flag-lieutenant was Lord Gillford, and it was he who received the fatal order to signal to the two divisions to turn sixteen points (a half circle) inwards, the leading ships first, the others of course following in succession. Although some of his officers knew what Tryon was planning, they did not raise an objection. Markham, at the head of the other column, was confused by the dangerous order and delayed raising the flag signal indicating that he had understood it. Tryon queried the delay in carrying out his orders, as the fleet was now heading for the shore and needed to turn soon. He ordered a semaphore signal be sent to Markham, asking, "What are you waiting for?" Stung by this public rebuke from his commander, Markham immediately ordered his column to start turning. Various officers on the two flagships confirmed later that they had either assumed or hoped that Tryon would order some new manoeuvre at the last minute.




However, the columns continued to turn towards each other and only moments before the collision did the captains of the two ships appreciate that this was not going to happen. Even then, they still waited for permission to take the action that might have prevented the collision. Tryon's flag captain, Maurice Bourke, asked Tryon three times for permission to order the engines astern; he acted only after he had received that permission. At the last moment, Tryon shouted across to Markham, "Go astern! Go astern!

Right
1: *Victoria* (red)
2: *Nile*
3: *Dreadnought*
4: *Inflexible*
5: *Collingwood*
6: *Phaeton*

Left
7: *Camperdown* (blue)
8: *Edinburgh*
9: *Sans* *Pareil*
10: *Edgar*
11: *Amphion*

By the time that both captains had ordered the engines on their respective ships reversed, it was too late, and *Camperdown*'s ram struck the starboard side of *Victoria* about 12 ft (3.7 m) below the waterline and penetrated 9 ft (2.7 m) into it. The engines were left turning astern, and this caused the ram to be withdrawn and to let in more seawater before all the watertight doors on *Victoria* had been closed. Two minutes after the collision, the ships were moving apart.

It was a hot afternoon, and a Thursday, which was traditionally a rest time for the crew. All hatches and means of ventilation were open to cool the ship. There was a 100 sq ft (9.3 m2) hole in the side of the ship open to the sea, but initially, Tryon and his navigation officer, Staff Commander Thomas Hawkins-Smith, did not believe the ship would sink, as the damage was forward and had not affected the engine room or ship's power. Tryon gave orders to turn the ship and head for the shore 5 mi (8.0 km) away so she could be beached. Some of the surrounding ships had launched boats for a rescue, but he signalled for them to turn back. Just two minutes after *Camperdown* backed out of the hole she had created, water was advancing over the deck and spilling into the open hatches. A party under Lieutenant Herbert Heath attempted to unroll a collision mat down the side of the ship to patch the hole and slow the inrush of water, but by the time they could manhandle it into position they were standing in water, and had to abandon the attempt. Five minutes after the collision, the bow had already sunk 15 ft (4.6 m), the ship was listing heavily to starboard and water was coming through the gun ports in the large forward turret. The foredeck became submerged, with the top of the gun turret forming a small island. Although the engine room was still manned and the engines running, hydraulic power for the helm failed so the ship could not be turned and there was no power to launch the ship's boats. Eight minutes after the collision, the entire fore end of the ship was under water, and the water was lapping the main deck. The stern had risen so that the screws were nearly out of the water.

Immediately after the collision, Captain Bourke had gone below to investigate the damage and close the watertight doors. The engine room was dry, but forward in the ship men were struggling to secure bulkheads even as water washed in around them. Already men had been washed away by incoming water or had been trapped behind closed doors. Yet still there had not been sufficient time to close up the ship to stop the water spreading. He returned on deck and gave orders for the men to fall in. The assembled ranks of sailors were ordered to turn to face the side, and then to abandon ship. *Victoria* capsized just 13 minutes after the collision, rotating to starboard with a terrible crash as her boats and anything free fell to the side and as water entering through the funnels caused explosions when it reached the boilers. With her keel uppermost, she slipped into the water bow first, propellers still rotating and threatening anyone near them. Most of the crew managed to abandon ship, although those in the engine room never received orders to leave their posts and were drowned. The ship's chaplain, Rev S. D. Morris RN, was last seen trying to rescue the sick: "In the hour of danger and of death, when all were acting bravely, he was conspicuous for his self-denying and successful efforts to save the sick and to maintain discipline. Nobly forgetful of his own safety, he worked with others to the end, and went down with the vessel ... seeing escape impossible he folded his arms upon his breast, and looking up to heaven, his lips moving in prayer, he died." The area around the wreck became a "widening circle of foaming bubbles, like a giant saucepan of boiling milk", which the rescue boats did not dare enter. Onlookers could only watch as the number of live men in the water steadily diminished. Gunner Frederick Johnson reported being sucked down three times, and said that while originally there were 30–

40 people around him, afterwards there were only three or four. Lieutenant Lorin, one of the survivors, stated: "All sorts of floating articles came up with tremendous force, and the surface of the water was one seething mass. We were whirled round and round, and half choked with water, and dashed about amongst the wreckage until half senseless." *Camperdown* was also in a serious condition, with her ram nearly wrenched off. Hundreds of tons ofwater flooded into her bows, and her foredeck went underwater. Her crew had to construct a cofferdam across the main deck to stop the flooding. As with *Victoria*, the watertight doors had not been closed in time, allowing the ship to flood. After 90 minutes, divers managed to reach and close a bulkhead door so that the flooding could be contained. The ship returned to Tripoli at one quarter speed with seven compartments flooded.

*Camperdown*'s damaged bow

The other ships had more time to take evasive action, and avoided colliding with each other. *Nile* was already turning to follow *Victoria* when the collision happened and came to within 50 yd (46 m) of her as she tried to turn away. Some of the surviving witnesses claimed the distance was even less. Similarly, *Edinburgh* narrowly avoided running into *Camperdown* from behind. *Inflexible* ended up stopped some 200 yd (180 m) from *Victoria*, and *Nile* 100 yd (90 m) away.

Of the crew, 357 were rescued and 358 died. *Collingwood* was that day responsible for providing a steam launch for the fleet, so her launch was ready and away within a minute of *Camperdown* and *Victoria* disengaging. Captain Jenkins had ignored Tryon's order for the rescue boats to turn back, and picked up the greatest number of the survivors. Six bodies were recovered immediately after the sinking, but although a search was instituted during the night and the following days, no more were found. Turkish cavalry searched the beaches, but no bodies were found there, either. The six were buried the following day in a plot of land provided by the Sultan of Turkey just outside Tripoli. 173 injured officers and men were transferred to the cruisers *Edgar* and *Phaeton* and taken to Malta. Commander John Jellicoe, the executive officer of *Victoria*, who had been bedridden with "Malta fever" for several days, was assisted in the water by Midshipman Philip Roberts-West, and shared the captain's cabin on *Edgar* after being rescued.

Tryon himself stayed on the top of the chart-house as the ship sank, accompanied by Hawkins-Smith. Hawkins-Smith survived, but described the force of the sinking and being entangled in the ship's rigging. He thought it doubtful Tryon could have survived, being less fit than himself.

## Public response

*HMS Victoria capsizing boats going to rescue crew" by Reginald Graham, 1893Artistic rendering of the collision between Victoria and Camperdown as it appeared in a French illustrated weekly*

The news of the accident caused a sensation and appalled the British public at a time when the Royal Navy occupied a prime position in the national consciousness. News was initially scarce, and a crowd of thousands of friends and relatives laid siege to the Admiralty building awaiting news of relatives. Markham's initial telegram to the Admiralty had only named the 22 officers who had drowned, and further

details were slow to arrive. Many immediately laid blame on Tryon, as the obvious "scapegoat". Later, as more information reached England, more considered questions arose as to how experienced officers could have carried out such dangerous orders. An appeal was launched in London – championed by Agnes Weston of the Royal Sailors' Rest – which raised £50,000 in three weeks to help the dependants of sailors who had lost their lives.

Of immediate concern was why one of Britain's first-class battleships – one of many of similar design – had sunk from a relatively modest injury when rammed at low speed. Although it was vital to determine exactly what had happened, conducting an inquiry in public was seen as risking the exposure of weaknesses in British ships to enemy navies. (Despite these misgivings, members of the press were eventually permitted to attend the subsequent court martial.) Although the ram as a weapon of war had already been discontinued by the French and was then under debate as to its effectiveness, it was officially pronounced to be an effective and powerful weapon

## NEXT WEEK

---

## (5 339 – 24/12/23) Sinking of HMS *Victoria(II)*

### Court martial

A court martial was begun on the deck of HMS *Hibernia* at Malta on 17 July 1893 to investigate the sinking of *Victoria*, and to try the conduct of her surviving crew, chief amongst them Captain Bourke. All the crew (except three excused for illness) were required to appear as prisoners before the court. Members of Admiral Tryon's personal staff were not part of the ship's crew and so were not amongst the accused. The court martial was conducted by the new admiral appointed to command the Mediterranean fleet, Sir Michael Culme-Seymour. Seymour had been carefully chosen for the job both of restoring the confidence of the squadron, and as a safe pair of hands to conduct the enquiry. He was a respected admiral at the end of his career and had not expected further appointments. He came from a family which included several naval officers, was related to the First Lord of the Admiralty, his father had been Queen Victoria's chaplain, and he was recommended for the job by his friend Prince Alfred, who was concerned for his other friend Captain Bourke. Prince Alfred also recommended he take on as secretary his own former secretary, Staff Paymaster Henry Hosking Rickard, who was also appointed Deputy Judge

Advocate. He had served the same role in previous courts martial, which was to advise on points of law and to impartially sum up the prosecution and defence cases. Captain Alfred Leigh Winsloe, an expert on signals and fleet manoeuvres, was appointed as prosecutor and had travelled out to Malta with the new admiral and his staff. Vice-Admiral Tracey, superintendent of the Malta Dockyard, plus seven of the fleet captains made up the court. A shorthand writer had to be obtained from Central News. Captain Bourke immediately objected that four of the judges were captains of ships which took part in the incident, including the captain of *Camperdown*, and these were replaced by other officers. A widespread theory at the time was that Tryon had mistaken the radius of the ship's turning circle for its diameter, and thus had allowed only two cables space instead of four, plus a safety margin of a further two cables between the two columns of ships. Bourke was questioned about this and stated that this explanation had not occurred to him at the time. However, he also begged the court to allow him not to discuss a conversation with Tryon, where he had pointed out before the collision that *Victoria*'s and *Camperdown*'s turning circles were each about 800 yd (730 m), whereas the admiral had ordered the ships to be spaced only 1,200 yd (1,100 m) apart. Despite Bourke's request not to discuss this point, he raised the matter himself in the court, which had not asked about it. Bourke reported that Tryon had instructed the distance between the ships should remain at six cables, but explained his own inaction in the face of this apparent threat to the ships by saying that he expected Tryon to produce some solution to this apparent mistake at the last minute. Bourke was questioned about Tryon's **TA signalling and how this customarily operated. He replied that the admiral would normally go forward during TA, leaving the ships officers aft, whereas otherwise he would remain aft. On this occasion, Tryon had gone forward.**

**Gillford was called to give evidence, and once again reluctantly told the** court that after the collision Tryon had said within his hearing, "It was all my fault". Hawkins-Smith confirmed this, saying he had been on the bridge with Tryon and Gillford after the collision, and had heard Tryon say, "It is entirely my doing, entirely my fault". Hawkins-Smith confirmed to the court that no one believed *Victoria* could sink as rapidly as she did. No one was asked whether it might have been wiser for the two ships to have remained wedged together, at least until all watertight doors had been properly secured, before separating them and thereby opening the holes in both ships.

*The Victoria court-martial on board HMS Hibernia at Malta, "by means of a model of HMS Victoria, Admiral Markham pointed out and explained the manner in which the collision occurred, and its effect upon the two ships. The Graphic 1893*

After two more witnesses, Markham was invited to answer questions as a witness, although his status as a potential future defendant meant the court allowed him later to suggest questions to be put to other witnesses. He explained his confusion when he first received the order to turn, and his refusal to signal compliance because he could not see how the manoeuvre could safely be carried out. He observed that he was aware the ships were passing the point at which they should have turned and a response was urgently required. He stated that he had finally complied, after Tryon had queried his delay, having decided that Tryon must intend to turn slowly, outside *Camperdown*'s turn, so the two lines would pass side by side in opposite directions. The two lines would then have reversed, "preserving the order of the fleet" as it had been before the turn. Markham was then read a memorandum circulated by Tryon just before the fleet had sailed which included the instruction: "When the literal obedience to any order, however given, would entail a collision with a friend...paramount orders direct that the danger is to be avoided, while the object of the order should be attained if possible." Markham observed that while he

had not been thinking precisely of the memorandum, he had been thinking of the safety of his ship. When it became apparent that he was on a collision course he could not turn further starboard, nor turn to port as this would have broken "the rule of the road", so that the only thing he could do was full reverse. By mischance, only three-quarters reverse had been signalled. It was put to him that he might have turned harder to starboard, thereby avoiding the collision, but he responded again that this would have gone against 'the rule of the road'. When further questioned, he agreed that "the rule of the road" did not apply during manoeuvres. He also confirmed that throughout the turn he had been closely watching *Victoria*'s helm signals, which indicated how sharply she was turning.

Markham's flag captain, Charles Johnstone, was next to be questioned. He initially confirmed that he had only accepted the order to turn once Markham had produced his explanation of how it might be carried out. Later, however, he admitted that at the time he commenced the turn he still did not understand how it might be concluded successfully. He confirmed that *Camperdown* had used only 28° of helm instead of the full possible 34°, and had not attempted to turn faster by reversing one of the screws as he might have done. The failure finally to use full reverse in the face of certain collision also remained unexplained. Lieutenant Alexander Hamilton and Lieutenant Barr were both questioned as to what they had heard of conversations amongst the senior officers, making it apparent that confusion continued over what to do at least up to the moment the order to turn was put into effect. Evidence was taken from many other witnesses.

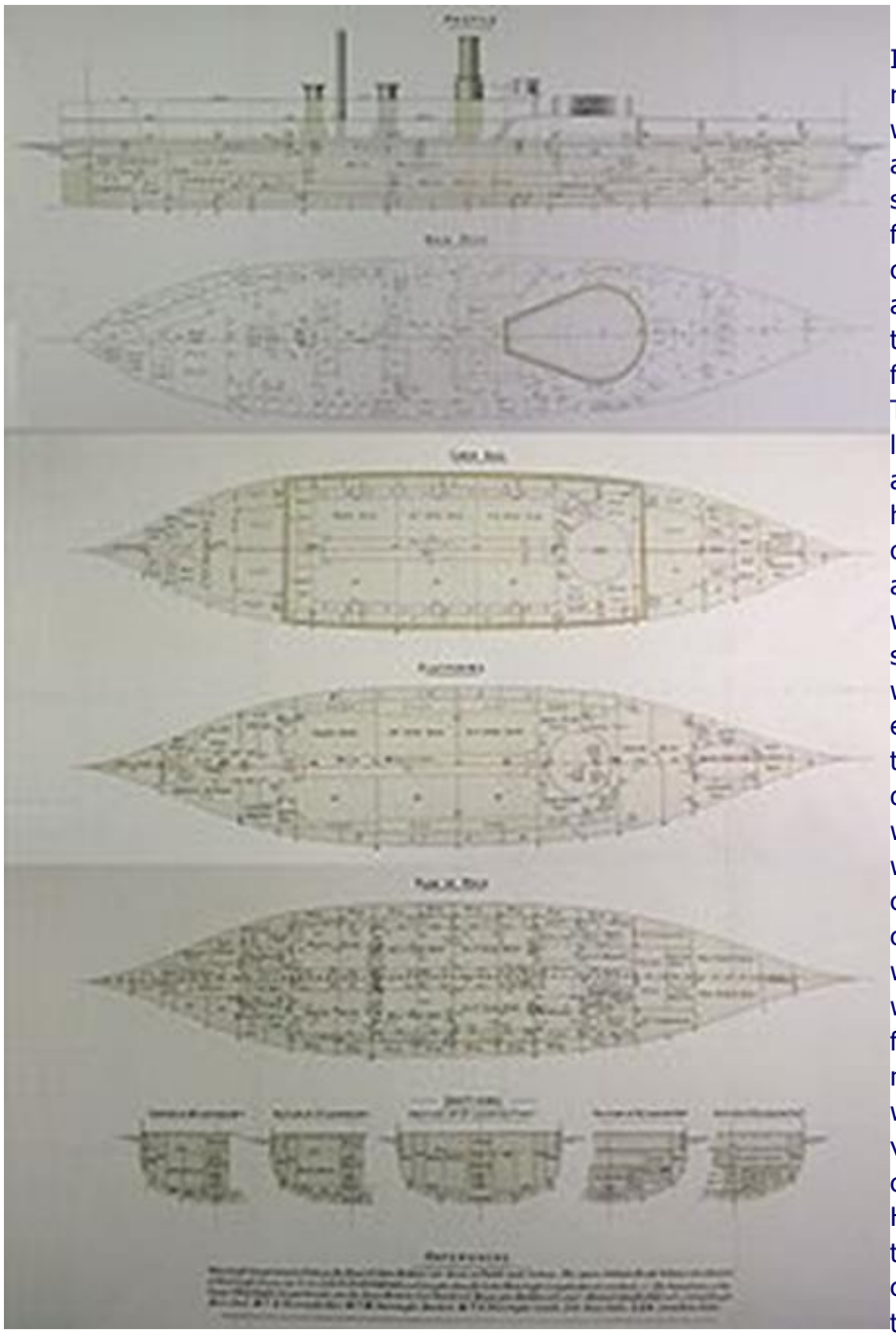
## Admiralty technical report

*Diagram showing collision point and penetration of Camperdown into Victoria*

In September 1893 a report was published by the Director of Naval Construction, W. H. White, on how the ship had sunk, and it was submitted to parliament in November. It combined evidence from the survivors with the known design details of the ship. *Camperdown* struck approximately 65 ft (20 m) from the stem of *Victoria* at an angle of approximately 80°, just ahead of one of the main transverse bulkheads. *Camperdown* was travelling at about 6 kn (6.9 mph; 11 km/h), so the blow roughly equated with the energy of a shell from one of the 12 in (300 mm) guns then in service, the 45-ton breech-loading rifle (BLR). It pushed *Victoria*'s bow sideways 60–70 ft (18–21 m). *Camperdown* was most probably held back from driving further into *Victoria* by coming up against the protective armoured deck running across *Victoria* below water level. *Camperdown*'s stem penetrated approximately 6 ft (1.8 m) into *Victoria*'s side, while the underwater ram penetrated about 9 ft (2.7 m), 12 ft (3.7 m) below water level. Had *Camperdown* been travelling more slowly, then it was likely the damage from her stem would have been lessened, but the underwater ram might instead have torn a hole along *Victoria*'s relatively thin lower plating as she continued to move forward. A similar thing had happened in a collision between the German warships SMS *König Wilhelm* and *Großer Kurfürst*, causing the latter to sink. This did not happen because the two ships became locked together, although the momentum caused *Camperdown* to rotate relative to *Victoria*, tearing the hole wider.

After *Camperdown* disengaged, the initial inflow of water was limited not by the size of the hole but by the rate at which water could flow out of the immediately affected compartments into adjacent ones. It was noted that there had been insufficient time to close watertight doors, a process which took three or

four minutes even when men were on duty and already prepared. The collision was followed by steady sinking of the bow and increasing list to starboard for about 10 minutes, by which time the bow had sunk 23 ft (7.0 m) from its normal height. Approximately half the length of the ship was submerged and the tip of the port propeller was raised above water level instead of 11 ft (3.4 m) below. The ship was heeled over sideways by about 20°. There was then a sudden lurch to starboard and the ship turned over. This was ascribed to water reaching open ports and doors on the gun turret and sides of the ship, which now started to flood new compartments on the starboard side. The ship started to capsize, slowly at first but with increasing speed, accompanied by increasing noise audible on the nearby ships as anything loose fell towards the low side, worsening the process. The ship was still underway at this time trying to reach shore. This tended to force the bow down and more water into the ship, while the rudder jammed hard to starboard tended to increase the heel.



*Plan drawings of HMS Victoria*

It was estimated from survivor reports that initially twelve watertight compartments were affected, causing a buoyance loss of some 680 long tons (690 t) at the fore end of the ship, mostly concentrated below the level of the armoured deck. Water then spread to other areas, eventually rising to fill the space below the main deck. There were no significant longitudinal bulkheads in the affected areas, which might have had the effect of keeping water out of the port side and thereby accentuating the heel, but the water naturally flooded the holed side first causing the imbalance. No water entered the stokeholds or engine rooms. It was determined that had the gunports and doors at deck level been closed so that water was prevented from entering this way, then the ship would not have capsized. These doors would customarily be closed if the ship was travelling in heavy seas, but were not part of normal procedure for closure in a collision. She might not have foundered at all, but this would have depended on whether various bulkhead doors had been closed or not, which was unclear. Had all doors been closed initially so that only the breached compartments were flooded, then the ship's deck would have likely remained just above water level with a heel of around 9° and *Victoria* would have been able to continue under her own power.

The report denied that had *Victoria*'s side armour extended as far forward as the point of impact that it could have reduced the damage and saved the ship. It denied that automatic bulkhead doors would have helped, although these were shortly fitted to capital ships throughout the navy. It denied the ship was insufficiently stable, although modifications were then undertaken to the bulkhead arrangement of her sister *Sans Pareil*.

**Ou**

The court produced five findings
- That the collision was due to an order by Admiral Tryon.
- That following the accident everything possible had been done to save the ship and preserve life.
- No blame attached to Captain Bourke or any other member of his crew.
-The court strongly feel that although it is much to be regretted that Rear Admiral Albert H. Markham did not carry out his first intention of semaphoring to the Commander-in-Chief his doubts as to the signal, it would be fatal to the interests of the service to say that he was to blame for carrying out the directions of the Commander-in-Chief present in person.
- The court was not able to say why *Victoria* had capsized.

It was established that the ship would have been in no danger had her watertight doors been closed in time. Bourke was found blameless, since the collision was due to Admiral Tryon's explicit order but the judgement carried an implied criticism of Rear-Admiral Markham. Winsloe complained afterwards that he had not been permitted to properly make his case, and that there was more than enough evidence to convict Markham and others of his crew of negligence. Back in England, confusion reigned in the press as to whether the findings about Markham were an indictment or not, and whether or not it was the duty of an officer to disobey a dangerous order. The *Saturday Review* commented, "the court has evaded the real point with a slipperiness (for we cannot say dexterity) not wholly worthy of the candour we expect from officers and gentlemen." Captain Gerald Noel of *Nile*, who had given evidence critical of *Camperdown*'s actions, wrote to Markham observing that things might have turned out better had he been on any ship other than *Camperdown*, and that in his opinion Captain Johnstone was incompetent. Charles Beresford and Admiral of the Fleet Sir Geoffrey Phipps Hornby published a joint letter in the *United Service Gazette* that: "Admiral Markham might have refused to perform the evolution ordered, and the *Victoria* might have been saved. Admiral Markham, however, would have been tried by court-martial, and no one would have sympathised with him as it would not have been realized that he had averted a catastrophe. Unconditional obedience is, in brief, the only principle on which those in service must act." This contrasted with a statement contained in the official signal book; "Although it is the duty of every ship to preserve as correctly as possible the station assigned to her, this duty is not to be held as freeing the captain from the responsibility of taking such steps as may be necessary to avoid any danger to which she is exposed, when immediate action is imperative and time or circumstance do not admit of the Admiral's permission being obtained.

The verdict of the court had to be confirmed by the Admiralty Board in London. They found themselves in a difficulty; although naval opinion seemed to have reached consensus that Markham was significantly to blame, and that it was not acceptable to allow a precedent which any officer causing a disaster by blindly following orders could cite in his defence, it was also felt impossible to severely criticise Markham

without blaming Bourke for also failing to take action. As a compromise, a rider was added to the verdict, to the effect that Markham had no justification for his belief that *Victoria* would circle around him, and thus he should have taken action much sooner to avoid collision. Captain Johnstone was also criticised, both for failing in his own independent responsibility to safeguard the ships, and for failing to expeditiously carry out orders when the collision was imminent.

Markham and Johnstone both continued to feel aggrieved by the verdict, seeking to take the matter to a further court-martial to clear their names. It fell to Seymour to convince them that they had been dealt with lightly, and any further case could only go against them.] Markham completed the remaining months of his posting in the Mediterranean, but was then placed on half pay without a command. He received minor postings and achieved the rank of admiral before retiring aged 65 in 1906. Tryon's TA system – and with it his attempt to restore Nelsonian initiative into the Victorian-era Royal Navy – died with him. Whether or not Tryon had intended the system to be in effect at the time of the accident, traditionalist enemies of the new system used the collision as an excuse to discredit and bury it. To some extent, this was mitigated by the introduction of wireless communication some six years later.] Heavy reliance upon detailed signalling – and the ethos of reliance upon precise orders – continued within the navy right through to the First World War. Several incidents occurred where reliance upon specific orders or signal failures allowed lucky escapes by the enemy in that war, so that had the sinking not occurred and Tryon survived to continue his campaign, there might have been a significant improvement in British performance.

Five years after the incident, only *Camperdown* was still in active service, the rest of the then front-line battleships all having been relegated to guard duties as obsolete.

There is a legend that Tryon's wife was giving a large social party in their London home at the time his ship collided with *Camperdown*, and that Admiral Tryon was seen descending the staircase by some of the guests.

*The memorial in Victoria Park, Portsmouth, to the crew killed in the accident.*

There is a memorial to the crew killed in the disaster in Victoria Park, Portsmouth. It was originally erected in the town's main square, but at the request of survivors was moved to the park in 1903 where it would be better protected.

A scale section of *Victoria* – a popular exhibit on display at the World's Columbian Exposition in Chicago at the time of the accident – was subsequently draped in black cloth as a tribute to the loss. In 1908, *Good Hope* and *Argyll* were given orders that might have led to a collision, but Rear-Admiral Percy Scott implemented a different course than was ordered, ensuring no risk of collision.

## Tryon's intentions

No definite conclusion has ever been reached as to what Tryon intended to happen during the manoeuvre. Two possible explanations have been proposed.

The first is that Tryon was mistaken in the orders which he gave. It has variously been suggested that he might have been ill or indisposed in some way, supported by his curt comments to officers who queried him at the time, and his apparent inattention to the results when the manoeuvre commenced. Alternatively, that he was of sound mind, but mistook the turning circle of the ships involved. It has been suggested that a much more frequent manoeuvre was a turn of 90°, for which a space allowance of two cables per ship would have been correct. On this basis, the ships would have completed their turns inwards at a spacing of two cables, then re-traced their course to the correct point to turn to their final anchor positions. Whatever the possible reason for the initial mistake, some confirmation of this explanation comes from the reported statement of Lieutenant Charles Collins, who had been officer of the watch on *Victoria* at the time of the incident. Memoirs written by Mark Kerr related that Collins had confirmed to him that Tryon had admitted on the bridge that this was the mistake he had made. One historian has gone so far as to suggest that Tryon's incomprehensible letters to Lord Charles

Beresford indicate that he "was suffering from some deterioration of the brain; that his fatal error was no mental aberration such as is to be expected of the young and inexperienced, but the consequence of a disease which at times clouded and confused his judgement and ideas."

The second possibility is that Tryon fully intended the order which he gave and – understanding the objections raised by his officers – still chose to put it into effect. Tryon had ordered an identical manoeuvre during different exercises in 1890, but on that occasion the turn was cancelled because the commander concerned declined to signal an acceptance of the order before it became too late to carry it out (in fact the man who had been in Markham's position on that occasion was Vice-Admiral Tracey, who now sat on the panel). Markham came up with his own suggestion as to how it might be possible to carry out the order, with one line of ships turning outside the other. However, he insisted that he believed Tryon intended to turn outside Markham's ships, despite the navigation signals being flown by *Victoria* that she was turning at maximum helm. It has been suggested that unlike Markham's assessment, Tryon intended to take a tight curve and leave it to Markham to avoid him, by taking the outside position around the curve.

Support for this came initially from a journalist and naval historian William Laird Clowes who suggested that Queen's Regulations required "If two ships under steam are crossing so as to involve risk of collision, the ship which has the other on its starboard side shall keep out of the way of the other, which would place the onus upon *Camperdown* to take avoiding action. Clowes also maintained that in any contention between a ship carrying the commander and another, it was the responsibility of the other ship to keep clear from the path of his commander. Although this particular form of turn was not included in the official manoeuvering book, it was mentioned in other standard texts of seamanship. This view has been taken by others, who have added to the argument Tryon's behaviour, which was consistent with his having set a TA problem for his subordinate to solve and therefore followed his normal habit of not explaining his intentions or intervening until afterwards. Others have argued that the witnesses' accounts suggest Tryon accepted having made a mistake, and that had one column of ships passed outside the other instead of both turning inwards, they would then have been in the wrong formation to approach their normal positions at the anchorage. Debate has also centred upon whether the flag signals instructions "...preserving the order of the fleet" imply that afterwards the ships should be in two columns as before (i.e. *Camperdown* in the starboard column) or whether the signals only meant that each division should still be in one column with the same order of ships, but that it could have swapped sides with the other column.

### Wreck site

After a search that lasted ten years, the wreck was discovered on 22 August 2004 in 140 metres (460 ft) of water by the Lebanese-Austrian diver Christian Francis, aided by the British diver Mark Ellyatt. She stands vertically with her bow and some 30 metres of her length buried in the mud and her stern pointing directly upwards towards the surface. This position is not unique among shipwrecks as first thought, as the Russian monitor *Rusalka* also rests like this. The unusual attitude of this wreck is thought to have been due to the heavy single turret forward containing the main armament coupled with the still-turning propellers driving the wreck downwards.

The 1949 Ealing comedy *Kind Hearts and Coronets* features a satire of the accident, in which Alec Guinness plays Admiral Lord Horatio D'Ascoyne, who orders a manoeuvre that causes his flagship to be rammed and sunk by another ship in his fleet. Guinness noted that his portrayal of the admiral was based on an officer he knew during his training during the Second World War.

---

# (5 340 -31/12/23)A Dundee Ship in Canada's Arctic: SS *Diana* and William Wakeham's Expedition of 1897

**Mario Mimeault**

SS *Diana* left Halifax at 1 PM on 3 June 1897 and set sail to the northeast. The next day the master turned the vessel north; after sailing for some days along the west coast of Newfoundland, *Diana* crossed the Strait of Belle Isle and proceeded up the Labrador coast to the Hudson Strait. The commander, Dr. William Wakeham, had been given a two-fold mission by the Canadian government.' The first was to examine navigation conditions in the Strait and to determine the months during which it was ice-free. The answer would provide possible solutions to a number of policy issues. The completion of the Canadian Pacific Railway (CPR) in 1885 had created a potential east-west economic axis, and Manitoba and the Northwest Territories were demanding a new railway to connect the CPR with Hudson's Bay. From Churchill, they wanted a shipping line directly to the Atlantic. But greater knowledge of conditions in Hudson's Bay and its entrance was necessary before the project could begin.

Wakeham's second task was to assert Canadian sovereignty over the Arctic land masses. But the meaning was shrouded in ambiguity: was the real intent to gain international recognition of Canada's authority over Arctic land or to assure control over the region's maritime passages? Today these two issues are separate, but it is less clear in the past. To complicate matters, in 1893 Wakeham had been asked by the government to be joint chair of a Canadian-American commission to adjudicate disputes over maritime boundaries. This previous experience suggests at the very least that Wakeham must have been aware of these issues when he sailed north.'

Yet all information points to the conclusion that Commander Wakeham was mandated quite simply to affirm Canadian rights over Arctic lands. This article will not only address this issue but also demonstrate the significance of Wakeham's assertion of Canadian sovereignty. While most studies of the Arctic tell us much about the great figures who travelled these waters, few actually discuss the personnel on the voyages or the vessel; I intend to do both. Thus, this article considers the main points of the voyage and relates the circumstances surrounding the Canadian government's assertion of ownership over the Arctic lands visited by Wakeham.

**The Commander and His Crew**

Dr. William Wakeham had enjoyed success in his medical career before becoming a civil servant in the Canadian Department of Fisheries. After joining the government service, he gained an enviable reputation as Inspector of Fisheries in the Gulf of St. Lawrence and along the coast of Labrador. In this role he commanded the steamer *La Canadienne* on patrol off the east coast and took advantage of the opportunity to bring medical care to the isolated coastal populace. Duly mandated as a police commissioner, he made adjudicated disputes between fishermen and planters; distributed fishing permits; and maintained order by hiring, when necessary, a team of well-armed men. As a representative of the government, it was his job to assure that international treaties covering fishing activities in the Gulf were respected. It was while patrolling the Gulf that the government asked him to make his mission to the Arctic.'

The Ministry of Marine and Fisheries assigned seasoned personnel to assist Dr. Wakeham in his task. These men were chosen not only with the upcoming mission in mind but also for their experience in northern navigation. Few men in Canada had such experience because Canadian sailors most often sailed to Europe or South America. It thus became necessary to look elsewhere for the officers. As a result, the government turned to Newfoundland, British Columbia and other parts of the British Empire.

Captain James Joy of St. John's accepted the position of sailing master. He had made numerous voyages in northern waters on sealing vessels and had served as ice master on several ships similar to the Dundee vessels. Hunting expeditions aboard SS *Nimrod* had given him the expertise necessary to assist Wakeham in studying ice movements in the Hudson Strait.' The navigating officer on *Diana,* Captain William Henry Whiteley, was also a native of Newfoundland. He had served on sealing expeditions under Captain Samuel Blandford who, it seems, recommended him to the government. In the end, he was selected not only because of his sea-going background but also because, as owner of an established fishing business in Bonne Espérance, Labrador, he had a good deal of experience at capturing commercial marine species in northern waters.

*Diana's* crew was chosen, like the officers, to meet the needs of the expedition. Most had experience in sailing in northern waters; had participated in whaling expeditions on the coast of Labrador; or had accompanied Captain Andrew Robertson Gordon on his excursions to Hudson Bay aboard *Neptune* or *Alert* in 1884-1885. Others had been crew members under Lieutenant Robert E.

Peary on his voyages aboard *Hope* around Smith Sound between 1886 and 1895. Only one crew member was different: the second mate, John Ernest Stewart, was a Gaspesian who had served under Dr. Wakeham on *La Canadienne* and also under his father, Charles, captain of *John Stewart,* a seventy-three-ton whaler, the largest of its type in eastern Quebec.'

Two groups of scientists were also part of Dr. Wakeham's expedition. The first was directed by Dr. Albert Peter Low, a geologist at the beginning of what would be a brilliant career as an explorer in the Northwest Territories. As a member of the Canadian Geological Survey Department, his task, assisted by Dr. Andrew Halkett, was to record all the wildlife on the shores of Hudson's Bay and the Strait. Leading another group of scientists was Dr. Robert Bell, who was to study the geological particularities of the Strait and to chart the waters. He had already accompanied Commander Gordon on his expeditions on *Neptune* and *Alert* as geologist and medical officer; on those expeditions he had searched for traces of potentially marketable minerals and studied ice formation in the Strait! A representative of the Manitoba government also accompanied the expedition to look out for his province's commercial interests; Captain Edmund Burke joined in St. John's, Churchill or Hudson's Bay, but it is not clear precisely where . In total, forty-three individuals set sail aboard *Diana,* which carried provisions for fifty passengers for a seventeen-month voyage.

**Choice of Vessel**

The crew members and the invited scientists on board SS *Diana* benefited greatly from having previously made the types of voyages now envisaged by the Dominion government. Their knowledge of the region and its navigation conditions contributed greatly to the expedition's choice of vessel. Canada did not own a craft capable of navigating in the kinds of ice fields that would be encountered in the north, and all that was available in the Québec merchant marine were ships like *La Canadienne* and the Gaspé whalers, which would surely perish in the harsh Arctic conditions. As with the choice of crew, it became necessary to look elsewhere for a vessel to take to the Arctic.

The government first turned to Nova Scotia, thinking perhaps that *Stanley,* a boat that carried the mails across the Cumberland Strait might fit the bill. In the end, this idea was rejected because the ship had a tendency to draw a little at the bow and had been built to handle only minimal ice conditions. Moreover, *Stanley* lacked the capacity to carry the amount of coal necessary for the voyage." Commander Wakeham and his superior, Admiral Markham of the Department of Marine and Fisheries, both believed that a whaler or sealing vessel would be more suitable. This prompted them to look toward Newfoundland, a British colony where sailing in ice was a challenge that the inhabitants had long since overcome. Since Wakeham already knew that he would have to enter the Hudson Strait very early in the season through heavy ice, it was imperative that he obtain a vessel that could handle it.

Four ships eventually were considered. The first was an 1829-ton, 350-horsepower merchant vessel, *Port Pirie,* owned by the Anglo-Australasian Steam Navigation Company of London. After reviewing the voyage requirements, however, even the owners admitted that their vessel was not sufficiently strong to steam through pack ice. But three wooden craft built by Alexander Stephen and Sons in Dundee, Scotland seemed more suitable. These were the whalers *Terra Nova, Esquimaux* and *Diana* that had served as sealers in the Arctic. *Esquimaux,* the oldest of the three, had been launched in 1865 and been used by the Dundee Seal and Whale Fishing Company of St. John's; in the end, its age weighed against it. *Terra* Nova had been used in a similar capacity by both the William Stephen and Company of St. John's and the Dundee Seal and Whale Company. Built in 1884, it had some advantages over the other two vessels in that it had a carrying capacity of 466 tons. But it was apparently not available at the time, since Commander Wakeham gave no other reason for its elimination.

Wakeham's final choice was Diana (ex-Hector), an auxiliary whaling steamer built in 1870 for Job Brothers and Co. of St. John's to navigate in thick ice Diana was the latest addition to a fleet that already included two sealers, Nimrod and Neptune. Job Brothers was one of the largest employers in Newfoundland, and it had used Diana in the cod fishery, the seal hunt and for commerce with Europe and South America. After having worked the vessel in the Arctic for twenty years, the owners had returned it to the Dundee yards for refurbishment. Returning to St. John's in 1892, it was returned successfully to the seal hunt. It could not carry 275 tons and had a seventy-horsepower engine. Diana soon acquired the reputation as the most manoeuvrable and fastest of the Dundee ships. After much consideration, Diana was chosen to carry Wakeham and his crew to the north. Wakeham could not help but congratulate himself on the choice. Indeed, on 22 June 1897 he wrote that "the ship showed herself

to be wonderfully handy, turning and twisting her way around the floes at full speed in a manner that was surprising for a vessel steaming at the rate of 8 1/2 knots. "

**Mission Orders**

Although Canada had received the rights to the Arctic Archipelago from Great Britain in 1880, it had done little to oversee the territory. The satisfaction over having complete rights, combined with a complacent attitude, meant that the country never really asserted its full authority. Indeed, the only decisive action occurred in October 1895, when the Northwest Territories were divided into four different administrative regions. Nevertheless, this action was never followed up by concrete land divisions.

It appears odd today that the Honourable Louis H. Davies, in his instructions to Wakeham on 23 April 1897, mentioned the mandate to affirm Canadian rights over the Arctic Archipelago last on the list of mission orders, almost as if the Ministry of Marine and Fisheries accorded only secondary importance to this aspect of the voyage. It is obvious that what we today call the Canadian North at the time held little interest for politicians.' This was suggested not only in the orders from Davies but also in actions of civil servants in the Colonial Office in London. Years earlier, while discussing the transfer of the Northern Territories to Canada, a British Official was heard to remark: "The object in annexing these unexplored territories to Canada...is to prevent the United States from claiming them and not from the likelihood of their proving of any value to Canada."'

If Britain was aware of the American occupation of the Arctic, then the Canadian government must also have had an inkling. Yet four years passed before Captain Andrew Robertson Gordon was sent to study navigation of the Hudson Strait — and he did not even bother to assert ownership of the Northern lands. Indeed, it would be another eleven years before William Wakeham was officially dispatched to plant the Union Jack on Northern soil. Despite the tardiness of the decision to send Wakeham to the north, his mandate could not have been clearer:
*It will be your duty firmly and openly to declare and uphold jurisdiction in all these British territories you may visit of the Dominion of Canada, to plant the flag as to open notorious e*

The Minister's letter, although lacking any sense of urgency, did convey a firm message. One would think that Canada was beginning to awaken to the fact that explorers from other countries also visited the Arctic and that Canada should act immediately to confirm ownership.

**Foreign Presence in the Arctic**

Europeans and Americans had been visiting these lands regularly for some eighty years. The first record of a whaling expedition to this Northern region is to Cumberland Bay in about 1820 by a Scottish Captain, William Penny, who had commanded several whaling vessels to Baffin Island and Davis Strait. He was still involved in whaling in 1853, when he established the Arctic Aberdeen Company. In 1830, the Scottish accounted for eighty whaling vessels, of which a goodly portion patrolled Baffin Bay, Lancaster Sound and Barrow Strait.

The Americans had also been sending whaling vessels to the North since 1850. Ships from New Bedford regularly fished at the entrance to Hudson Strait, and Wakeham had personally met Captain O. Spicer of Groton, whose first trips to the Cumberland Strait dated from 1859, and Captain E.B. Fisher of East Plymouth, who had fished in both Hudson Bay and Hudson Strait without interruption since 1864. Others, like Captain Thomas McKenzie of New Bedford, followed close behind."

Along with these hunting expeditions, scientific voyages and explorations to the Arctic were increasingly popular. In the first "International Polar Year," 1882, eleven expeditions went to the Arctic, one of which was the unfortunate American expedition led by Adolphus W. Greely, who just barely survived the harsh conditions. In 1893 the Norwegian Fridjof Nansen tried to reach the North Pole by allowing his team to be carried by the ice floes. They tried for two years before giving up without having reached their goal. Hansen's partner, Otto Sverdrup, was preparing yet another attempt to reach the North Pole aboard Fran when Wakeham left Halifax. At the same time, an Italian, the Duke des Abruzzes, was organizing a voyage aboard Stella Polare which would take him to 86°34' in 1899.

This enduring foreign presence eventually became a threat to Canadian rights, especially since permanent stations were being established. When the Archipelago was transferred to Canada in 1880, there were already numerous American and European whaling stations along the shores of Baffin Bay. There were still stations at Marble Island, Whale Point, and Repulse Bay when Diana arrived. The

Moravians also had a mission at Okak, on the Labrador coast, and Wakeham mentioned other significant stations further north on Baffin Island, one on the shores of Cumberland Strait at Kekerton and another on Black Island. Both belonged to Noble and Company of Aberdeen. An American company, the Williams Company of New London, Connecticut, had also operated there between 1859 and 1894, when it also closed its doors at Gummuite, near North Foreland, on Monumental Island.

As the foreign presence in the North became more permanent, doubts were cast on Canadian ownership. Indeed, a good number of whalers, even those who were not Americans, were under the impression that the Arctic islands belonged to the US. Reporting on his early contacts with Noble and Company in Kekerton, Wakeham wrote that there was an "external whaling establishment," and that "on making inquiries from the officer in charge, a man from Aberdeen, where the owner of the station resided, I discovered that he was possessed of the idea that Baffin's Land was under the jurisdiction of the United States. He had coincidentally come to hold this opinion because of the fact that United States citizens had for years been on undisturbed possession of sedentary whaling stations in Baffin Land." The manager's impression that this was American soil no doubt stemmed from the fact that his superiors had bought the station from the Williams Company of New Bedford, and that sovereignty had not been mentioned during the transaction.

**Canada Affirms Its Rights Over Arctic Territory**

All the information gathered by Commander Wakeham during his long voyage to the North began to awaken in him a stronger sense of urgency about the need to establish Canadian ownership of the Arctic Archipelago. As he later wrote, "In mind of this misconception as to the real ownership of this important territory, I seemed in my duty to openly and officially proclaim our sovereignty." It is obvious that he did not come to this conclusion immediately, since he waited until August to plant the Union Jack.

Meanwhile, Diana was facing difficult conditions in Arctic waters. Shortly after arriving at the entrance to the Hudson Strait on 22 June, Diana became stuck in ice, which hampered its progress for about ten days. The pressure on the hull was so strong that on 1 July Wakeham ordered the lifeboats prepared. On 4 July, the lower and main decks bent under the force and Diana began to take on water. The vessel twisted and cracked so much that the officers began to consider abandoning it, but on 10 July the ice retreated and the ship was freed. Aside from this single setback, the voyage was without incident. Wakeham soon busied himself studying the ice floes and sea currents and with unloading scientific equipment. In the weeks that followed, he travelled the length of the Hudson Strait twice and could easily have completed the second component of his mission that today holds so much value for Canada.

On 15 August Diana reached the station at Kekerton, where Wakeham discovered the Noble and Company whaling station that had been in operation for thirty-five years. The station was directed by a Mr. Mutch who, being on a visit to his homeland, had left the place under the direction of a Mr. Milne. More than 150 Inuit were employed at the station, where they were supplied with food, clothing and weapons for the length of their employment. Kekerton was perhaps the oldest and best-run of all the Arctic Archipelago stations of the time. And again the manager thought the territory was American. To counter this, Wakeham deemed it imperative that he take official possession of the territory at this location.

The ceremony was held on 17 August 1897 in the presence of Diana's officers, the manager of the Scottish post and the Inuit. The occasion was punctuated by a short discourse by Wakeham, after which he hoisted the Union Jack:
I hereby declare in the presence of all now assembled that I hoist the Union Jack as the open and notorious conduct that all this territory of Baffin's Land — with all the adjacent territories and islands — is now as it has always been since the time of the first discovery and occupation under the exclusive Sovereignty of Great Britain. God save the Queen. Wakeham's predecessors had been concerned with matters such as reaching the North Pole, conducting scientific studies, or fulfilling personal goals. By planting the Union Jack, Wakeham gave the country jurisdiction and political authority over the Arctic islands, a territory of more than 500,000 square miles. But the government neglected to appoint an official representative or to establish a control station. Fortunately, a photograph of the ceremony lent credence to Canada's claim.

**Wakeham's Place in the History of the Canadian Arctic**

It seems that only Newfoundlanders paid attention to Wakeham's mission.The governor, Sir Herbert Murray, officially received Wakeham in St. John's at the end of September 1897. Yet Newfoundland's acceptance of his claims was not the norm within Canada. There are several possible explanations for this. For a portion of the Canadian population, territorial disputes with the US over Alaska diverted attention from more abstract questions in the Arctic. As well, Klondike gold had captured attention more than the frozen regions of the North. And in the east, ongoing disagreements with the US about control over the natural riches of the Gulf of Saint Lawrence took precedence over vague issues of ownership of a distant archipelago. Finally, scientists seemed to have a higher regard for the numerous voyages of Andrew Robertson Gordon (1884, 1885, 1886) and Lieutenant Robert E. Peary (1891, 1895). It was not that Drs. Low and Bell did not accomplish much on their expedition, but the quantity of information they gathered was not as impressive as that collected by the others.

Elsewhere, foreigners did not take Diana's voyage seriously. Even in England, The Mail publicly ridiculed Wakeham's gesture. On 28 September, in response to such derision, the Commander wrote to his superior in Ottawa, Admiral Markham, about what he thought were the true implications of his voyage. His letter clearly indicates the geographic area covered by his claim as well as the latitude that had been given by his superiors.

*"I was instructed to enquire into the extent to which trade has carried on in the territories North of Hudson Strait to aliens and others, and to firmly and openly proclaim our right to Jurisdiction in all the British Territories — The special steps necessary to proclaim our sovereignty was left to my own Judgment and discretion."*

In response to the general indifference to Wakeham's work, the Canadian government sent more than half a dozen new expeditions to reaffirm sovereignty. These included the voyages of Dr. Albert Peter Low (1904, 1906) on Neptune; Major Moodie of the Royal Northwest Mounted Police in 1904 aboard Arctic; and of Captain Joseph-Elzéard Bernier aboard the same vessel in 1906-1907 and again in 1908-1909.

**Conclusion**

The country could not but congratulate itself for the accomplishments of Commander Wakeham and his successors when, in 1985, the US sent Polar Sea to the Arctic Archipelago without Ottawa's permission, declaring that, like the Suez and Panama canals, these waters were international. This incident brought out the full import of Diana's voyage. The results of the 1897 expedition should be considered in relation to Canadian intentions regarding Baffin Island and the Arctic Archipelago. Despite the fact that his orders did not mention Canadian maritime rights explicitly, Wakeham's claim of sovereignty at least gained Canada incontestable control over the Northern Territories. The main shortcoming in Wakeham's actions is that he did not specifically assert Canadian authority over the channels and straits that gave access to the Pacific. From this perspective, Diana's voyage can be seen as part of a story whose final chapter is yet to be written.

These questions of Arctic sovereignty would continue to be debated long after Diana had gone to its final resting place under the icy Arctic waters. Following the Wakeham expedition, Diana returned to the seal hunt for Job Brothers under the command of Captain Alph Barbour. In 1915 the ship passed into the hands of James Baird Ltd. Finally, in 1922, during its fifty-second trip to the North, Diana "became jammed in the ice at the front and lost her tail shaft. She was abandoned on March 27 and sank while burning."

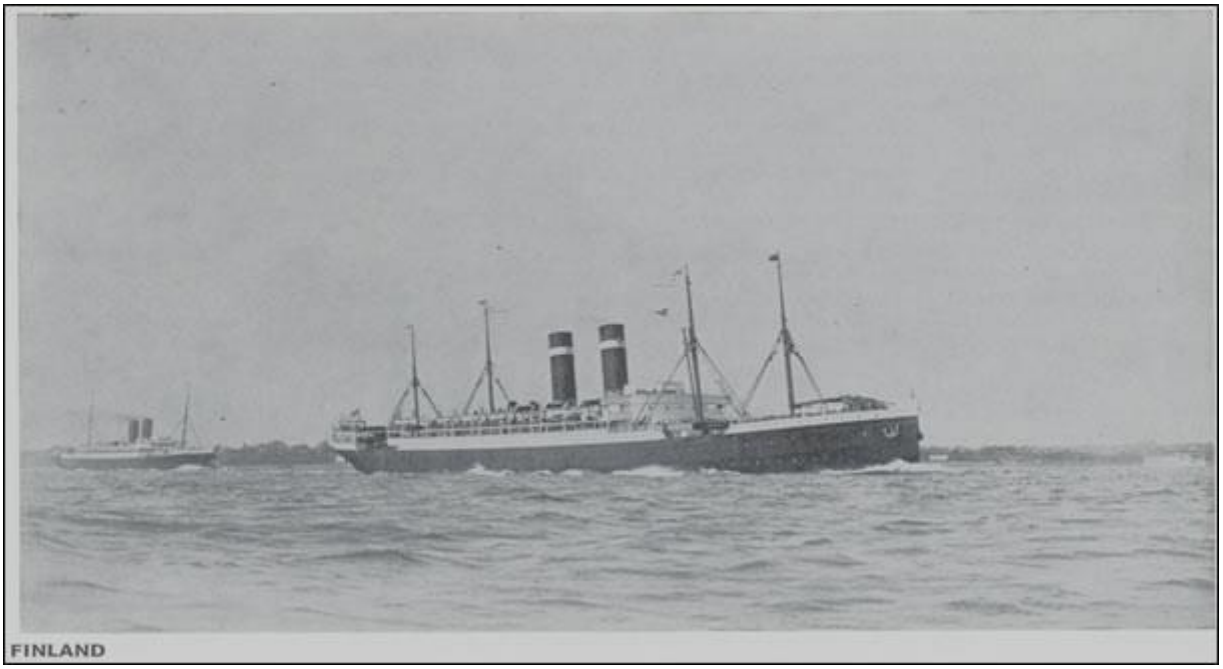
There is no doubt that Wakeham was aware of the importance of what he had done at Kekerton. By asserting Canadian ownership over the Arctic territories, he had completed the work that John Cabot had begun 400 hundred years earlier. Yet Wakeham was not a man to call attention to himself. A friend, John Mason Clarke, once asked him to recount his life story for publication. Dr. Wakeham, who was already in his twilight years, merely responded that he "should not know where to begin or end," Clark, however, found "the end before the beginning" when William Wakeham died a few months later on 15 May 1915.

---

# (5 341- 07/01/24) De belgische koopvaardij het verleden en het heden (I)

« NEDERLAND », « SWITZERLAND », « RHYNLAND », « VADERLAND », « RUSLAND », « ZEELAND », « KROONLAND » en « FINLAND in dienst op de lijn Antvverpen - 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 sociéteit « Woermann Linie » eveneens een Belgische filiaal, de « Société Maritime du Congo ». De dienst werd door beide vennootschappen gemeeenschappelijk 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 possibiliteiten in dit tijdperk van algemene economische expansie. Lodewvijk 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.

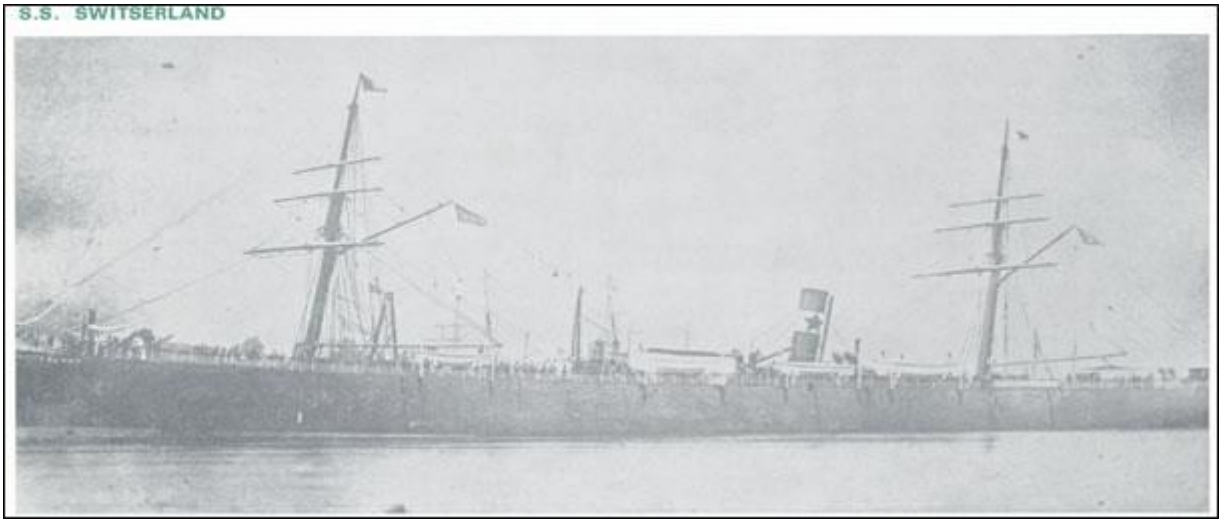



- De rederij (...) Op de 21 zogezegde Belgische rederijen, zijn er eigenlijk maar 5 die nationaal zijn naar kapitaal en scheepsvolk. Onze Vlaamse kapitalisten moeten leren inzien dat de zeevaart en zeer voordelige geldbelegging kan zijn. Ten bewijze daarvan gaf de Antvverpse Kamer van Koophandel de tabel 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 buitnlandse 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 offi-cieren 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 oorlogsrisico's. Men deed dan maar een beroep op de Britse «Board of Trade» waarmede 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 koopvaardijschepen (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 cie 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 1-egering 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 beschikkking

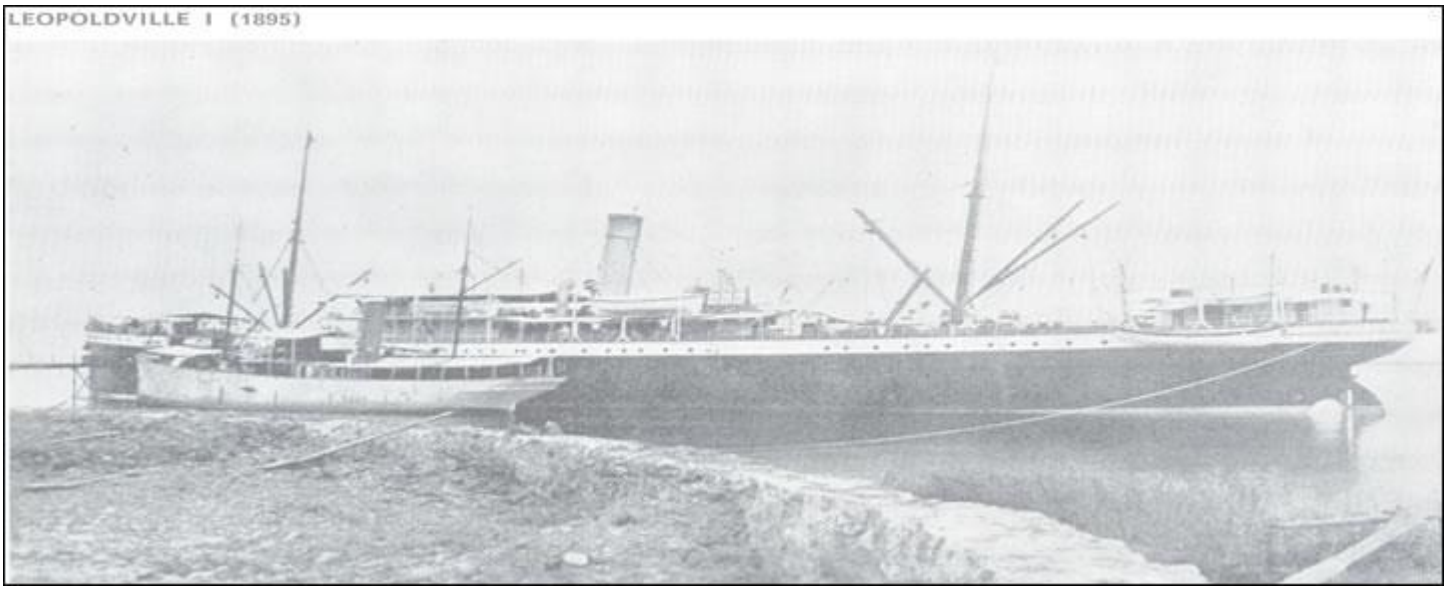
gesteld van de « Commission for Relief » voor de vaart Verenigde Staten -Rotterdam. De vracht werd vastgesteld op 75 % van deze welke betaald werd door de « Royal Commission of Wheat Supplies ». Deze Commission verzekerde het graantransport op de Britse Westkust. De vracht, betaald door de CRB was merkelijk 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 Wo 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 uitbreding was van de bestaande rederij Brijs-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 gezatnenlijke brutotonnenmaat van 406.464 T. In 1921-22 bereikten we het hoogste aantal koopvaardijschepen uit onze geschiedenis, nl. 202, met in totaal 543.000 BRT, een recordtonnenmaat die we pas in 1959 zullen over-schrijden (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 tvvintig, onze rederijen zich betrekkelijk goed te handhaven, met uitzondering evenwel van de te giganteske « Lloyd Royal » waarvan de vloot in 1'929 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 B,elgië 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 rich-ten. Het ontwerp kwam er niet door, en bet werd definitief geklasseerd na de Kamerontbinding in 1932. De talrijke opliggende 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 bouw-3n 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 koopvaradij- 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 aar, te voeren. Op 1 september 1939 telde onze handelsvloot 91 schepen met 359.527 BRT. Onmiddellijk werd een uiterste krachtinspanning 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 uitgvaardigd waarbij, door de oprichting van een « Vereniging voor Onder-linge Zeeverzekeringen tegen Oorlogsrisico » (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 rolspelen 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 koopvaardijschepen 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 oorlogsperioden 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 October 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 koopvaardijschepen 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 Amerikaanseen 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 koopvaardijschepen 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'Ocean 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 Ie Pacifique, dans le train d'escadre de la flotte britannique d'Extrème 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 herop standing 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 ganse 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. Hst Belgisch aandeel in de koek bedroeg een tiental schepen met een gezamenlijke tonnenmaat van 74.000 T.

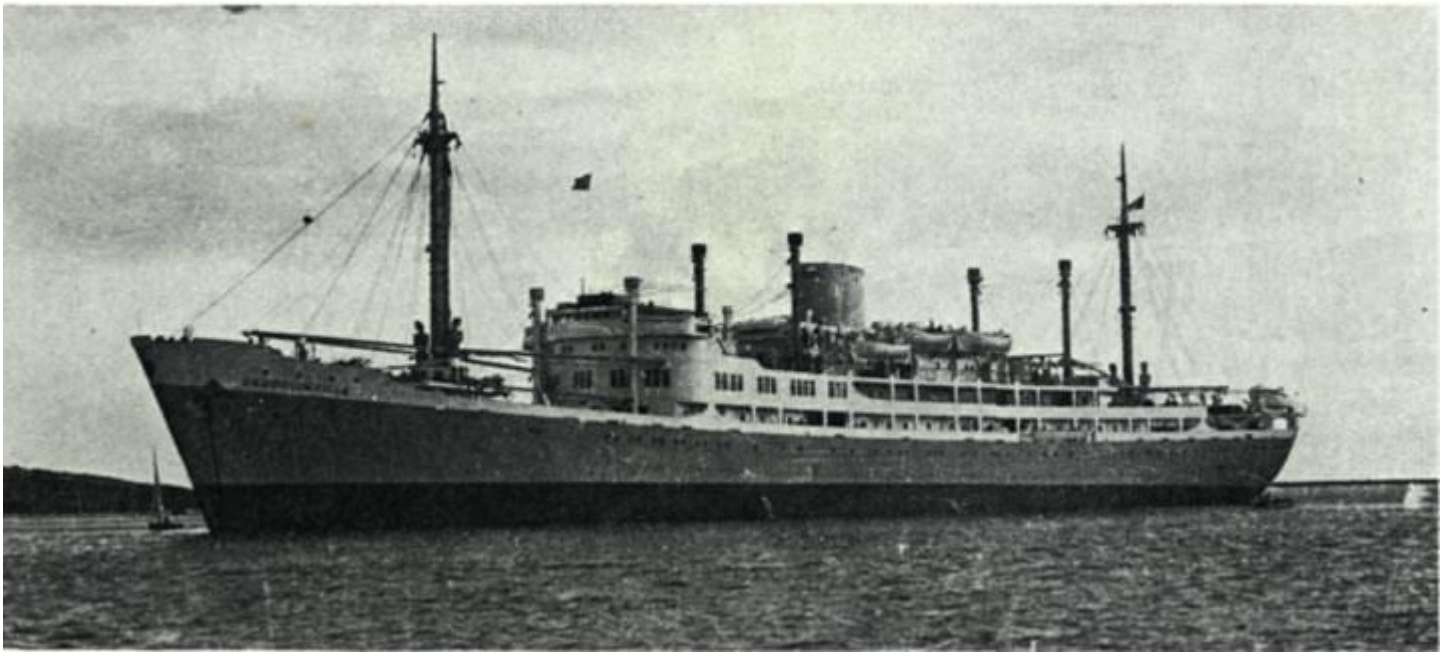
Juist vóór het uitbreken van de oorlog hadden onze scheepswerven een achttal Belgische schepen in aanbouw (32.400 BT). De Duitsers legden er beslag op in 1940 en gaven bevel aan de bouwers ze te voltooien. Bovendien; gaven ze aan deze werven de opdracht een programma «Hansa» schepen te verwezenlijken 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 fruithaven 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 heropflakkering: 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-Marihaye. 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 koopvaardijschepen. 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 super-villeboat 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 ertsen 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.

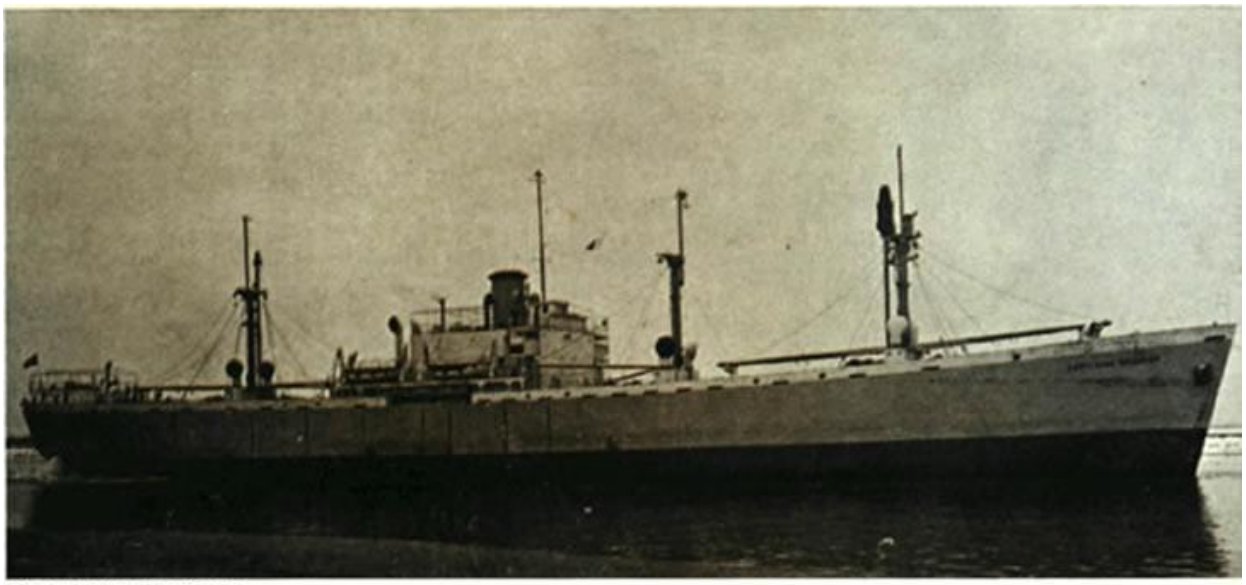
Deze politiek van uitschakeling van verouderde of ondoelmatige eenheden, gekoppeld aan de inspanning tot vernieuwing, specialisatie en rationalisatie wordt door de reders voortgezet in 1959. ESSO verkoopt een tanker, DEPPE twee cargo's, de CMB: een Libertyschip en de drie zusterschepen «ALEX VAN OPSTAL», «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 verwikkelingen 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 diversicatie 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 en 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 625.7B7 BT. We zullen moeten wachten tot einde 1963 om terug een record telboeken nl. 99 schepen niet 697.722 BT.

**CAPITAINE PARET**



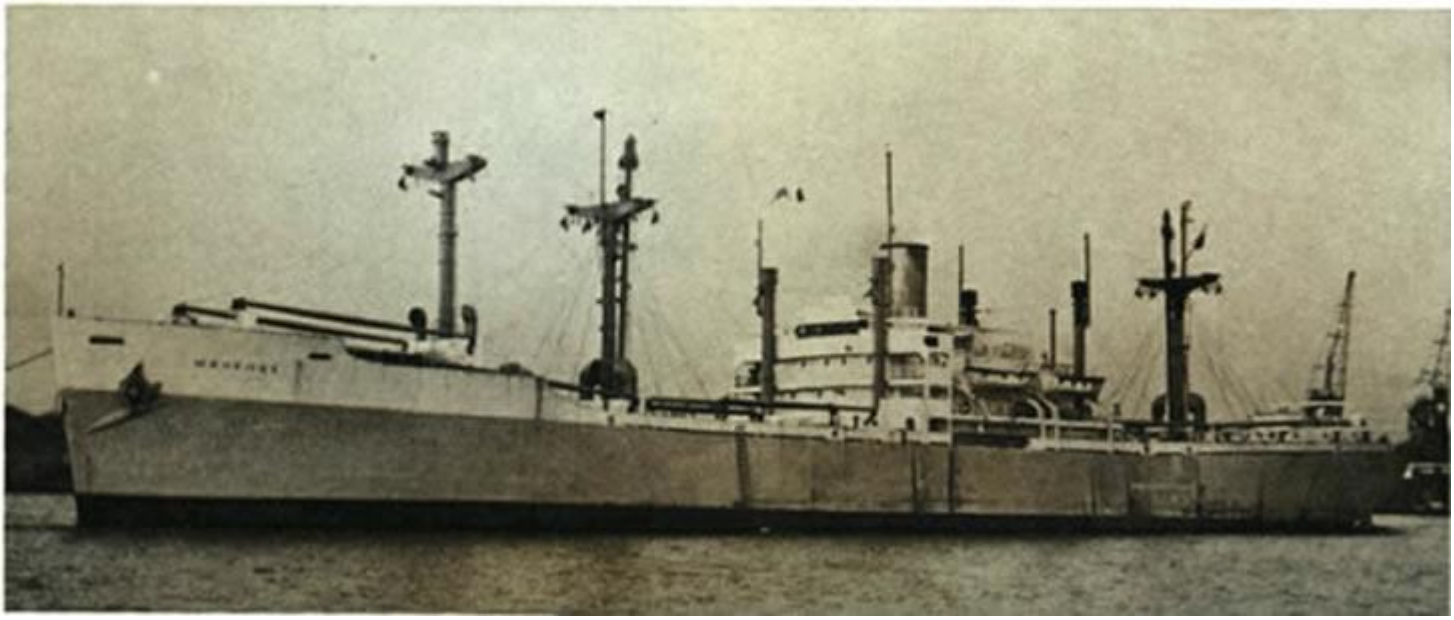
CAPITAINE HEUSERS

## Wordt vervolgd

---

# (5 342 -14/01/24) De belgische koopvaardij het verleden en het heden (II)

MAHENGE



**HET HEDEN**

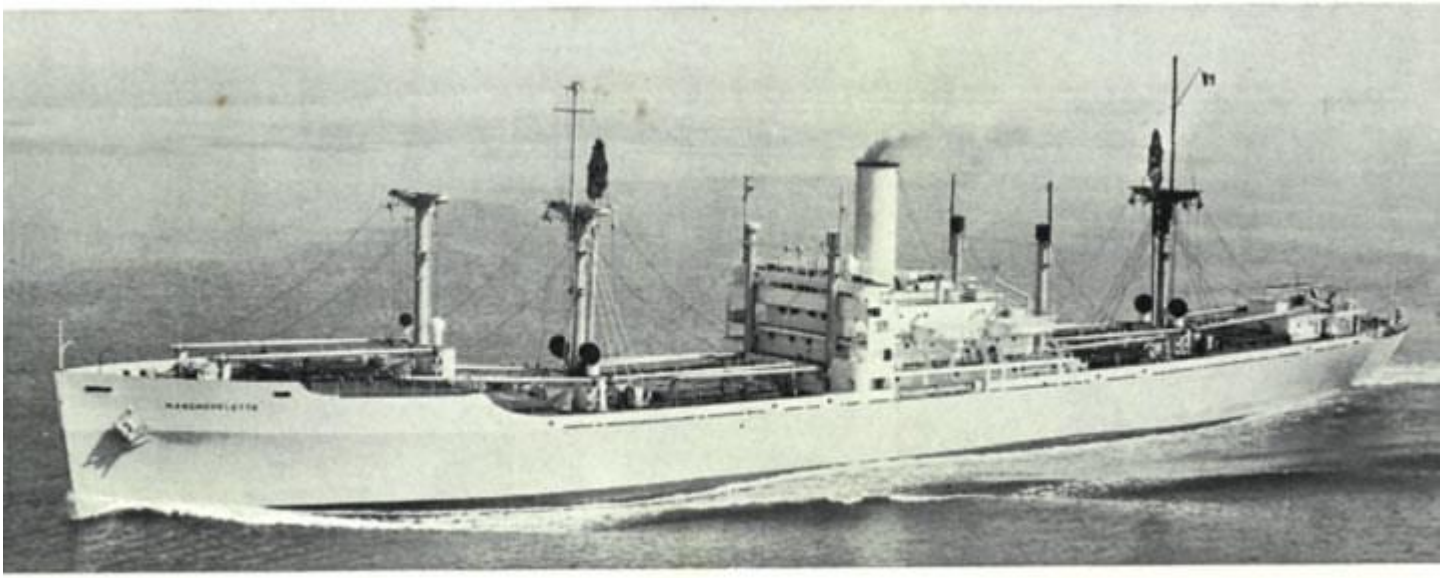
**1965-1970 - Gestadige opgang.**

De tweede helft van de zestige 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.

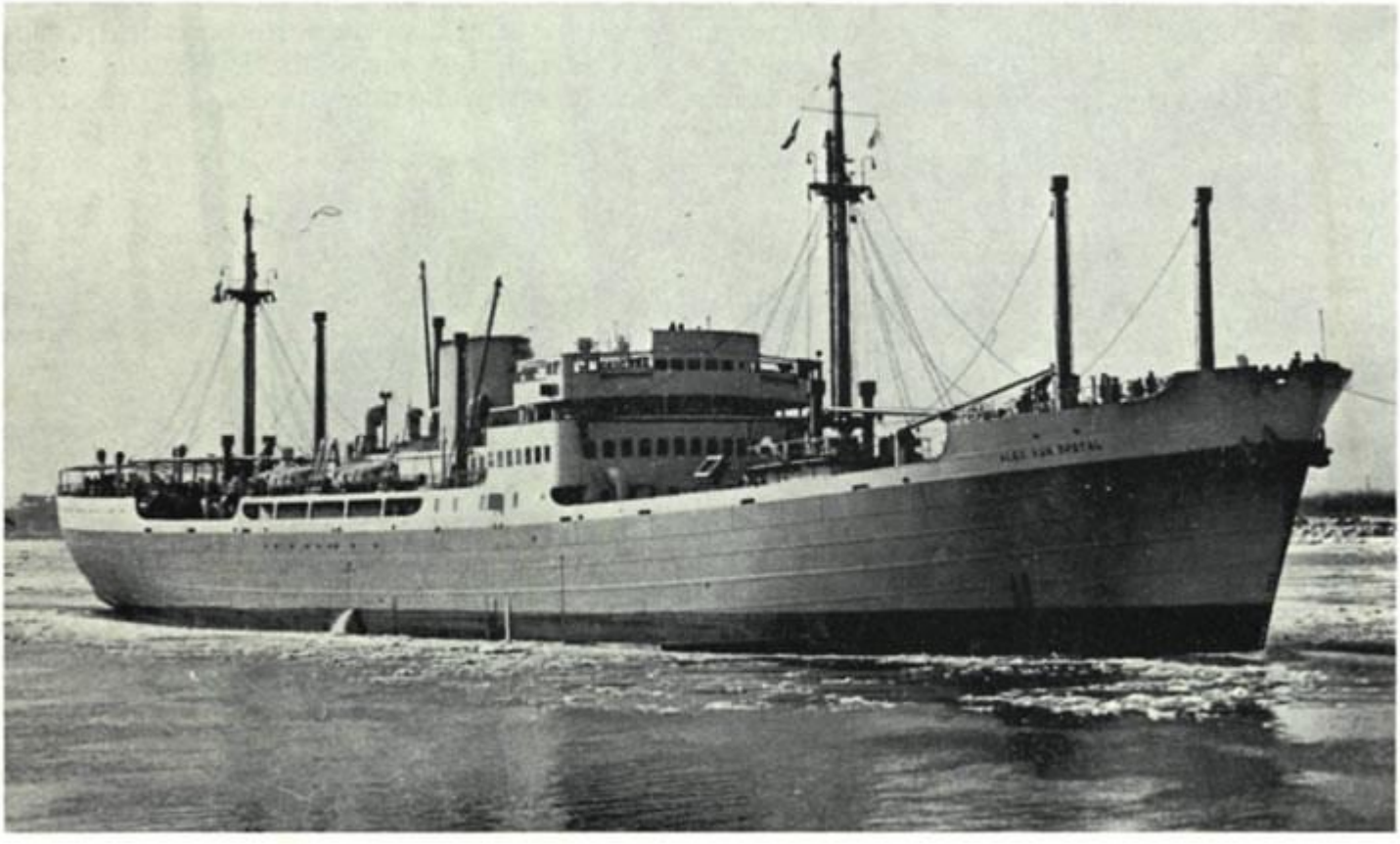
Inzake de techniek van uitbating en van het beheer van de rederijen mag men eveneens gewagen van een volledige ommekeer in het traditionele denken. De individualistische geestesgesteldheid, die zo lang in de redersmiddens overheerste, is stilaan aan het verdwijnen. Groepen worden gevormd, verstandhouding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

ALEX VAN OPSTAEL



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.

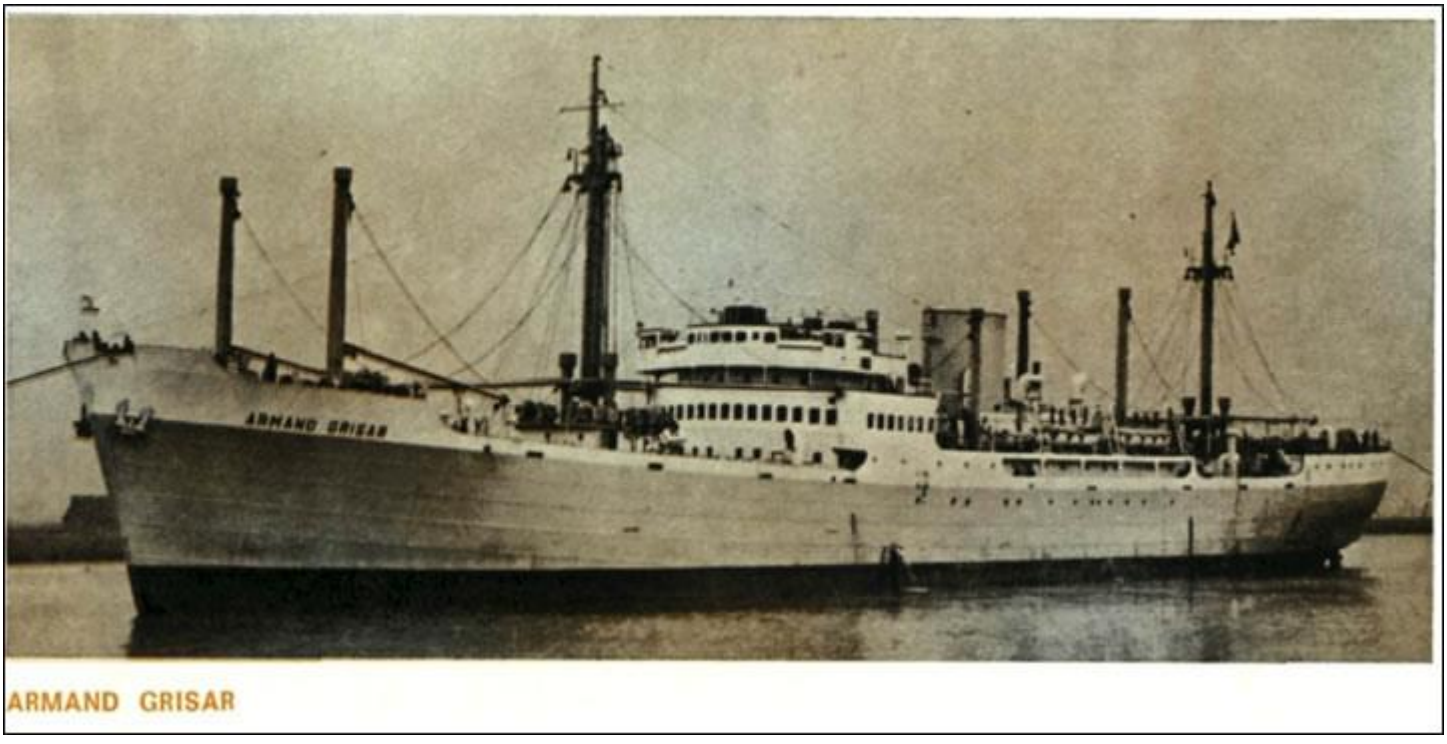
De werkmethoden aan boord evolueren geleidelijk. Het onderscheid tussen «brug» en «machinekamer» is minder afgetekend. Men beschouwt het schip als een industriële onderneming, die met een maximum aan afdoendheid moet beheerd worden. De vorming van de kapiteins moet met dat feit rekening houden

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.

HENRI JASPAR

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 UBEM tot grotere diversicatie 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 verhopen 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 koopvaardijschepen 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 Sleepdienst, 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

| | Aantal | BRT |
|---|---|---|
| — 5 jaar | 31 | 452.943 |
| van 5 tot 9 jaar | 19 | 262.451 |
| van 10 tot 14 jaar | 30 | 315.945 |
| van 15 tot 19 jaar | 11 | 54.123 |
| van 20 tot 24 jaar | 1 | 10.530 |
| meer dan 24 jaar | | |
| | 92 | 1.095.992 |

**Indeling van de vloot volgens specialisatie**

| | Aantal | BRT |
|---|---|---|
| passagiersschepen | 1 | 10.530 |
| tankers | 18 | 316.715 |
| fruitschepen | 8 | 42.351 |
| bulkcarriers | 17 | 277.652 |
| full-containerschepen | 1 | 30.826 |
| cargo's | 44 | 398.256 |
| zeelichters | 3 | 19.662 |
| | 92 | 1.095.992 |

**BIBLIOGRAFIE**

**Boeken, Tijdschriften en Brochures**

**Anvers, Métropole du commarce 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 TRAFLUMAR 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.C.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 Scheepvaart - **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 october 1969 en « **Neptunus** » december 1969. |
| SEYNHAVE P. | **Chronique Portuaire et Maritime 1945-1962** - Beroepsinstituut van havenbedienden - Antwerpen 1963. |
| VAN BRUYSSEL 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 : vijfenzeventig 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**


---

# (5 338-17/12/23) La marine de guerre belge (1830 - 1860) (I)

**Par Louis Leconte**

Ceci est une lamentable histoire de petits navires et de braves marins.

Nous estimons devoir la présenter chronologiquement, sous la forme d'un fidèle et sévère bilan. De l'ensemble des faits que nous exposons, découlent des constatations brutales et indiscutables d'où ressort Une inéluctable morale : pendant un siècle, les Chambres législatives et une grande partie de ceux de nos concitoyens qui formaient l'élite de la nation, partant le pays lui-même, n'ont pas compris pourquoi nos rois, obstinément, tentèrent de tourner nos regards vers la mer et les débouchés transatlantiques.

Nation trop jeune encore, il nous fallut faire école ; il fallut aussi, à vrai dire, l'expérience des deux dernières guerres pour tuer les préjugés et former l'opinion : la Colonie-a sauvé la Mère Patrie. La mémoire de nos souverains, celle de Léopold II si longtemps incompris, surtout, en sort prodigieusement grandie.

Reste pourtant encore à mieux nous pénétrer de l'intérêt qu'il importe d'accorder à la marine nationale que, par manque de prévoyance, on laissa péricliter au point de ne plus avoir ni matelots, ni officiers. On ignorait ou niait même chez nous, l'intangible principe que, sans marine nationale il ne peut y avoir de commerce direct viable car il est dès lors à la merci d'intermédiaires qui seront toujours des concurrents.

De plus, un pays possédant une côte étendue, de grands fleuves et un empire colonial, doit posséder une marine militaire qui, en dernier ressort, constitue une pépinière pour la marine marchande : elle fait naître des vocations, discipline et trempe les caractères ; enfin elle retient les marins à la mer.

## I Modestes débuts

Dès l'aurore de notre indépendance, comme nous avions à combattre une nation disposant de bâtiments de guerre dont bon nombre occupaient l'Escaut, l'importance d'une marine n'échappa point à ceux qui dirigeaient la lutte pour la liberté.

Le général Mellinet et ses lieutenants Niellon et Kessels qui s'étaient rendus maîtres d'Anvers, le 27 octobre 1830, mentionnèrent dans le projet de capitulation de la citadelle qu'ils envoyèrent au général Chassé, que la flotte stationnée devant la Métropole devait être considérée comme une « propriété incontestablement nationale » et devait être livrée en même temps que le réduit. Mais le vieux général « baïonnette » dont la bravoure était légendaire, répondit qu'il ne livrerait ni l'une ni l'autre et, quelques heures plus tard, tous les canons de la forteresse et ceux de bord firent pleuvoir bombes et boulets sur la cité dont ils anéantirent une partie de la richesse commerciale. Armés à la diable, les insurgés impuissants durent se résigner.

Alors des patriotes conçurent maints projets pour improviser des brûlots destinés à renouveler l'exploit Giambeli et le Journal de Gand, le Journal des Flandres, prenant les désirs pour des réalités, annoncèrent gravement à cette époque que l'escadre ennemie avait ainsi été détruite dans le fleuve ; il n'en était rien, nos dirigeants rendus prudents par le bombardement d'Anvers, avaient repoussé cette héroïque proposition.

D'autres, inquiets pour nos ports et pour les navires de commerce belges sillonnant encore les océans, voulurent armer des corsaires — les traditions populaires avaient conservé le souvenir des hardis écumeurs des mers ostendais. Le Gouvernement provisoire n'osa se prononcer.

Ces manifestations retinrent cependant l'attention du Congrès, on y discuta, supputa, tergiversa, mais il fallut pourtant admettre le bien-fondé des représentations et, en séance du 15 janvier 1831, il fut proposé d'allouer un crédit de 250.000 florins à la création d'une marine militaire. C'était maigre, aussi le député Osy conseilla-t-il sagement de consacrer cette modeste somme à l'acquisition de quelques canonnières, et c'est ainsi que, le 24 février, fut décrétée la construction de deux brigantins armés de quatre canons de 24, de deux caronades de 36 et de deux canons de 8... pour la défense des côtes et des rivières !

Ces bâtiments dénommés le Congrès et les Quatre Journées furent, d'après les plans établis par les Ponts et Chaussées, construits à Boom, sur les chantiers de Fleury-Duray, lieutenant-colonel de la garde civique de Bruxelles. Les brigantins mesuraient 25 mètres de long, 6 mètres de large, 2'1,20 de creux au milieu ; la batterie en belle avait l m.15 de hauteur. L'arrière était terminé par une voûte en tablier, un bastingage placé sur la lisse de rabattue servait à mettre l'équipage à couvert de la mousqueterie. Les quilles furent posées le 5 mars en grande cérémonie.

La Hollande suivit avec inquiétude cette modeste création de flottille : un grand nombre de Belges résidant aux Indes s'y remuaient, la révolte y grondait et si nous avions pu la soutenir de quelques navires, une partie des colonies nous eût peut-être été acquise.

Les journaux orangistes imprimés en Belgique, tels le Vrai Patriote et le Messager de Gand firent assaut d'esprit, espérant faire échouer sous le ridicule nos timides essais ; ils s'en prirent surtout au « grand amiral » Sylvain van de Weyer, chargé de la Marine, et lui prêtèrent l'intention de vouloir « improviser une flotte afin de se mettre en mesure de bien recevoir la flottille anglaise qui se préparait à venir appuyer les notes de la diplomatie bretonne » ; on lui fit également les honneurs de la caricature. Par contre, le journal L'Escaut publia un article intitulé : « Réflexions d'un ancien officier de marine » intéressant à méditer car il reflète la conception rationnelle et modérée que les partisans sensés d'une marine nationale se faisaient alors ; cet exposé constitue un programme complet dans le cadre de nos ressources : l'auteur voulait des éléments capables de défendre nos frontières maritimes et soutenir nos droits de navigation, maintenir la libre navigation de l'Escaut. La Belgique n'ambitionne pas de devenir une puissance maritime.

Le premier budget du département de la Marine fut présenté par Lebeau, successeur de van de Weyer, le 2 juin 1831. En sus de 60.000 florins destinés aux brigantins, il était demandé au Congrès un crédit provisoire de 190.000 florins pour la construction de chaloupes-canonnières. On faisait remarquer l'insuffisance de cette somme permettant à peine de couvrir les premiers besoins.

En outre, 50.000 florins étaient portés pour l'artillerie des bâtiments, la poudre nécessaire aux brûlots dans le cas d'une attaque du côté d'Anvers, etc. Enfin, on avait réservé des provisions pour l'achat de corvettes et de bateaux à vapeur.

Les cadres et équipages étaient à improviser. On comptait sur quatre capitaines de frégate, huit lieutenants de vaisseau, huit enseignes, douze aspirants de première classe nés en Belgique et ayant été revêtus, au service des Pays-Bas, des grades susmentionnés ou ayant bientôt le droit d'y parvenir ; des traitements étaient également prévus pour les emplois d'aspirants de deuxième classe, d'agents comptables et autres. On ne comptait guère employer plus de six cents hommes (gabiers, timoniers, canonniers, charpentiers, mousses, soldats, etc.) pour les différents équipages du petit nombre de navires que l'on aurait pu construire durant l'année ; pour les recruter, on eût favorisé l'admission dans la Marine des miliciens des côtes qui auraient préféré le service de mer à celui de l'infanterie ou de la , cavalerie, et quelques hommes libérés de toute obligation militaire et ayant acquis de l'expérience dans la navigation.

La suite des événements prouva que nonobstant ses modestes propositions, le ministre Lebeau avait encore eu des vues trop larges.

Le Régent, auquel on ne put jamais imputer des plans trop dispendieux en ce qui concerne la défense nationale, jugea lui-même devoir renforcer la protection maritime de la Métropole et, le 7 juin, il décréta la construction de quatre canonnières gréées en goélettes (deux mâts), armées de quatre canons de 24, stipulant bien que ces esquifs serviraient en même temps à empêcher la fraude et à protéger la douane. Fleury-Duray fut encore chargé de cette commande, toujours d'après les directives des Ponts et Chaussées, à raison de 20.000 florins par embarcation.

Le même jour, le Régent nomma : un lieutenant de vaisseau en activité, Schockeel F.-J. (Gantois, ci-devant aspirant de lre classe) ; un enseigne, le Hardy de Beaulieu (né à Paris, fils du général belge, ancien aspirant de lre classe) et un aspirant de 2e classe, de la Barre d'Erquelinnes (né à Sclayn), ces deux derniers au traitement de non-activité seulement, Schockeel suffisant seul à surveiller la construction des brigantins.

Comme, en dernier ressort, ce cadre fut jugé trop restreint, on y adjoignit, le 11 du même mois, les lieutenants de vaisseau en non-activité Eyckholt (Anversois, ancien enseigne), Plancq (Gantois, aspirant de 1lre classe) et Nuewens (né à Germiny l'Evêque, aspirant de 1re classe). Le Conseil de marine fut composé du directeur de la Marine, du directeur du Génie maritime et du directeur de l'Administration des ports, qui n'avaient toutefois pas encore été désignés.

Pourtant, des promesses avaient été faites à la suite d'une interpellation d'A. Rodenbach, qui avait réclamé des bâtiments d'abordage, des brûlots en permanence dans l'Escaut, en rappelant que ceux du héros Canaris ne coûtèrent que 100 louis et quel excellent usage l'intrépide Grec en fit contre la flotte turque. Rodenbach voulait également, et tout de suite, tout le personnel nécessaire; depuis quatre mois, des officiers belges servant encore sous pavillon ennemi s'étaient offerts et attendaient qu'on les appelât.

L'organisation n'avançait guère, les brigantins auraient dû être gréés et armés le 15 juillet, mais à leur mise à l'eau on constata que leurs plans étaient défectueux ; trop haut mâtés, ils ne tenaient pas en équilibre. Il en résulta un retard qui faillit être fatal ; en effet, le 1er août, l'armistice fut dénoncé, c'était la guerre.

Le 5 août, de bonne heure, Koopman, commandant la division hollandaise en rade d'Anvers, remonta le fleuve avec les bateaux à vapeur Surinam et Zeeuw dans l'espoir de s'emparer, à Boom, des brigantins que l'on croyait encore s'y trouver. Mais il apprit qu'on les avait évacués sur Bruxelles par le canal ; en guise de représailles, il s'empara de trois galiotes et d'un schooner du commerce ancrés dans les eaux de Schelle et les emmena. La presse de l'adversaire annonça à grands cris la « capture de la flotte belge » et célébra cette « victoire ».

La leçon porta ses fruits, Schockeel, commandant maritime à Boom, fut chargé de lever une compagnie de cent vingt marins pour la défense des chantiers et constituer les équipages des brigantins; des barricades furent construites à Schelle et aux environs et munies de canons. Enfin, pour prévenir une nouvelle incursion, une chaîne fut tendue à l'embouchure du Rupel.

En même temps, affluèrent au ministère de la Guerre, des suggestions pour parer au manque de défense fluviale, on reparla de lever des pirates, d'armer des bâtiments en course, de lâcher des corsaires, des brûlots.

La courte campagne du mois d'août 1831 terminée, la compagnie de marins fut dissoute, les brigantins n'étant pas encore acceptés par les experts. Et la presse hollandaise d'écrire : « Pour faire avancer les brigantins, on y mettra des roues ! ».

On reforma alors une compagnie de marins pour constituer un solide barrage dans l'Escaut, mais des incidents semblèrent renvoyer l'armement de nos navires aux calendes grecques : les quatre canonnières-goélettes avaient été rejoindre les brigantins dans le bassin du Commerce à Bruxelles, et au budget de 1832, on n'avait prévu que l'armement de ces derniers mais, par « mesure d'économie », on se borna à prescrire qu'ils coopéreraient seulement, avec la douane, à la répression de la fraude et, en raison de ce but restreint, il n'avait été prévu de traitements que pour huit officiers, deux agents comptables et septante-deux sous-officiers et matelots, on alla jusqu'à refuser un officier de santé au corps naissant. Enfin, un des deux bâtiments seulement, le Congrès, reçut un commandant, Schockeel. Des pièces reposant dans les archives de l'administration de la Marine prouvent que l'on avait cependant proposé une organisation complète et logique.

L'abandon dans lequel on laissa notre flottille indigna certains esprits éclairés. A. Gendebien signala cette déplorable situation aux Chambres et réclama une bonne marine, « non pas dominatrice des mers, mais digne de la nation ». « Si nous avions eu quelques bateaux à vapeur, ajouta-t-il le 23 mars 1832, nous aurions pu inquiéter la flotte hollandaise devant Anvers ; pour avoir une marine, rien ne nous manque. » J.-A. de Muelenaere s'éleva également contre ce laisser-aller, objectant qu'il valait mieux organiser le service des brigantins et canonnières plutôt que de voter des subsides pour leur entretien et la solde de leur gardien.

Il en résulta une réaction et, au début d'avril, les journaux annoncèrent qu'on armait les unités toujours stationnées à Bruxelles, à l'aide de pièces venues de la Fonderie de canons de Liége et de trois bouches à feu prises, le 5 août 1831, sur une canonnière hollandaise après un combat au Hazegras.

Finalement le gouvernement sembla mieux disposé ; à en croire la presse, il demanda à la France des constructeurs et des marins pour fonder, à Ostende, un établissement maritime militaire ; le Moniteur Belge, organe officiel s'attacha à prouver la nécessité d'une marine militaire pour la protection de notre commerce, ce qui était symptomatique.

Enfin, le 27 avril 1832, il fut ordonné de constituer à Anvers, pour la durée de la guerre, une compagnie de marins pour « être employée partout où le service de gens de mer pourrait être utile » ; elle reçut une mission semblable à celle des pontonniers et fut rattachée au génie. Puis, le 30 du même mois, parut l'arrêté portant règlement pour la Marine en vue de l'armement et de la mise en service des brigantins ; ce décret fixait les assimilations par rapport à l'armée de terre, déterminait les attributions et les fonctions, réglait la discipline, décrivait les uniformes, etc. Chaque équipage de ces constructions commandé par un lieutenant de vaisseau, comptait 43 hommes, officiers compris.

Le 17 juin, les deux embarcations quittèrent l'Allée Verte pour aller prendre position au fort Sainte-Marguerite. Ce jour, Schockeel fut investi du commandement de la « flottille » que l'on opposait aux escadres hollandaises ; celles-ci totalisaient 21 frégates, 17 corvettes, 10 bricks, 3 avisos, 2 vaisseaux

de transport, 3 bateaux à vapeur, 7 vaisseaux de ligne, 1 schooner, 14 canonnières à corne de vergue et 16 canonnières à rames, au total 2218 canons. De tout cela, la moitié nous revenait puisque cette flotte avait été constituée à frais communs.

Notre nouvelle arme bien que d'importance modeste semblait cependant avoir le vent en poupe, on s'occupa beaucoup d'elle aux Chambres : l'abbé de Foère y exprima d'une façon éloquente son désir de la voir se développer dans le but de protéger notre commerce qui, depuis la perte des colonies, souffrait du manque de débouchés ; Nothomb, commissaire du Roi, crut cependant devoir répliquer que, sans rien préjuger, il estimait nécessaire d'ajourner la question. L'abbé-député persista et proposa le vote d'un crédit de 300.000 francs, mais alors intervinrent des collègues qui déclarèrent dangereux d'organiser sérieusement une marine en ce moment parce que « au premier coup de canon, elle tomberait au pouvoir de la Hollande ». Bref, on renvoya l'examen du principe à la discussion du budget de 1834.

Le renforcement ne s'effectua pas, il en résulta que les six esquifs que nous possédions alors, constituèrent un élément trop faible, trop incomplet pour prendre part à la défense du pays. Or, à cette époque, le roi Léopold se décida, pour mettre fin à l'imbroglio politique et aux tergiversations des grandes puissances, « à se servir de l'armée ». Cette attitude virile fut applaudie par son peuple et tout fut préparé en vue de venger les désastres du mois d'août 1831, et de reprendre nous-mêmes les territoires que la diplomatie était impuissante de nous faire restituer.

Surprises par cette résolution, la France et l'Angleterre qui redoutaient une conflagration européenne sommèrent les deux adversaires de rétrocéder mutuellement les régions que les grandes puissances ne leur avaient pas concédées ; la Belgique accepta, la Hollande refusa et, le 15 novembre 1832, une armée française vint investir la citadelle d'Anvers tandis que des vaisseaux britanniques occupaient la mer du Nord. Nos troupes durent rester spectatrices, nos navires se maintinrent strictement en observation à Burght, fort encore occupé par l'ennemi ; le commandant militaire belge de la Métropole ne put même pas obtenir une embarcation pour empêcher les paysans et les espions de se rendre chez Chassé. Quelques accrocs furent cependant donnés à cette règle, l'enseigne de vaisseau Van den Broeck, officier au long cours entré dans nos cadres par suite de la pénurie d'officiers, fut détaché avec quelques marins auprès du général français Sébastiani qui occupait la rive gauche de l'Escaut ; ils prirent part aux rencontres qui se produisirent de ce côté. Van den Broeck reçut notamment mission d'observer, au fort Sainte-Marie, les mouvements de l'escadre hollandaise et d'étudier la possibilité de la capturer ; il fut encore chargé d'interdire au commandant de la corvette la Méduse tout passage de bâtiment devant Sainte-Marie, ce qui attira un intense bombardement sur ce point. Durant la nuit, notre officier patrouilla en canot avec des grenadiers français et empêcha les communications entre l'escadre et la citadelle. Enfin, dans la nuit du 23 décembre, avec quatre grenadiers et deux de nos mariniers, il s'empara de la canonnière hollandaise n° 8, du commandant, du second et de tout l'équipage ; Van den Broeck recueillit en plus une chaloupe en dérive.

Voici ce qui s'était passé : Chassé ayant épuisé tous ses moyens de défense, avait dû capituler. Le commandant Koopman, chef de la division navale, refusa d'être compris dans la reddition ; il résolut de s'enfuir ou de périr, fit brûler ou saborder une partie de ses canonnières, fit passer le personnel sur les six meilleures embarcations, une allège et un bateau à vapeur, puis tenta la descente du fleuve tous feux éteints. Mais le vent étant contraire et la marée défavorable, l'expédition avorta, seule passa la canonnière que captura Van den Broeck. Le feu croisé du fort du Nord et des postes occupant les rives fit refluer l'escadrille que Koopman brûla avant de se rendre.

Notre enseigne gagna ainsi la croix de chevalier de l'Ordre de Léopold.

Nos canonnières qui avaient enfin pu être armées jouèrent également un rôle au cours de ce siège : le 18 décembre, deux d'entre elles vinrent se placer devant le fort Philippe pour intercepter les communication! avec la citadelle et, dès le 26, les deux autres mouillèrent devant Anvers.

Malgré ces expériences, la Section centrale proposa, le 16 janvier, une réduction de 16.340 francs sur le budget du personnel de la Marine, estimant inutile de laisser des pilotes sur les brigantins et les canonnières lorsqu'ils étaient en rade ; c'était de la parcimonie. D'autre part, l'abbé de !!! ayant proposé d'allouer 100.000 francs pour les constructions, les adversaires systématiques de la Marine obtinrent l'ajournement du vote.

Alors, puisque le pays ne voulait pas accorder de nouvelles unités, nos officiers résolurent d'aller tirer du lit de l'Escaut les canonnières hollandaises brûlées et sabordées à l'issue du siège. Le lieutenant de

vaisseau Nuewens, commandant la canonnière n° 1, releva une des constructions submergées, en janvier 1833, et la répara. A partir du 1er avril suivant, trois chaloupes-canonnières furent ainsi remises en activité et, dans la nuit du 25 au 26 du même mois, une embarcation doublée de cuivre avec quatre canons fut renflouée. Le 29 août on sauva le n° 10 qu'avait monté Koopman et enfin, à la mi-juillet 1834, Van den Broeck releva le n° 12.

Tous ces bâtiments, y compris celui capturé devant Sainte-Marie, furent armés de cinq canons, un de 24 à l'avant, deux de 6 à l'arrière, deux caronades sur les flancs. La canonnière n° 5 reçut une pièce à la Paixhans (tirant des obus) ; on prévit semblable armement pour les autres constructions récupérées. Les équipages se composèrent de vingt-cinq à trente hommes placés sous les ordres d'un enseigne. Les embarcations servirent à interdire le passage dans les polders inondés par des coupures pratiquées dans les digues par l'ennemi en 1831 et 1832 ; des avant-postes maritimes furent établis sous les forts La Croix et La. Perle.

Les initiatives de nos marins forcèrent la ,main aux opposants : par suite des relèvements opérés, il fallut prévoir des traitements et des soldes pour six lieutenants de vaisseau commandants, un lieutenant de vaisseau chef de division, huit enseignes, douze aspirants de 1re classe, douze de 2e classe, douze comptables, deux aides-majors, quatre sous-aides, douze maîtres d'équipage, douze de canonnage, quatre cent nonante matelots de trois classes, soixante mousses ; au total : 645 hommes. A défaut d'école de marine, chaque bâtiment reçut un aspirant de 2e classe, mais on supprima la compagnie des marins (« Belgique marintjes ») et leur capitaine, Claeys F.-A., vieux loup de mer des guerres de la Révolution et de l'Empire, passa sur la canonnière n° 7.

Au début de l'année 1834, notre flottille comprenant quatorze bâtiments, était répartie comme suit : le brigantin Quatre Journées et deux canonnières au fort La Croix ; le Congrès et dix canonnières en rade d'Anvers. Le budget de la Marine mentionne en outre une corvette, vraisemblablement le vieux James Scott, qui servait de caserne flottante à la compagnie des marins. Le Congrès était « bâtiment amiral » si l'on peut dire.

## A SUIVRE

---

# (5 539 – 24/12/23) La marine de guerre belge (1830 - 1860) (II)

### II La Marine royale cesse d'être fluviale.

Jusqu'alors la marine militaire n'avait pas quitté l'Escaut. Or, le gouvernement voulut relever le commerce et lui chercher d'autres débouchés pour compenser ceux qu'il avait perdus aux Indes. Comme les matelots étaient peu nombreux et que les armateurs ne se montraient, guère disposés à risquer des capitaux dans des tentatives de relations avec le transocéan, il fut jugé habile d'associer notre flottille à ces expériences ; l'idée était intéressante car elle allait permettre au personnel de s'initier à la grande navigation.

En conséquence il fut décidé d'accorder des équipages avec état-major, nourris et soldés par 1'Etat, à certains navires marchands et, par arrêté royal du 13 juillet 1834, la firme Wat tel, d'Anvers, bénéficia de cette mesure ; le 20 du même mois, le sloop l'Eclair partit pour Alger dans ces conditions. Il rentra le 15 décembre.

Le 5 novembre précédent, une nouvelle faveur de l'espèce avait été accordée au trois-mâts le Robuste, de 350 tonnes, appartenant à Delescluze père, de Bruges. L'ancre fut levée le 3 janvier 1835 et le voilier cingla vers l'Egypte ; la traversée fut mouvementée, le bâtiment arriva en rade d'Alger le 6 février et s'y perdit après une lutte vraiment tragique contre les éléments : dans la nuit un vent terrible s'étant mis à souffler, le navire alla heurter un brick autrichien et les deux bateaux furent abîmés. Le 7, la tempête devint si violente que cinq constructions firent naufrage dans le port. Le Robuste, bien amarré, supportait passablement les coups redoublés, cependant vers une heure sa position devint inquiétante ; le consul belge qui se trouvait au quai depuis l'aube tenta de faire passer des câbles, personne n'osa se risquer dans un canot, malgré les récompenses promises. Bientôt le trois-mâts se mit à dériver vers le brick

stationnaire français le Cygne déjà menacé par une gabarre qui venait de briser trois câbles et dont la proue, tournant sur les amarres du Robuste, les entamait à vue d'œil.

Toute la ville en émoi admirait le courage et l'activité de nos officiers. Le consul tenta encore : en vain de leur faire parvenir des grelins. Bientôt parut le pavillon de détresse mais les secours étaient impossibles, déjà nombre de canots avaient- sombré, l'équipage du Robuste semblait condamné.

Les mâts de notre voilier étant tombés, la gabarre lui ayant rompu les amarres, à son tour il menaça le Cygne et d'autres navires. L'intrépidité de nos marins arracha à l'amiral spectateur impuissant de ce drame, l'exclamation : « Les Belges sont des braves ! » On leur criait de couper le dernier câble et de quitter le bord, ils restèrent sourds à cet avis, leur résistance fut poussée jusqu'à la dernière limite. Ce ne fut que sur l'ordre du commandant du stationnaire que le lieutenant de vaisseau De Sorgher, capitaine du Robuste, fit rompre le dernier lien. Un canot resté intact reçut les instruments de bord et fut recueilli par le Cygne.

Cependant De Sorgher s'obstinait à rester seul à son bord, le commandant du brick dut menacer de le faire enlever de force pour l'obliger à se sauver.

Dès lors, le *Robuste* alla au gré des flots, il se jeta sur d'autres bâtiments puis se fracassa sur des rochers ; il était 4 heures du soir.

Le 12 au matin, la mer étant encore trop démontée pour communiquer avec la terre, De Sorgher ne put débarquer qu'à midi avec les aspirants et le subrécargue ; il se rendit aussitôt à l'endroit où son navire avait péri. Le 14, quelques objets purent être enlevés de la carcasse.

Pendant que nos marins prouvaient avec tant de bravoure ce dont ils étaient capables, la question de l'organisation définitive de la Marine royale fut reprise aux Chambres. Le commerce consulté, ne comprenant pas les services que le personnel militaire pouvait rendre à l'exportation, se basa sur le désarmement momentané de quelques canonnières par raison d'économie pendant les voyages au long cours, pour émettre un avis défavorable à l'extension du corps naval. C'est avec peine que l'on obtint l'autorisation de faire construire un canot royal (barque de 14 rameurs, longue de 12 mètres, décorée de sculptures et munie d'une tente surmontée d'une couronne) et, malgré la mise en service des deux canonnières nos11 et 12, on ne crut même pas devoir augmenter l'effectif, « des événements imprévus rendraient seuls cette mesure nécessaire ».

Le 1er juillet 1835, le brick la *Caroline,* de l'armateur bruxellois Coghen, chargé de produits belges, partit encore pour un voyage autour du monde, sous les ordres du lieutenant de vaisseau Petit (Calaisien, officier au long cours, entré dans nos cadres) accompagné de cinq aspirants et d'un équipage militaire. On fit notamment escale à Rio-de-Janeiro dans le but de rétablir les relations interrompues par la Révolution. La *Caroline* revint à Anvers vers la mi-juin 1836, ramenant ainsi que le rapportèrent gravement les journaux, un couple d'autruches destiné au Roi. Les gazettes avaient annoncé que le « plus beau brick belge » devait visiter tous les ports du Pacifique et se rendre aussi aux îles Sandwich, mais le programme fut écourté.

Le 11 août 1835, le *Météore* de Delescluze père, affrété non seulement pour l'exportation mais aussi pour servir de navire-école à nos jeunes équipages militaires, cingla vers Tunis commandé par le lieutenant Eyckholt ; cinq aspirants et un sous-aide accompagnèrent. La cargaison comprenait pour 100.000 fr. de produits indigènes, écrivirent les journalistes avec admiration.

Le *Météore* toucha Malte fin septembre et y resta quelque temps ; l'Egypte était ravagée par la peste et des troubles politiques s'y manifestaient. Au lieu d'aller à Alexandrie, ordre fut donné de décharger nos marchandises à Tunis et à Alger. On transporta également de Tunis à Malte le prince Pukler de Muskau, célèbre par ses voyages aventureux. On rentra au pays le 3 mars 1836.

Par raison d'économie encore, un mauvais bateau-patache ci-devant de la douane, fut nolisé en juin, juillet et août de cette dernière année et devint navire d'instruction pour les aspirants ; on l'envoya en croisière aux îles Feroé et Shetland pour y protéger la pêche dont il devait rapporter les prémices : le Roi avait voulu rénover l'industrie naguère si prospère de la pêche au hareng. L'équipage de ce cutter devait aussi fournir des remplaçants pour les pêcheurs malades et récalcitrants. Cette campagne se renouvela pendant trois ans.

Profitant de ces divers voyages, les partisans de l'économie à outrance obtinrent, en 1837, le désarmement de quatre canonnières et il fut constaté au Sénat que le personnel des huit autres n'était même pas au complet. Voici comment ces dernières étaient utilisées : le n° 11 servait d'école aux

aspirants de 2e classe qui y avaient été groupés, il n'avait que le tiers de l'équipage réglementaire ; une autre canonnière servait de patache à la douane au fort La Croix, avec quinze hommes à bord ; deux canonnières étaient de garde aux avant-postes, une cinquième servait à la quarantaine, une sixième au ravitaillement, la septième stationnait devant Anvers et la dernière visitait les bâtiments à leur remontée de l'Escaut. Chacune d'elles passait six, mois dans les postes d'observation de Lillo, Sainte-Marie et Saeftingen. Deux des embarcations désarmées servaient d'infirmerie à Cano°, pour les troupes stationnées dans les polders.

La commission chargée de l'examen du budget de la Marine fixa comme suit la composition de la flottille à cette époque : deux brigantins de 8 pièces, quatre canonnières-goélettes de 7 pièces, huit canonnières-chaloupes de 5 pièces. Y faisaient le service : sept lieutenants de vaisseau, huit enseignes, 24 aspirants de lee et de 2e classe et 624 sous-officiers et marins. Le 22 décembre 1837, par suite de promotions, les cadres comprenaient un capitaine de vaisseau commandant l'escadrille, un capitaine-lieutenant chef de division, ce qui réduisait le nombre de lieutenants de vaisseau à cinq ; le nombre de marins avait été réduit à quarante.

* * *

L'essai effectué avec le Météore avait été apprécié ; il fut décidé de noliser une construction plus importante, la Clotilde, trois-mâts-barque de 330 tonnes, armé de canons de 24 et de 30, appartenant à l'armateur Spilliaert, d'Anvers.

Il paraît qu'un premier voyage fut effectué au Brésil, nous n'en avons trouvé aucune trace. Le 11 juin 1837, la Clotilde prise en location par l'État, appareilla pour les côtes d'Afrique sous les ordres du lieutenant de vaisseau Nuewens. Il y avait à bord un lieutenant (second), trois enseignes, six aspirants de 1re classe et douze de 2e classe, un aide-major et un comptable, quarante sous-Officiers et matelots.

Le voyage, effectué sans toucher aucun port de la Manche ou de l'Atlantique, dura jusqu'au 5 octobre et fut très pénible : le livre de bord en fait foi ; il fallut lutter 'contre les tempêtes et le scorbut. Le règlement maritime hollandais de 1814 était toujours en vigueur avec ses terribles peines corporelles de la vergue et de la corde ; la première s'infligeait dans les cas graves, par exemple une récidive de désertion. Le délinquant, sommairement jugé, était précipité à la mer de la grande vergue et tiré sous la quille du navire puis condamné à recevoir des coups à la discrétion des officiers commissaires. Quant aux coups de garcette, ils s'administraient pour de moindres méfaits. Cette législation fit l'objet de vives protestations dans la presse, en 1848, mais il fallut attendre plus de dix ans encore pour voir supprimer ces moyens de coercition ; fait curieux, d'après les souvenirs du lieutenant de vaisseau Sinkel, le matelot préférait les coups à la détention dans la cale.

Les adversaires de la Marine royale tentèrent de discréditer cet essai de navire-école en publiant que la Clotilde avait été aux prises avec un pirate, qu'elle avait dû couler après un sanglant combat, ce qui était faux. D'aucuns voulurent, à tort, voir dans cette campagne, une manœuvre du gouvernement afin de démontrer la nécessité d'une marine militaire pour la protection de notre commerce.

En 1838 et 1839, la flottille fut divisée : une partie resta à Anvers, les brigantins furent envoyés à Ostende et il fut même question aux Chambres de détacher une canonnière à Nieuport. C'est en ces circonstances qu'on put se convaincre de l'imperfection du Congrès et des Quatre Journées : trop haut mâtés, la manœuvre en était difficile et lorsqu'ils voulurent prendre le large, ils durent rejoindre le port après un trajet de dix lieues.

## A SUIVRE

---

# (5 341 -07/01/24) La marine de guerre belge (1830 - 1860) (III)

### III La Marine royale s'accroît.

La situation si lamentable de notre cinquième arme sembla devoir s'améliorer cependant : d'après un rapport de van Hoobroeck de Fiennes, représentant de Saint-Nicolas, pour le budget de 1838, on proposa la construction de deux bricks respectivement de 18 et de 25 canons, ainsi que d'une corvette de 24 pièces, ce qui eût permis de faire connaître dignement notre pavillon et notre industrie dans toutes les parties du monde ; l'un de ces bâtiments aurait stationné dans l'archipel grec, l'autre dans les mers d'Amérique, la corvette serait demeurée à Ostende en vue de parer à toute éventualité ; enfin, un chantier maritime aurait été établi dans ce port. Mais le projet demeura en suspens et nous verrons la suite plus que modeste qui y fut donnée.
En attendant, l'importance de la Marine s'accrut en ce sens que le pilotage ayant été repris par l'État en vertu d'une loi du 1er juin 1839, le capitaine-lieutenant de vaisseau Lahure fut chargé d'y assumer les fonctions d'inspecteur général. On mit ainsi fin à une situation ridicule ; cinq bateaux-pilotes furent mis en chantier et l'on put renoncer à la location de barques.

Malgré les tergiversations qui prouvaient le peu d'intérêt qu'à tort le pays accordait à notre flottille, l'émulation ne faiblit pas parmi nos jeunes officiers. Ce fut ainsi que le 25 août 1839, deux aspirants de 2e classe ainsi que trois officiers de l'armée obtinrent l'autorisation de s'embarquer à leurs frais sur le voilier français l'Hydrographe, sorte d'école navigante organisée par le capitaine Lucas.

Ce dernier, ayant obtenu licence de son gouvernement, lança des circulaires alléchantes reproduites par la presse européenne annonçant le départ de La Rochelle, le 30 septembre, pour faire le tour du monde. L'embarquement des élèves était subordonné à un examen rigoureux, un programme d'études nautiques et autres avait été soigneusement établi.

L'itinéraire passait par le Portugal, les Canaries, Gorée, le Cap-Vert, les grands ports brésiliens, de la Plata et de l'Argentine, le cap Horn, le Chili, la Bolivie, le Pérou, la Colombie, le Guatémala, le Mexique, la Californie, les Indes, les côtes de Malabar, la Chine, l'Indo-Chine, les îles de la Sonde, le golfe Persique, la mer Rouge, etc., etc., retour au Havre. La durée du voyage était de deux ans et trois mois.

Le roi Léopold encouragea l'entreprise, treize Belges dont des fonctionnaires et des savants partirent. Après plusieurs semaines de navigation difficile, après avoir échoué à Famine, on aborda en Patagonie. Hélas ! le 23 juin 1840, le navire se perdit en vue de Valparaiso ; heureusement personne ne périt. Trois de nos aspirants et un de nos officiers de l'armée, Van Schoubroeck (qui démissionna peu après pour entrer dans notre Marine royale) étaient à bord et se distinguèrent au cours des sauvetages.

Pendant ce temps, notre flottille n'avait cessé de rendre de nouveaux services, notamment au commerce : le .4 janvier 1840, le brick le Charles de la compagnie Wattel, d'Anvers, était parti pour Batavia et Manille avec un équipage militaire et, le mois suivant, le trois-mâts Hariette, la goélette Louise et le dogre Henriette, immobilisés par pénurie de matelots, avaient pu poursuivre leur voyage grâce à semblable secours.

Au retour, nos élèves de l'Hydrographe s'attendaient à trouver notre flottille muée en flotte, n'avait-il pas été question, au moment de leur embarquement, de construire des unités dignes de la nation ? Mais les hésitations à se lancer dans ce que d'aucuns qualifiaient déjà de mégalomanie, et le principe d'économies à outrance en avaient fait décider autrement. On s'était borné à racheter une goélette marchande de 200 tonnes, destinée primitivement au commerce de légumes, construite l'année précédente sur les chantiers de P. Van Gheluwe, à Bruges, et qui avait été refusée pour vice de construction ; l'État s'en contenta !

Pour armer cette embarcation, on retira dix caronades de 12 de deux canonnières désaffectées pour cause de vétusté. Le lieutenant de vaisseau Eyckholt fut chargé de l'armement et du commandement du bâtiment baptisé la Louise-Marie en honneur de la Reine. La goélette sortit du bassin le 24 juin 1840 et prit mer le 5 juillet pour effectuer une croisière vers l'Islande où opéraient nos pêcheurs.

L'équipage comprit outre le lieutenant de vaisseau commandant, un enseigne (second), quatre aspirants, un aide-major, un officier comptable, cinquante-deux sous-officiers et matelots. Cependant pour ce premier voyage, on prit à bord trois enseignes, quatre aspirants de ire classe, deux de 2e classe, un sous-aide major et un chirurgien, tant semblait grande la hâte d'imprimer une activité nouvelle à notre marine.

La Louise-Marie alla prendre les instructions de notre ministre à Lerwick.

« Cette petite croisière, écrivit Eyckholt au ministre des Affaires étrangères, pendant laquelle nous avons visité les principaux ports du nord et de l'est des îles Shetland, a été très utile d'abord pour corroborer les ordres et les instructions donnés par M. Ogilvy (le consul) à ses agents et empêcher 'nos pêcheurs de commettre dans ces ports un trafic illicite, ensuite pour l'instruction des officiers et de l'équipage. » La goélette se porta au secours du schockker anversois Francis manquant de vivres, du Jeune Henri, d'Ostende, qui avait perdu son beaupré dans les tempêtes, et du Jeune Edouard, d'Ostende, veuf de ses voiles.

A peine rentré des Féroé, le bâtiment conduisit notre consul à Lisbonne, remplissant ainsi une mission représentative : les Belges étaient estimés au Portugal depuis que deux corps de volontaires, levés dans nos provinces de 1832 à 1834, y avaient glorieusement défendu la cause de la reine Dona Maria contre Don Miguel.
Mais l'utilité d'une flotte n'était pas encore comprise par certains de nos députés. Le 15 décembre 1840 déjà, Vilain XIIII et du Val de Beaulieu critiquèrent l'emploi qui avait été fait de la Louise-Marie pour montrer nos couleurs dans le Tage et réclamèrent de notables réductions sur le budget de la Marine ; de plus, une section du Sénat en proposa la suppression.

Au cours de cette année, des quinze bâtiments que comptait notre flottille, neuf seulement avaient été maintenus en activité. La canonnière n° 1 avait été envoyée à Ostende pour faire exécuter les mesures prescrites pour les rôles d'équipage des bateaux de pêche et une partie de son personnel avait été embarquée sur l'aviso-cutter qui servait à former les élèves.

Ici se place un incident qui eut un énorme retentissement dans notre pays, imparfaitement remis des secousses de la Révolution, incident auquel notre marine fut mêlée « par ordre » et qui ne servit qu'à la discréditer aux yeux du public mal informé : le traité de 1839, tout en consacrant notre indépendance, nous avait laissés complètement dépourvus de relations transatlantiques ; la marine, les colonies restèrent à la Hollande en même temps que les bouches de l'Escaut.

L'industrie de nos régions charbonnières, métallurgiques et autres était florissante, mais les débouchés faisaient défaut et notre pavillon était quasi inconnu dans le monde. Ainsi, le ministère de 1840, désirant donner une vie nouvelle au commerce et faire jouir la Belgique des bienfaits de la paix en assurant à nos produits les moyens de transport vers les marchés du Nouveau-Monde, avait obtenu une loi promulguée le 29 juin, l'autorisant à intervenir par un subside annuel de 40.000 francs, pendant quatorze années, dans l'établissement d'un service de bateaux à vapeur entre la Belgique et les Etats-Unis. Ceci semblait être fort simple et promettre de salutaires résultats, mais le gouvernement, entraîné à intervenir directement dans les entreprises industrielles, passa par toutes les vicissitudes dont le génie mercantile à la suprême puissance ne peut dégager les plus belles opérations.

Fort de cette loi, le gouvernement attendit des offres des importantes compagnies de navigation. Paul Devaux exposa à la tribune les profits que nous devions retirer de « ce débouché immense », A. Rodenbach s'inquiéta de savoir si, dans le contrat à intervenir, il n'était pas sage de se réserver le droit de résilier la convention dans le cas où il serait démontré que l'entreprise ne pourrait constituer qu'une rente ; la Section centrale voulut imposer des prétentions et des avantages pour le gouvernement en se réservant une part d'actions. Bref, on raisonna comme Perette portant son pot au lait ; le terme fatal de l'adjudication échut et personne ne se présenta.

Voulant sauver les apparences, Charles Rogier et ses collègues changèrent de système et entrèrent en pourparlers avec la Société anglo-américaine de navigation à vapeur pour l'achat de ses grands steamers le Président et la British-Queen. Mais pour en faire l'acquisition, il fallut capitaliser la rente consentie pour quatorze ans et, fait plus grave, nos dirigeants acceptèrent cette lourde responsabilité sans en référer à la législation. Le 17 mars 1841, furent ainsi acquis les deux pyroscaphes pour la somme globale de £ 143.500, à rembourser en quatorze annuités, ce qui correspondait, pour l'État, à une perte de 400.000 francs. De toute façon, la loi du 29 juin 1840 avait été violée.

Il fallut conclure avec des tiers chargés d'avancer le capital de roulement, une autre convention pour l'exploitation et, dix jours après, le ministère tomba. Le nouveau ministère eut la pudeur de ratifier ce qui avait été conclu.

Jusqu'alors, il n'y avait pas eu trop lieu de se désespérer, vu l'ampleur de la conception qui devait nous assurer une sérieuse prépondérance commerciale au-delà des mers. Hélas ! la déception fut bientôt complète : au cours d'une tempête, le Président disparut mystérieusement. La malignité publique s'empara de l'incident et fit circuler des bruits grotesques auxquels il fallut répondre.

Le nouveau ministre de l'Intérieur, J.-B. Nothomb, s'imagina à tort qu'un seul navire de grande capacité comme le British-Queen suffirait aux besoins de nos opérations transatlantiques ; il commit l'erreur de maintenir la convention pour ce bâtiment seul dont le prix fut fixé à 1.850.000 francs. Le Gouvernement ne se soucia même pas, vu les circonstances si spéciales, de prendre l'avis de notre corps de marine, il dut s'en repentir bientôt.
Mais le vote du crédit nécessaire au payement s'imposa, cette fois il y eut des discussions orageuses aux deux Chambres, les accusations, récriminations et reproches ne manquèrent point, le public qui s'était passionné pour cette question, se battit aux portes du Palais de la Nation, la presse fut sur les dents. Cependant, le pays accepta le sacrifice et une nouvelle loi ouvrit un crédit de 1.520.000 francs pour l'exercice de cette année afin de parfaire, avec le reliquat, le prix d'acquisition du British-Queen; un crédit de 250.000 francs (1842) fut ouvert encore pour subvenir aux avances des frais d'exploitation. Enfin, un troisième crédit de 150.000 francs (1842) devait couvrir les intérêts et l'amortissement du capital.

Et ce fut notre Marine royale qui, seule, reçut mission d'assurer le service de cette « galère », steamer monstre pour l'époque : construit à Limehouse, en 1838, il était de 1.053 tonnes, comportait trois ponts, était long de 234 pieds, large de 37 pieds 6/10, la hauteur du fond au milieu mesurait 26 pieds 9/10. Il y avait à bord des caronades de 12, des armes et des munitions de guerre.
Le Moniteur Belge lui fit une réclame à l'américaine, vantant son luxe, ses commodités, sa rapidité, la sûreté qu'il présentait. En 1840, le British-Queen avait effectué neuf traversées de Londres à New-York en un temps moyen de quinze jours et onze heures, pour le voyage à l'est, et quinze jours quinze heures pour le passage à l'ouest ; la plus courte traversée avait duré treize jours sept heures et la plus longue dix-huit jours cinq heures. Chaque randonnée avait coûté 900 tonnes de charbon.

Les essais devaient commencer le 19 août. Pour mieux aguicher la clientèle, le pyroscaphe fut amarré à Anvers et le public y fut admis ; le Roi et les hautes personnalités le visitèrent avec pompe, les principaux chefs du complot dit des « paniers percés » s'y donnèrent également rendez-vous.

Un premier voyage commença en septembre, avec un état-major anglais ; au retour la presse constata en exultant que le navire n'avait pas besoin d'être restauré. Une seconde épreuve fut tentée avec deux officiers de notre flottille puis le steamer dut hiverner ; on eut beau alléger le monstre de son combustible, comme son axe se trouvait au-dessous des écluses, il a fallut lui enlever la partie inférieure des tambours et démonter les montants des portes de flot. L'hivernage faillit être fatal, le 1er décembre un incendie se déclara dans les cuisines et c'est avec peine qu'on se rendit maître du feu.

Enfin, le bâtiment fut remis à la Marine royale le 22 décembre ; le capitaine Claeys et un équipage militaire prirent possession du bord.

L'exploitation pour le compte de l'État devait commencer à la bonne saison. Dès le 22 mars 1842, le Moniteur publia l'avis des départs pour les 4 mai, 7 juillet et 7 septembre, le prospectus était alléchant, il prévoyait même des arrangements pour les familles, la gratuité des soins sanitaires, une part de bienveillance à la douane. La sortie des bassins attira une foule énorme, excellente réclame que vint gâter un député neurasthénique qui eut le mauvais goût de se jeter dans l'Escaut du British-Queen; repêché, ce fâcheux s'obstina et alla se lancer dans l'éternité d'un des bateaux faisant la traversée de la Tête de Flandre. Le lendemain, nouvel avatar : un navire anglais vint briser accidentellement un des tambours du « monstre ». La presse officieuse se hâta de détourner l'attention en annonçant qu'on avait fait, sur le navire, des expériences heureuses avec du charbon national.

Le départ qui donna lieu à de nouvelles manifestations s'effectua le 27 avril, le capitaine-lieutenant Eyckholt avait été investi des fonctions de commissaire du gouvernement à bord du British-Queen. Mais nonobstant tant de réclame, une quinzaine de passagers seulement s'embarquèrent à Anvers, trente autres le rejoignirent à Southampton, les journaux du temps léguèrent leurs noms à la postérité.

Le voyage fut très pénible, les tempêtes se succédèrent, on faillit heurter des banquises en vue de Terre-Neuve ; alourdi par un formidable chargement de charbon placé à l'avant et à l'arrière et destiné à un dépôt à New-York, le paquebot travailla beaucoup, la vergue de misaine, des sabords et des planches furent enlevés par les lames, le capitaine et son second faillirent subir le même sort, le charpentier et des matelots furent blessés.

Par contre, le retour s'effectua dans des conditions favorables, aussi le Moniteur en publia-t-il la relation : à part une panne de onze heures au milieu de bancs de glace flottants, aucun incident ne s'était produit et la réception en notre Métropole, le 24 juin, fut triomphale ; le canon tonna...

Un second voyage commencé le 7 juillet ne fut pas plus réjouissant : moins de passagers encore, plus d'ouragans et de tempêtes que jamais, le journal Le Globe fit notamment le récit d'une nuit terrible ; le commandant lui-même, cependant vieux loup de mer, désespéra. Mais voici le comble, le navire acquis pour établir des relations fructueuses avec les Yankees, faillit nous brouiller avec eux : le British-Queen fut soumis, en Amérique, à des taxes extraordinaires, en représaille le drapeau étoilé perdit les avantages de l'assimilation au pavillon national en ce qui concernait le rachat du péage de l'Escaut. Heureusement le malentendu put être dissipé.

Le retour fut aussi dramatique, il fallut se réfugier à Fayal après quatre jours de mauvais temps et cinq de tempête ; le paquebot faisait tellement eau qu'on ne pouvait plus « franchir » les pompes. Ce fut le coup de grâce.

Le gouvernement se rendant compte enfin de l'impossibilité d'exploiter pareille ligne avec un seul bateau, décida de vendre le monstre comme vieux matériel.

On fit à ce propos une chanson sur l'air du Doudou de Mons, dont le refrain était :
Nous avions la British-Queen
Qui est un fort beau bateau,
Qui n'a qu'un seul défaut,
C'est d' couler à fond subito.

## A SUIVRE

---

# (5 342 – 14/01/24) La marine de guerre belge (1830 - 1860) (IV)

### IV La Marine royale et la colonisation.

Ce lamentable épisode nous a entraînés à négliger l'ordre chronologique des annales de notre flottille. Signalons donc que, loin d'être restée inactive, elle avait encore, en 1841, détaché la Louise-Marie dans les parages du Doggers Bank et des Féroé pour surveiller et aider les pêcheurs.

A cette époque, stimulés par le Souverain, nos dirigeants voulurent créer des comptoirs et des établissements coloniaux car il importait toujours de réveiller cet esprit commercial qui avait fait la gloire et la richesse du pays flamand, d'Anvers et d'Ostende particulièrement ; il fallait aussi mettre fin au malaise créé par la crise industrielle née en 1835 et aggravée par l'accroissement d'une population sans travail.

Des vues avaient été jetées sur les îles Philippines, Madagascar, Pinos, Cosumel, mais des difficultés financières avaient fait avorter à l'avance toutes les tentatives. Pourtant ce que l'État ne pouvait faire alors, des particuliers, dans un élan généreux et patriotique, voulurent l'entreprendre sur une échelle assez vaste et ils fondèrent Santo-Thomas de Guatémala.

Cette fois encore on eut recours à la Marine royale : la Compagnie belge de colonisations à la tête de laquelle figuraient des personnalités : les comtes de Merode et de Hompesch, songea d'abord à acquérir des terrains à l'intérieur de la Vera-Paz. Elle se décida finalement à racheter à la société anglaise dite Compagnie agricole et commerciale des côtes orientales de l'Amérique centrale, une partie du territoire que le gouvernement guatémalien lui avait concédé en 1834. L'entreprise obtint l'appui du ministre Nothomb et le patronage du Roi.

Cependant certaine presse s'éleva contre ces projets, il en résulta des polémiques et on décida d'envoyer sur les lieux une commission d'exploration. En conséquence, le 11 novembre 1841, la Louise-Marie emporta un délégué du ministre de l'Intérieur, le lieutenant de vaisseau Petit, commandant, et le chirurgien De Change, de la flottille, représentant tous trois le gouvernement, ainsi que les agents de la Compagnie belge de colonisation : le colonel du génie De Puydt, ancien député de Diekirch, trois autres officiers et le baron von Lockhorst.

La goélette jeta l'ancre dans la baie de Santo-Thomas le 6 janvier 1842. Les délégués du gouvernement remirent des rapports nettement défavorables, ceux de la compagnie les traitèrent de prophètes de malheur et les accusèrent de s'être laissé influencé par des difficultés apparentes.

Au mépris des sages conseils de nos marins, gens pratiques au fait des questions coloniales, leur voix fut étouffée par des réclames tonitruantes. Des officiers et des soldats reçurent des congés pour se rendre dans la « nouvelle Belgique », on fit même des chansons célébrant les délices de ce pays de cocagne ; le refrain de l'une d'elles était le suivant :
Wie gaat er mee naar Vera-Paz?
Daar moeten wij niet werken,
eten en drinken op ons gemak,
En slapen gelijk een verken.

Des comités provinciaux furent établis pour recruter des colons d'après des statuts officiellement approuvés. Nos paysans miséreux liquidèrent leurs pauvres biens, se bousculèrent aux guichets pour acquérir quelques parcelles de cette terre promise et, en 1843, une première fournée de dupes partit pour l'Eldorado ; la Louise-Marie emporta les dirigeants et les fonds, le Théodore, voilier du commerce nolisé pour la circonstance, transporta des émigrants. La goélette dut relâcher à Ténériffe à cause de la santé précaire de l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées Simons, qui mourut à bord peu après et dont le corps fut immergé. Le Théodore arriva à la colonie le 20 mai, la goélette le 7 juin. Alors on constata que les fonds ne représentaient qu'un import minime, insuffisant pour jeter les bases de l'établissement et dès lors commencèrent les revers et la réalisation des prédictions de Petit et de De Change.

Nonobstant de nouveaux avertissements et la brutalité des faits, la réclame n'en continua pas moins activement, on inonda les bourgs et les villes de prospectus, de gravures représentant la « ville » de Santo-Thomas ; on acheta des bois en Amérique et on les amena bruyamment en Belgique comme venant de la colonie. Huit bâtiments conduisirent de nouvelles dupes à leur perte.

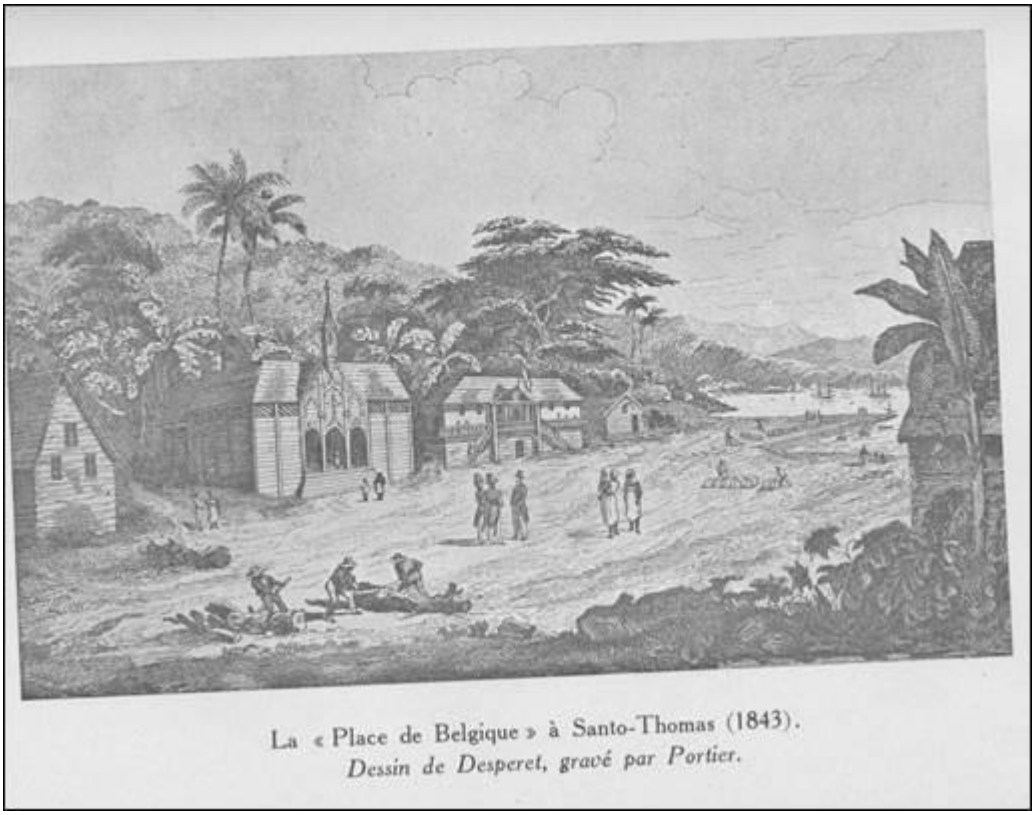
Eclairé au sujet de ces odieuses manoeuvrés, le comte de Merode se fâcha et le gouvernement se hâta de retirer sa confiance à l'entreprise mais le mal était fait. L'Etat, pendant un certain nombre d'années, essaya de soutenir le moral des malheureux colons en leur envoyant périodiquement la Louise-Marie. Le 29 avril 1845 notamment, elle quitta Ostende, emportant notre diplomate Blondeel de Ceulebroeck et divers passagers ; l'un d'eux laissa un journal de voyage qui en dit long sur l'état misérable de notre colonie décimée par les fièvres : nos colons logeaient dans des cabanes en feuilles de palétuvier, étaient livrés aux moustiques dans un climat pestilentiel et manquaient de tout. La mortalité y prenait des proportions effrayantes et l'entreprise périclitait.
Cet essai fut mal conduit, les colons se virent soumis à des règles aussi sottes que tracassières, les derniers survivants combattirent la nostalgie en s'enivrant.

L'équipage de la goélette lui-même paya un large tribut à la fièvre, le voilier se transforma en hôpital, le commissaire du bord décéda à Santo-Thomas, un enseigne faillit y perdre la raison. Le bâtiment manqua en outre de se perdre au cours de ce voyage.

L'affaire tourna au scandale, des rescapés ameutèrent l'opinion publique, ce fut la faillite. Les fondateurs espérèrent couvrir le passif en contractant un emprunt dont le gouvernement aurait garanti l'intérêt, mais Nothomb et ses successeurs refusèrent de saisir les Chambres d'un semblable projet ; alors de Hompesch intenta un procès à l'État, il le perdit en même temps que sa fortune.

Il est intéressant de constater que d'aucuns attribuèrent l'échec de cette tentative à l'abandon dans lequel furent laissés les émigrés ; notre consul Cloquet, commissaire du Roi à Santo-Thomas, démontra dans un rapport de 1850, le bien que faisait la présence d'un bâtiment de l'État dans la colonie et la vue du' drapeau national, preuve évidente de l'indispensable nécessité, en semblable cas, de posséder une marine militaire. Le docteur Fleussu, agent consulaire à Santo-Thomas, déclara nettement que pendant la présence d'un navire de l'État, il avait constaté l'absence complète de décès et de maladies, le moral se trouvant remonté.

Le lieutenant de vaisseau Sinkel attribua l'échec de l'entreprise au manque de coopération d'une Marine insuffisante pour semblable mission, et cita comme autre exemple celui de la tentative de colonisation belge faite à Sainte-Catherine, en Amérique du



La « Place de Belgique » à Santo-Thomas (1843).
*Dessin de Desperet, gravé par Portier.*

Sud, qui périclita parce que la mère-patrie ne lui envoya aucun réconfort de l'espèce.

* * *

Les tristes aventures de la British-Queen et de Santo-Thomas de Guatemala nous ont encore entraîné dans des digressions qui nous ont fait négliger la vie propre de la Marine royale. Reprenons-en le cours en 1842: le 18 mars, le gouvernement autorisa l'établissement d'un service de bateaux à vapeur entre Anvers et la Tête de Flandre, puis, le 7 avril, une loi permit l'achat d'un second petit steamboot pour desservir la ligne Anvers-Tamise, ce fut encore la Marine royale qui fut chargée de l'exploitation ; c'était une atteinte à son prestige, mais elle fit contre mauvaise fortune bon cœur.

En avril encore, l'État accorda un équipage militaire au trois-mâts Macassar de la firme J.-B. Donnet, d'Anvers. Ce navire de 800 tonnes, armé de caronades, partit pour les Indes ; le voyage dura une année, il s'effectua dans de bonnes conditions mais fut improductif, les négociants belges trop timorés n'ayant exporté que des marchandises n'intéressant pas les régions visitées.

Le 14 octobre 1842, le brick de 209 tonnes Comte de Flandre, lancé à Bruges, armé pour un voyage de circumnavigation dans le but de faire connaître nos produits au loin, prit encore la mer avec un état-major et trente-deux marins militaires. On conçut de grandes espérances au sujet de cette entreprise qui fut, comme toujours, montée avec légèreté ; de plus la fatalité s'en mêla. Une lettre envoyée par un passager à la presse donna des détails tragiques : déjà en vue de l'île de Wight le brick fut désemparé au cours d'une tempête et devint le jouet des éléments ; le pont était tellement encombré qu'on ne put tirer le canon d'alarme. Une chaloupe de pilotage finit par venir au secours du bâtiment et à le conduire à Deale, on y constata qu'il était hors d'état de naviguer et la Louise-Marie vint reprendre l'équipage.

Cependant certains députés conscients de l'utile protection que quelques goélettes armées pourraient assurer aux navires du commerce, réclamèrent le remplacement des canonnières par des voiliers susceptibles de tenir la mer. Une partie de ce programme fut réalisée, le Quatre-Journées et deux chaloupes-canonnières furent vendus et les partisans de la Marine royale se réjouirent de cette mesure, mais leurs adversaires veillaient et, le 12 décembre 1842, Osy, représentant d'Anvers, obtint une réduction du personnel et du matériel malgré l'énergique opposition du ministre des Affaires étrangères.

Le produit de cette vente servit, en 1843, à faire construire le brick de guerre Prince Royal sans l'intervention des Chambres. Ce navire long de 35 mètres et déplaçant 500 tonnes fut construit sur les chantiers des frères Van Gheluwe, de Bruges, d'après les plans du Cygne qui servait de type dans la marine française. Nous y reviendrons.
Le 14 mai 1843, parut l'arrêté-règlement pour le service des bateaux à vapeur desservant l'Escaut de Tamise à Anvers et la Tête de Flandre. Ces malles-postes dénommées Ville d'Anvers et Princesse Charlotte furent placées sous la direction du commandant de la division du fleuve.

Ce qui n'empêcha guère nos marins de continuer leurs randonnées transatlantiques : le 16 juin, le brick le Charles retourna aux Grandes Indes sous le commandement de l'enseigne Hoed. L'aspirant de 1e classe O. Ducolombier qui faisait partie de l'état-major, a laissé une brève mais vivante relation de ce voyage qui se termina d'une façon tragique : le voilier arriva à Singapour et fit route vers Manille par le passage de l'Est. Dans la nuit du 16 janvier 1844, longeant la côte de Bornéo, il tomba sur un banc situé

à l'embouchure de la rivière Kouteï dont les cartes étaient imparfaites. Au matin, le brick complètement échoué, fut attaqué par vingt-quatre « pros » pirates portant une forte artillerie. Le Charles n'étant pas armé, essuya le feu sans pouvoir y répondre ; la résistance étant impossible, l'équipage dut se réfugier dans les chaloupes et put gagner le large. Démunis de vivres et d'eau, même d'argent, les fuyards voguèrent vers Macassar (à 250 milles anglais de distance) où était le seul établissement européen pouvant leur offrir un abri.

La traversée dura dix jours, nos marins endurèrent les plus grandes misères et les plus dures privations ; ayant atteint la côte des Célèbes prêts à succomber de soif, Ducolombier eut l'audace de s'introduire seul au milieu d'une peuplade sauvage en armes et ainsi il procura de l'eau k ses compagnons.

Macassar fut atteint le 26 février. Y arrivèrent bientôt des navires de guerre hollandais et une expédition punitive fut décidée ; Ducolombier l'accompagna. La campagne dura quarante jours, Tangaroung, capitale du sultan de Kouteï, fut incendiée.

Les rescapés du Charles furent transférés à Batavia où le steamer anglais Royal-Consort les prit à bord. L'aventure n'était pas terminée : une voie d'eau se déclara en cours de route, on gagna péniblement les îles Keeling ou Cocos, coulant bas, cinq jours après avoir quitté le détroit de la Sonde. Après réparation sommaire, on reprit la mer mais le navire refaisant eau, il fallut se hâter vers l'île Maurice où, heureusement, il put être remis en état. La rentrée s'effectua dans le courant du mois d'octobre, après dix-sept mois d'absence.

Continuant à remplir par ordre le rôle de placier en marchandise, la Marine royale fournit encore un équipage au trois-mâts-barque l'Emmanuel de 851 tonnes des frères de Cock, de Gand. L'ancre fut levée à Anvers le 9 janvier 1844, pour les Grandes Indes, le lieutenant de vaisseau Vanhaverbeke commandait.

Les étapes étaient Batavia, Singapour, Manille et Canton ; un incident amusant se produisit dans les eaux chinoises : l'Emmanuel se vit interdire l'accès de Canton.

Or cette ville était décimée par la famine, Vanhaverbeke crut obtenir facilement toute licence en offrant des vivres, mais les mandarins ignorant l'existence de la Belgique, s'obstinèrent et voulurent se faire montrer l'emplacement de ce pays inconnu sur les cartes. L'aspirant de ire classe Tack leur fut dépêché porteur d'un atlas habilement maquillé où la Belgique figurait agrandie d'une partie de la Hollande et du nord de la France. Ceci ne dissipa pourtant pas la méfiance, et la douane du Céleste Empire vint compliquer les palabres. Finalement, Tack énervé, lança à la tête de ses auditeurs trop incrédules, le service à thé, agrément protocolaire de toute entrevue en Chine, puis leur montra les gueules menaçantes des canons braqués aux sabords du voilier ; l'argument, cette fois, fut convaincant.

L'Emmanuel regagna son port d'attache dans de bonnes conditions, le 13 avril 1845.

Soit dit en passant que, depuis le 13 décembre 1843, notre marine militaire avait subi de nouveaux assauts aux Chambres. Osy, mis en appétit par ses précédents succès, réclama la mise aux enchères de toutes les canonnières mouillées dans l'Escaut, le prétendant inutile ; Vilain XIIII vaticina sur le même thème. Or, si seules les canonnières nos 5 et 7 ainsi que le Congrès étaient restés armés, c'était que les équipages servaient sur les bâtiments du commerce, on avait même dû, pour ce motif, désarmer les canonnières nos 1 et 4, d'Ostende. Cette situation dura jusqu'en 1844.

Le 12 novembre 1843, le Macassar retourna encore à Batavia avec un équipage militaire bien que l'appel fait à nos industriels pour avoir une cargaison de produits nationaux à faire connaître aux Indes n'eût pas eu d'échos ; on fut obligé d'emporter comme lest, du sable. Le restant consistait en caisses de vitres, barils de clous et de couleur. Le trois-mâts emporta également le consul général Lannoy et sa famille se rendant à Manille.
Les débuts de la randonnée furent peu heureux, il fallut essuyer maintes bourrasques au cours desquelles un enseigne, projeté sur une caronade par le roulis, faillit se tuer ; le beau temps revint aux approches de l'Équateur, mais en vue du cap de Bonne-Espérance, la mer redevint houleuse, le navire fatigua beaucoup, la vergue du grand perroquet se rompit et il fallut naviguer à la boussole. A partir des îles Les Deux Frères, la navigation devint pénible, elle fut énervante jusqu'à l'atterrissage, le 3 avril 1844, à Singapour où des relations les plus sympathiques furent entretenues avec les officiers de la division navale française des mers de Chine ; les efforts déployés par nos marins pour nous créer des débouchés lointains furent appréciés par les commandants français qui attirèrent ainsi la considération sur notre modeste marine.

Mais au point de vue financier, les résultats furent insignifiants : une partie des marchandises implacables dans ces contrées dut être laissée en consignation chez des correspondants anglais. « Agir ainsi, écrit le

lieutenant de vaisseau Sinkel, ne pas exporter suivant les besoins, aux époques voulues, dans les conditions voulues ; confier ses exportations à des capitaines qui eux-mêmes sont obligés d'avoir recours à des maisons étrangères intéressées à nous éloigner du marché, c'est s'exposer à des pertes considérables et pour ainsi dire inévitables. »

Le Macassar reprit la mer le 15 avril, pour gagner Manille où il devait embarquer une cargaison ; il y mouilla jusqu'au 17 juin et cingla vers Batavia dans l'espoir d'y recueillir l'équipage du Charles dont nous connaissons la triste odyssée, mais les naufragés avaient été rapatriés par une autre voie. Dès lors le trois-mâts se mit en mesure de rejoindre Anvers ; il eut encore à lutter contre la grosse mer dans le détroit de la Sonde et vers le cap de Bonne-Espérance. Il toucha Anvers le 22 novembre 1844.

L'essor semblant avoir été définitivement donné au service des voiliers facteurs de notre prospérité commerciale, l'Emmanuel reprit le chemin de Batavia et de Canton sous les ordres de Vanhaverbeke, le 9 janvier de cette dernière année.

Le 3 mai, le trois-mâts-barque Scheide, de la firme Cattaux-Wattel et Cie, appareilla pour la Chine d'où il rentra le 22 juin 1845 ; il séjourna deux mois et demi dans ce pays mystérieux et fort fermé. Aucun homme ne fut perdu pendant la campagne grâce à la sagesse du commandant Eyckholt et au dévouement du docteur De Change ; ce dernier put même pénétrer dans l'intérieur du pays, où il rassembla une importante collection de la flore et des objets précieux destinés à nos musées.

## A SUIVRE

---

# (5 538 -17/12/23)La marine de guerre belge (1830 - 1860) (I)

**Par Louis Leconte**

Ceci est une lamentable histoire de petits navires et de braves marins.

Nous estimons devoir la présenter chronologiquement, sous la forme d'un fidèle et sévère bilan. De l'ensemble des faits que nous exposons, découlent des constatations brutales et indiscutables d'où ressort Une inéluctable morale : pendant un siècle, les Chambres législatives et une grande partie de ceux de nos concitoyens qui formaient l'élite de la nation, partant le pays lui-même, n'ont pas compris pourquoi nos rois, obstinément, tentèrent de tourner nos regards vers la mer et les débouchés transatlantiques.

Nation trop jeune encore, il nous fallut faire école ; il fallut aussi, à vrai dire, l'expérience des deux dernières guerres pour tuer les préjugés et former l'opinion : la Colonie-a sauvé la Mère Patrie. La mémoire de nos souverains, celle de Léopold II si longtemps incompris, surtout, en sort prodigieusement grandie.

Reste pourtant encore à mieux nous pénétrer de l'intérêt qu'il importe d'accorder à la marine nationale que, par manque de prévoyance, on laissa péricliter au point de ne plus avoir ni matelots, ni officiers. On ignorait ou niait même chez nous, l'intangible principe que, sans marine nationale il ne peut y avoir de commerce direct viable car il est dès lors à la merci d'intermédiaires qui seront toujours des concurrents.

De plus, un pays possédant une côte étendue, de grands fleuves et un empire colonial, doit posséder une marine militaire qui, en dernier ressort, constitue une pépinière pour la marine marchande : elle fait naître des vocations, discipline et trempe les caractères ; enfin elle retient les marins à la mer.

## I Modestes débuts.

Dès l'aurore de notre indépendance, comme nous avions à combattre une nation disposant de bâtiments de guerre dont bon nombre occupaient l'Escaut, l'importance d'une marine n'échappa point à ceux qui dirigeaient la lutte pour la liberté.

Le général Mellinet et ses lieutenants Niellon et Kessels qui s'étaient rendus maîtres d'Anvers, le 27 octobre 1830, mentionnèrent dans le projet de capitulation de la citadelle qu'ils envoyèrent au général Chassé, que la flotte stationnée devant la Métropole devait être considérée comme une « propriété incontestablement nationale » et devait être livrée en même temps que le réduit. Mais le vieux général « baïonnette » dont la bravoure était légendaire, répondit qu'il ne livrerait ni l'une ni l'autre et, quelques heures plus tard, tous les canons de la forteresse et ceux de bord firent pleuvoir bombes et boulets sur la cité dont ils anéantirent une partie de la richesse commerciale. Armés à la diable, les insurgés impuissants durent se résigner.

Alors des patriotes conçurent maints projets pour improviser des brûlots destinés à renouveler l'exploit Giambeli et le Journal de Gand, le Journal des Flandres, prenant les désirs pour des réalités, annoncèrent gravement à cette époque que l'escadre ennemie avait ainsi été détruite dans le fleuve ; il n'en était rien, nos dirigeants rendus prudents par le bombardement d'Anvers, avaient repoussé cette héroïque proposition.

D'autres, inquiets pour nos ports et pour les navires de commerce belges sillonnant encore les océans, voulurent armer des corsaires — les traditions populaires avaient conservé le souvenir des hardis écumeurs des mers ostendais. Le Gouvernement provisoire n'osa se prononcer.

Ces manifestations retinrent cependant l'attention du Congrès, on y discuta, supputa, tergiversa, mais il fallut pourtant admettre le bien-fondé des représentations et, en séance du 15 janvier 1831, il fut proposé d'allouer un crédit de 250.000 florins à la création d'une marine militaire. C'était maigre, aussi le député Osy conseilla-t-il sagement de consacrer cette modeste somme à l'acquisition de quelques canonnières, et c'est ainsi que, le 24 février, fut décrétée la construction de deux brigantins armés de quatre canons de 24, de deux caronades de 36 et de deux canons de 8... pour la défense des côtes et des rivières !

Ces bâtiments dénommés le Congrès et les Quatre Journées furent, d'après les plans établis par les Ponts et Chaussées, construits à Boom, sur les chantiers de Fleury-Duray, lieutenant-colonel de la garde civique de Bruxelles. Les brigantins mesuraient 25 mètres de long, 6 mètres de large, 2'1,20 de creux au milieu ; la batterie en belle avait l m.15 de hauteur. L'arrière était terminé par une voûte en tablier, un bastingage placé sur la lisse de rabattue servait à mettre l'équipage à couvert de la mousqueterie. Les quilles furent posées le 5 mars en grande cérémonie.

La Hollande suivit avec inquiétude cette modeste création de flottille : un grand nombre de Belges résidant aux Indes s'y remuaient, la révolte y grondait et si nous avions pu la soutenir de quelques navires, une partie des colonies nous eût peut-être été acquise.

Les journaux orangistes imprimés en Belgique, tels le Vrai Patriote et le Messager de Gand firent assaut d'esprit, espérant faire échouer sous le ridicule nos timides essais ; ils s'en prirent surtout au « grand amiral » Sylvain van de Weyer, chargé de la Marine, et lui prêtèrent l'intention de vouloir « improviser une flotte afin de se mettre en mesure de bien recevoir la flottille anglaise qui se préparait à venir appuyer les notes de la diplomatie bretonne » ; on lui fit également les honneurs de la caricature. Par contre, le journal L'Escaut publia un article intitulé : « Réflexions d'un ancien officier de marine » intéressant à méditer car il reflète la conception rationnelle et modérée que les partisans sensés d'une marine nationale se faisaient alors ; cet exposé constitue un programme complet dans le cadre de nos ressources : l'auteur voulait des éléments capables de défendre nos frontières maritimes et soutenir nos droits de navigation, maintenir la libre navigation de l'Escaut. La Belgique n'ambitionne pas de devenir une puissance maritime.

Le premier budget du département de la Marine fut présenté par Lebeau, successeur de van de Weyer, le 2 juin 1831. En sus de 60.000 florins destinés aux brigantins, il était demandé au Congrès un crédit provisoire de 190.000 florins pour la construction de chaloupes-canonnières. On faisait remarquer l'insuffisance de cette somme permettant à peine de couvrir les premiers besoins.

En outre, 50.000 florins étaient portés pour l'artillerie des bâtiments, la poudre nécessaire aux brûlots dans le cas d'une attaque du côté d'Anvers, etc. Enfin, on avait réservé des provisions pour l'achat de corvettes et de bateaux à vapeur.

Les cadres et équipages étaient à improviser. On comptait sur quatre capitaines de frégate, huit lieutenants de vaisseau, huit enseignes, douze aspirants de première classe nés en Belgique et ayant été revêtus, au service des Pays-Bas, des grades susmentionnés ou ayant bientôt le droit d'y parvenir ; des traitements étaient également prévus pour les emplois d'aspirants de deuxième classe, d'agents

comptables et autres. On ne comptait guère employer plus de six cents hommes (gabiers, timoniers, canonniers, charpentiers, mousses, soldats, etc.) pour les différents équipages du petit nombre de navires que l'on aurait pu construire durant l'année ; pour les recruter, on eût favorisé l'admission dans la Marine des miliciens des côtes qui auraient préféré le service de mer à celui de l'infanterie ou de la , cavalerie, et quelques hommes libérés de toute obligation militaire et ayant acquis de l'expérience dans la navigation.

La suite des événements prouva que nonobstant ses modestes propositions, le ministre Lebeau avait encore eu des vues trop larges.

Le Régent, auquel on ne put jamais imputer des plans trop dispendieux en ce qui concerne la défense nationale, jugea lui-même devoir renforcer la protection maritime de la Métropole et, le 7 juin, il décréta la construction de quatre canonnières gréées en goélettes (deux mâts), armées de quatre canons de 24, stipulant bien que ces esquifs serviraient en même temps à empêcher la fraude et à protéger la douane. Fleury-Duray fut encore chargé de cette commande, toujours d'après les directives des Ponts et Chaussées, à raison de 20.000 florins par embarcation.

Le même jour, le Régent nomma : un lieutenant de vaisseau en activité, Schockeel F.-J. (Gantois, ci-devant aspirant de lre classe) ; un enseigne, le Hardy de Beaulieu (né à Paris, fils du général belge, ancien aspirant de lre classe) et un aspirant de 2e classe, de la Barre d'Erquelinnes (né à Sclayn), ces deux derniers au traitement de non-activité seulement, Schockeel suffisant seul à surveiller la construction des brigantins.

Comme, en dernier ressort, ce cadre fut jugé trop restreint, on y adjoignit, le 11 du même mois, les lieutenants de vaisseau en non-activité Eyckholt (Anversois, ancien enseigne), Plancq (Gantois, aspirant de 1lre classe) et Nuewens (né à Germiny l'Evêque, aspirant de 1re classe). Le Conseil de marine fut composé du directeur de la Marine, du directeur du Génie maritime et du directeur de l'Administration des ports, qui n'avaient toutefois pas encore été désignés.

Pourtant, des promesses avaient été faites à la suite d'une interpellation d'A. Rodenbach, qui avait réclamé des bâtiments d'abordage, des brûlots en permanence dans l'Escaut, en rappelant que ceux du héros Canaris ne coûtèrent que 100 louis et quel excellent usage l'intrépide Grec en fit contre la flotte turque. Rodenbach voulait également, et tout de suite, tout le personnel nécessaire; depuis quatre mois, des officiers belges servant encore sous pavillon ennemi s'étaient offerts et attendaient qu'on les appelât.

L'organisation n'avançait guère, les brigantins auraient dû être gréés et armés le 15 juillet, mais à leur mise à l'eau on constata que leurs plans étaient défectueux ; trop haut mâtés, ils ne tenaient pas en équilibre. Il en résulta un retard qui faillit être fatal ; en effet, le 1er août, l'armistice fut dénoncé, c'était la guerre.

Le 5 août, de bonne heure, Koopman, commandant la division hollandaise en rade d'Anvers, remonta le fleuve avec les bateaux à vapeur Surinam et Zeeuw dans l'espoir de s'emparer, à Boom, des brigantins que l'on croyait encore s'y trouver. Mais il apprit qu'on les avait évacués sur Bruxelles par le canal ; en guise de représailles, il s'empara de trois galiotes et d'un schooner du commerce ancrés dans les eaux de Schelle et les emmena. La presse de l'adversaire annonça à grands cris la « capture de la flotte belge » et célébra cette « victoire ».

La leçon porta ses fruits, Schockeel, commandant maritime à Boom, fut chargé de lever une compagnie de cent vingt marins pour la défense des chantiers et constituer les équipages des brigantins; des barricades furent construites à Schelle et aux environs et munies de canons. Enfin, pour prévenir une nouvelle incursion, une chaîne fut tendue à l'embouchure du Rupel.

En même temps, affluèrent au ministère de la Guerre, des suggestions pour parer au manque de défense fluviale, on reparla de lever des pirates, d'armer des bâtiments en course, de lâcher des corsaires, des brûlots.

La courte campagne du mois d'août 1831 terminée, la compagnie de marins fut dissoute, les brigantins n'étant pas encore acceptés par les experts. Et la presse hollandaise d'écrire : « Pour faire avancer les brigantins, on y mettra des roues ! ».

On reforma alors une compagnie de marins pour constituer un solide barrage dans l'Escaut, mais des incidents semblèrent renvoyer l'armement de nos navires aux calendes grecques : les quatre canonnières-goélettes avaient été rejoindre les brigantins dans le bassin du Commerce à Bruxelles, et au budget de 1832, on n'avait prévu que l'armement de ces derniers mais, par « mesure d'économie »,

on se borna à prescrire qu'ils coopéreraient seulement, avec la douane, à la répression de la fraude et, en raison de ce but restreint, il n'avait été prévu de traitements que pour huit officiers, deux agents comptables et septante-deux sous-officiers et matelots, on alla jusqu'à refuser un officier de santé au corps naissant. Enfin, un des deux bâtiments seulement, le Congrès, reçut un commandant, Schockeel. Des pièces reposant dans les archives de l'administration de la Marine prouvent que l'on avait cependant proposé une organisation complète et logique.

L'abandon dans lequel on laissa notre flottille indigna certains esprits éclairés. A. Gendebien signala cette déplorable situation aux Chambres et réclama une bonne marine, « non pas dominatrice des mers, mais digne de la nation ». « Si nous avions eu quelques bateaux à vapeur, ajouta-t-il le 23 mars 1832, nous aurions pu inquiéter la flotte hollandaise devant Anvers ; pour avoir une marine, rien ne nous manque. » J.-A. de Muelenaere s'éleva également contre ce laisser-aller, objectant qu'il valait mieux organiser le service des brigantins et canonnières plutôt que de voter des subsides pour leur entretien et la solde de leur gardien.

Il en résulta une réaction et, au début d'avril, les journaux annoncèrent qu'on armait les unités toujours stationnées à Bruxelles, à l'aide de pièces venues de la Fonderie de canons de Liége et de trois bouches à feu prises, le 5 août 1831, sur une canonnière hollandaise après un combat au Hazegras.

Finalement le gouvernement sembla mieux disposé ; à en croire la presse, il demanda à la France des constructeurs et des marins pour fonder, à Ostende, un établissement maritime militaire ; le Moniteur Belge, organe officiel s'attacha à prouver la nécessité d'une marine militaire pour la protection de notre commerce, ce qui était symptomatique.

Enfin, le 27 avril 1832, il fut ordonné de constituer à Anvers, pour la durée de la guerre, une compagnie de marins pour « être employée partout où le service de gens de mer pourrait être utile » ; elle reçut une mission semblable à celle des pontonniers et fut rattachée au génie. Puis, le 30 du même mois, parut l'arrêté portant règlement pour la Marine en vue de l'armement et de la mise en service des brigantins ; ce décret fixait les assimilations par rapport à l'armée de terre, déterminait les attributions et les fonctions, réglait la discipline, décrivait les uniformes, etc. Chaque équipage de ces constructions commandé par un lieutenant de vaisseau, comptait 43 hommes, officiers compris.

Le 17 juin, les deux embarcations quittèrent l'Allée Verte pour aller prendre position au fort Sainte-Marguerite. Ce jour, Schockeel fut investi du commandement de la « flottille » que l'on opposait aux escadres hollandaises ; celles-ci totalisaient 21 frégates, 17 corvettes, 10 bricks, 3 avisos, 2 vaisseaux de transport, 3 bateaux à vapeur, 7 vaisseaux de ligne, 1 schooner, 14 canonnières à corne de vergue et 16 canonnières à rames, au total 2218 canons. De tout cela, la moitié nous revenait puisque cette flotte avait été constituée à frais communs.

Notre nouvelle arme bien que d'importance modeste semblait cependant avoir le vent en poupe, on s'occupa beaucoup d'elle aux Chambres : l'abbé de Foère y exprima d'une façon éloquente son désir de la voir se développer dans le but de protéger notre commerce qui, depuis la perte des colonies, souffrait du manque de débouchés ; Nothomb, commissaire du Roi, crut cependant devoir répliquer que, sans rien préjuger, il estimait nécessaire d'ajourner la question. L'abbé-député persista et proposa le vote d'un crédit de 300.000 francs, mais alors intervinrent des collègues qui déclarèrent dangereux d'organiser sérieusement une marine en ce moment parce que « au premier coup de canon, elle tomberait au pouvoir de la Hollande ». Bref, on renvoya l'examen du principe à la discussion du budget de 1834.

Le renforcement ne s'effectua pas, il en résulta que les six esquifs que nous possédions alors, constituèrent un élément trop faible, trop incomplet pour prendre part à la défense du pays. Or, à cette époque, le roi Léopold se décida, pour mettre fin à l'imbroglio politique et aux tergiversations des grandes puissances, « à se servir de l'armée ». Cette attitude virile fut applaudie par son peuple et tout fut préparé en vue de venger les désastres du mois d'août 1831, et de reprendre nous-mêmes les territoires que la diplomatie était impuissante de nous faire restituer.

Surprises par cette résolution, la France et l'Angleterre qui redoutaient une conflagration européenne sommèrent les deux adversaires de rétrocéder mutuellement les régions que les grandes puissances ne leur avaient pas concédées ; la Belgique accepta, la Hollande refusa et, le 15 novembre 1832, une armée française vint investir la citadelle d'Anvers tandis que des vaisseaux britanniques occupaient la mer du Nord. Nos troupes durent rester spectatrices, nos navires se maintinrent strictement en observation à Burght, fort encore occupé par l'ennemi ; le commandant militaire belge de la Métropole ne put même

pas obtenir une embarcation pour empêcher les paysans et les espions de se rendre chez Chassé. Quelques accrocs furent cependant donnés à cette règle, l'enseigne de vaisseau Van den Broeck, officier au long cours entré dans nos cadres par suite de la pénurie d'officiers, fut détaché avec quelques marins auprès du général français Sébastiani qui occupait la rive gauche de l'Escaut ; ils prirent part aux rencontres qui se produisirent de ce côté. Van den Broeck reçut notamment mission d'observer, au fort Sainte-Marie, les mouvements de l'escadre hollandaise et d'étudier la possibilité de la capturer ; il fut encore chargé d'interdire au commandant de la corvette la Méduse tout passage de bâtiment devant Sainte-Marie, ce qui attira un intense bombardement sur ce point. Durant la nuit, notre officier patrouilla en canot avec des grenadiers français et empêcha les communications entre l'escadre et la citadelle. Enfin, dans la nuit du 23 décembre, avec quatre grenadiers et deux de nos mariniers, il s'empara de la canonnière hollandaise n° 8, du commandant, du second et de tout l'équipage ; Van den Broeck recueillit en plus une chaloupe en dérive.

Voici ce qui s'était passé : Chassé ayant épuisé tous ses moyens de défense, avait dû capituler. Le commandant Koopman, chef de la division navale, refusa d'être compris dans la reddition ; il résolut de s'enfuir ou de périr, fit brûler ou saborder une partie de ses canonnières, fit passer le personnel sur les six meilleures embarcations, une allège et un bateau à vapeur, puis tenta la descente du fleuve tous feux éteints. Mais le vent étant contraire et la marée défavorable, l'expédition avorta, seule passa la canonnière que captura Van den Broeck. Le feu croisé du fort du Nord et des postes occupant les rives fit refluer l'escadrille que Koopman brûla avant de se rendre.

Notre enseigne gagna ainsi la croix de chevalier de l'Ordre de Léopold.

Nos canonnières qui avaient enfin pu être armées jouèrent également un rôle au cours de ce siège : le 18 décembre, deux d'entre elles vinrent se placer devant le fort Philippe pour intercepter les communication! avec la citadelle et, dès le 26, les deux autres mouillèrent devant Anvers.

Malgré ces expériences, la Section centrale proposa, le 16 janvier, une réduction de 16.340 francs sur le budget du personnel de la Marine, estimant inutile de laisser des pilotes sur les brigantins et les canonnières lorsqu'ils étaient en rade ; c'était de la parcimonie. D'autre part, l'abbé de !!! ayant proposé d'allouer 100.000 francs pour les constructions, les adversaires systématiques de la Marine obtinrent l'ajournement du vote.

Alors, puisque le pays ne voulait pas accorder de nouvelles unités, nos officiers résolurent d'aller tirer du lit de l'Escaut les canonnières hollandaises brûlées et sabordées à l'issue du siège. Le lieutenant de vaisseau Nuewens, commandant la canonnière n° 1, releva une des constructions submergées, en janvier 1833, et la répara. A partir du 1er avril suivant, trois chaloupes-canonnières furent ainsi remises en activité et, dans la nuit du 25 au 26 du même mois, une embarcation doublée de cuivre avec quatre canons fut renflouée. Le 29 août on sauva le n° 10 qu'avait monté Koopman et enfin, à la mi-juillet 1834, Van den Broeck releva le n° 12.

Tous ces bâtiments, y compris celui capturé devant Sainte-Marie, furent armés de cinq canons, un de 24 à l'avant, deux de 6 à l'arrière, deux caronades sur les flancs. La canonnière n° 5 reçut une pièce à la Paixhans (tirant des obus) ; on prévit semblable armement pour les autres constructions récupérées. Les équipages se composèrent de vingt-cinq à trente hommes placés sous les ordres d'un enseigne. Les embarcations servirent à interdire le passage dans les polders inondés par des coupures pratiquées dans les digues par l'ennemi en 1831 et 1832 ; des avant-postes maritimes furent établis sous les forts La Croix et La. Perle.

Les initiatives de nos marins forcèrent la ,main aux opposants : par suite des relèvements opérés, il fallut prévoir des traitements et des soldes pour six lieutenants de vaisseau commandants, un lieutenant de vaisseau chef de division, huit enseignes, douze aspirants de 1re classe, douze de 2e classe, douze comptables, deux aides-majors, quatre sous-aides, douze maîtres d'équipage, douze de canonnage, quatre cent nonante matelots de trois classes, soixante mousses ; au total : 645 hommes. A défaut d'école de marine, chaque bâtiment reçut un aspirant de 2e classe, mais on supprima la compagnie des marins (« Belgique marintjes ») et leur capitaine, Claeys F.-A., vieux loup de mer des guerres de la Révolution et de l'Empire, passa sur la canonnière n° 7.

Au début de l'année 1834, notre flottille comprenant quatorze bâtiments, était répartie comme suit : le brigantin Quatre Journées et deux canonnières au fort La Croix ; le Congrès et dix canonnières en rade d'Anvers. Le budget de la Marine mentionne en outre une corvette, vraisemblablement le vieux James

Scott, qui servait de caserne flottante à la compagnie des marins. Le Congrès était « bâtiment amiral » si l'on peut dire.

---

## A SUIVRE

---

# (5 539 24/12/23)La marine de guerre belge (1830 - 1860) (II)

### II La Marine royale cesse d'être fluviale.

Jusqu'alors la marine militaire n'avait pas quitté l'Escaut. Or, le gouvernement voulut relever le commerce et lui chercher d'autres débouchés pour compenser ceux qu'il avait perdus aux Indes. Comme les matelots étaient peu nombreux et que les armateurs ne se montraient, guère disposés à risquer des capitaux dans des tentatives de relations avec le transocéan, il fut jugé habile d'associer notre flottille à ces expériences ; l'idée était intéressante car elle allait permettre au personnel de s'initier à la grande navigation.

En conséquence il fut décidé d'accorder des équipages avec état-major, nourris et soldés par 1'Etat, à certains navires marchands et, par arrêté royal du 13 juillet 1834, la firme Wat tel, d'Anvers, bénéficia de cette mesure ; le 20 du même mois, le sloop l'Eclair partit pour Alger dans ces conditions. Il rentra le 15 décembre.

Le 5 novembre précédent, une nouvelle faveur de l'espèce avait été accordée au trois-mâts le Robuste, de 350 tonnes, appartenant à Delescluze père, de Bruges. L'ancre fut levée le 3 janvier 1835 et le voilier cingla vers l'Egypte ; la traversée fut mouvementée, le bâtiment arriva en rade d'Alger le 6 février et s'y perdit après une lutte vraiment tragique contre les éléments : dans la nuit un vent terrible s'étant mis à souffler, le navire alla heurter un brick autrichien et les deux bateaux furent abîmés. Le 7, la tempête devint si violente que cinq constructions firent naufrage dans le port. Le Robuste, bien amarré, supportait passablement les coups redoublés, cependant vers une heure sa position devint inquiétante ; le consul belge qui se trouvait au quai depuis l'aube tenta de faire passer des câbles, personne n'osa se risquer dans un canot, malgré les récompenses promises. Bientôt le trois-mâts se mit à dériver vers le brick stationnaire français le Cygne déjà menacé par une gabarre qui venait de briser trois câbles et dont la proue, tournant sur les amarres du Robuste, les entamait à vue d'œil.

Toute la ville en émoi admirait le courage et l'activité de nos officiers. Le consul tenta encore : en vain de leur faire parvenir des grelins. Bientôt parut le pavillon de détresse mais les secours étaient impossibles, déjà nombre de canots avaient- sombré, l'équipage du Robuste semblait condamné.

Les mâts de notre voilier étant tombés, la gabarre lui ayant rompu les amarres, à son tour il menaça le Cygne et d'autres navires. L'intrépidité de nos marins arracha à l'amiral spectateur impuissant de ce drame, l'exclamation : « Les Belges sont des braves ! » On leur criait de couper le dernier câble et de quitter le bord, ils restèrent sourds à cet avis, leur résistance fut poussée jusqu'à la dernière limite. Ce ne fut que sur l'ordre du commandant du stationnaire que le lieutenant de vaisseau De Sorgher, capitaine du Robuste, fit rompre le dernier lien. Un canot resté intact reçut les instruments de bord et fut recueilli par le Cygne.

Cependant De Sorgher s'obstinait à rester seul à son bord, le commandant du brick dut menacer de le faire enlever de force pour l'obliger à se sauver.

Dès lors, le *Robuste* alla au gré des flots, il se jeta sur d'autres bâtiments puis se fracassa sur des rochers ; il était 4 heures du soir.

Le 12 au matin, la mer étant encore trop démontée pour communiquer avec la terre, De Sorgher ne put débarquer qu'à midi avec les aspirants et le subrécargue ; il se rendit aussitôt à l'endroit où son navire avait péri. Le 14, quelques objets purent être enlevés de la carcasse.

Pendant que nos marins prouvaient avec tant de bravoure ce dont ils étaient capables, la question de l'organisation définitive de la Marine royale fut reprise aux Chambres. Le commerce consulté, ne

comprenant pas les services que le personnel militaire pouvait rendre à l'exportation, se basa sur le désarmement momentané de quelques canonnières par raison d'économie pendant les voyages au long cours, pour émettre un avis défavorable à l'extension du corps naval. C'est avec peine que l'on obtint l'autorisation de faire construire un canot royal (barque de 14 rameurs, longue de 12 mètres, décorée de sculptures et munie d'une tente surmontée d'une couronne) et, malgré la mise en service des deux canonnières nos11 et 12, on ne crut même pas devoir augmenter l'effectif, « des événements imprévus rendraient seuls cette mesure nécessaire ».

Le 1er juillet 1835, le brick la *Caroline,* de l'armateur bruxellois Coghen, chargé de produits belges, partit encore pour un voyage autour du monde, sous les ordres du lieutenant de vaisseau Petit (Calaisien, officier au long cours, entré dans nos cadres) accompagné de cinq aspirants et d'un équipage militaire. On fit notamment escale à Rio-de-Janeiro dans le but de rétablir les relations interrompues par la Révolution. La *Caroline* revint à Anvers vers la mi-juin 1836, ramenant ainsi que le rapportèrent gravement les journaux, un couple d'autruches destiné au Roi. Les gazettes avaient annoncé que le « plus beau brick belge » devait visiter tous les ports du Pacifique et se rendre aussi aux îles Sandwich, mais le programme fut écourté.

Le 11 août 1835, le *Météore* de Delescluze père, affrété non seulement pour l'exportation mais aussi pour servir de navire-école à nos jeunes équipages militaires, cingla vers Tunis commandé par le lieutenant Eyckholt ; cinq aspirants et un sous-aide accompagnèrent. La cargaison comprenait pour 100.000 fr. de produits indigènes, écrivirent les journalistes avec admiration.

Le *Météore* toucha Malte fin septembre et y resta quelque temps ; l'Egypte était ravagée par la peste et des troubles politiques s'y manifestaient. Au lieu d'aller à Alexandrie, ordre fut donné de décharger nos marchandises à Tunis et à Alger. On transporta également de Tunis à Malte le prince Pukler de Muskau, célèbre par ses voyages aventureux. On rentra au pays le 3 mars 1836.

Par raison d'économie encore, un mauvais bateau-patache ci-devant de la douane, fut nolisé en juin, juillet et août de cette dernière année et devint navire d'instruction pour les aspirants ; on l'envoya en croisière aux îles Feroé et Shetland pour y protéger la pêche dont il devait rapporter les prémices : le Roi avait voulu rénover l'industrie naguère si prospère de la pêche au hareng. L'équipage de ce cutter devait aussi fournir des remplaçants pour les pêcheurs malades et récalcitrants. Cette campagne se renouvela pendant trois ans.

Profitant de ces divers voyages, les partisans de l'économie à outrance obtinrent, en 1837, le désarmement de quatre canonnières et il fut constaté au Sénat que le personnel des huit autres n'était même pas au complet. Voici comment ces dernières étaient utilisées : le n° 11 servait d'école aux aspirants de 2e classe qui y avaient été groupés, il n'avait que le tiers de l'équipage réglementaire ; une autre canonnière servait de patache à la douane au fort La Croix, avec quinze hommes à bord ; deux canonnières étaient de garde aux avant-postes, une cinquième servait à la quarantaine, une sixième au ravitaillement, la septième stationnait devant Anvers et la dernière visitait les bâtiments à leur remontée de l'Escaut. Chacune d'elles passait six, mois dans les postes d'observation de Lillo, Sainte-Marie et Saeftingen. Deux des embarcations désarmées servaient d'infirmerie à Cano°, pour les troupes stationnées dans les polders.

La commission chargée de l'examen du budget de la Marine fixa comme suit la composition de la flottille à cette époque : deux brigantins de 8 pièces, quatre canonnières-goélettes de 7 pièces, huit canonnières-chaloupes de 5 pièces. Y faisaient le service : sept lieutenants de vaisseau, huit enseignes, 24 aspirants de lee et de 2e classe et 624 sous-officiers et marins. Le 22 décembre 1837, par suite de promotions, les cadres comprenaient un capitaine de vaisseau commandant l'escadrille, un capitaine-lieutenant chef de division, ce qui réduisait le nombre de lieutenants de vaisseau à cinq ; le nombre de marins avait été réduit à quarante.

* * *

L'essai effectué avec le Météore avait été apprécié ; il fut décidé de noliser une construction plus importante, la Clotilde, trois-mâts-barque de 330 tonnes, armé de canons de 24 et de 30, appartenant à l'armateur Spilliaert, d'Anvers.

Il paraît qu'un premier voyage fut effectué au Brésil, nous n'en avons trouvé aucune trace. Le 11 juin 1837, la Clotilde prise en location par l'État, appareilla pour les côtes d'Afrique sous les ordres du

lieutenant de vaisseau Nuewens. Il y avait à bord un lieutenant (second), trois enseignes, six aspirants de 1re classe et douze de 2e classe, un aide-major et un comptable, quarante sous-Officiers et matelots.

Le voyage, effectué sans toucher aucun port de la Manche ou de l'Atlantique, dura jusqu'au 5 octobre et fut très pénible : le livre de bord en fait foi ; il fallut lutter 'contre les tempêtes et le scorbut. Le règlement maritime hollandais de 1814 était toujours en vigueur avec ses terribles peines corporelles de la vergue et de la corde ; la première s'infligeait dans les cas graves, par exemple une récidive de désertion. Le délinquant, sommairement jugé, était précipité à la mer de la grande vergue et tiré sous la quille du navire puis condamné à recevoir des coups à la discrétion des officiers commissaires. Quant aux coups de garcette, ils s'administraient pour de moindres méfaits. Cette législation fit l'objet de vives protestations dans la presse, en 1848, mais il fallut attendre plus de dix ans encore pour voir supprimer ces moyens de coercition ; fait curieux, d'après les souvenirs du lieutenant de vaisseau Sinkel, le matelot préférait les coups à la détention dans la cale.

Les adversaires de la Marine royale tentèrent de discréditer cet essai de navire-école en publiant que la Clotilde avait été aux prises avec un pirate, qu'elle avait dû couler après un sanglant combat, ce qui était faux. D'aucuns voulurent, à tort, voir dans cette campagne, une manœuvre du gouvernement afin de démontrer la nécessité d'une marine militaire pour la protection de notre commerce.

En 1838 et 1839, la flottille fut divisée : une partie resta à Anvers, les brigantins furent envoyés à Ostende et il fut même question aux Chambres de détacher une canonnière à Nieuport. C'est en ces circonstances qu'on put se convaincre de l'imperfection du Congrès et des Quatre Journées : trop haut mâtés, la manœuvre en était difficile et lorsqu'ils voulurent prendre le large, ils durent rejoindre le port après un trajet de dix lieues.

## A SUIVRE

---

# (5 341 – 07/01/24)La marine de guerre belge (1830 - 1860) (III)

### III La Marine royale s'accroît.

La situation si lamentable de notre cinquième arme sembla devoir s'améliorer cependant : d'après un rapport de van Hoobroeck de Fiennes, représentant de Saint-Nicolas, pour le budget de 1838, on proposa la construction de deux bricks respectivement de 18 et de 25 canons, ainsi que d'une corvette de 24 pièces, ce qui eût permis de faire connaître dignement notre pavillon et notre industrie dans toutes les parties du monde ; l'un de ces bâtiments aurait stationné dans l'archipel grec, l'autre dans les mers d'Amérique, la corvette serait demeurée à Ostende en vue de parer à toute éventualité ; enfin, un chantier maritime aurait été établi dans ce port. Mais le projet demeura en suspens et nous verrons la suite plus que modeste qui y fut donnée.

En attendant, l'importance de la Marine s'accrut en ce sens que le pilotage ayant été repris par l'État en vertu d'une loi du 1er juin 1839, le capitaine-lieutenant de vaisseau Lahure fut chargé d'y assumer les fonctions d'inspecteur général. On mit ainsi fin à une situation ridicule ; cinq bateaux-pilotes furent mis en chantier et l'on put renoncer à la location de barques.

Malgré les tergiversations qui prouvaient le peu d'intérêt qu'à tort le pays accordait à notre flottille, l'émulation ne faiblit pas parmi nos jeunes officiers. Ce fut ainsi que le 25 août 1839, deux aspirants de 2e classe ainsi que trois officiers de l'armée obtinrent l'autorisation de s'embarquer à leurs frais sur le voilier français l'Hydrographe, sorte d'école navigante organisée par le capitaine Lucas.

Ce dernier, ayant obtenu licence de son gouvernement, lança des circulaires alléchantes reproduites par la presse européenne annonçant le départ de La Rochelle, le 30 septembre, pour faire le tour du monde. L'embarquement des élèves était subordonné à un examen rigoureux, un programme d'études nautiques et autres avait été soigneusement établi.

L'itinéraire passait par le Portugal, les Canaries, Gorée, le Cap-Vert, les grands ports brésiliens, de la Plata et de l'Argentine, le cap Horn, le Chili, la Bolivie, le Pérou, la Colombie, le Guatémala, le Mexique, la Californie, les Indes, les côtes de Malabar, la Chine, l'Indo-Chine, les îles de la Sonde, le golfe Persique, la mer Rouge, etc., etc., retour au Havre. La durée du voyage était de deux ans et trois mois.

Le roi Léopold encouragea l'entreprise, treize Belges dont des fonctionnaires et des savants partirent. Après plusieurs semaines de navigation difficile, après avoir échoué à Famine, on aborda en Patagonie. Hélas ! le 23 juin 1840, le navire se perdit en vue de Valparaiso ; heureusement personne ne périt. Trois de nos aspirants et un de nos officiers de l'armée, Van Schoubroeck (qui démissionna peu après pour entrer dans notre Marine royale) étaient à bord et se distinguèrent au cours des sauvetages.

Pendant ce temps, notre flottille n'avait cessé de rendre de nouveaux services, notamment au commerce : le .4 janvier 1840, le brick le Charles de la compagnie Wattel, d'Anvers, était parti pour Batavia et Manille avec un équipage militaire et, le mois suivant, le trois-mâts Hariette, la goélette Louise et le dogre Henriette, immobilisés par pénurie de matelots, avaient pu poursuivre leur voyage grâce à semblable secours.

Au retour, nos élèves de l'Hydrographe s'attendaient à trouver notre flottille muée en flotte, n'avait-il pas été question, au moment de leur embarquement, de construire des unités dignes de la nation ? Mais les hésitations à se lancer dans ce que d'aucuns qualifiaient déjà de mégalomanie, et le principe d'économies à outrance en avaient fait décider autrement. On s'était borné à racheter une goélette marchande de 200 tonnes, destinée primitivement au commerce de légumes, construite l'année précédente sur les chantiers de P. Van Gheluwe, à Bruges, et qui avait été refusée pour vice de construction ; l'État s'en contenta !

Pour armer cette embarcation, on retira dix caronades de 12 de deux canonnières désaffectées pour cause de vétusté. Le lieutenant de vaisseau Eyckholt fut chargé de l'armement et du commandement du bâtiment baptisé la Louise-Marie en honneur de la Reine. La goélette sortit du bassin le 24 juin 1840 et prit mer le 5 juillet pour effectuer une croisière vers l'Islande où opéraient nos pêcheurs.

L'équipage comprit outre le lieutenant de vaisseau commandant, un enseigne (second), quatre aspirants, un aide-major, un officier comptable, cinquante-deux sous-officiers et matelots. Cependant pour ce premier voyage, on prit à bord trois enseignes, quatre aspirants de ire classe, deux de 2e classe, un sous-aide major et un chirurgien, tant semblait grande la hâte d'imprimer une activité nouvelle à notre marine.

La Louise-Marie alla prendre les instructions de notre ministre à Lerwick.

« Cette petite croisière, écrivit Eyckholt au ministre des Affaires étrangères, pendant laquelle nous avons visité les principaux ports du nord et de l'est des îles Shetland, a été très utile d'abord pour corroborer les ordres et les instructions donnés par M. Ogilvy (le consul) à ses agents et empêcher 'nos pêcheurs de commettre dans ces ports un trafic illicite, ensuite pour l'instruction des officiers et de l'équipage. » La goélette se porta au secours du schockker anversois Francis manquant de vivres, du Jeune Henri, d'Ostende, qui avait perdu son beaupré dans les tempêtes, et du Jeune Edouard, d'Ostende, veuf de ses voiles.

A peine rentré des Féroé, le bâtiment conduisit notre consul à Lisbonne, remplissant ainsi une mission représentative : les Belges étaient estimés au Portugal depuis que deux corps de volontaires, levés dans nos provinces de 1832 à 1834, y avaient glorieusement défendu la cause de la reine Dona Maria contre Don Miguel.

Mais l'utilité d'une flotte n'était pas encore comprise par certains de nos députés. Le 15 décembre 1840 déjà, Vilain XIIII et du Val de Beaulieu critiquèrent l'emploi qui avait été fait de la Louise-Marie pour montrer nos couleurs dans le Tage et réclamèrent de notables réductions sur le budget de la Marine ; de plus, une section du Sénat en proposa la suppression.

Au cours de cette année, des quinze bâtiments que comptait notre flottille, neuf seulement avaient été maintenus en activité. La canonnière n° 1 avait été envoyée à Ostende pour faire exécuter les mesures prescrites pour les rôles d'équipage des bateaux de pêche et une partie de son personnel avait été embarquée sur l'aviso-cutter qui servait à former les élèves.

Ici se place un incident qui eut un énorme retentissement dans notre pays, imparfaitement remis des secousses de la Révolution, incident auquel notre marine fut mêlée « par ordre » et qui ne servit qu'à la discréditer aux yeux du public mal informé : le traité de 1839, tout en consacrant notre indépendance,

nous avait laissés complètement dépourvus de relations transatlantiques ; la marine, les colonies restèrent à la Hollande en même temps que les bouches de l'Escaut.

L'industrie de nos régions charbonnières, métallurgiques et autres était florissante, mais les débouchés faisaient défaut et notre pavillon était quasi inconnu dans le monde. Ainsi, le ministère de 1840, désirant donner une vie nouvelle au commerce et faire jouir la Belgique des bienfaits de la paix en assurant à nos produits les moyens de transport vers les marchés du Nouveau-Monde, avait obtenu une loi promulguée le 29 juin, l'autorisant à intervenir par un subside annuel de 40.000 francs, pendant quatorze années, dans l'établissement d'un service de bateaux à vapeur entre la Belgique et les Etats-Unis. Ceci semblait être fort simple et promettre de salutaires résultats, mais le gouvernement, entraîné à intervenir directement dans les entreprises industrielles, passa par toutes les vicissitudes dont le génie mercantile à la suprême puissance ne peut dégager les plus belles opérations.

Fort de cette loi, le gouvernement attendit des offres des importantes compagnies de navigation. Paul Devaux exposa à la tribune les profits que nous devions retirer de « ce débouché immense », A. Rodenbach s'inquiéta de savoir si, dans le contrat à intervenir, il n'était pas sage de se réserver le droit de résilier la convention dans le cas où il serait démontré que l'entreprise ne pourrait constituer qu'une rente ; la Section centrale voulut imposer des prétentions et des avantages pour le gouvernement en se réservant une part d'actions. Bref, on raisonna comme Perette portant son pot au lait ; le terme fatal de l'adjudication échut et personne ne se présenta.

Voulant sauver les apparences, Charles Rogier et ses collègues changèrent de système et entrèrent en pourparlers avec la Société anglo-américaine de navigation à vapeur pour l'achat de ses grands steamers le Président et la British-Queen. Mais pour en faire l'acquisition, il fallut capitaliser la rente consentie pour quatorze ans et, fait plus grave, nos dirigeants acceptèrent cette lourde responsabilité sans en référer à la législation. Le 17 mars 1841, furent ainsi acquis les deux pyroscaphes pour la somme globale de £ 143.500, à rembourser en quatorze annuités, ce qui correspondait, pour l'État, à une perte de 400.000 francs. De toute façon, la loi du 29 juin 1840 avait été violée.

Il fallut conclure avec des tiers chargés d'avancer le capital de roulement, une autre convention pour l'exploitation et, dix jours après, le ministère tomba. Le nouveau ministère eut la pudeur de ratifier ce qui avait été conclu.

Jusqu'alors, il n'y avait pas eu trop lieu de se désespérer, vu l'ampleur de la conception qui devait nous assurer une sérieuse prépondérance commerciale au-delà des mers. Hélas ! la déception fut bientôt complète : au cours d'une tempête, le Président disparut mystérieusement. La malignité publique s'empara de l'incident et fit circuler des bruits grotesques auxquels il fallut répondre.

Le nouveau ministre de l'Intérieur, J.-B. Nothomb, s'imagina à tort qu'un seul navire de grande capacité comme le British-Queen suffirait aux besoins de nos opérations transatlantiques ; il commit l'erreur de maintenir la convention pour ce bâtiment seul dont le prix fut fixé à 1.850.000 francs. Le Gouvernement ne se soucia même pas, vu les circonstances si spéciales, de prendre l'avis de notre corps de marine, il dut s'en repentir bientôt.

Mais le vote du crédit nécessaire au payement s'imposa, cette fois il y eut des discussions orageuses aux deux Chambres, les accusations, récriminations et reproches ne manquèrent point, le public qui s'était passionné pour cette question, se battit aux portes du Palais de la Nation, la presse fut sur les dents. Cependant, le pays accepta le sacrifice et une nouvelle loi ouvrit un crédit de 1.520.000 francs pour l'exercice de cette année afin de parfaire, avec le reliquat, le prix d'acquisition du British-Queen; un crédit de 250.000 francs (1842) fut ouvert encore pour subvenir aux avances des frais d'exploitation. Enfin, un troisième crédit de 150.000 francs (1842) devait couvrir les intérêts et l'amortissement du capital.

Et ce fut notre Marine royale qui, seule, reçut mission d'assurer le service de cette « galère », steamer monstre pour l'époque : construit à Limehouse, en 1838, il était de 1.053 tonnes, comportait trois ponts, était long de 234 pieds, large de 37 pieds 6/10, la hauteur du fond au milieu mesurait 26 pieds 9/10. Il y avait à bord des caronades de 12, des armes et des munitions de guerre.
Le Moniteur Belge lui fit une réclame à l'américaine, vantant son luxe, ses commodités, sa rapidité, la sûreté qu'il présentait. En 1840, le British-Queen avait effectué neuf traversées de Londres à New-York en un temps moyen de quinze jours et onze heures, pour le voyage à l'est, et quinze jours quinze heures pour le passage à l'ouest ; la plus courte traversée avait duré treize jours sept heures et la plus longue dix-huit jours cinq heures. Chaque randonnée avait coûté 900 tonnes de charbon.

Les essais devaient commencer le 19 août. Pour mieux aguicher la clientèle, le pyroscaphe fut amarré à Anvers et le public y fut admis ; le Roi et les hautes personnalités le visitèrent avec pompe, les principaux chefs du complot dit des « paniers percés » s'y donnèrent également rendez-vous.

Un premier voyage commença en septembre, avec un état-major anglais ; au retour la presse constata en exultant que le navire n'avait pas besoin d'être restauré. Une seconde épreuve fut tentée avec deux officiers de notre flottille puis le steamer dut hiverner ; on eut beau alléger le monstre de son combustible, comme son axe se trouvait au-dessous des écluses, il a fallut lui enlever la partie inférieure des tambours et démonter les montants des portes de flot. L'hivernage faillit être fatal, le 1er décembre un incendie se déclara dans les cuisines et c'est avec peine qu'on se rendit maître du feu.

Enfin, le bâtiment fut remis à la Marine royale le 22 décembre ; le capitaine Claeys et un équipage militaire prirent possession du bord.

L'exploitation pour le compte de l'État devait commencer à la bonne saison. Dès le 22 mars 1842, le Moniteur publia l'avis des départs pour les 4 mai, 7 juillet et 7 septembre, le prospectus était alléchant, il prévoyait même des arrangements pour les familles, la gratuité des soins sanitaires, une part de bienveillance à la douane. La sortie des bassins attira une foule énorme, excellente réclame que vint gâter un député neurasthénique qui eut le mauvais goût de se jeter dans l'Escaut du British-Queen; repêché, ce fâcheux s'obstina et alla se lancer dans l'éternité d'un des bateaux faisant la traversée de la Tête de Flandre. Le lendemain, nouvel avatar : un navire anglais vint briser accidentellement un des tambours du « monstre ». La presse officieuse se hâta de détourner l'attention en annonçant qu'on avait fait, sur le navire, des expériences heureuses avec du charbon national.

Le départ qui donna lieu à de nouvelles manifestations s'effectua le 27 avril, le capitaine-lieutenant Eyckholt avait été investi des fonctions de commissaire du gouvernement à bord du British-Queen. Mais nonobstant tant de réclame, une quinzaine de passagers seulement s'embarquèrent à Anvers, trente autres le rejoignirent à Southampton, les journaux du temps léguèrent leurs noms à la postérité.

Le voyage fut très pénible, les tempêtes se succédèrent, on faillit heurter des banquises en vue de Terre-Neuve ; alourdi par un formidable chargement de charbon placé à l'avant et à l'arrière et destiné à un dépôt à New-York, le paquebot travailla beaucoup, la vergue de misaine, des sabords et des planches furent enlevés par les lames, le capitaine et son second faillirent subir le même sort, le charpentier et des matelots furent blessés.

Par contre, le retour s'effectua dans des conditions favorables, aussi le Moniteur en publia-t-il la relation : à part une panne de onze heures au milieu de bancs de glace flottants, aucun incident ne s'était produit et la réception en notre Métropole, le 24 juin, fut triomphale ; le canon tonna...

Un second voyage commencé le 7 juillet ne fut pas plus réjouissant : moins de passagers encore, plus d'ouragans et de tempêtes que jamais, le journal Le Globe fit notamment le récit d'une nuit terrible ; le commandant lui-même, cependant vieux loup de mer, désespéra. Mais voici le comble, le navire acquis pour établir des relations fructueuses avec les Yankees, faillit nous brouiller avec eux : le British-Queen fut soumis, en Amérique, à des taxes extraordinaires, en représaille le drapeau étoilé perdit les avantages de l'assimilation au pavillon national en ce qui concernait le rachat du péage de l'Escaut. Heureusement le malentendu put être dissipé.

Le retour fut aussi dramatique, il fallut se réfugier à Fayal après quatre jours de mauvais temps et cinq de tempête ; le paquebot faisait tellement eau qu'on ne pouvait plus « franchir » les pompes. Ce fut le coup de grâce.

Le gouvernement se rendant compte enfin de l'impossibilité d'exploiter pareille ligne avec un seul bateau, décida de vendre le monstre comme vieux matériel.

On fit à ce propos une chanson sur l'air du Doudou de Mons, dont le refrain était :
Nous avions la British-Queen
Qui est un fort beau bateau,
Qui n'a qu'un seul défaut,
C'est d' couler à fond subito.

## A SUIVRE

# (5 342 – 14/01/24) La marine de guerre belge (1830 - 1860) (IV)

## IV La Marine royale et la colonisation.

Ce lamentable épisode nous a entraînés à négliger l'ordre chronologique des annales de notre flottille. Signalons donc que, loin d'être restée inactive, elle avait encore, en 1841, détaché la Louise-Marie dans les parages du Doggers Bank et des Féroé pour surveiller et aider les pêcheurs.

A cette époque, stimulés par le Souverain, nos dirigeants voulurent créer des comptoirs et des établissements coloniaux car il importait toujours de réveiller cet esprit commercial qui avait fait la gloire et la richesse du pays flamand, d'Anvers et d'Ostende particulièrement ; il fallait aussi mettre fin au malaise créé par la crise industrielle née en 1835 et aggravée par l'accroissement d'une population sans travail.

Des vues avaient été jetées sur les îles Philippines, Madagascar, Pinos, Cosumel, mais des difficultés financières avaient fait avorter à l'avance toutes les tentatives. Pourtant ce que l'État ne pouvait faire alors, des particuliers, dans un élan généreux et patriotique, voulurent l'entreprendre sur une échelle assez vaste et ils fondèrent Santo-Thomas de Guatémala.

Cette fois encore on eut recours à la Marine royale :la Compagnie belge de colonisations à la tête de laquelle figuraient des personnalités : les comtes de Merode et de Hompesch, songea d'abord à acquérir des terrains à l'intérieur de la Vera-Paz. Elle se décida finalement à racheter à la société anglaise dite Compagnie agricole et commerciale des côtes orientales de l'Amérique centrale, une partie du territoire que le gouvernement guatémalien lui avait concédé en 1834. L'entreprise obtint l'appui du ministre Nothomb et le patronage du Roi.

Cependant certaine presse s'éleva contre ces projets, il en résulta des polémiques et on décida d'envoyer sur les lieux une commission d'exploration. En conséquence, le 11 novembre 1841, la Louise-Marie emporta un délégué du ministre de l'Intérieur, le lieutenant de vaisseau Petit, commandant, et le chirurgien De Change, de la flottille, représentant tous trois le gouvernement, ainsi que les agents de la Compagnie belge de colonisation : le colonel du génie De Puydt, ancien député de Diekirch, trois autres officiers et le baron von Lockhorst.

La goélette jeta l'ancre dans la baie de Santo-Thomas le 6 janvier 1842. Les délégués du gouvernement remirent des rapports nettement défavorables, ceux de la compagnie les traitèrent de prophètes de malheur et les accusèrent de s'être laissé influencé par des difficultés apparentes.

Au mépris des sages conseils de nos marins, gens pratiques au fait des questions coloniales, leur voix fut étouffée par des réclames tonitruantes. Des officiers et des soldats reçurent des congés pour se rendre dans la « nouvelle Belgique », on fit même des chansons célébrant les délices de ce pays de cocagne ; le refrain de l'une d'elles était le suivant :Wie gaat er mee naar Vera-Paz?
Daar moeten wij niet werken,eten en drinken op ons gemak,
En slapen gelijk een verken.Des comités provinciaux furent établis pour recruter des colons d'après des statuts officiellement approuvés. Nos paysans miséreux liquidèrent leurs pauvres biens, se bousculèrent aux guichets pour acquérir quelques parcelles de cette terre promise et, en 1843, une première fournée de dupes partit pour l'Eldorado ; la Louise-Marie emporta les dirigeants et les fonds, le Théodore, voilier du commerce nolisé pour la circonstance, transporta des émigrants. La goélette dut relâcher à Ténériffe à cause de la santé précaire de l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées Simons, qui mourut à bord peu après et dont le corps fut immergé. Le Théodore arriva à la colonie le 20 mai, la goélette le 7 juin. Alors on constata que les fonds ne représentaient qu'un import minime, insuffisant pour jeter les bases de l'établissement et dès lors commencèrent les revers et la réalisation des prédictions de Petit et de De Change.

Nonobstant de nouveaux avertissements et la brutalité des faits, la réclame n'en continua pas moins activement, on inonda les bourgs et les villes de prospectus, de gravures représentant la « ville » de Santo-Thomas ; on acheta des bois en Amérique et on les amena bruyamment en Belgique comme venant de la colonie. Huit bâtiments conduisirent de nouvelles dupes à leur perte.

Eclairé au sujet de ces odieuses manoeuvrés, le comte de Merode se fâcha et le gouvernement se hâta de retirer sa confiance à l'entreprise mais le mal était fait. L'Etat, pendant un certain nombre d'années, essaya de soutenir le moral des malheureux colons en leur envoyant périodiquement la Louise-Marie. Le 29 avril 1845 notamment, elle quitta Ostende, emportant notre diplomate Blondeel de Ceulebroeck et divers passagers ; l'un d'eux laissa un journal de voyage qui en dit long sur l'état misérable de notre colonie décimée par les fièvres : nos colons logeaient dans des cabanes en feuilles de palétuvier, étaient livrés aux moustiques dans un climat pestilentiel et manquaient de tout. La mortalité y prenait des proportions effrayantes et l'entreprise périclitait.

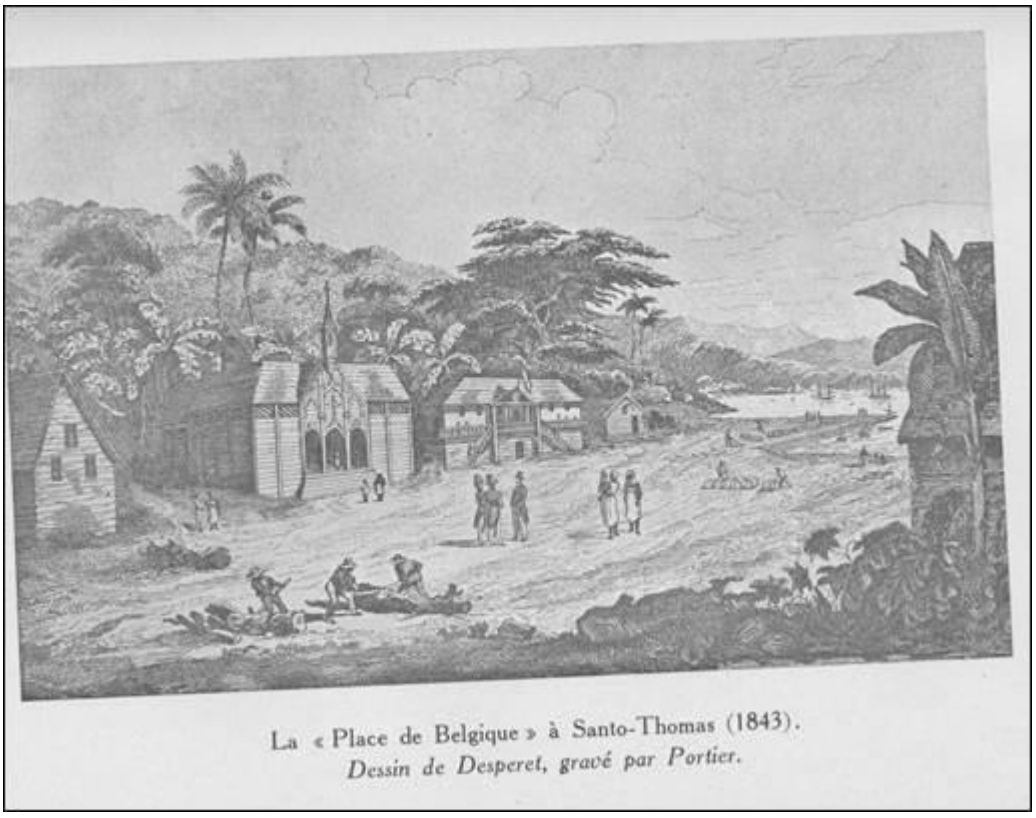
Cet essai fut mal conduit, les colons se virent soumis à des règles aussi sottes que tracassières, les derniers survivants combattirent la nostalgie en s'enivrant.

L'équipage de la goélette lui-même paya un large tribut à la fièvre, le voilier se transforma en hôpital, le commissaire du bord décéda à Santo-Thomas, un enseigne faillit y perdre la raison. Le bâtiment manqua en outre de se perdre au cours de ce voyage.

L'affaire tourna au scandale, des rescapés ameutèrent l'opinion publique, ce fut la faillite. Les fondateurs espérèrent couvrir le passif en contractant un emprunt dont le gouvernement aurait garanti l'intérêt, mais Nothomb et ses successeurs refusèrent de saisir les Chambres d'un semblable projet ; alors de Hompesch intenta un procès à l'État, il le perdit en même temps que sa fortune.

Il est intéressant de constater que d'aucuns attribuèrent l'échec de cette tentative à l'abandon dans lequel furent laissés les émigrés ; notre consul Cloquet, commissaire du Roi à Santo-Thomas, démontra dans un rapport de 1850, le bien que faisait la présence d'un bâtiment de l'État dans la colonie et la vue du' drapeau national, preuve évidente de l'indispensable nécessité, en semblable cas, de posséder une marine militaire. Le docteur Fleussu, agent consulaire à Santo-Thomas, déclara nettement que pendant la présence d'un navire de l'État, il avait constaté l'absence complète de décès et de maladies, le moral se trouvant remonté.

Le lieutenant de vaisseau Sinkel attribua l'échec de l'entreprise au manque de coopération d'une Marine insuffisante pour semblable mission, et cita comme autre exemple celui de la tentative de colonisation belge faite à Sainte-Catherine, en Amérique du Sud, qui périclita parce que la mère-patrie ne lui envoya aucun réconfort de l'espèce.



La « Place de Belgique » à Santo-Thomas (1843).
*Dessin de Desperet, gravé par Portier.*

* * *

Les tristes aventures de la British-Queen et de Santo-Thomas de Guatemala nous ont encore entraîné dans des digressions qui nous ont fait négliger la vie propre de la Marine royale. Reprenons-en le cours en 1842: le 18 mars, le gouvernement autorisa l'établissement d'un service de bateaux à vapeur entre Anvers et la Tête de Flandre, puis, le 7 avril, une loi permit l'achat d'un second petit steamboot pour desservir la ligne Anvers-Tamise, ce fut encore la Marine royale qui fut chargée de l'exploitation ; c'était une atteinte à son prestige, mais elle fit contre mauvaise fortune bon cœur.

En avril encore, l'État accorda un équipage militaire au trois-mâts Macassar de la firme J.-B. Donnet, d'Anvers. Ce navire de 800 tonnes, armé de caronades, partit pour les Indes ; le voyage dura une année,

il s'effectua dans de bonnes conditions mais fut improductif, les négociants belges trop timorés n'ayant exporté que des marchandises n'intéressant pas les régions visitées.

Le 14 octobre 1842, le brick de 209 tonnes Comte de Flandre, lancé à Bruges, armé pour un voyage de circumnavigation dans le but de faire connaître nos produits au loin, prit encore la mer avec un état-major et trente-deux marins militaires. On conçut de grandes espérances au sujet de cette entreprise qui fut, comme toujours, montée avec légèreté ; de plus la fatalité s'en mêla. Une lettre envoyée par un passager à la presse donna des détails tragiques : déjà en vue de l'île de Wight le brick fut désemparé au cours d'une tempête et devint le jouet des éléments ; le pont était tellement encombré qu'on ne put tirer le canon d'alarme. Une chaloupe de pilotage finit par venir au secours du bâtiment et à le conduire à Deale, on y constata qu'il était hors d'état de naviguer et la Louise-Marie vint reprendre l'équipage.

Cependant certains députés conscients de l'utile protection que quelques goélettes armées pourraient assurer aux navires du commerce, réclamèrent le remplacement des canonnières par des voiliers susceptibles de tenir la mer. Une partie de ce programme fut réalisée, le Quatre-Journées et deux chaloupes-canonnières furent vendus et les partisans de la Marine royale se réjouirent de cette mesure, mais leurs adversaires veillaient et, le 12 décembre 1842, Osy, représentant d'Anvers, obtint une réduction du personnel et du matériel malgré l'énergique opposition du ministre des Affaires étrangères.

Le produit de cette vente servit, en 1843, à faire construire le brick de guerre Prince Royal sans l'intervention des Chambres. Ce navire long de 35 mètres et déplaçant 500 tonnes fut construit sur les chantiers des frères Van Gheluwe, de Bruges, d'après les plans du Cygne qui servait de type dans la marine française. Nous y reviendrons.

Le 14 mai 1843, parut l'arrêté-règlement pour le service des bateaux à vapeur desservant l'Escaut de Tamise à Anvers et la Tête de Flandre. Ces malles-postes dénommées Ville d'Anvers et Princesse Charlotte furent placées sous la direction du commandant de la division du fleuve.

Ce qui n'empêcha guère nos marins de continuer leurs randonnées transatlantiques : le 16 juin, le brick le Charles retourna aux Grandes Indes sous le commandement de l'enseigne Hoed. L'aspirant de 1e classe O. Ducolombier qui faisait partie de l'état-major, a laissé une brève mais vivante relation de ce voyage qui se termina d'une façon tragique : le voilier arriva à Singapour et fit route vers Manille par le passage de l'Est. Dans la nuit du 16 janvier 1844, longeant la côte de Bornéo, il tomba sur un banc situé à l'embouchure de la rivière Kouteï dont les cartes étaient imparfaites. Au matin, le brick complètement échoué, fut attaqué par vingt-quatre « pros » pirates portant une forte artillerie. Le Charles n'étant pas armé, essuya le feu sans pouvoir y répondre ; la résistance étant impossible, l'équipage dut se réfugier dans les chaloupes et put gagner le large. Démunis de vivres et d'eau, même d'argent, les fuyards voguèrent vers Macassar (à 250 milles anglais de distance) où était le seul établissement européen pouvant leur offrir un abri.

La traversée dura dix jours, nos marins endurèrent les plus grandes misères et les plus dures privations ; ayant atteint la côte des Célèbes prêts à succomber de soif, Ducolombier eut l'audace de s'introduire seul au milieu d'une peuplade sauvage en armes et ainsi il procura de l'eau k ses compagnons.

Macassar fut atteint le 26 février. Y arrivèrent bientôt des navires de guerre hollandais et une expédition punitive fut décidée ; Ducolombier l'accompagna. La campagne dura quarante jours, Tangaroung, capitale du sultan de Kouteï, fut incendiée.

Les rescapés du Charles furent transférés à Batavia où le steamer anglais Royal-Consort les prit à bord. L'aventure n'était pas terminée : une voie d'eau se déclara en cours de route, on gagna péniblement les îles Keeling ou Cocos, coulant bas, cinq jours après avoir quitté le détroit de la Sonde. Après réparation sommaire, on reprit la mer mais le navire refaisant eau, il fallut se hâter vers l'île Maurice où, heureusement, il put être remis en état. La rentrée s'effectua dans le courant du mois d'octobre, après dix-sept mois d'absence.

Continuant à remplir par ordre le rôle de placier en marchandise, la Marine royale fournit encore un équipage au trois-mâts-barque l'Emmanuel de 851 tonnes des frères de Cock, de Gand. L'ancre fut levée à Anvers le 9 janvier 1844, pour les Grandes Indes, le lieutenant de vaisseau Vanhaverbeke commandait.

Les étapes étaient Batavia, Singapour, Manille et Canton ; un incident amusant se produisit dans les eaux chinoises : l'Emmanuel se vit interdire l'accès de Canton.

Or cette ville était décimée par la famine, Vanhaverbeke crut obtenir facilement toute licence en offrant des vivres, mais les mandarins ignorant l'existence de la Belgique, s'obstinèrent et voulurent se faire

montrer l'emplacement de ce pays inconnu sur les cartes. L'aspirant de ire classe Tack leur fut dépêché porteur d'un atlas habilement maquillé où la Belgique figurait agrandie d'une partie de la Hollande et du nord de la France. Ceci ne dissipa pourtant pas la méfiance, et la douane du Céleste Empire vint compliquer les palabres. Finalement, Tack énervé, lança à la tête de ses auditeurs trop incrédules, le service à thé, agrément protocolaire de toute entrevue en Chine, puis leur montra les gueules menaçantes des canons braqués aux sabords du voilier ; l'argument, cette fois, fut convaincant.

L'Emmanuel regagna son port d'attache dans de bonnes conditions, le 13 avril 1845.

Soit dit en passant que, depuis le 13 décembre 1843, notre marine militaire avait subi de nouveaux assauts aux Chambres. Osy, mis en appétit par ses précédents succès, réclama la mise aux enchères de toutes les canonnières mouillées dans l'Escaut, le prétendant inutile ; Vilain XIIII vaticina sur le même thème. Or, si seules les canonnières nos 5 et 7 ainsi que le Congrès étaient restés armés, c'était que les équipages servaient sur les bâtiments du commerce, on avait même dû, pour ce motif, désarmer les canonnières nos 1 et 4, d'Ostende. Cette situation dura jusqu'en 1844.

Le 12 novembre 1843, le Macassar retourna encore à Batavia avec un équipage militaire bien que l'appel fait à nos industriels pour avoir une cargaison de produits nationaux à faire connaître aux Indes n'eût pas eu d'échos ; on fut obligé d'emporter comme lest, du sable. Le restant consistait en caisses de vitres, barils de clous et de couleur. Le trois-mâts emporta également le consul général Lannoy et sa famille se rendant à Manille.

Les débuts de la randonnée furent peu heureux, il fallut essuyer maintes bourrasques au cours desquelles un enseigne, projeté sur une caronade par le roulis, faillit se tuer ; le beau temps revint aux approches de l'Équateur, mais en vue du cap de Bonne-Espérance, la mer redevint houleuse, le navire fatigua beaucoup, la vergue du grand perroquet se rompit et il fallut naviguer à la boussole. A partir des îles Les Deux Frères, la navigation devint pénible, elle fut énervante jusqu'à l'atterrissage, le 3 avril 1844, à Singapour où des relations les plus sympathiques furent entretenues avec les officiers de la division navale française des mers de Chine ; les efforts déployés par nos marins pour nous créer des débouchés lointains furent appréciés par les commandants français qui attirèrent ainsi la considération sur notre modeste marine.

Mais au point de vue financier, les résultats furent insignifiants : une partie des marchandises implacables dans ces contrées dut être laissée en consignation chez des correspondants anglais. « Agir ainsi, écrit le lieutenant de vaisseau Sinkel, ne pas exporter suivant les besoins, aux époques voulues, dans les conditions voulues ; confier ses exportations à des capitaines qui eux-mêmes sont obligés d'avoir recours à des maisons étrangères intéressées à nous éloigner du marché, c'est s'exposer à des pertes considérables et pour ainsi dire inévitables. »

Le Macassar reprit la mer le 15 avril, pour gagner Manille où il devait embarquer une cargaison ; il y mouilla jusqu'au 17 juin et cingla vers Batavia dans l'espoir d'y recueillir l'équipage du Charles dont nous connaissons la triste odyssée, mais les naufragés avaient été rapatriés par une autre voie. Dès lors le trois-mâts se mit en mesure de rejoindre Anvers ; il eut encore à lutter contre la grosse mer dans le détroit de la Sonde et vers le cap de Bonne-Espérance. Il toucha Anvers le 22 novembre 1844.

L'essor semblant avoir été définitivement donné au service des voiliers facteurs de notre prospérité commerciale, l'Emmanuel reprit le chemin de Batavia et de Canton sous les ordres de Vanhaverbeke, le 9 janvier de cette dernière année.

Le 3 mai, le trois-mâts-barque Scheide, de la firme Cattaux-Wattel et Cie, appareilla pour la Chine d'où il rentra le 22 juin 1845 ; il séjourna deux mois et demi dans ce pays mystérieux et fort fermé. Aucun homme ne fut perdu pendant la campagne grâce à la sagesse du commandant Eyckholt et au dévouement du docteur De Change ; ce dernier put même pénétrer dans l'intérieur du pays, où il rassembla une importante collection de la flore et des objets précieux destinés à nos musées.

## A SUIVRE

---

# (5 343- 21/01/24)La marine de guerre belge (1830 - 1860) (V)

## V Le service Ostende-Douvres. L'affaire du Rio-Nunez.

Dans l'entretemps, comme nouvelle conséquence du développement de notre vie nationale, était née l'idée de faire participer la Belgique au service postal établi entre l'Angleterre et le continent, par Ostende et Douvres.

Un intérêt très grand pour notre pays s'attachait à la prospérité de cette ligne que l'on voulait faire rivaliser brillamment avec les autres reliant également la Grande-Bretagne au continent, c'est pourquoi le gouvernement la confia à la Marine royale.

L'État eut recours à l'industrie anglaise pour se procurer notre première malle-poste, elle fut construite à Londres. C'était un paquebot en fer de 600 chevaux, filant 12 nœuds ; l'ingénieur Guiette de notre flottille fut chargé de surveiller les travaux.

Baptisé le Chemin de fer belge, il fut inauguré le 3 mars 1846 ; F. Claeys, l'ancien capitaine de la compagnie des marins, en reçut le commandement, il sut inspirer confiance ce qui n'était pas facile, observa un contemporain, surtout avec des voyageurs anglais.

Bientôt, pour compléter l'exploitation, le gouvernement fit construire chez J. Cockerill, sous la surveillance de Guiette, deux autres steamers semblables au premier, mais notre ingénieur se servit de plans défectueux et les navires Ville d'Ostende, lancé le 3 août 1847, et Ville de Bruges mis à l'eau le 21 décembre suivant, n'eurent pas les qualités requises, mais nos officiers surent pallier les inconvénients et le personnel se révéla exceptionnel.

On ne sait pourquoi les trois paquebots furent bientôt débaptisés et nommés Diamant, Rubis, Topaze. Le 18 mars 1847, les Chambres avaient encore voté un crédit pour l'achat d'un autre bateau à vapeur, le Comte de Flandre qui, monté par des équipages militaires, renforça la ligne de l'Escaut.

Tout ceci n'empêcha point la navigation lointaine, en effet, le 25 juillet, le Scheide retourna aux Grandes Indes et en revint chargé de riz, de thé... et de singes pour le Jardin zoologique. Le 3 novembre 1847, l'Emmanuel reprit le large pour Batavia et rentra au bout de onze mois.

Ces multiples services rendus à l'activité commerciale ne forcèrent toujours pas la reconnaissance du pays très occupé alors par les discussions relatives à la défense du territoire ; malheureusement une commission se prononça sur le peu de concours que l'on pouvait espérer de notre modeste escadrille pour la protection d'Anvers et deux sénateurs en profitèrent pour la prétendre totalement inutile.

En sus, la révolution française de 1848 acheva de développer chez nous le désir de réaliser le détestable « gouvernement à bon marché » et l'expérience en fut tentée ; la Marine fut sacrifiée la première, on n'accorda plus d'équipages au commerce, un départ de l'Emmanuel annoncé pour le 15 octobre se trouva ainsi compromis, son commandant sauva la situation en obtenant, à ses dépens, de conduire quand même le trois-mâts aux Indes.

A vrai dire, nos officiers ne furent pas déçus en se voyant décharger de ces missions car les entreprises toujours mal étudiées par les armateurs n'attiraient que le discrédit sur nos marins engagés « par ordre » ; plusieurs fois ces officiers avaient manifesté leur mécontentement, faisant ressortir qu'ils n'étaient pas entrés dans la carrière militaire pour se faire les serviteurs des négociants, leur éducation, leurs aspirations étaient incompatibles avec le métier qu'on leur faisait exercer et où ils ne recueillaient que découragement.

Poursuivant son programme restrictif, la Chambre trouvant, au retour du Duc de Brabant d'un voyage en Amérique du Sud, qu'il n'y avait momentanément aucun emploi à lui donner, décida son désarmement complet ; ce fut une grande erreur. Pendant ses randonnées, le capitaine-lieutenant de vaisseau Schockeel en avait admirablement dressé l'équipage et rendu le modeste voilier apte à représenter dignement le pays à l'étranger et, tandis qu'à Anvers et dans nos grandes villes on se moquait de notre petite marine, le brick était reçu avec considération et fêté à Rio de-Janeiro, Buenos-Ayres, Valparaiso, dans les contrées maritimes. « Montrer le pavillon avec honneur à l'aide de coquilles de noix », pour nous servir de l'expression du facétieux représentant Coomans, faire beaucoup avec peu, est un tour de force, dénote un homme de valeur et Schockeel avait obtenu ce résultat.

Mais nos marins eurent beau faire, le flot montant de la démagogie qui partout s'acharnait à abaisser l'autorité, à réaliser des économies destructrices des services publics et les lazzis des partisans du laisser-

aller, dénaturèrent leurs actes. Nos « coquilles de noix » furent jugées un luxe inutile, n'avoir d'autre raison d'être que de répondre à des visées extravagantes de la Cour.

Trois canonnières partagèrent le sort du Duc de Brabant, les équipages furent licenciés, les officiers placés en disponibilité, c'est-à-dire réduits à un traitement de famine. Une économie annuelle de 136.000 francs se trouva ainsi réalisée !

A la suite de cette mesure, plusieurs officiers demandèrent à passer dans la marine fédérale allemande qu'on organisait et des offres alléchantes leur avaient été faites. Semblable autorisation fut accordée à sept d'entre eux ainsi qu'à des sous-officiers ; les officiers, enseignes en Belgique, obtinrent immédiatement le grade de lieutenant de vaisseau, chacun reçut le commandement d'un bâtiment et l'un d'eux, Pougin, devint chef d'état-major de l'amiral, un autre fut chargé de la direction des pupilles ; un de nos sous-officiers devint le maître d'équipage apprécié de la frégate du prince Adalbert de Prusse. Mais, à cause de la susceptibilité de l'Autriche, cette marine fut licenciée en 1852. Nos officiers furent dédommagés par une pension.

Chez nous, les démolisseurs de la flottille continuèrent leurs assauts, ils firent supprimer les commandants de division à Anvers et à Ostende et, le 9 décembre 1848, il fut proposé de ne même plus rien porter au budget pour l'entretien du brick et des deux dernières canonnières, ce qui fut obtenu malgré certaines oppositions intelligentes et clairvoyantes.

En conséquence, la Louise-Marie seule resta armée, dans le but de croiser pendant l'été dans le nord, pour nos pêcheurs, et, en hiver, visiter les rives malsaines du Rio-Nunez : Le 4 mars 1848, sous la pression de l'armateur gantois de Cock et de quelques hommes d'initiative, une convention avait été conclue pour la cession d'un territoire situé sur les rives de ce fleuve, sur la côte occidentale d'Afrique où la France possédait déjà plusieurs factoreries. Cette cession fut obtenue moyennant une redevance minime payée au roi des Nalous, Lamina.

En vertu des prescriptions gouvernementales donc, en décembre 1848, notre goélette montée par 52 hommes commandés par le lieutenant de vaisseau Vanhaverbeke, cingla vers cette petite colonie, sa présence y était hautement nécessaire. Afin de ne rien enlever à l'importance des faits, nous résumons les rapports d'un témoin, le capitaine de frégate de la Tocnaye, commandant la corvette la Recherche, au chef de l'escadre française qui croisait alors en permanence dans ces parages :En arrivant dans l'estuaire du Rio-Nunez, le 26 février 1849, de la Tocnaye apprit par le capitaine de la corvette anglaise la Favorite qu'un roitelet voisin, Mayorré, chef des Landoumas, avait infligé d'indignes traitements aux blancs installés aux comptoirs franco-belges et que ces derniers avaient demandé protection à Vanhaverbeke. Celui-ci accompagné de deux officiers et de tous les traitants, était allé à Deboqué, capitale de Mayorré, pour obtenir réparation, mais sans résultats ; des étrangers avaient persuadé le petit potentat que le moment était venu d'en finir avec les blancs ; deux commerçants anglais appuyaient cette politique et lui fournissaient des armes et même des canons.

De la Tocnaye, en présence de la gravité de la situation, se mit en rapport avec Vanhaverbeke, une expédition fut décidée. La Recherche ne put remonter le fleuve au delà de Ropass, à cause de son trop grand tirant d'eau, la Louise-Marie elle-même dut s'arrêter pour le même motif.

Le 12 mars, l'expédition composée de 35 hommes du navire français et de 30 de la goélette belge, avec deux petits mortiers, transportés dans des embarcations armées en guerre, s'embossèrent devant Deboqué ; les traitants et une quarantaine de Yoloffs avaient accompagné.

La montagne de Deboqué était couverte de noirs résolus mais qui n'osaient ouvrir le feu et Mayorré aurait voulu traiter, mais tiraillé en tous sens, il hésitait. Les officiers allèrent le trouver au milieu des siens, il ne fit que des demi-promesses, les négociateur ! se retirèrent pour lui envoyer un ultimatum qui fui accepté avec hésitation — il promit toutefois de rendre, à Ropass, à un indigène, résident français, sa femme et son enfant qu'il avait enlevés.

Vers 11 heures du soir, les forces franco-belge! regagnèrent leurs navires.

Arriva alors la corvette la Prudente, commandant de Kerhallet, qui resta en ces lieux car la situation s'était assombrie : Mayorré avait manqué à sa parole et de plus s'était vanté à Lamina d'avoir trompé les Européens ; dans ces conditions il fallait passer aux actes, une déclaration de guerre fut envoyée au trop rusé monarque et le blocus fut établi dans le fleuve.

On requit alors le petit trois-mâts belge l'Emma et la goélette française Dorade, appartenant à des commerçants et qui pouvaient remonter le fleuve, on mit à bord de chacun de ces bateaux, quatre pièces de canon ; l'Emma reçut, en outre, quatre pierriers et deux mortiers de 13 centimètres.

Le 21 mars au matin, des équipages de la Prudente et de la Recherche passèrent sur l'Emma et la Dorade: 160 hommes plus 20 Yoloffs.

La Louise-Marie fut laissée à Walkeria sous le commandement du second officier, l'enseigne de vaisseau Th. Ducolombier, tandis que Vanhaverbeke remontait avec les Français, emmenant sa chaloupe qui portait vingt hommes d'élite.

Dans la nuit du 23 au 24 mars, avec la marée montante, l'expédition se dirigea vers Deboqué ; le voyage fut périlleux dans un courant rapide, au travers de passes difficiles, il fallut remorquer les voiliers. Le 24 au matin, on était à nouveau embossé devant la « capitale », tout était prêt pour le combat.

L'ennemi n'avait pas causé d'inquiétudes jusqu'alors, un silence morne régnait, les défenseurs étaient cependant à leur poste, de sérieux préparatifs avaient été faits, une forte barricade en troncs d'arbres, de fascines et de planches percées de meurtrières battait en même temps les navires et le lieu de débarquement ; plusieurs pièces d'artillerie, placées à mi-côte étaient bien pointées contre les assaillants.
De la Tocnaye donna le signal de l'action, le feu fut intense pendant trois quarts d'heure, tant de l'artillerie que de la mousqueterie. Malheureusement les troupes de Mayorré demeuraient invisibles, cachées derrière de gros arbres et dans d'épais fourrés, le long des berges, et de là elles répondaient d'une façon très nourrie, mais les noirs tiraient trop haut et avec des projectiles irréguliers, ce qui évita bien des mécomptes.
Cependant, vers 9 heures, le feu de terre sembla se ralentir et l'ordre de débarquement fut lancé ; en même temps que les Français, une douzaine d'hommes de la Louise-Marie entraînés par j'enseigne Dufour, s'élancèrent avec fougue.

A ce moment, l'adversaire qui avait été débusqué de la rive droite par la mitraille et les obus, voyant le feu de la mousqueterie des bâtiments presque éteint, revint à la charge avec une telle rage que de Kerhallet et Vanhaverbeke furent contraints de différer leur propre débarquement pour faire face à cette nouvelle attaque et protéger ceux qui étaient descendus.

De la Tocnaye était sur la rive de Deboqué avec 130 hommes, Dufour et des membres de la Louise-Marie faisaient partie de cette première division de débarquement ainsi que 18 Yoloffs. L'escalade de la montagne fut entreprise pour débusquer l'ennemi dont le feu plongeant gênait, l'assaut fut mené avec enthousiasme, sans tirer un coup de fusil ; en abordant les premières habitations, une décharge à bout portant fit tomber quelques-uns des meilleurs matelots mais la course fut reprise à la baïonnette, les noirs furent débusqués de toutes parts et au même instant, par un hasard providentiel, une bombe vint s'abattre dans le « palais » de Mayorré qui venait de mettre lui-même le feu à une pièce de 24 pointée sur l'Emma ; le roi déguerpit précipitamment, emmenant le restant des défenseurs. Il ne restait que les tirailleurs qui s'étaient arrêtés derrière la forte palissade qui entourait la ville, mais l'obstacle fut forcé et il fallut alors chasser les guerriers des bois épais qui entouraient Deboqué.

Cinq marins furent encore blessés, cependant la fusillade se tut, la position était prise. Il fallut, pour revenir aux bateaux, franchir le vaste incendie allumé par les bombes et les obus, emportant péniblement les victimes sous un soleil ardent et au milieu d'une atmosphère embrasée de 45° à l'ombre.

Vanhaverbeke venait, de son côté, de faire incendier la petite ville située sur la rive droite et qui appartenait au principal chef de Mayorré, c'était là que ce dernier avait caché ses objets les plus précieux dont un magnifique uniforme de général, ainsi que ses marchandises.

Vers trois heures de l'après-midi, on put rembarquer avec un canon pris à terre, après avoir encloué et précipité les autres dans le fleuve. Deux blancs avaient été tués et douze blessés, des coups de feu isolés causèrent de nouvelles blessures, Dufour notamment fut légèrement atteint.

Lorsque l'affaire était déjà terminée, arrivèrent une soixantaine de noirs armés, des alliés, qui réunis aux maraudeurs, achevèrent après le départ de l'expédition, la destruction et le pillage.

La soirée se passa sans troubles, mais à onze heures il y eut une alerte, l'Emma essuya des coups de feu, tirés de la montagne, on y répondit par des bombes et des coups de canon ; le même incident se produisit le lendemain, quelques bombes tinrent les agresseurs à distance : les mortiers en lancèrent 96 durant l'expédition.

Les embarcations démarrèrent avec le reflux, remorquées par les canots, et bientôt elles se trouvèrent harcelées par des fusillades partant des buissons couvrant les rives ; il fallut faire parler constamment les caronades. Enfin, mais non sans peine, la Louise-Marie fut rejointe à Waikeria.

Thongho, frère aîné de Mayorré et prétendant à la royauté qu'il avait déjà possédée, s'y trouvait avec une centaine de partisans armés ; pour parfaire la punition, Thongho obtint satisfaction et ceignit la « couronne ».

Le 26, le retour se poursuivit, accompagné toujours de coups de fusils partis des rives ; un nègre de la Prudente tomba foudroyé d'une balle à la tête. Sur le point d'arriver au terme de leur course, les nôtres furent plus vivement assaillis ; la Louise-Marie fut obligée de mettre en action ses six pièces de bâbord et ses deux mortiers. Dufour fut frappé d'une balle à l'origine du nez et qui lui brisa l'os du palais ; un matelot belge reçut également un projectile. La goélette se trouvait dans un des tournants brusques de la rivière, drossée par un fort courant et, malgré les plus grands efforts de la chaloupe qui la remorquait, elle fut jetée à la côte, sous le bois sacré du Rio-Nunez. La situation du navire était critique et cependant son commandant ne pouvait s'en occuper, il devait se soucier avant tout de repousser l'ennemi qui l'assaillait de près. Sur ces entrefaites, arrivèrent la Dorade et l'Emma, qui purent protéger la Louise-Marie par leurs feux croisés lorsque son inclinaison devint si considérable qu'il lui était impossible d'user de son artillerie : elle faillit chavirer. Il fallut évacuer ses blessés et ses malades sur la Dorade, sous la fusillade ; Vanhaverbeke était si occupé qu'il ne s'aperçut même pas qu'une balle venait de traverser son chapeau près du front.

Enfin, la goélette cessa de s'incliner, son arrière, saisi entre deux roches, se maintint en équilibre et elle put attendre ainsi le retour de la marée pour se relever et se remettre à flot. L'appareillage s'effectua dans la nuit et toute l'expédition, satisfaite des résultats acquis, arriva à Ropass.

Le commandant français rendit un bel hommage à la bravoure du lieutenant de vaisseau Vanhaverbeke, de ses officiers, sous-officiers et marins ; il signala notamment que le tontremaître de canonnage Rietveld se jeta sur une bombe qui allait éclater sur le pont de l'Emma et la lança à l'eau.

L'affaire du Rio-Nunez eut un grand retentissement en France et en Belgique. Le croirait-on, il se trouva, chez nous, des esprits assez étroits pour blâmer « l'intervention » de Vanhaverbeke dans ces démêlés où, cependant, nos intérêts commerciaux et la vie même des résidents étaient en jeu ; sans les éloges mérités du gouvernement français, il eût été désavoué.

Vanhaverbeke, les enseignes Dufour et Th. Ducolombier, ainsi que le chirurgien Durant, reçurent la Légion d'honneur ; Vanhaverbeke et Dufour reçurent également la croix de chevalier de l'Ordre de Léopold. L'aspirant Delcourt, qui avait aussi été héroïque, jouit d'un avancement au choix ; des sous-officiers et matelots furent récompensés. Enfin, les négociants du Rio-Nunez firent remettre au commandant de la Louise-Marie, un sabre d'honneur qui est exposé maintenant au Musée de la Porte de Hal.

* * *

Il est intéressant de voir de quelle façon, à cette époque, était réparti le personnel de la Marine royale (les deux dernières chaloupes-canonnières furent désaffectées en 1850) ; nous la trouvons dans le « Résumé de la situation administrative des provinces et communes » : Pour les paquebots à vapeur de la ligne Ostende-Douvres, à terre, un capitaine-lieutenant, un ingénieur de 2e classe, un agent comptable, un quartier-maître, trois matelots de 2e classe et trois de 3e classe ; à bord, trois lieutenants de vaisseau de ire et de 2e classe, trois enseignes de vaisseau, trois contremaîtres charpentiers, trois maîtres d'hôtel, dix-huit matelots de ire classe, trois de 3e classe, trois premiers chauffeurs, treize chauffeurs, trois machinistes, deux chaudronniers.

Pour le service sédentaire de l'Escaut, un chirurgien aide-major attaché à la quarantaine, un chirurgien aide-major pour les émigrants, deux élèves chirurgiens, cinq matelots de ire classe, dix de 2e classe pour les bateaux à vapeur, quatre gardiens pour les canonnières et le brick désarmés, et deux mousses.

Pour le service du chantier d'Anvers, un ingénieur de 2e classe, un second-maître et trois gardes.

Pour le personnel de terre, un agent comptable et deux matelots de 2e classe.
Se trouvaient en disponibilité : deux capitaines-lieutenants de vaisseau, un lieutenant de vaisseau de 2e

classe, sept enseignes, sept aspirants de ire classe, un sous-commissaire de ire classe et deux de 2e classe, trois chirurgiens sous-aides et deux écrivains. L'effectif était donc réduit à l'extrême.

Cependant, la Louise-Marie, mettant les bouchées doubles, voguait en été vers les glaces des Feroè et, en hiver, sous les tropiques où sa présence était encore fort opportune car la leçon infligée à Mayorré n'avait que momentanément mis fin à la politique belliqueuse de son petit peuple mécontent du trop faible Thongho.
Obéissant aux consignes gouvernementales, la goelette leva l'ancre le 31 décembre 1851, pour retourner au Rio-Nunez, toujours sous les ordres de Vanhaverbeke. Le journal de bord tenu par l'enseigne Masui et conservé au Musée royal de l'Armée, nous apprend que les débuts du voyage furent pénibles ; il fallut relâcher à Deal et à Falmouth pour réparer le gouvernail et ce retard fit renoncer à une visite à Sierra-Leone.
La Louise-Marie se rendit directement à Sainte-Marie-de-Gambie où elle avait mission de recommander les intérêts de nos nationaux aux autorités anglaises, signe évident de l'insuffisance de notre protection, constatation irréfutable de notre faiblesse à l'extérieur.

Gorée fut atteint le 27 février 1852, Vanhaverbeke y trouva une lettre du consul de Belgique l'exhortant à se rendre d'urgence au Rio-Nunez. La goélette força les voiles et arriva à Ropass le 4 mars : les Nalous et les Landoumas étaient de nouveau aux prises, deux engagements sérieux s'étaient produits en janvier, heureusement les Landoumas envahisseurs avaient pu être refoulés.

L'une des escarmouches avait eu lieu à une centaine de mètres du comptoir franco-belge qui servait d'agence à nos commerçants, les belligérants avaient eu cinq ou six tués ; si les Nalous avaient été battus, cette importante factorerie aurait été pillée et rasée.

Le premier soin de Vanhaverbeke mué à nouveau en diplomate, fut de convoquer le consul et Bicaise, chef du comptoir, afin de connaître les causes de cette reprise d'hostilités ; il apprit ainsi que les Landoumas voulaient remettre Mayorré sur le trône et que Tongho s'était incliné, puis que Lamina, roi des Nalous, avait été sommé par l'usurpateur de lui céder à perpétuité le produit du droit d'ancrage des navires de commerce qui viendraient mouiller sur son territoire. Fort de l'appui des Européens, qui lui avaient garanti ce droit, Lamina avait refusé et la lutte avait commencé.

Deux bâtiments de guerre étrangers avaient déjà visité les parages, les commandants s'étaient évertués, mais en vain, à faire entendre raison au roitelet retors ; l'insalubrité du site avait obligé les entremetteurs complaisants à lever l'ancre.

Vanhaverbeke décida de renouveler une tentative d'accommodement. La proposition d'une entente amicale et neutre fut acceptée par les chefs ennemis, hélas ! ces ouvertures qui nécessitèrent plusieurs voyages de Deboqué à Caniope, n'eurent aucun résultat à cause de la ténacité des Landoumas qui, en réalité, voulaient accaparer tout le territoire des Nalous qu'en vertu de prétendues traditions, ils traitaient en intrus.

Lamina implora la protection des Belges. Abusant de sa qualité d'allié, il demanda que la Louise-Marie lui fournit de quoi armer les auxiliaires portugais qu'il venait de recevoir. Ne pouvant l'aider de cette façon sans risquer d'affaiblir ses propres moyens, le commandant de la goélette lui avança 2.500 francs qu'il eut la prudence de faire valoir sur la coutume de 1851 à 1852. La goélette devait prolonger son séjour à la colonie, mais sous condition pour les résidents qu'elle devait protéger, d'évacuer le haut fleuve endéans les trois jours afin de se transporter dans la zone d'efficacité des canons.

Les colons refusèrent d'abandonner leurs installations. Dès lors, la responsabilité étant couverte, toute peine devenait inutile et les frais extraordinaires étant interdits, la croisière fut poursuivie. Résultat : tout le commerce de la région se trouva paralysé, le marché de Deboqué fut abandonné par les Foulahs venant des contrées voisines et les transactions se réduisirent aux affaires locales.

Lamina voulant mettre en sûreté son fils et son neveu respectivement âgés de six et de quatorze ans, rêvant pour eux d'une éducation raffinée, les confia à Vanhaverbeke qui les amena en Belgique où ils furent confiés à un établissement d'instruction.

Tous ces incidents avaient fait subir des retards, il fallut renoncer à aller remettre au chef du Rio-Pongo un cadeau qui lui était destiné en récompense d'une offre de terrain qu'il avait faite au gouvernement belge.

Bref, la goélette cingla vers l'archipel des Bissagos, visita les îles Dormel, Cagnabec et Boulam, mouilla en rade de Bissao et à Bathurst où il fallait encore recommander nos intérêts à la bienveillance du gouverneur de Gorée ; enfin on fit escale à Hann et, le 15 juin 1852, la Louise-Marie revint au pays.

Elle retourna en Afrique le 23 janvier de l'année suivante, cette fois sous les ordres de Petit qui alla remercier officiellement le capitaine de vaisseau Baudin, commandant la station française de Gorée, qui avait envoyé un vapeur dans le Rio-Pongo où nos affaires avaient été compromises ; la mission de Petit consistait aussi à recueillir des renseignements d'ordre militaire et commercial. Arrivé à Victoria au mois de mars, il rendit visite à Lamina et apprit avec satisfaction que Mayorré, fatigué « d'échanger des coups de peigne » avec les Nalous, comme l'écrivit le lieutenant de vaisseau Godtschalck à un parent, et pressé par les Foulahs dont le trafic se trouvait ainsi perturbé, se tenait tranquille depuis quelque temps et qu'il était question de conclure la paix.

Les roitelets apaisés tournèrent aussitôt leur activité vers la diplomatie et Petit ne tarda pas à s'apercevoir que les multiples démarches faites auprès de lui par les deux partis n'avaient d'autre but que d'obtenir de la poudre et du genièvre.

Le journal de bord de l'aspirant Masui mentionne que le bâtiment quitta Victoria le 27 mars pour visiter le Rio-Pongo où Dufour fut envoyé aux informations, et Sierra-Leone. Le 7 juin suivant, la Louise-Marie rentra au bassin d'Anvers.

La convention conclue avec Lamina fut dénoncée en 1858, une convention nouvelle, exonérant notre gouvernement de toute charge, la remplaça ; elle conserva toute sa valeur jusqu'en 1920, ainsi qu'en atteste l'Almanach royal de cette année.

A SUIVRE

---

# (5 344 -28/01/24)La marine de guerre belge (1830 - 1860) (VI)

**VI Derniers espoirs.- La Marinee royale est «liquidée »**

Mais la situation économique de notre pays ne s'était pas améliorée. Le gouvernement désira alors rétablir les relations avec La Plata et, dans ce but, H. de Broucktre, ministre des Affaires étrangères, déposa à la Chambre, le 18 janvier 1853, une demande de crédit de 95.000 francs pour réarmer le brick Duc de Brabant.

Le crédit fut voté par 33 voix contre 20. Forgeur, sénateur de Liége, félicita nos dirigeants d'avoir présenté ce projet de loi et proclama qu'on avait engagé le pays dans une fausse voie en réalisant naguère des économies outrancières sur le budget de la Marine. Peu partisan des prodigalités, il affirma qu'il ne s'était cependant jamais rallié aux réductions opérées en 1847 et 1848 ; il estimait que la Belgique devait posséder une marine importante, une armée de mer comme une armée de terre.

Il fit remarquer que notre pavillon avait déjà glorieusement flotté dans plusieurs contrées et formula le voeu de voir accorder à notre corps naval des développements nouveaux, afin de favoriser efficacement l'accroissement de la marine marchande.

A cette époque, notre corps d'officiers ne se composait plus que de quatre capitaines-lieutenants de vaisseau, quinze lieutenants et enseignes et un aspirant de1re classe.

Une loi du 4 mars ouvrit un crédit pour la réparation du brick qui, pendant environ cinq ans, avait été amarré dans les bassins de Bruges. Il quitta les chantiers de cette ville le 1er octobre, et fut conduit à Ostende le 8 de ce mois. Le lieutenant de vaisseau Sinkel fut chargé de remettre le gréement en place.

L'armement se fit à l'aide de canons-obusiers de 36 et de pièces de 12 trop longues, dont la manœuvre était presque impossible (en 1856, on fut obligé de réduire le nombre de bouches à feu). L'équipage comprit : un capitaine-lieutenant (Petit), un lieutenant de vaisseau de ire classe (second), un lieutenant de vaisseau de 2e classe, deux enseignes, un aspirant de ire classe, un chirurgien-major et un aide-major, un officier d'administration et un écrivain, 72 sous-officiers et matelots ; total : 82 hommes.

Ce chiffre était inférieur de 31 à l'effectif voulu ; le ministre de Brouckère opina qu'en diminuant le nombre de canons, il était possible de réduire le personnel, c'était encore imposer à la Marine une économie mal entendue, il fallait s'attendre à de graves mécomptes et le ministère ne l'ignorait pas puisqu'il préconisa de par ailleurs de calculer le budget pour 1854 sur un effectif de cent hommes.

La tentative de réarmement du brick n'aboutit qu'à démontrer que « l'on ne possédait plus la sévérité indispensable pour réussir à former un noyau de sous-officiers et de matelots habitués à la vie rude, prêts à tout, et qui auraient pu dresser les marins », nota un officier avec raison.

Les efforts qu'on effectua pour réunir le cadre nécessaire prouvèrent, en effet, qu'équipages, sous-officiers, tout était à reconstituer par suite des licenciements successifs. Le règlement qu'à cette occasion le capitaine de vaisseau, directeur général de la Marine, Napoléon Lahure, avait élaboré dans son bureau de Bruxelles, avec un manque absolu de connaissances pratiques de la navigation (depuis son entrée au service de la Belgique, Lahure n'avait plus navigué ; il avait été enseigne dans la Marine des Pays-Bas), fut inexécutable ; de là un déplorable manque d'organisation, il fallut se rendre à l'évidence : nous n'avions plus de marine.

On dut pourtant, cette fois encore, marcher par ordre et, le 12 décembre 1853, le Duc de Brabant, remorqué hors du port d'Ostende par la malle Topaze, prit la route de Santo Thomas de Guatémala, notre colonie tombée en pleine décadence ; la mission du brick était de s'assurer si, comme on l'avait annoncé, 500 Américains y avaient débarqué.

Après ce que nous avons exposé plus haut, il est hautement intéressant de consulter le livre de bord de ce voyage que nous laissa l'aspirant Masui : jamais on ne dut distribuer sur nos bâtiments autant de coups de garcette, jamais on ne dut tant y mettre aux fers. Voici quelques motifs de punitions relevés dans ce curieux document : 25 coups à quelques matelots pour manquement à la discipline, 30 coups au matelot R... pour négligence dans la manœuvre, 25 coups à trois matelots pour ivresse, 50 coups à N... pour avoir coupé un raban de sabord ; aux fers le cuisinier, pour vol, aux fers aussi le quartier-maître (!) et le charpentier pour avoir découché à terre, etc. ; aux arrêts les sous-officiers, suspendus pour un mois de leurs fonctions, les maîtres voilier et armurier. Il était évident que la maistrance n'existait plus, la discipline était morte, nous n'avions plus de vrais marins.

Peu avant d'arriver à Santo Thomas, le 16 février 1854, un homme mourut des fièvres, on atteignit la colonie en traînant dans une yole filée derrière l'embarcation, le cercueil du défunt et pavillon à mi-mât ;le moral déjà si bas de nos colons n'en fut guère relevé. Pendant l'escale, le climat fit des ravages, un second décès se produisit à bord.

Après avoir planté une croix sur la tombe du malheureux Palmaert, autre victime de la baie des Mosquitos, on embarqua les archives de la colonie agonisante, ainsi que notre consul général Cloquet et quelques autres passagers heureux de fuir cet enfer. L'ancre fut levée le 29 avril et on mouilla devant Anvers le 13 juin.

Le 12 décembre suivant, remorqué par la malle Princesse Charlotte, le Duc de Brabant reprit mer pour se rendre au Rio Nunez et visiter la côte orientale de l'Amérique du Sud afin de s'enquérir de nos compatriotes émigrés à Sainte-Catherine (Brésil). Le brick ramenait en même temps Sayou Salifou, fils de Lamina, et son neveu Carimon qui avaient suffisamment appris le français et l'anglais.

La discipline ne s'était pas améliorée, tant s'en faut ; comme les peines corporelles avaient été supprimées dans la Marine, le livre de bord ne mentionnait plus que de nombreuses mises aux fers, ce qui réduisait, pendant la durée des punitions, l'effectif déjà insuffisant pour les manœuvres.

Le séjour à l'embouchure du Rio Nunez fut très court, nos intérêts étaient devenus presque nuls dans cette région et les roitelets y vivaient désormais en paix. Après une traversée relativement agitée, Montévidéo fut atteint le 8 février "1855, le Duc de Brabant y resta vingt jours ; le 5 avril il mouilla non loin de Sainte-Catherine, endroit bien situé où notre colonie aurait pu prospérer, mais l'organisation en était défectueuse, on n'encouragea pas cette intéressante initiative et la fâcheuse impression qu'avait produite. sur le public la malencontreuse affaire de Santo Thomas, ainsi que le mauvais choix des émigrants qu'on y envoya, fit échouer cette nouvelle tentative. Ne disposant pas des fonds nécessaires pour se rendre sur place, Petit dut se contenter de débarquer seul à Desteiro, et d'y recueillir au hasard des renseignements sur Sainte-Catherine située dans les terres. Les résultats de l'enquête furent cependant assez satisfaisants : grâce à leur énergie, certains colons avaient acquis de l'aisance, ils y cultivaient des produits européens ainsi que du café et de la canne à sucre qu'ils allaient vendre à Rio.

Ces investigations par trop sommaires, terminées, le brick gagna Rio de Janeiro où nos marins séjournèrent pendant un mois et furent l'objet d'un accueil chaleureux, l'état-major fut même reçu par les souverains ; la Belgique cessa d'être inconnue dans le vaste empire. Enfin, après une visite à Bahia et à Pernambouc, on rentra à Anvers, le 3 juillet 1855.

* * *

Il convient de rappeler ici un autre épisode de notre passé expansionniste, incident auquel nos marins furent également mêlés : le 21 octobre 1853, s'était créée à Bruxelles, une compagnie assez audacieuse pour songer à rétablir les rapports avec le Nouveau Monde ; pourtant l'aventure de la British Queen n'était pas encore oubliée, mais la « Société anonyme belge des bateaux à vapeur transatlantiques » dont il est question ici, ne comptait pas tenter l'essai avec un seul navire.

Cette compagnie, disposant d'un capital de cinq millions de francs, voulut établir un service régulier entre Anvers et New-York. Une convention fut signée avec l'État. Les steamers à hélices devaient être d'au moins 1200 tonneaux et la machine d'une puissance maximum de 200 chevaux ; la capacité de chargement ne pouvait être inférieure à 400 tonneaux de marchandises. L'exemption du péage sur l'Escaut et des divers autres droits leur était assurée, la taxe de mer des correspondances se percevrait pour le compte de la compagnie ; au cours de la première année, il devait y avoir un départ tous les mois et, dès la seconde année, les voyages se feraient chaque quinzaine. L'État accordait 1200 francs de subside par traversée, aller et retour. Tout cela fut octroyé sans discussion aux Chambres mais somme toute, l'appui financier était tellement minime qu'il ne constituait qu'un encouragement moral.

Les deux premiers navires de la Société coûtèrent chacun 883.000 francs, ils furent construits en Hollande et baptisés la Belgique et la Constitution; ils étaient en fer, jaugeaient 2889 tonnes, leurs machines étaient d'une puissance de 350 chevaux.

Le premier fut lancé le 27 juillet 1855, l'autre quelques jours plus tard. Ils arrivèrent dans notre Métropole plus d'un an après l'époque à laquelle, en vertu de l'accord conclu avec l'État, le service aurait dû commencer ; c'était un mauvais présage.

Tack et Pougin, revenus d'Allemagne, reçurent respectivement le commandement de ces vapeurs. Tack fut secondé par le lieutenant Fix, un Luxembourgeois grand-ducal, également licencié du service fédéral.

Enfin, la Belgique partit d'Anvers le 29 décembre 1855, emportant des passagers et une cargaison respectable. Mais arrivé en vue de Blankenberg, l'une des chaudières fut déjà mise hors service et il fallut relâcher quelques jours à Southampton. Néanmoins de nombreux voyageurs montèrent encore à bord et l'on chargea quelques nouveaux ballots. La traversée fut poursuivie le 5 janvier 1856, avec l'espoir de regagner le temps perdu... Trois jours plus tard, le navire faisant eau et les pompes fonctionnant mal, il fallut se réfugier à Plymopth ; la construction était défectueuse.

Réparations faites, elle reprit mer. Mais assailli par le mauvais temps, le steamer fut obligé de revenir, une autre chaudière étant brûlée, tandis que la seconde était obstruée par le sel ; de plus la carcasse faisait eau de plus belle et la mâture était disloquée. Il en résulta, pour la compagnie, une dépense imprévue de 500.000 francs.

Finalement le service dut être suspendu jusqu'au 4 octobre, la confiance du public était évidemment ébranlée. Après une escale à Southampton, on arriva à New-York le 26 de ce mois ; on fut obligé d'y renouveler la mâture. Mais à Anvers ce fut une bien autre affaire : il fut constaté qu'il fallait renforcer le bâtiment et lui donner un double fond ; l'examen de la quille démontra combien on avait été trompé par les constructeurs hollandais car on retira d'entre les abouts des tôles, du mastic qui avait servi à masquer l'imperfection des joints, les rivets ne tenaient pas ; les membrures, loin de reposer sur la quille, s'appuyaient sur la virure de gabord et le logement de l'hélice n'était pas disposé dans l'axe du navire.

Le Constitution ne valait guère mieux bien qu'il eût été soumis à l'examen d'une commission d'ingénieurs. Lorsqu'il arriva à New-York, ses machines se trouvèrent dans un état lamentable ; on paya 250.000 francs pour les remettre en état.

Les deux pyroscaphes, comme le British Queen, n'effectuèrent que trois voyages en Amérique.

Mieux avisée cette fois, la Société s'adressa à la firme Cockerill, à Anvers, pour la construction des autres paquebots : le Léopold ler, le Duc de Brabant et le Congrès, tous trois-mâts-barques à trois ponts et à

une cheminée, longs de 88m,39 de tête à tête, larges de 11n1,58 et ayant 8m,48 de creux ; les machines, à condensation, étaient de 350 chevaux.

Le Léopold Ier, de 2500 tonneaux, fut lancé le 15 octobre et placé sous les ordres du lieutenant de vaisseau Michel qui obtint, à cet effet, un congé d'un an sans solde. La commission de réception du steamer fut nommée par le ministre des Affaires étrangères ; le rapport conclut que le bateau était « un des plus solides navires en fer de l'époque » et il paraît que ses chaudières firent l'admiration des agents du Lloyd anglais ; pourtant, lui aussi, n'effectua que trois traversées.

L'enseigne de vaisseau Masui, esprit curieux et fort actif, qui avait obtenu également l'autorisation d'y faire du service, nous a encore laissé un journal de bord fort suggestif de la première de ces randonnées : le départ de la Métropole s'effectua le ler janvier 1857 ; on s'aperçut dès Flessingue, que la vitesse était réduite ; il fallut hisser les voiles et forcer les machines. Le 2 au matin, on arriva à Southampton, là un plongeur requis, constata qu'une des pales de l'hélice était cassée et que les deux autres étaient endommagées. Résultat : il fallut décharger toute la cargaison, envoyer l'hélice à Londres et la remplacer.

Le voyage fut poursuivi le 14. Le mauvais temps abîma la voilure et la corne fut rompue, l'artimon enlevé, un matelot tomba de la hune et se blessa grièvement ; peu après, un autre marin tomba à la mer et disparut, les batayoles de la poulaine devant à bâbord furent défoncées, un homme de l'équipage devint fou et tenta de se suicider.

A Staten Island, le 8 mars, six matelots désertèrent et il fallut réparer des avaries.

Reparti le 21, le Léopold ler rentra à Anvers le , 5 avril, dans d'assez bonnes conditions.

Le lieutenant de vaisseau Sinkel, alors en demi-solde, obtint de participer à la deuxième traversée qui commença quinze jours plus tard ; sept cents émigrants se trouvaient à bord. Cet officier rendit hommage aux efforts que fit Michel pour obvier autant que possible au manque d'organisation de la ligne ; la description que fit Sinkel du logement des malheureux émigrants est navrante. Au delà de Southampton, la navigation fut encore ralentie par suite" de la défectuosité des machines.

Au retour, le navire emporta peu de passagers et une quantité négligeable de marchandises ; la machinerie donna maints soucis : un tuyau d'exhaustion de la chaudière babord se trouvant bouché, il fallut éteindre les feux pour réparer l'avarie ; les vibrations ressenties à l'avant par suite des mouvements du propulseur, empêchèrent de tenir convenablement le beaupré qui était trop long, ainsi que son bout-dehors ; le gréement était trop lourd, les pavois de bas-bord trop faibles, etc. — On mouilla devant Anvers le 1er juin.

La Société Cockerill avait consenti à des sacrifices pour imposer cet armement nouveau et elle subit des pertes volontaires sur cette livraison.

Quant au Duc de Brabant et au Congrès, ils n'allèrent jamais à New-York, l'entreprise ayant dû suspendre ses services ; les négociations entamées avec le ministère pour obtenir l'appui, le secours de l'État, n'eurent aucun résultat et ainsi fut abandonnée une exploitation qui aurait pu donner de grands avantages au pays.

Les deux derniers bateaux, lancés en 1857 et 1858, furent loués à l'amirauté anglaise pour transporter des troupes aux Indes. La Société liquida, non sans désastre, en 1859, et, conséquence invraisemblable, on fit retomber inconsidérément la responsabilité de cet échec sur les officiers de la Marine royale !

* * *

Ceux-ci avaient acquis la certitude que la remise en service du brick ne constituait pas un essai sérieux, trop de lésineries s'observaient dans les détails les plus essentiels. Leur zèle finit par perdre son ardeur, leur enthousiasme disparut progressivement et pour cause : l'éducation des équipages était négligée par ordre, on ne les exerça même plus au tir. Nos officiers sentirent que si le Roi et son entourage désiraient une marine et même une bonne marine, le ministère n'osait pas partager ces idées, de crainte de se dépopulariser. La presse commença à s'émouvoir et M. Lahure, le chef suprême de notre flotte qu'il sacrifiait à l'opportunisme, devint l'objet de quolibets et de charges, on le représenta traînant, au bout d'une ficelle, dans un canal, deux petits bateaux pavoisés.

Mais après s'être laissé aller au découragement, le corps d'officiers ressentit un vif mécontentement, il résolut de protester et intéressa à sa cause le capitaine d'état-major Brialmont déjà célèbre. Celui-ci fit paraître, à la fin de 1854, une brochure intitulée : Utilité de la marine militaire belge, qui déchaîna de

violentes polémiques. Le brillant officier combattit les erreurs qui ne s'étaient que trop accréditées et proposa une réorganisation rationnelle de la Marine royale qu'il voulut placer sous la dépendance du ministre de la Guerre ; il fit remarquer très judicieusement que ce remaniement permettrait un abondant recrutement de matelots pour nos navires marchands et ceci est un axiome qui, malgré son indiscutable évidence et l'expérience acquise, fut toujours nié par les détracteurs systématiques de la marine militaire.

En avril 1855, Brialmont fit paraître une nouvelle brochure : Réflexions sur la marine militaire belge, 1830-1855, qui dénonçait sans détours l'ingratitude manifestée à l'égard des officiers de notre flottille, énumérait les services qu'ils avaient rendus, les engagements que l'Etat avait contractés envers eux, démontrait l'erreur dans laquelle on versait en se désintéressant des choses de la mer. « Nous n'avons plus de matelots, ajoutait-il, parce que nous n'en formons plus comme par le passé ; nous n'avons plus de novices, parce que nous n'avons plus d'école des mousses ; nos maîtres de profession et la classe si précieuse des maîtres d'équipage en particulier, s'amoindrit de jour en jour et finira par s'anéantir. Nous verrons avant peu d'années la Belgique condamnée à n'embarquer sur ses navires de commerce que des matelots étrangers, obligation d'autant plus préjudiciable à ses intérêts, outre qu'elle est antinationale, que nous voyons chaque jour les prétentions étrangères augmenter dans des proportions effrayantes.

Combien tout cela était prophétique ! Les armateurs finirent par se plaindre amèrement de devoir recourir à la « racaille cosmopolite » des ports pour constituer leurs équipages. Brialmont demandait un effort de raisonnement et de décider si, oui ou non, il fallait une marine de l'État. Il est à peine croyable qu'à cette époque, certaines factions allèrent jusqu'à réclamer la cession, à une compagnie particulière, de la ligne Ostende-Douvres.

L'impression produite par ces écrits fut telle que certains quotidiens, notamment le Journal d'Anvers, jusqu'alors hostiles à la flottille, se rallièrent aux idées de Brialmont. En outre l'opinion publique fut si profondément émue qu'un conseil des ministres fut convoqué et une commission instituée, le ler juillet 1855, pour étudier les diverses questions se rattachant à la marine militaire qui ne comptait plus alors que 19 officiers, dont le cadre de la maistrance avait été licencié par raison d'économie et qui ne possédait, plus que des matelots ignorants du métier.

La commission fut présidée par le comte de Flandre ; Brialmont servit de secrétaire. Le principe de la nécessité de la Marine royale fut admis malgré l'opposition de Orts et de Coomans (un avocat et un journaliste), mais la question fut mal introduite : il eût fallu procéder par ordre, éviter d'entrer dans des discussions à perte de vue sur l'organisation à décréter, décider seulement de l'urgence d'étendre et d'améliorer les éléments existants selon les besoins de la défense nationale et des relations commerciales à créer avec les pays lointains.

Pour avoir embrassé un ensemble de questions insolubles pour le moment, vu le niveau de nos connaissances maritimes et l'état de transformation où se trouvait alors partout la marine, la commission n'aboutit pas. Elle se crut appelée à se prononcer sur des points où elle se trouvait incompétente, elle passa un temps trop long à examiner différents systèmes proposés par plusieurs de ses membres qui furent généralement d'accord pour reconnaître en principe le besoin : 1° de posséder une flottille capable de défendre les polders et les approches d'Anvers, d'établir en aval de cette place un barrage indispensable pour arrêter une flotte, barrage à faire protéger par la marine et l'armée ; 2° de créer des stations maritimes permanentes à l'instar de celles de la France et d'autres puissances, dans les mers principales. La mission des navires affectés à ces services devait être d'explorer toutes les régions dans le but d'étendre nos débouchés, de nous rendre plus indépendants, de nous mettre à l'abri des crises, de renforcer l'action du corps consulaire, d'éveiller chez nos populations le goût de l'émigration, de fournir à l'émigration et au commerce des données, des hommes, une aide suffisante pour parvenir à fonder des comptoirs, des lignes de navigation nationales nous permettant d'exporter nous-mêmes nos produits et, en étendant peu à peu nos débouchés, de recueillir les bénéfices qui nous échappaient et étaient réalisés par les étrangers.

En suite de l'impressionnant rapport déposé par la Commission de la Marine vers le milieu de l'année 1856, le ministre des Affaires étrangères Vilain XIII résolut de présenter un projet de loi destiné à créer une flotte du coût de sept millions de francs à laquelle on devait attribuer un budget annuel de trois millions.

Cette dépense était minime eu égard au nombre et à la nature des services qui eussent été rendus ; malheureusement, on réclamait, à cette époque, d'énormes dépenses pour la nouvelle organisation de

la défense nationale : la politique de Napoléon III inspirait de sérieuses craintes en Europe et particulièrement chez nous ; Anvers devait constituer un grand camp retranché servant de pivot de manœuvre et de refuge pour l'armée. Et on venait encore de réclamer un nombre considérable de millions en supplément pour parfaire le programme ; dans ces conditions, le ministre Vilain XIIII recula et se borna à réclamer le statuquo.

Une nouvelle commission de la Marine fut instituée en 1858, composée essentiellement d'officiers de ce corps ; elle devait examiner les projets de défense de l'Escaut présentés au gouvernement par un comité spécial et par l'inspecteur du génie, le général Delannoy. Il fut conclu en faveur de notre cinquième arme.

Néanmoins, quoique complètement éclairés sur l'utilité d'une marine, les ministres qui furent successivement chargés de son administration s'attachèrent à l'amoindrir aux yeux du public, caressant ainsi les tendances généralement admises. Le Cabinet résolu, dans ces circonstances encore, à ne prendre aucune décision, la Marine devait mourir lentement et on laissa, dès lors, les navires pourrir dans l'Escaut.

Malgré les polémiques les plus ardentes en faveur de notre marine d'Etat, son démembrement fut tacitement décidé et, au commencement de l'année 1859, à la suite d'une demande de nouveaux crédits, la Louise-Marie fut désarmée et son équipage transféré sur le Duc de Brabant.

Les économies réalisées du fait du désarmement de la goélette permirent l'achat d'un nouveau paquebot de 100 chevaux, à deux cheminées, construit sur les warfs anglais ; il fut baptisé Emeraude et servit de remorqueur, de bateau de sauvetage et de transporteur de dépêches. En cas d'emploi, il était monté par des marins de l'une des trois autres malles-postes du service Ostende-Douvres. Peu après, le Diamant, devenu trop vétuste, fut mis hors d'usage.

Mais, le 10 mars 1860, comme conséquence des réclamations des sections à propos de la discussion du budget des Affaires étrangères, un projet de loi fut déposé en vue de remplacer les voiliers hors service par deux bâtiments à vapeur : une corvette à hélice, armée de 17 canons de 30, et un aviso-goélette à hélice, à 6 obusiers de 30. Léopold 1er; qui voulait favoriser une nouvelle tentative de colonisation aux îles Hébrides, fit tous ses efforts pour obtenir la régénérescence de notre flottille militaire ; il inspira même une étude intitulée : Complément de l'ouvre de 1830 (ouvrage anonyme d'A. Brialmont), dans laquelle il demandait la construction de quatre corvettes et de trois bricks, ce qui nous eût permis d'établir des stations navales sur la côte d'Afrique, en Chine, en Océanie et sur la côte occidentale d'Amérique. De vives discussions eurent encore lieu à ce sujet au Parlement et ailleurs, un certain Victor Van Damme voulut faire pièce au Souverain en lançant une brochure : De l'inopportunité de créer une marine militaire pour stimuler, étendre et protéger le commerce extérieur de la Belgique; des flots d'encre coulèrent. Mais l'agrandissement d'Anvers ayant été décidé, la Marine fut complètement sacrifiée aux nécessités de la défense nationale, qu'en réalité elle était appelée à compléter.

Le ministre des Affaires étrangères avait compté sans l'opinion publique à laquelle il fallut bientôt faire violence pour lui arracher les cinquante millions exigés pour la construction de la nouvelle enceinte d'Anvers, somme à peine supérieure à celle que réclamait la construction du nouveau Palais de Justice de Bruxelles, qui ne provoqua cependant aucun murmure. La question de la Marine avait le grand tort, aux yeux de la masse, d'être inconnue ou mal comprise, trop peu défendue et trop ridiculisée par des folliculaires et des hommes politiques qui cherchèrent à étayer leur popularité par des lazzis plus ou moins spirituels. Nous constaterons plus tard encore les méfaits causés pour ces mêmes raisons : ignorance des choses de la mer, railleries faciles, basse politique.

Le 20 février 1861, Goblet présenta le rapport sur le projet de crédit de 1.500.000 francs pour la construction des deux bâtiments proposés moins d'un an auparavant, et au Sénat, des membres se prononcèrent en faveur de la Marine. Néanmoins, les aveugles passions déchaînées eurent ce décevant résultat que, le 4 avril 1862, Charles Rogier, successeur de Goblet, retira le projet de loi du 10 mars 1860, déclarant —l'aveu mérite d'être noté — « que le gouvernement renonçait à la marine militaire, bien qu'il en fût partisan ! »

Le député Van Overloop, adversaire passionné de notre flottille, alla alors jusqu'à émettre le voeux de supprimer les marins en même temps que les navires, afin qu'on ne se prévalût pas, dans la suite, de leur existence pour réorganiser ce malheureux corps dont la spécialité est cependant d'étudier, de préparer l'avenir commercial du pays, de servir de guide aux armateurs dans les entreprises lointaines, dans les essais de longue haleine, de stimuler leur ardeur pour créer des débouchés directs, par suite d'efforts et de sacrifices de toutes sortes.

Bientôt le Duc de Brabant fut désarmé et, le 11 avril 1862, le terme « Marine royale », jugé trop belliqueux, fut remplacé par la dénomination plus débonnaire de « Marine de l'État ».

A ce moment, il n'y avait plus en service que 18 officiers et 250 sous-officiers et marins ; depuis longtemps déjà, les officiers restaient, en quelque sorte, en disponibilité ; le cadre avait cessé d'exister, la maistrance n'était plus qu'un nom.

Le brick eut une belle fin : il fut mis à la disposition de la commission 'expériences des mines sous-marines et, le 18 août 1864, on le fit sauter près de Sainte-Marie.

La goélette, portant encore les traces des balles reçues dans le Rio-Nunez, eut une fin plus misérable : affectée d'abord au service hydrographique sous les ordres du lieutenant de vaisseau Stessels qui dressa des cartes réputées de la côte et de l'Escaut, elle fut bientôt mise à la chaîne au bassin de Mexico, à Anvers, sous la garde de deux fantassins. Des maraudeurs y enlevèrent les ferrures et les cuivres ; on la mit alors en vente et un commerçant la transforma en magasin à charbon.

La plupart des officiers et une partie des marins furent versés dans les services civils de la Marine, d'autres passèrent dans l'armée de terre ou furent envoyés en congé illimité. Il fut décidé, et pour cause, qu'on ne formerait plus d'officiers de marine (de 1832 à 1862, une section de marine fonctionna à l'École militaire — armes spéciales —. Les élèves de l'École militaire se destinant au génie maritime faisaient un stage à l'École spéciale de Lorient, puis à celle de Paris). Les commandants des paquebots et des malles Ostende-Douvres conservèrent néanmoins un certain caractère militaire et les steamers furent considérés comme navires de guerre ; contre toute règle protocolaire, ils continuèrent à battre flamme de guerre ! Nous nous dispenserons de donner la liste de ces malles.

## A SUIVRE

---

# (5 345- 05/02/24) La marine de guerre belge (1860-1940) VII

## VII Regrets et vaines tentatives de reconstitution.

La crise franco-allemande et la mobilisation de nos troupes démontrèrent à nouveau la nécessité d'une marine militaire et, notons-le déjà ici, il en fut encore ainsi en 1914, en 1917 et en 1940 ; la leçon servira-t-elle à l'avenir ?

Le 31 juillet 1870, douze jours après la déclaration des hostilités, le gouvernement se vit obligé de rappeler quelques officiers à l'activité : le capitaine de vaisseau Vanhaverbeke reçut la direction des services maritimes d'Anvers et de l'Escaut ; le capitaine Petit fut désigné pour commander Ostende et les côtes, et le capitaine-lieutenant Roose (nommé à ce grade le 1er août) fut attaché à l'état-major du général Eenens, commandant la position d'Anvers. Ecrevisse fut le dernier lieutenant de vaisseau de 2e classe, promu le ter septembre 1870. Malgré la remise de l'armée sur pied de paix, ce poste fut maintenu à la demande du ministre de la Guerre, jusqu'à la retraite de son titulaire nommé capitaine de vaisseau et pensionné le 17 novembre 1876. Cette mesure prouve qu'on estima indispensable d'adjoindre un marin à l'état-major de notre réduit national, au même titre qu'un officier du génie et de l'artillerie.

L'alerte de 1870-1871 eût-elle pour effet d'aveugles plus encore les désorganisateurs de notre flotte et l'expérience n'eut-elle d'autre résultat que de les irriter davantage ? Toujours est-il que l'arrêté organique de l'Administration de la Marine du 5 octobre 1876 stipula formellement « qu'il n'y avait pas lieu de conserver un caractère militaire à aucun des services de la marine » et le commandant maritime d'Anvers Vanhaverbeke fut nommé inspecteur général « pour les fonctions civiles seulement » ; ce capitaine de vaisseau et trois capitaines-lieutenants donnèrent leur démission. Néanmoins, Vanhaverbeke continua à porter l'uniforme de « général-major de la marine ». Et ainsi, conclut l'avocat Jottrand, « la marine militaire belge disparut presque clandestinement ».

Cependant un arrêté du 5 octobre décréta que les officiers de l'ancienne marine de guerre qui avaient obtenu des emplois dans les services de la marine de l'État, resteraient soumis aux dispositions particulières qui avaient réglé leur position, leur solde et leur avancement ; ce fut ainsi que le lieutenant de 2e classe Ecrevisse prit le commandement d'un paquebot de la ligne Ostende-Douvres tout en conservant son grade. Il importe de noter que, le 28 février 1890, le lieutenant Petit, successeur de Stessels au service hydrographique, fut promu, mais à titre honorifique seulement, capitaine-lieutenant de vaisseau.

Cependant, éclairé sur l'obligation de préserver l'Escaut d'une incursion étrangère, et ayant admis l'importance du rôle de la torpille dans les batailles navales et surtout dans la défense des côtes et des rivières, le gouvernement fit construire la batterie de Sainte-Marie, en projetant d'établir des barrages de torpilles fixes dans certaines passes. En conservant, comme nous l'avons vu ci-dessus, certains officiers de marine, il espérait très probablement, sans oser l'avouer, pouvoir parer un jour à une situation difficile.

Pour compléter la défense du fleuve, il fut procédé, le 30 décembre 1876, à Anvers, à l'adjudication d'un bateau à vapeur de 31 chevaux, avec coque en fer, pour le service des mines sous-marines. Le vapeur la Torpille des pontonniers fut ainsi construit pour la pose des torpilles fixes ; mais cette solution ne constituait qu'une demi-mesure et un autre bateau à vapeur à fond plat et à faible tirant d'eau fut commandé. Conçu dans le but de porter 50 torpilles, il mesurait 32 m. de long et était armé de deux mitrailleuses.

***

Depuis la disparition de la Marine royale, le service de garde-pêche fut assuré par le trois-mâts-barque Mathilde, de 248 tonneaux, appartenant à l'armateur E. Cuyl, d'Ostende, et loué par le gouvernement. Mais la Convention de La Haye du 6 mai 1882, autorisant la Belgique à participer à la surveillance internationale de la pêche, ayant été approuvée par une loi du 6 janvier 1884, on affecta à ce service le trois-mâts-barque Ville d'Ostende, de 385 tonneaux, lancé à Baesrode en 1881, et l'aviso mixte Ville d'Anvers de 1061 tonneaux et de 950 chevaux, lancé par le chantier Cockerili. Ces deux bâtiments possédaient à bord, vingt fusils Albini ; pas un canon pour répondre aux salves protocolaires, mais on leur faisait battre flamme de guerre, ce qui suscita parfois des incidents . ridicules et blessants pour l'amour-propre national.

Le voilier servait en été, le vapeur en hiver ; les premières croisières furent commandées par Ecrevisse. L'équipage de la Ville d'Ostende comptait 74 hommes, celui de l'aviso, 85. Ces personnels étaient uniquement composés de fonctionnaires, d'agents et d'employés de l'État ; le médecin du bord était pris dans l'armée.

Sur les instances du baron Sadoine, ancien officier du génie maritime devenu directeur général de la Compagnie Cockerill, cette dernière offrit d'armer la Ville d'Anvers de canons, ce qui aurait permis de faire figure décente à l'étranger, mais l'État refusa sous la pression des timorés.

Et voilà que le représentant le Hardy de Beaulieu, à propos du budget 1884, jeta un cri d'alarme qui donna quelque espoir à ceux qui déploraient la disparition de notre flottille : il affirma, avec beaucoup de raison, que les marins incorporés dans l'armée de terre comme miliciens, « délaissent la navigation, l'abandonnent au retour dans leurs foyers » ; ainsi le nombre de matelots belges diminuait-il sensiblement, au grand dam, répétons-le, des armateurs. Ce député préconisa comme remède à cette triste situation, de placer les miliciens de cette catégorie à la compagnie des pontonniers de place comprenant une section de torpilleurs, unité dans laquelle ils pourraient rendre d'appréciables services.

Pendant la saison de pêche et de cabotage, ces hommes obtiendraient des congés, à l'instar de ce qui se faisait alors pour les moissonneurs, afin de pouvoir, sous conditions à déterminer, s'engager à bord de bateaux de pêche et de navires marchands naviguant sous pavillon belge. Les paquebots de l'État ainsi que la Mathilde chargée de la surveillance dans la mer du Nord, recruteraient leur personnel parmi les miliciens marins.

Les matelots momentanément sans engagement seraient embarqués soit sur le bateau-torpilleur du génie qui effectuerait de fréquents voyages, soit sur le bateau-école de l'État, placé sous le commandement d'officiers de la Marine ; les marins nouvellement incorporés s'instruiraient à Anvers

pendant les mois d'hiver suivant leur entrée au service militaire, avant de pouvoir naviguer pour des particuliers.

En cas de mobilisation, tous les marins entreraient dans les rangs de la compagnie des pontonniers de place qu'ils renforceraient avantageusement, et si le nombre était insuffisant, on formerait une compagnie de mariniers dont le concours serait précieux pour la défense des passes de l'Escaut, des digues et des inondations, ainsi que pour le ravitaillement en vivres des postes établis en vue de cette défense.
Une note du directeur de la Marine, élaborée pour répondre à le Hardy, reconnut en effet, « qu'à Ostende les bras manquent, que les bateaux de pêche doivent rester au port faute d'équipages », et le directeur confirma que « le métier militaire n'enlève pas seulement les bras à la marine et à la pêche, en ce sens qu'il force les marins à quitter leur métier, mais qu'il les en détourne à jamais ».

En présence de la gravité des faits, le ministre de la Guerre Gratry sembla tout disposé à seconder son collègue chargé de la Marine. Le département de la Guerre résolut d'abord d'assigner Ostende comme garnison aux miliciens sollicitant la fréquentation de l'École des mousses ; ils pouvaient également s'embarquer, avec cette école, à bord du garde-pêche. Il fut bientôt démontré que ce procédé était peu pratique et finalement on proposa l'incorporation dans les régiments d'infanterie résidant à Anvers et à Ostende, des miliciens marins et pêcheurs ; ces hommes devaient être autorisés, après entente avec les commissaires maritimes, à s'enrôler- pour un ou plusieurs voyages, ou pendant une certaine période, chaque année, à bord des bâtiments du commerce ou de pêche. Au retour, ils devaient rentrer à la caserne et y faire du service jusqu'à un embarquement ultérieur.

Dans le même ordre d'idées, le département de la Guerre autoriserait l'incorporation dans les régiments, des jeunes gens désireux, tout en remplissant leurs devoirs militaires, de suivre les cours des écoles de navigation pour la formation d'officiers au cabotage et au long cours.

'C'est à ce moment qu'intervint encore Sadoine, directeur général de la Compagnie. Cockerill, qui consacra toute son intelligente activité à tenter la restauration de notre marine militaire : le 10 janvier 1884, encouragé par le président de la Chambre, il écrivit au ministre de la Guerre pour proposer de former des régiments de marins composés des miliciens de la côte et des rives de nos fleuves ; il invoquait la conduite admirable des marins pendant le récent siège de Paris et dans toutes les guerres modernes.

Ces corps devaient être casernés à bord de vapeurs armés de quelques pièces afin d'exercer les soldats ; ces navires rempliraient des missions d'explorations scientifiques ou commerciales. Grâce au télégraphe, ces régiments seraient aisément rappelés en cas de besoin. Sadoine estimait insuffisante la création des compagnies d'étudiants marins pour aider à procurer des équipages au commerce. Gratry convint du bienfondé de ces arguments mais il croyait le projet irréalisable, étant donné qu'on trouvait à peine, dans le contingent des militaires côtiers, de quoi alimenter la compagnie des pontonniers, indice certain de la dégénérescence des professions de marin et de pêcheur due à la suppression de la Marine royale.

Mais le baron Sadoine fit observer, preuves à l'appui, en ce qui concerne notamment les officiers, que le personnel de notre ancienne flottille ne comprenait que peu de riverains et de côtiers, que, composée en grande partie de Wallons, de terriens, elle fournit à l'Allemagne des éléments d'élite qui y furent appréciés.

Après bien des pourparlers, au début de mai 1884, le général Gratry se déclara partisan de la création d'une compagnie de mariniers, tout en faisant incorporer dans les pontonniers les miliciens marins et pêcheurs ainsi que ceux admis à suivre les cours de navigation ; des congés leur seraient accordés pour naviguer sous pavillon belge.

Après étude de l'organisation à donner aux futurs mariniers, il fut préconisé de réunir en un seul corps les pontonniers de campagne, ceux de place et les 31e et 32e batteries de côte, ou de former : 1° un bataillon dit de mariniers d'environ 1200 hommes, comprenant deux compagnies de pontonniers de campagne, une de place, une compagnie de marins-torpilleurs et deux unités d'artillerie de côte ; 2° un bataillon d'infanterie de marine recevant l'instruction des troupes du génie. Tous les incorporés pourraient jouir des dispositions accordées aux miliciens marins ou pêcheurs.

Ces effectifs devraient être exercés aux manœuvres de mer sur l'aviso Ville d'Anvers. Le nouveau corps aurait renvoyé annuellement dans leurs foyers 250 hommes aptes à faire de bons matelots, appoint important pour l'armement de nos navires de commerce.

Comme mesure transitoire, 47 pêcheurs pris dans les différents corps de l'armée, furent passés le 14 juin 1884, à l'effectif des pontonniers de place. Mais le ministre de la Guerre Gratry fut remplacé par le général Pontus le 16 de ce mois. Ce dernier dut renoncer à réaliser les projets de son prédécesseur.

Lorsque le baron Sadoine vit échouer le plan qu'il avait soumis « non seulement par patriotisme, mais aussi par intérêt pour nos propres steamers », il s'orienta vers un autre objectif : il obtint l'embarquement de douze aspirants sur l'aviso garde-pêche Ville d'Anvers, certains furent recrutés parmi les élèves de l'École militaire et de l'École d'application, les autres dans l'élément civil. Ils n'effectuèrent qu'un voyage et furent remplacés, notamment par le sous-lieutenant d'artillerie comte F. de Borchgrave d'Altena qui dès lors fut mêlé à l'histoire de notre infortunée Marine et finit par en être la victime.

En ces circonstances, l'aviso fut commandé par le lieutenant de vaisseau Ecrevisse qui continua à porter la tenue militaire pour faire des visites dans les ports anglais. Les Hollandais, soucieux de ridiculiser nos tentatives de restauration d'une force maritime qui les ont toujours contrariés, profitèrent de la présence à bord d'un officier d'artillerie pour dire que « les Belges avaient constitué une cavalerie navale portant des éperons, destinée à monter des chevaux-vapeur ! »

Malheureusement ces expériences ne donnèrent que de médiocres résultats. En 1887-1888, il ne restait plus que deux ou trois aspirants et les embarquements ne continuèrent pas.

Un courant d'opinion se déchaîna cependant à nouveau en faveur de la Marine. Le National du début du siècle le rappela pour critiquer amèrement, acrimonieusement et verbeusement, l'influence d'une haute personnalité (Léopold II) sous l'inspiration de laquelle avait, entre autres, été écrite une brochure anonyme réclamant la construction de dix torpilleurs de 36 mètres de long pour la défense de l'Escaut, et de dix chaloupes-canonnières de 18m16, armées chacune d'un canon de 5,7, pour servir ,d'éclaireurs et d'agents de liaison entre les postes des digues et les ouvrages de la place d'Anvers, et l'achat de six avisos et de deux croiseurs pour le service des relations extérieures, des stations navales, croisières, voyages d'instruction, la surveillance de la pêche, etc., etc. La presse antimilitariste fut déchaînée pour faire pièce aux partisans de la Marine recrutés au sein des sociétés savantes, parmi les hommes d'action, qui voulaient développer la prospérité nationale.

Quoi qu'il en fût, l'inspecteur général de l'artillerie, le baron Nicaise, estima qu'il importait de donner une instruction maritime technique solide à quelques officiers et on décida d'envoyer en France, de Borchgrave d'Altena, pour y faire un stage dans la marine.

Les négociations entamées à ce propos furent laborieuses, l'administration (civile) de la Marine mit « tant de bâtons dans les roues » que l'on faillit renoncer à ce projet. Mais au grand dam de M. van den Peereboom, le comte de Buisseret, son coreligionnaire, rompit au Sénat des lances en faveur de la Marine militaire, pépinière de matelots pour la marine marchande. Les comtes de Merode Westerloo et d'Oultremont emboîtèrent le pas et réclamèrent l'abrogation d'un arrêté pris en 1864, sous la pression étrangère, autorisant des capitaines non regnicoles à commander sous pavillon belge. Emile Banning, en 1887, avait lui aussi déclaré que le rétablissement d'une marine militaire était une mesure dont la nécessité devenait de plus en plus évidente.

Enfin, en juillet 1889, le lieutenant de Borchgrave partit pour effectuer son stage. En 1894, un second officier d'artillerie, G. Lecointe (qui devint l'un des directeurs de notre Observatoire royal), fut également envoyé dans la marine française. Deux autres Belges, de Meester et Weverberg (qui finit par se faire naturaliser français et fit une belle carrière dans la flotte), reçurent la même licence. Les Pays-Bas furent très mécontents : ils craignaient de voir des vaisseaux de guerre belges dans l'Escaut.
Un peu plus tard, sous l'obsession de l'irritant problème de la défense de notre principal fleuve et de notre réduit national que les antimilitaristes empêchaient de résoudre, on rechercha, faute de mieux, une solution « à bon marché ». Ce fut alors que le capitaine du génie Louis songea à la constitution éventuelle, pour compléter la défense du Bas-Escaut, d'une flottille composée de chaloupes à vapeur réquisitionnées dans différents services, et une commission d'études fut créée le 30 janvier 1901. Le 9 décembre suivant, un autre comité fut chargé de l'armement en canonnières de réserve des chaloupes à vapeur Minerva des Ponts et Chaussées, l'Argus de la Douane, la Police de la rade n° II du Pilotage. Le comte de Borchgrave, rentré de France et membre de ces cénacles, avait proposé également, mais en vain, de militariser le bateau hydrographe et de le pourvoir de canons de 8,7 et de 5,7.

L'armement des chaloupes fut commencé en 1902 ; elles jaugeaient 220 tonneaux, étaient de la force de 300 chevaux, on les dota de deux canons de 5,7 à tir rapide sur affût à chandelier, sauf l'Argus qui n'avait qu'une pièce. En cas de mobilisation, les équipages en étaient ainsi composés : un officier de la

Marine de l'État, commandant l'embarcation, des marins de l'État ayant fait leur service militaire, soit un maître d'équipage, un chef de timonerie, quatre matelots, un maître mécanicien, deux chauffeurs ; enfin, des canonniers de l'artillerie de forteresse : deux chefs de pièce, quatre canonniers ; des soldats de la compagnie des torpilleurs : un caporal torpilleur, deux hommes, un clairon ; un cuisinier. Vu l'exiguïté des logements à bord, ces équipages étaient réduits au strict minimum ; on comptait, par chaloupe, sur un demi-équipage supplémentaire pour relever les matelots fatigués.

Dans la suite, une quatrième chaloupe : la Police de la rade n° III du Pilotage, fut construite, armée et mobilisée dans les mêmes conditions.

A partir de 1909, ces frêles esquifs, placés sous le commandement du commandant d'artillerie comte de Borchgrave d'Altena, qui avait quitté la flotte française au moment où il allait y être promu capitaine de frégate, et qui était depuis détaché à notre administration de la Marine, furent quelquefois mobilisés pour des manoeuvres et des tirs en mer. La Belgique maritime et d'autres journaux firent l'éloge du personnel mais critiquèrent avec raison le matériel « d'une infériorité scandaleuse », ils exigèrent que l'on fît les sacrifices nécessaires pour la défense du pays. Nous étions alors en 1912, nous venions à peine de sortir de l'angoisse causée par l'affaire d'Agadir ; la question des fortifications de Flessingue avait ouvert les yeux et personne ne doutait plus de l'imminence d'une conflagration européenne...

Les milieux éclairés s'émurent, les écrits ne manquèrent pas, mais la masse resta indifférente par ignorance, elle était trop préoccupée de jouir des bienfaits d'une paix prolongée au-delà de tout exemple enregistré par l'Histoire : on ne croyait plus à la guerre.

La Ligue de la Défense nationale mise en garde par certaines sections de la Ligue maritime, prêta toute son attention à la reconstitution d'une flottille ; un comité spécial composé d'officiers, de marins, de juristes, d'ingénieurs, d'historiens, tenta d'élaborer un plan modeste peut-être, mais acceptable. La presse fit en général bon accueil aux tracts qui furent lancés, seuls trois journaux estimèrent qu'il ne s'agissait en l'occurrence que d'un « accès de mégalomanie ».

## A SUIVRE

---

# (5 346 – 12/02/24)La Marine militaire belge (1860-1940) (VIII)

## VIII L'expérience de 1914-1918. La Marine militaire renaît et meurt.

Puis, brusquement nos frontières furent violées. Cette fois, la situation était plus grave qu'en 1870. Que faire ? On mobilisa bien nos quatre « coquilles de noix » et on adressa un long rapport au Roi pour démontrer, ce dont Il était parfaitement convaincu, qu'il fallait une défense maritime. Ce rapport mérite une lecture attentive, nous ne pouvons malheureusement le reproduire ici ; le document est un vrai mea-culpa. On le prit en considération et il fut établi un « Service de défense côtière et fluviale » ayant comme chef un capitaine de vaisseau : on nomma à ce poste le major d'artillerie de Borchgrave qui n'avait cessé de remuer ciel et terre pour éclairer la nation.

Le titre était prometteur, mais les attributions furent limitées à la défense de la côte... pour laquelle rien n'avait été déterminé. Le capitaine de vaisseau ne reçut ni instructions, ni personnel, si ce n'est un capitaine comptable du matériel ; on y adjoignit, comme commissaire de marine, l'avocat Hennebicq, président de la Ligue de la Défense nationale et volontaire de guerre. On avait bien prévu la formation de deux compagnies de marins (pour 64 kilomètres de côte !) et 200 marins s'étaient offerts spontanément pour les constituer, mais on ne fit rien malgré les demandes du comte de Borchgrave qui, en désespoir de cause, se mit en rapport avec les autorités navales françaises et anglaises ; mais son initiative fut enrayée, la Marine civile se montra tracassière comme de coutume en ces temps-là.

Le 22 août 1914, en vertu d'ordres supérieurs, la « défense côtière » se retira sur Dunkerque avec les blessés, à bord de la malle Stad Antwerpen. Le lendemain, ce steamer continua sa route vers Caen avec ses passagers et atteignit finalement le Havre.

Là, après déchargement, le navire prit à bord des munitions pour notre artillerie de campagne et une partie de la 4e division d'armée échappée de la position de Namur ; il gagna Ostende.

Le capitaine de vaisseau « commandant de la défense côtière » proposa alors d'établir, avec la marine anglaise et la 4e D. A., une tête de pont de Zeebrugge à Ostende pour assurer la ligne de repli de l'armée. Mais on mit fin à ce nouvel essai de reconstitution de notre marine militaire en pensionnant le capitaine de vaisseau ; la défense côtière avait vécu.

Quant à nos quatre canonnières de réserve restées à Anvers, on ne put les employer à cause de leur extrême faiblesse. A la reddition de la place, elles descendirent vers la mer ; capturées par les Hollandais, elles restèrent à la chaîne jusqu'à l'armistice de 1918 et leurs équipages furent internés.

L'expérience de la guerre imposa la reconstitution d'une sorte de force navale : le 28 janvier 1917, une dépêche ministérielle ordonna de diriger sur le dépôt de la 4e D. A., à Grand Fort Philippe (Gravelines), tous les militaires ayant appartenu, comme cadets, au personnel du Navire école, pour les faire entrer ultérieurement dans la composition du Dépôt des équipages : on entra dans la voie des réalisations.

Le 5 mai, Le XXe Siècle applaudit à cette « excellente mesure ». Ce dépôt était érigé en centre administratif et d'instruction et de formation du personnel marin. Il devait comprendre deux compagnies de marins, un peloton d'artillerie de marine pour assurer le service des canons de côte et de bord, enfin une école pour la préparation scientifique et la formation aux diverses spécialités, le tout, administré comme un bataillon. Des militaires de l'armée de campagne y furent admis, tout simple soldat pourvu d'un diplôme de second lieutenant au long cours y obtenait. le grade de quartier-maître ; celui qui possédait le brevet de premier lieutenant au long cours, le grade de second quartier-maître et le capitaine au long cours devait être proposé pour le grade de sortie des centres d'instruction des sous-lieutenants auxiliaires.

Les uniformes, copiés sur ceux de la marine française (pompon bleu au lieu de pompon rouge excepté) furent déterminés, l'effectif du dépôt fixé à 400 hommes et une hiérarchie déterminée.

L'organisation fut assez pénible, il y eut des hésitations, l'enthousiasme de cette nouvelle troupe était cependant fort grand. En 1917, le service des transports par eaux intérieures mit à la disposition de la formation un petit remorqueur, le Blankenberghe, affecté jadis à la station balnéaire de ce nom ; on l'arma d'un canon de 3,7 et d'une mitrailleuse Hottchkiss, il reçut un équipage composé d'un second maître et de quatre matelots. Ainsi équipée, la construction servit de vedette à la 6e escadrille française pour la reconnaissance des mines.

Puis notre gouvernement réquisitionna le petit yacht de plaisance Henriette, appartenant à un Belge et stationné au Havre. Cet esquif vraiment trop modeste pour servir à la guerre, arriva à Calais portant deux canons de 3,7 ; une mitrailleuse du Dépôt des équipages y fut placée dans la suite, mais on tergiversa au sujet des moteurs nécessaires ; finalement le yacht fut désarmé et amarré au bassin ouest. Le pétrolier British-Sovereign vint se placer à proximité, l'huile qu'il portait fuyait, la surface du bassin en fut bientôt recouverte et, le 7 septembre 1918, cette nappe prit feu ; il ne resta du yacht que la carcasse en fer.

On mit également à la disposition de notre embryon de marine militaire l'aviso-mixte Ville d'Anvers, l'ancien garde-pêche, qui resta cependant sous le commandement du capitaine Depierre, de la Marine de l'État. Le bateau reçut à son bord un canon de 9 c., une pièce portugaise de 7,5, une anglaise de 6 livres, une de 3,7, des mitrailleuses et un mortier Van Deuvren : un vrai musée d'artillerie. L'équipage se composa d'un aspirant de 2e classe et de 50 à 60 marins. L'aviso fut employé au dragage des mines.

On décida, mesure excellente, de mettre une équipe de dix hommes, tirée du Dépôt, sur les dragueurs français du Pas de Calais, une autre de six matelots à bord du Nord, plus, en moyenne, trois marins belges sur chacun des huit torpilleurs de Calais. Certains de nos officiers servirent sur le torpilleur d'escadre l'Oriflamme. Les croix de guerre françaises rapportées par nos officiers et matelots attestèrent leur courage. L'amiral Ronarch fit citer nos marins à l'ordre du jour des armées françaises.
Lors de la réoccupation d'Anvers, trois torpilleurs allemands furent récupérés, réparés et munis d'équipages belges. Le grand quartier général constitua en son sein une commission d'études car il se montra, alors, favorable à la reconstitution d'une marine de guerre nationale.
Au début de l'année 1919, les torpilleurs A. 1 et A. 2 (anciens A. 14 et A. 12 qui avaient été sabordés

par les marins allemands mutinés), complètement remis en état, patrouillèrent dans l'Escaut sous les ordres d'enseignes ; l'A. 3 fut envoyé en réparation chez Cockerill, à Hoboken. En outre notre flotte comptait à cette époque, un joli yacht de mer, une vedette de guerre et deux remorqueurs.

Un enseigne de vaisseau fut investi du commandement du sémaphore d'Ostende.

La presse était très enthousiaste : « L'escadrille complète comptera douze unités, constata avec satisfaction La Gazette, elle sera partagée en trois groupes de quatre torpilleurs établis, l'un à Anvers, le deuxième à Ostende et le troisième à Zeebrugge. Des garde-côtes et des dragueurs de mines compléteront cette minuscule escadre... A Anvers, un établissement va s'ouvrir où, dès à présent, peuvent s'inscrire les jeunes gens désirant prendre du service dans la marine militaire. » Dans l'entretemps, nos « coquilles de noix » saisies en 1914, furent rendues par les Hollandais ; la Police de la Rade III et l'Argus allèrent sur le Rhin pour y coopérer à la surveillance de la navigation sur la section du fleuve occupée par nos troupes.

Tout semblait donc pour le mieux, mais Le Soir du 21 février 1919 dénonça que « la situation du Dépôt des équipages était lamentable ». Il ne constituait qu'un noyau militaire entraîné sur des bateaux de guerre français et une école pour les recrues maritimes. « A l'heure où notre droit à la défense de la côte et de l'Escaut s'impose, disait ce journal, et où nous avons un urgent besoin d'équipages de commerce pour notre ravitaillement par mer, que fait-on ? On laisse se dissocier, d'une part, les éléments formés pendant la guerre en ne veillant pas à leur rengagement et en ne faisant parmi eux aucun avancement, si modeste soit-il, fût-ce d'un galon de sergent. D'autre part, on ne tolère aucun engagement des volontaires qui affluent pour servir à la mer depuis qu'ils ont vu des uniformes de marins. Des centaines auraient été éconduits. En outre, on ne dirige pas les recrues aptes à la mer vers le Dépôt des équipages, bien que ce soit leur destination. Bref, on dirait que les efforts sont tendus pour nous empêcher d'avoir des équipages à l'heure où la reconstitution économique du pays en dépend. »

Le 27 juin suivant, ce grand quotidien dénonça encore « une incroyable incurie » « Il y avait à Anvers, au moment de l'armistice, une cinquantaine de bateaux allemands, torpilleurs, dragueurs, etc., qui, en raison du règlement en matière de prise, nous appartenaient. Les Allemands les conduisirent dans les eaux hollandaises. Ils se trouvent encore aujourd'hui dans le canal d'Hellevoet-Sluis. Pourquoi les y laisse-t-on ? Personne ne le sait. » L'Action Nationale et d'autres journaux firent chorus, l'opinion s'émut, cette flottille rentra chez nous et, peu après, nous disposâmes de 11 torpilleurs, 26 dragueurs de mines, 20 chalands et allèges, 4 remorqueurs, un yacht à vapeur et 1 « pont ».

Mais on se scandalisa aussi parce que deux sous-marins et des poseurs de mines qui nous étaient destinés, restaient en Angleterre. Lorsqu'on s'avisa de les inspecter, il fut constaté qu'on les avait laissés trop longtemps sans soins et on recula devant les dépenses énormes qu'aurait entraînées leur remise en service. Un de nos officiers, l'enseigne de vaisseau Pirnay avait cependant été envoyé en stage en France avec huit marins spécialisés, il y conquit brillamment ses brevets, commanda en second le sous-marin Néréïde et gagna la Légion d'honneur en sauvant ce bâtiment en perdition dans le golfe de Gascogne.

Les Chambres commencèrent finalement à s'occuper de notre marine militaire, les adversaires y levèrent aussitôt la tête, on accusa le corps naissant de ne servir qu'aux parades et nos officiers, de « ne rien faire ». Le Roi, par contre, lui témoigna son intérêt en autorisant les A. 1, A. 2 et A. 3 à prendre respectivement les noms de *Prince Léopold, Prince Charles et Princesse Marie José*. N'oublions pas non plus que le prince Charles avait conquis ses galons d'officier de la marine de guerre ; ne voyait-on pas en lui le futur commandant de notre flottille enfin convenablement mise sur pied ?

Une commission interministérielle fut chargée d'étudier la défense de la côte et l'utilité d'éléments flottants, ses rapports sont restés secrets mais, le 19 novembre 1919, le Dépôt des équipages disparut pour faire place au Détachement des torpilleurs et marins qui absorba non seulement le personnel du corps défunt, mais encore le matériel et certains spécialistes de la Compagnie des torpilleurs du génie.

La nouvelle formation comprit deux compagnies d'instruction plus une école navale dirigée par le capitaine au long cours et hydrographe réputé Nisot, en sus des bâtiments militaires avec leurs équipages. La presse se montra fort intéressée et encourageante car elle voyait là une excellente pépinière de marins : notre flottille de commerce souffrait de pénurie de personnel et, de plus, notre frontière maritime qui avait été trop négligée du temps de la neutralité, allait enfin être défendue. Des officiers des armes spéciales entrèrent comme professeurs dans le Détachement qui reçut comme chef le lieutenant-colonel Vandeputte de l'artillerie. Enfin, l'on était allé prendre dans les canaux hollandais une importante série de bâtiments qui nous avaient été attribués et La Revue de la Ligue Maritime du

20 août 1920, annonça que notre flottille se composait de 9 petits torpilleurs armés de 2 canons, 3 mitrailleuses, un tube lance-torpille, munis de l'installation de T. S. F. et de machines au mazout ; 5 grands torpilleurs armés pareillement mais avec machines à pilon ; 3 remorqueurs, 2 vedettes de rivière, un poseur de mines et en sus un bateau de service, la Torpille, provenant des torpilleurs du génie ; 40 vedettes récupérées dont une dizaine appelées vedettes de mer à essence, poseurs et chasseurs de mines étaient déjà officiellement cataloguées, elles avaient à bord un canon revolver et 2 mitrailleuses. A remarquer que les torpilleurs avaient été spécialement construits en 1915 et 1916 pour la défense de notre côte si spéciale à cause de la multiplicité des bancs de sable.

On envoya trois officiers d'artillerie en stage dans la marine de guerre française, à bord du croiseur Jeanne d'Arc et quatre « jeunes torpilleurs » reçurent une instruction spéciale dans notre École militaire en vue de leur envoi en France, de façon à obtenir bientôt des instructeurs aptes à remplacer ceux que ce pays avait mis à notre disposition. Il fut également fait appel à des officiers de la Marine de l'État parce que cinq officiers du Détachement, brevetés au long cours ou issus du Navire-école, venaient de demander leur mise en congé sans solde en raison du manque de statut, partant du manque de sécurité que pré- sentait leur avenir dans notre flottille.

C'est que, malheureusement, nonobstant l'enthousiasme qui régnait dans le pays, des influences malignes se révélaient déjà et, comme l'avocat général de Ryckere l'écrivit plus tard, le Détachement des torpilleurs et marins était manifestement déjà traité « en parent pauvre ou plutôt en véritable Cendrillon » alors que cependant, ainsi que fit remarquer le Journal des Débats, notre admission dans la Ligue des Nations nous obligeait à fournir un contingent national à la flotte internationale, contingent qui ne devait pas être important mais de tout premier ordre.

Bientôt des plaintes amères furent formulées, le colonel Vandeputte passa à l'État-major général après un magnifique effort accompli pour organiser ce corps de 900 hommes, et il céda la place au lieutenant-colonel d'artillerie Renaux, l'héroïque défenseur du fort de Wavre-Sainte-Catherine. En fait, les crédits alloués étaient insuffisants, on ne se décidait pas à transférer nos marins à la côte, ils devenaient des marins d'eau douce, n'ayant qu'un court tronçon de l'Escaut et un matériel insuffisant pour s'initier au métier ; aux Chambres certains députés s'agitèrent demandant purement et simplement la suppression d'un organisme certes essentiel mais qui avait le tort, à leurs yeux, d'avoir des instructeurs français et de coûter cher malgré tout.

On crut bien faire en envoyant les recrues accomplir leur instruction sur le Rhin, ce qui était insuffisant, la presse et des voix autorisées réclamèrent le déplacement de la base d'Anvers à la côte : Bruges-Zeebrugge fut proposé.

La France consentit à nous prêter le vieux croiseur d'Entrecasteaux pour servir de Borda (navire-caserne école) qui fut — conformément au traité naval de Washington, privé de ses hélices et de ses canons, puis remorqué jusqu'au bassin de Bruges ; l'événement fit sensation. On allait pouvoir transférer bientôt à cette base les éléments trop dispersés, introduire une solide discipline au corps, faire de vrais marins ; le gouvernement semblait prévoir même la construction de nouveaux torpilleurs et une fortification effective de la côte.

Restait maintenant à opérer le transfert des unités mouillant dans l'Escaut. Ce fut une grave et délicate affaire : les Hollandais, jaloux de leur souveraineté' sur le fleuve, en refusèrent obstinément la descente à nos bâtiments de guerre ; or ceux-ci ne pouvaient passer, dans nos eaux intérieures, sous les ponts de fortune établis à côté des ouvrages d'art détruits pendant la guerre ; la perplexité était grande. Finalement, on démonta les superstructures des torpilleurs et on finit — mais à quelles peines — par les ancrer à côté du d'Entrecasteaux, puis l'on se mit à l'œuvre avec entrain.

On ne dira jamais assez l'œuvre vraiment grande et belle qu'accomplirent les commandants et officiers du Détachement des torpilleurs et marins, avec des ressources infimes ; l'esprit de devoir et l'entrain suppléèrent à toutes les carences.

Fin janvier 1924, les deux derniers torpilleurs rejoignirent Bruges et le 12 mars, un de nos bâtiments, le A 42, prit la mer. Le corps avait alors, à l'effectif, 26 officiers en activité, 70 sous-officiers dont 58 à la base de Bruges et 12 à la flottille du Rhin, 585 quartiers-maîtres et matelots, dont 461 à Bruges et 124 en Allemagne ; 3 officiers et 22 maîtres et quartiers-maîtres français y étaient instructeurs. Sur les contrôles étaient inscrits 8 officiers de réserve et 2243 hommes. Mais, à cause du départ des officiers-marins signalé plus haut, sur les 26 officiers et 70 sous-officiers présents, deux seulement possédaient leur diplôme au long cours, trois autres officiers avaient suivi les cours de l'École navale française et un

quartier-maître y avait été envoyé. Le mal résultait, répétons-le, de l'insuffisance des crédits affectés à la Marine militaire qui ne put plus envoyer des gradés en stage, et aussi du manque de statut, ce qui décourageait les candidats. Il avait fallu prendre les officiers où l'on pouvait et c'était principalement dans l'artillerie qu'on avait choisi les éléments les plus capables d'être mis à la tête des services spéciaux, puisque le navire de guerre est surtout une batterie flottante.

L'avenir de la Marine et de nos marins était fort incertain, on en était aux économies à outrance et les Annales parlementaires prouvent que notre flottille fut l'objet d'attaques passionnées aux Chambres ; elle y trouva également d'ardents défenseurs s'appuyant sur le bon sens et qui, tous, réclamèrent le statut tant désiré qui, au surplus, était, disaient-ils, tout prêt dans les tiroirs du ministre.

' A la suite de ces débats fut constituée la Commission de la Marine militaire composée de partisans et d'adversaires de l'arme spéciale et de personnalités neutres ainsi que des officiers et des fonctionnaires compétents. Cet aréopage devait uniquement étudier le problème suivant : le matériel récupéré après l'armistice doit-il être utilisé, faut-il encourager l'œuvre entreprise et comment, peut-on en attendre une heureuse répercussion sur la formation de nos cadres et nos équipages de la marine marchande ? La Commission commença par discuter le premier point. Le chef d'État-major général Maglinse et l'inspecteur général de l'artillerie Kestens exposèrent sans ambiguïté qu'il fallait des éléments flottants pour parfaire la défense côtière ; de grandes discussions eurent évidemment lieu, certains adversaires naguère résolus, tel le directeur général Pierrard, se convertirent en toute sincérité, et, finalement, le vote se traduisit par 24 voix en faveur du maintien de la Marine, 2 non (1) et une abstention. Néanmoins, le 9 juillet 1926, parut un arrêté particulièrement laconique portant suppression du Corps des torpilleurs et marins à la date du 31 mars 1927.

Cette décision ne fut portée à la connaissance des membres de la Commission que le 3 janvier 1927. Le ministre comte de Broqueville leur disait que leurs travaux, soigneusement conservés, constitueraient une précieuse documentation pour le jour où, la situation. Financière du pays le permettant, l'idée de la création d'une Marine militaire pourrait être reprise. Cette déclaration est à rapprocher de celle que fit Charles Rogier, le 4 avril 1862, lorsqu'on condamna la Marine royale à disparaître.

Le colonel Renaux, découragé, avait déjà quitté le corps, cédant la place au commandant en second, le major d'artillerie Fabry. Par mesure d'économie, le d'Entrecasteaux avait été rendu à la France, qui l'avait aussitôt passé à la Pologne (il fut détruit en 1939). On liquida nos vedettes, qui furent rachetées par des sportsmen, quant aux torpilleurs qui n'avaient pas trouvé d'acquéreurs, ils tombèrent bientôt à l'état de vieille ferraille et ainsi se perdit un matériel valant un nombre considérable de millions. Les officiers et les marins passèrent à l'armée de terre où ils n'en coûtèrent pas moins cher. La défense de la côte même fut abandonnée.

## A SUIVRE

---

# (5 347-19/02/24) La marine de guerre belge (1860-1940) (IX)

## IX Le corps de marine. 1939-1940.

Comme conclusion à cette histoire en bref de notre marine militaire, nous laissons parler les faits les plus récents, ils nous dispensent de tout commentaire car ils sont eux-mêmes hautement éloquents.

L'ampleur des guerres modernes exige la préparation minutieuse de la mobilisation générale de la nation, ce qui ne se faisait pas avant 1914. En 1931, le général Giron, chef de ce service spécial, se soucia de prévoir des mesures de sécurité pour la navigation et de protection pour notre littoral. Dans ce but, il proposa l'établissement de relations entre l'État-major général et l'administration (civile) de la Marine ; ces contacts firent apparaître clairement l'opportunité d'une collaboration que cette dernière pouvait apporter à l'armée. Il fut créé alors une Commission militaire de la Marine et l'organisation de l'armée sur pied de guerre arrêtée en 1932 prévit la constitution en temps d'hostilités, non seulement d'une

Commission de la Marine comprenant un personnel civil et un personnel militaire (c'était en quelque sorte l'état-major), mais aussi le service maritime militaire avec un commandant et ses adjoints, le Dépôt des équipages, la base maritime d'Anvers, celle d'Ostende et celle de Zeebrugge, soit en tout 115 officiers, 1040 hommes de troupe, 34 vedettes, 3 unités navigantes, 23 remorqueurs, 48 chalutiers, 7 barges, 4 canots de sauvetage à moteur.

En 1934 naquit également l'idée d'établir une « Liaison Armée-Marine » qui ne fut consacrée qu'au début de l'année 1938. Il importe de remarquer que depuis 1936, époque à laquelle le gouvernement avait jeté les bases d'une nouvelle politique de neutralité, il était apparu que l'éventualité de devoir veiller nous-mêmes à la défense de nos eaux territoriales et de nos navires marchands s'avérait comme devant devenir la plus probable.

La « Liaison Armée-Marine » avait pour but d'assurer entre l'État-major général et l'administration de la Marine, une collaboration étroite pour l'organisation des bases navales, l'autorité militaire se réservant de définir le rôle de ces bases dans le cadre de la défense nationale, la Marine devant éventuellement fournir le matériel naval et le personnel marin nécessaires. Avec une grande prévoyance, le directeur général de la Marine De Vos proposa de créer, en temps de paix, une brigade de marine qui aurait assuré la surveillance de nos eaux, la police et autres missions ; il prévit aussi la mobilisation maritime de cette brigade qui aurait été alimentée en personnel par des éléments inscrits au Rôle de la Marine créé le 15 février 1934. Ainsi serait permise la constitution d'une marine militaire en cas de mobilisation, mais le projet resta dans les cartons. Notons qu'à l'École de marine d'Ostende, on enseignait — en vue de cette mobilisation — le maniement du canon et des lance-torpilles.

En 1938, la « Liaison Armée-Marine » s'inquiéta de préciser le concours de l'administration précitée ; les études furent poussées avec vigueur, un travail judicieux fut établi, deux officiers de la Marine de l'État furent envoyés en stage dans la Marine britannique ; à leur retour ils devaient être affectés au Dépôt des équipage: que l'on espérait pouvoir organiser pour la formation militaire du contingent spécial des marins, à caserner à l'École de Marine d'Ostende ; on établit des bases excellentes mais tout cela se traduisit par une demande de budget établi avec le plus grand souci d'économie et, si les idées furent admises en Conseil des ministres, il ne fut pas moins prescrit que la mise en œuvre du plan ne devait comporter aucune dépense nouvelle.

Alors la Défense nationale passa outre, l'horizon international était sombre, il fallait malgré tout parer aux éventualités et c'est ainsi que le ler décembre, ce département créa pour son compte un Dépôt des équipages qui avait pour but d'organiser un Corps de marine, de rassembler tous les marins qui jusqu'alors étaient rappelables en cas de mobilisation de l'armée de terre, s'occuper de l'instruction des marins rappelés sous les armes et mobiliser en temps voulu le Corps de Marine.

Le commandement du Dépôt fut confié au major d'artillerie Decarpentrie, ancien officier du Corps des torpilleurs et marins qui avait effectué brillamment un stage dans la marine de guerre française. Son siège était à Anvers, il n'avait à sa disposition qu'un sous-officier.

La Revue militaire belge jugea avec raison cette mesure excellente, elle prouvait qu'on avait compris l'utilité d'un organisme de Marine militaire, mais le périodique .estimait non sans raison aussi que cette mesure était d'un ordre assez symbolique et réclama dès le temps de paix, une réserve de marins instruits, bien encadrés, capables de jouer, dès le début de la guerre, leur rôle de combattants.

Cependant la situation internationale s'aggravait et le ministre de la Défense nationale exprima le désir d'être fixé quant à la collaboration effective que la Marine civile était disposée à lui prêter : le ravitaillement du pays pourrait à un moment donné ne s'effectuer que par nos propres ports et il importait de veiller à ce que les passes y donnant accès demeurassent libres et à l'abri de toute attaque. La collaboration du directeur général De Vos était tout acquise, il fit des propositions détaillées mais la décision supérieure tardait, la situation financière difficile faisait naître des hésitations, provoquait des atermoiements.

Brusquement le danger fut à nos portes et, le 15 septembre 1939, le ministre de la Défense nationale ordonna la mobilisation partielle du Corps de Marine dont le major Decarpentrie prit le commandement ; le ministre obtint de son nouveau collègue du ministère des Transports, deux bateaux pilotes à vapeur qui furent chargés de la destruction des mines flottantes.

Le 3 novembre, il fut décidé que les miliciens de 1938 et 1939 accomplissant leur terme de service actif et qui exerçaient la profession de marin, devaient être immédiatement passés au Corps de Marine ; on y joignit ceux inscrits au Dépôt des équipages, on les encadra de sous-officiers et, à deux exceptions

près, d'officiers de réserve de l'armée ayant servi dans la marine du commerce, porteurs de diplômes de capitairne de lieutenant au long cours. Un aumônier fut adjoint à l'état-major mais on oublia le service de santé.
L'effectif théorique était de 30 officiers, 98 sous-officiers, 513 quartiers-maîtres et matelots, il ne fut jamais atteint (il n'y eut que 14 officiers, aumônier compris).

La nouvelle formation comprit un état-major fixé à Ostende, une ire escadrille fixée également à Ostende, une 2e escadrille ayant pour base Zeebrugge (elle ne fut formée que le 12 mai 1940), une 3e escadrille destinée à Anvers et, enfin, une escadrille de renfort et d'instruction établie à Ostende. La Commission sénatoriale de la Défense nationale proclama bien haut l'utilité de cette troupe spéciale ; nous allons voir ce qu'elle put faire malgré le manque de moyens. Les traditions de notre ancienne Marine royale n'étaient pas oubliées !

Au ministère de la Défense nationale qui sans ambiguïté déclarait que la sûreté de nos ports et côtes exigeait la création d'une Marine militaire, on élabora maints projets pour se procurer officiers et marins ; le directeur général de l'administration de la Marine se démena pour seconder les efforts de l'armée, multipliant ses notes et ses rapports, notamment pour la cession de navires au Corps de Marine, la mise en état de l'École de marine pour recevoir le dépôt, attirant l'attention sur l'impérieuse nécessité de nettoyer les eaux belges des mines flottantes qui s'y promenaient, ce dont pouvaient se charger les marins militaires, à condition de réquisitionner des remorqueurs.
La presse se montra à nouveau très enthousiaste devant la réorganisation de cet embryon de force navale, elle affirma unanimement que nous ne pouvions plus nous en passer et blâma la « mesure stupide)) prise en 1926 ; une gazette qualifia ces erreurs de « psychologische fouten », mais les affaires n'avançaient pas, une inertie inexplicable les arrêtait.

Pourtant le général Denis ne restait pas inactif, le 26 décembre 1939 il dota le Corps de Marine de tenues de marins et détermina la hiérarchie qui, pour les officiers, était celle de l'armée (depuis le grade de colonel); seules pour les sous-officiers et la troupe, les appellations étaient adaptées à leur véritable occupation. Il y avait eu une sorte de rupture entre les deux ministères intéressés et, fin janvier 1940, on attendait toujours l'adoption du plan dressé cependant de commun accord ; après bien des pourparlers, l'administration de la Marine mit à la disposition de la Défense nationale les bâtiments suivants : la Police de la Rade III que nous avons vu jouer un rôle en 1914 et sur le Rhin ; les bateaux-pilotes 4, 5 et 6 ; le bateau-pilote à moteur n° 16 ; le bateau-pourvoyeur n° 1 (tender n° 1) ; les vedettes rapides R I et R II venues d'Angleterre depuis peu, et le C 3.

Voyons comment se comportèrent ce personnel et ce matériel :

La 1e escadrille fut dotée des anciens bateaux-pilotes que nous désignerons désormais par : A 4, A 5 et A 6, servant de patrouilleurs ; chacun fut armé d'un canon de 4,7 et de 2 mitrailleuses. En plus la vedette Prince Charles (offerte par un particulier), armée d'une mitrailleuse, et le C 3, vedette spécialement réservée au service d'arraisonnement : une mitrailleuse.

Cette escadrille fut chargée de la surveillance des eaux territoriales et journellement deux unités croisaient sur la côte. Très vite nos marins se signalèrent, les journaux rapportèrent les actes de haute bravoure accomplis en repêchant, en des circonstances particulièrement périlleuses, des mines qui risquaient d'occasionner de grands dégâts : le major Decarpentrie qui payait largement de sa personne, reçut la croix de commandeur de Léopold II, le lieutenant Graré celle de chevalier et le matelot Debakker la médaille militaire ; il y eut également; par deux fois, des citations à l'ordre du jour de la Base maritime : le sous-ieutenant Van Varenbergh, le second maître Keteleer, les quartiers-maîtres Vercruyssen, Cattoor et le matelot Gauvaert ; ensuite le capitaine-commandant Van Strydonck (commandant la ire escadrille), à nouveau le sous-lieutenant Van Varenbergh et le gardien du Yacht Club de Nieuport, Gonzales. 102 mines furent coulées ou mises à la côte.

La lre escadrille s'occupa également du dragage des mines, bien que dépourvue de dragues : on s'attacha à louer deux chalutiers de 500 tonnes environ qu'on aurait transformés en dragueurs. Il fut question aussi de mouiller des mines mais celles dont on disposait devaient encore être mises au point.

Pour l'arraisonnement, on disposait également d'un canon à Zeebrugge et d'une pièce à Ostende.

L'instruction du personnel quasi improvisé retint toute l'attention de l'état-major.

Comme nous l'avons dit, la 2e escadrille ne fut pas organisée pendant cette période d'attente.

La 3e escadrille confiée au commandant Delstanche, ancien officier du Corps des torpilleurs et marins et issu du Navire-école, était à Anvers. Elle aurait dû disposer d'un stationnaire mouillé près de la frontière et d'un système de vedettes rapide pour les arraisonnements et les patrouilles, plus des bateaux de ravitaillement elle ne reçut que deux mitrailleuses et un camion, aussi ne put-on s'y attacher qu'à l'instruction des hommes.

Le commandant s'occupa d'étudier l'utilisation des filets métalliques récupérés après 1918 dont on comptait "se servir pour protéger les grandes écluses de la Métropole, l'un d'eux fut disposé au Kruisschrans.

Un peu plus tard cependant l'administration de la Marine passa à cette escadrille la Police de la rade III, carcasse beaucoup trop vieille ayant besoin de réparations ; comme elle était dépourvue de vitesse, on en fit une école d'apprentissage et on l'amarra à proximité de la caserne Falcon servant aux marins, les deux mitrailleuses y furent utilisées pour une mise en état de défense éventuelle contre des parachutistes. Le commandant ne disposait que d'un seul officier, le lieutenant D'Hauwer ; il prépara un plan pour la mobilisation civile des bateaux afin de pouvoir constituer des vedettes et prévoir leur utilisation militaire.

Les événements du 10 mai 1940 entraînèrent la mobilisation générale mais le Corps de Marine n'en reçut l'ordre,que le 12. La 2e escadrille fut formée aussitôt (commandant le lieutenant Duchêne et ensuite le lieutenant Graré) et dirigée sur Zeebrugge, Port qui comme ceux d'Ostende et de Bruges, passèrent sous les ordres du major Decarpentrie.

Chacune de ces deux subdivisions devait comprendre 3 patrouilleurs, 2 dragueurs de mines, 2 arraisonneurs, 1 canot automobile qui, sauf le canot, devaient avoir un canon de 4,7 et deux mitrailleuses. Mais on était loin de posséder ce matériel, on procéda alors par réquisitions pour parer au plus pressé ; la 1re escadrille s'adjoignit les chalutiers en bois 0. 140, O.317 et, la 2e escadrille, les Z. 8, Z. 25 et H. 75 (0 = Ostende, Z = Zeebrugge, H = Heyst) ; on réquisitionna le yacht Aloha pour servir, en cas de déplacement, de logement au personnel du bureau du commandant du Corps.

Puis la 1re escadrille reçut, de l'administration de la Marine, les vedettes rapides R I et R II, acquises pour suivre les tirs de la D T C A et repêcher les aviateurs ayant amerri.

La 2e escadrille réquisitionna le remorqueur de mer Graaf Visart, appartenant au port de Zeebrugge et mit un équipage militaire à bord du remorqueur de rivière Baron de Maere qui avait été abandonné dans ce port.

Quant à la 3e escadrille il lui fallut se contenter de la trop vieille Police de la Rade III ; le commandant Delstanche se tira d'affaire en réquisitionnant les Brabo 1, 2 et 3, le premier de l'Etat et les autres de la Société de pilotage des bassins, le Tolwacht de l'administration de la Marine et le yacht Restless d'un particulier ; il y joignit un yacht abandonné sur la rive gauche du fleuve et qu'il baptisa La Prairie.

Sur l'ordre du commandant du 5e corps, la 3e escadrille dut procéder à la reconnaissance de la côte du Zuid-Beveland ; dans la nuit du 14 au 15 mai, le Brabo I et le Tolwacht partirent à cet effet du Doel vers la frontière hollandaise pour y observer les mouvements des Allemands, les autorités françaises occupant la rive gauche avaient été prévenues au préalable. Les deux unités revinrent sans avoir rien vu, mais en passant devant le fort Frédéric occupé par le poste français relevé récemment et non averti comme il aurait dû l'être, elles essuyèrent un feu violent. Une fusée verte fut lancée de ce fort et alors les troupes belges défendant l'autre rive du Bas-Escaut, ouvrirent également le feu sur les embarcations. Grâce aux précautions prises par le commandant Delstanche qui avait fait border les bastingages de sacs de sable, deux matelots du Brabo I seulement furent blessés ; l'un est invalide de guerre, l'autre rejoignit l'escadrille au bout de peu de jours.

Le Restless qui devait participer à cette opération et qui avait été retenu plus longtemps à Anvers par sa mise en armement, brûla le Doel et fila impétueusement vers la frontière ; il alla s'échouer sur le banc de Saeftingen où il dut attendre la marée et où il fut canonné par une pièce anti-tank ennemie. Il rentra à l'aube, ramenant évidemment des renseignements utiles.

Au Doel il fut bombardé par des avions, subit des dégâts, dut être ramené à Anvers et fut remplacé par la Prairie.

L'ordre de se replier dans le port d'Anvers parvint le 15, pendant deux jours nos marins durent y opérer des destructions dans la rade et organiser le passage des troupes en surface, ils mirent également hors d'usage les bateaux de transbordement et, le 18, au petit matin, la 3e escadrille quitta Anvers pour

gagner, Ostende par les eaux intérieures. La Police de la Rade III étant trop vieille et d'un trop grand tirant d'eau, fut sabordée au ponton Margerie et, le 20, l'escadrille rejoignit le Corps de Marine, emportant tout le matériel possible.

Voyons ce qui se passa à la côte ; dès lors le récit prend les allures laconiques d'un journal de bord : les installations du port d'Ostende furent mises en état de défense ; le 10 mai, une section de mitrailleurs fut placée sur le toit de l'École de Marine. Le 12, la 2e escadrille se porta au secours de l'allège-citerne Jura de Basel qu'une mine magnétique avait fait couler, seul le patron put être sauvé.

les mitrailleurs occupant le Zinnia (garde-pêche) et l'École de Marine d'Ostende reçurent des bombes, le premier groupe força un stuka à amerrir. Au large de Zeebrugge, la 2e escadrille sauva l'équipage du bateau italien Foscolo.

Le 14 cette escadrille prit possession, à Zeebrugge, du s/s Sigurd Faulbaums, steamer letton, prise de guerre dont la machinerie était démontée ; ce cargo fut peu après chargé de plomb par nos marins.

Le 16 ,la 2e escadrille encore porta secours à un navire grec échoué dans les Wielingen.

Le 17 au soir, les patrouilleurs A 4, A 5 et A 6, de la 1re escadrille, allèrent se faire démagnétiser à Dunkerque, escortant les steamers Turquoise et Améthyste; ils furent soumis dans cette rade à des bombardements intensifs mais revinrent, sans dommage, à Ostende, le 19.

Durant la nuit du 19, le port d'Ostende dut être évacué ; l'amirauté britannique ayant décidé de le bloquer ainsi que celui de Zeebrugge, les bateaux restèrent au large. Mais l'opération projetée fut remise au lendemain et les unités rentrèrent à l'aube du 20. (Cette façon de procéder, commandée par les circonstances, fut reprise journellement jusqu'au 22 mai).

Le 21, le A 4 commandé par le lieutenant Van Vaerenbergh, leva l'ancre, chargé de sommes considérables appartenant à la Banque nationale ; il se dirigea sur Dieppe, mais le port étant fermé, l'amirauté britannique lui enjoignit de se rendre à Folkestone. Le commandant du A 4 éprouva bien des difficultés pour obtenir que l'on prît en fin de compte possession de son précieux dépôt : les colis éventrés laissaient couler l'or sur le pont.

C'est au cours d'une des sorties nocturnes mentionnées ci-dessus que, le 22 à 0 h. 25, le yacht Aloha heurta une mine magnétique au large d'Ostende et périt corps et biens.

Ce jour, à l'aube, le commandant Van Strydonck, commandant la lre escadrille, chargé d'une mission spécialement délicate et secrète par le grand quartier général, partit en voiture pour Boulogne, tandis que les O.140 et O.348 commandés par les lieutenants Everaert et Duchêne, prenaient la même direction.

Bien entendu, dès l'ouverture des hostilités, nos ports furent soumis à des bombardements intensifs tant diurnes que nocturnes, le Zinnia faillit être coulé, une mine magnétique jetée d'un avion tomba si près du navire que le parachute s'accrocha à la passerelle.

Enfin, le 22 mai, le Corps, de Marine reçut l'ordre de se replier.

La 3e escadrille arrivée d'Anvers à Ostende le 20, servit à alimenter les autres en personnel, mais lorsque parvint l'ordre de la retraite, le commandant du Corps fusionna les escadrilles en une seule, elle fut confiée au capitaine-commandant Delstanche, ancien second du Navire-école L'Avenir.

Après avoir mis hors d'état tout ce qui ne pouvait être amené : le C 4 et le yacht Prince Charles, les Brabo I, II et III, le Restless, le Tolwacht et la Prairie, la nouvelle subdivision prit la route de l'Angleterre, emmenant les remorqueurs John P. Best et Valentin Letzer venus d'Anvers.

A l'escadrille de Zeebrugge, il fut décidé d'enlever également le Sigurd-Faulbaums dont la machine avait été réparée tant bien que mal, et de le faire remorquer par le Graaf Visart et le Baron de Maere. On prit la mer péniblement à 23 heures, mais le lendemain, vers midi, tandis que le lieutenant Séron, commandant, se trouvait sur la passerelle supérieure, on entendit une formidable et sourde explosion : le s/s venait de heurter une mine magnétique... Le lieutenant aperçut une immense gerbe d'eau projetant des morceaux de bois, de plomb, etc. L'arrière du navire coupé, disparut aussitôt. Avant d'avoir eu le temps de sauter par-dessus bord, l'officier fut happé par une lame et projeté dans la cale n° 2. Remontant à la surface, il put saisir les débris de deux panneaux d'écoutille et s'en servir comme flotteur. Un second maître et un matelot trouvèrent un abri sur un radeau, le reste du personnel avait pu prendre place dans un canot.

Tout l'équipage fut sauvé grâce au sang-froid du second maître Vlietinck, patron du Graaf Visart, et au dévouement de ses hommes. Le naufrage eut lieu à environ 5 milles dans le N. O. Q. O. de la bouée du Dijck.
Le Corps de Marine devait gagner la France, mais l'amirauté anglaise le détourna de sa destination et, de Ramsgate, le dirigea sur Dartmouth ; les hommes en surnombre furent, malgré les démarches, on ne sait trop pourquoi, envoyés à Temby, dans un camp de soldats belges isolés.
Le 22 mai, le commandant de la 2e escadrille prête à prendre également le large à Zeebrugge, embarqua à bord d'un chalutier, un général belge et son état-major. Ayant rejoint le Corps dans les Downs, ce général obtint, des Anglais, l'autorisation de se rendre à Caen ; dans la nuit du 24 au 25 mai, il passa avec sa suite sur le A 6 qui avait reçu le personnel du R I, et cette unité se dirigea vers le cap d'Antifer ; il ne -put rejoindre notre flottille que bien plus tard, au Verdon, l'avant-port de Bordeaux.

Le 27, le A 4, enfin délesté de son or, rejoignit le Corps à Dartmouth.

Nos marins étaient impatients de reprendre part à la lutte. Le 28 leurs démarches aboutirent, on les autorisa à gagner le Havre, mais à la nouvelle de la capitulation de notre armée, intervint un désespérant contre-ordre. Seulement le lendemain, à dix heures, l'état-major du Corps reçut des instructions émanant de notre ambassade de Londres, en vertu desquelles le A 4 devait se rendre sans retard à La Panne pour y embarquer des forces armées ; le vaillant petit bateau leva l'ancre aux approches de minuit.

Les événements se précipitant, le 30 au début de l'après-midi, il fut enjoint encore au major Decarpentrie de rassembler les chalutiers belges et leurs équipages réfugiés en amont de Dartmouth, d'aller à Douvres et de là à la côte belge pour coopérer au sauvetage. Surgirent alors de sérieuses difficultés : si les patrons étaient tout disposés à exposer leur vie, ils étaient responsables de leur bateau vis-à-Vis de leur armateur ; or on ne leur donnait aucune garantie. Il en résulta d'interminables discussions qui ne se terminèrent que tard dans la nuit du 31 : onze patrons de chalutiers seulement répondirent à l'appel.

Nos marins militaires n'avaient pas attendu pour agir. Le 30, à 23 h. 50, les A 5 et Z.25 auxquels on adjoignit le bateau pilote P 16, non armé, que prêta l'administration de la Marine, prirent le large. Le 31, à 2 h. 30, les 0.317, Z. 8 et H. 75 suivirent cet exemple ; les R I et R II étaient indispensables à Dartmouth, et les deux remorqueurs étaient impropres à participer à ces opérations spéciales.

Le ler juin à l'aube, quelques chalutiers se mirent également en route ; l'un d'eux, le G.92 dépourvu d'équipage, fut monté par des membres du Corps de Marine.

Le 2 juin, les Z. 8 et 0. 317 rentrèrent à Dartmouth. Le chef de groupe informa alors le commandant du Corps qu'il avait été arrêté la veille au large de l'île de Wight par un garde-côte anglais qui lui avait ordonné de rentrer. Ils ne purent donc accomplir leur généreuse mission.

Le 5, les A 5 et Z. 25 revinrent également et signalèrent que le ler juin, à Douvres, ils avaient été détournés aussi de leur mission initiale par l'aviso français Diligente qui leur avait enjoint au nom de l'amirauté du Pas de Calais de se rendre à Dunkerque ; ils s'y distinguèrent.

Là, au cours d'un violent bombardement par avions, le A 5 embarqua à son bord 234 militaires, le Z. 25 90 soldats, et le H. 75 plus de 200 hommes appartenant au 142e d'artillerie, au corps de transport et aux troupes coloniales.

Pendant ce sauvetage, une bombe tomba près du A 5, blessant le second maître Hennie qui perdit le bras droit, ainsi que cinq Français, tandis qu'elle tuait deux autres Français.

Les A 5 et Z.25 allèrent débarquer leurs passagers à Ramsgate puis rejoignirent Dartmouth par ordre. Le H. 75 déposa ses rescapés à Douvres et fut renvoyé par la *Diligente* pour repêcher' des naufragés, puis il gagna Cherbourg.

Le H. 75 fut cité à l'ordre du jour des armées françaises et reçut les félicitations de l'amiral. Voici le texte de la citation : « A été un des derniers bâtiments à prendre des rescapés à Dunkerque, a embarqué sous le feu de l'ennemi dans la nuit du 2 au 3 juin, 240 officiers et soldats français. »

Le même honneur aurait dû être réservé aux A 5 et Z.25 qui avaient partagé ces dangers.

Nous ne savons pas quel fut le sort des chalutiers volontaires partis de Dartmouth après tant de tergiversations.

Grâce aux incessantes démarches de notre ambassade, au bout de quelques jours, ce qui restait en Angleterre du Corps de Marine put enfin se rendre en France, abandonnant le John P. Best et le Valentin Letzer à la disposition de l'ambassade de Belgique à Londres.

À Lorient, les unités navigantes sous les ordres du major Decarpentrie furent rattachées au 5e groupe de la marine de guerre française, les Z. 8 et Z. 25, transformés en dragueurs, effectuèrent des besognes périlleuses jusqu'à ce que ce port trop directement menacé et déjà en flammes, dut être évacué ; nos navires partirent alors pour Le Verdon. En route, le A 5 prit à la remorque le bâtiment français la Cherbourgeoise. Signalons que l'amirauté désira conserver les deux remorqueurs Graaf Visart et Baron de Maere ainsi que les vedettes rapides R I et R II qui furent, paraît-il, incendiées.

La flottille fut rejointe au Verdon par le commandant Van Strydonck, à bord du bateau-pilote P.13.

Ouvrons une parenthèse pour expliquer ce qui était advenu de cet officier et des O. 140 et O. 348 :Ces deux chalutiers, qui avaient quitté Ostende le 23, furent prévenus par signaux en passant au large de Calais, qu'il fallait se rendre dans ce port. Le commandant Van Strydonck avait été pris sous le feu des tanks allemands à l'entrée de Boulogne et avait dû rebrousser chemin ; peu après, sa voiture fut détruite par une bombe, ce qui l'obligea à se replier sur Calais, où il put s'embarquer finalement sur ses chalutiers et continuer sur Boulogne ; mais là, la rade étant en flammes et sous le canon, il prit la résolution d'aller à Fécamp. Il y apprit que sa mission était terminée et qu'il fallait continuer vers Cherbourg, où il retrouva le A 6.

Appelé à Poitiers près du général Denis, notre ministre de la Défense nationale, le commandant fut chargé d'aller recevoir des recrues aux Sables d'Olonne et de se mettre à la disposition de l'amirauté. Dès le 5 juin, on joignit aux O. 140 et O.348, le A 6, le P 13 et le tender T 1, ces deux derniers de notre administration de la Marine ; le T 1 reçut l'équipage du vaillant I.75 que l'amirauté réquisitionna également pour le dragage des mines. Ensuite, le commandant reçut la direction du Corps de marine en France : on ignorait l'arrivée du major Decarpentrie et de sa flottille, ce qui prouve le désarroi du moment. Ainsi fut constituée, à Rochefort, le 13 juin, l'escadrille belge du front ouest.

Le 15, les O. 140 et O.348 durent se rendre au Verdon pour des missions d'arraisonnement, de reconnaissance avec la marine française, et de dragage ; le P 13 partit pour La Rochelle, le A 6 et le T 1 pour La Pallice.

Au Verdon, les O.140 et O.348, aux ordres du commandant du front de mer, reçurent l'ordre de se rendre à Bordeaux, où, équipés pour le dragage des mines magnétiques, ils entrèrent aussitôt en fonctions et prêtèrent secours aux s/s français Mexique et Mercedette, qui sautèrent néanmoins.

Le T 1, sans cesse poursuivi par les Stukas, gagna péniblement Le Verdon ; il avait rempli diverses missions ; à La Pallice, le 17 juin, notamment, il avait été chargé de remorquer une vieille péniche chargée de fer et de la promener autour du paquebot Champlain portant du matériel de guerre, afin de détourner les mines magnétiques. Rien n'y fit, le vapeur heurta trois mines et sombra, mais le T 1, le A 6 et le commandant Van Strydonck sauvèrent l'équipage.

Le 18, ces deux bateaux allèrent enquêter en rade des Basques et des Trousses au sujet des mines lancées par avions, puis on leur fit transporter à bord du Golo, en rade d'Aix, des troupes françaises. Le 20 enfin, nos bâtiments purent rejoindre le Corps au Verdon.
Voilà donc ce dernier reconstitué sous les ordres de son chef, il ne restait plus, toutefois, que les unités suivantes : A 4, A 5, A 6, 0. 140, O.317, O.348, Z. 8, Z. 25, P 13, P 16, P 17 et T 1 ; manquait de vivres à ces bords, impossible de s'en procurer suffisamment sur place.

L'invasion se poursuivant avec rapidité, ordre fut donné de partir pour le sud ; le T 1 fut attaqué par l'aviation en sortant de la Gironde ; son commandant, le second maître Rascar, fut blessé à la main par un éclat de bombe d'avion. La mer était mauvaise, la tempête obligea la flottille (sauf le P 13, que nous retrouverons bientôt) à se réfugier à Saint-Jean-de-Luz, le 25. Dans la matinée, on apprit que l'armistice avait été signé entre Français et Allemands ; pour ne pas être faits prisonniers, nos officiers résolurent de gagner l'Espagne, nonobstant l'épuisement du personnel, le manque de vivres, d'eau potable et les avaries des machines, qui n'avaient pu être revisées depuis le 23 mai ; les cartes de navigation faisaient défaut, les compas se déréglèrent par suite de remagnétisation.

Tous les bâtiments ne purent être sauvés à cause de l'état de la mer : le Z. 25 dut être abandonné car son pont étant ouvert, il ne pouvait affronter une mer démontée et, de plus, le lourd moteur dont il était muni n'était pas boulonné ; à peine sorti du port, le A 6, dont la machine était trop endommagée ou sabotée, dut être évacué et laissé en panne, la partie saine de son équipage passa sur le O.348 ; le 0.317 dut, de même, être laissé sur place, car sous l'influence probable de certains sous-officiers, l'équipage excipant de l'armistice, refusa de continuer sous prétexte qu'il avait le droit de rentrer en Belgique.

Le P 13, portant le commandant Van Strydonck et deux officiers outre son équipage, était parti pour Arcachon le 20 juin, pour y chercher du ravitaillement ; lorsqu'il voulut repartir, le 23, la passe était bloquée et le bâtiment lui-même avait subi des avaries, il ne restait qu'à attendre la capture après avoir accompli tout ce qu'il importe de faire en semblables circonstances.

Pendant ce temps, notre flottille épuisée, voguait vers Portugal et la où elle atterrit le 26 et fut internée, sauf le P 16 qui parvint à Lisbonne, ayant à bord le lieutenant Gonze, du Corps de Marine ; l'état-major était celui de l'administration de la Marine, les 45 marins militaires avaient débarqué en France.

Nos équipages retenus en Espagne d'abord au camp de Miranda puis à la caserne d'Orduna tandis que les officiers avaient Bilbao comme prison (le sous-officier Verbrugh décéda à Orduna) furent rapatriés le 23 février 1941. L'équipage du P 13 put déjà rejoindre la Belgique le 4 juillet 1940, sauf son commandant qui ne rentra avec son second que le 21 août ; il rapportait le pavillon de son navire qu'il avait soigneusement soustrait aux recherches de l'adversaire.

Les lieutenants Massart et Van Vaerenberg ainsi que le sous-officier Doutrepont reçurent l'ordre de rester en Espagne pour l'entretien et la conservation du matériel.

Le P 13 fut amené à La Pallice par un équipage français sous les ordres d'un officier allemand, et sérieusement armé : nos marins avaient énergiquement refusé d'accomplir semblable mission.

Les O.317 et Z.25 restés à Bayonne purent être conservés comme bâtiments civils, le A 6 fut considéré comme prise de guerre, il faisait eau.

Et ceci clôt l'histoire de nos vaillants marins et de leurs petits bateaux. Malgré le découragement que seul, de 1830 à 1940 — pendant cent dix ans —on leur prodigua en récompense de tant de dévouement, les uns et les autres accomplirent toujours leur devoir, improvisant pour suppléer au manque du plus strict nécessaire, peinant sans compter, souriant au sacrifice ; c'est toujours avec des « coquilles de noix » qu'ils surent faire honneur, et combien, au pavillon, à nos couleurs si chères, en maintenant intactes les magnifiques traditions des vrais loups de mer.

## FIN  Louis Leconte 1945

---

# (5 -344- 28-01-24)Gamming Chairs and Gimballed Beds: Women on board 19th-century Ships


**Abstract**

On the Charles W. Morgan as on most whaleships, the captain’s wife lived in only four cabins between decks: stateroom, sitting, dining salon and pantry. With her husband, she shared a stateroom situated aft, on the starboard side. Besides the bed, their cabin contained small closets and drawers, with space for a trunk to be nailed to the floor. Their personal head (toilet) opened aft of the cabin door. A narrow sitting room along the transom provided a separate space for the captain and his wife to entertain visiting guests (Brewster and Druett 1992). Forward of this, the dining salon was located from which a companionway provided access to the deck. Under a skylight, a large table with rails designed to keep the dishes from sliding off, was bolted to the sole. The captain’s wife shared the dining room with the officers and steward, who slept in cabins along one side. On the forward bulkhead to starboard, a door led to the small pantry where she prepared food and mixtures such as bread dough for the cook to bake in the galley (Druett 1998:136). On deck, a captain’s wife stayed aft out of the way of the crew work or she could also retreat to the top of the hurricane house, a roofed structure that wrapped around the stern on whaleships (Crapo 1866).


### Captains’ Wives

In all, five captains’ wives sailed on Charles W. Morgan, but only three of them will be included here in the descriptions of the large objects considered associated with these women on the ship. The three wives who sailed on board during the latter half of the 19th century were as follows: Lydia Goodspeed

Landers (1864-1867), Clara Tinkham (1875-1876), and Honor Matthews Earle (1896-1904). The primary documents about these particular women come from several sources including sailor's journals, newspaper articles and letters. For Lydia, the first mate, Charles Chase, wrote a journal of the voyage in which he mentioned her, and similarly for Clara, sailor Charles Willis wrote of the voyage. Both Clara and Honor were interviewed for newspapers, and Honor's son, Jamie Earle, wrote letters in which he reminisced of growing up aboard Charles W. Morgan. Secondary sources by maritime historians Joan Druett, John F. Leavitt, and Lisa Norling provided direction for the research.

**Gimballed beds**

Lydia Goodspeed Landers, the first captain's wife on Charles W. Morgan, married Captain Thomas soon after the death of his first wife. In 1863, the ship sailed out around Cape Horn without Lydia. Possibly because the ship owners disagreed with the practice of taking wives to sea, she travelled cross-country to meet her husband in San Francisco (Chase 1867; Leavitt 1998:38). Although the archives at Mystic Seaport Museum (MSM) do not hold her journal, many wives wrote of their first experience as the only woman on board. "Now I am in the place that is to be my home, possibly for 3 or 4 years... it all seems so strange, so many Men and not one Woman beside myself... the motion of the Ship I shall be a long time getting used to..." (Williams 1964:3–4).

As a concession to her comfort, Lydia's husband installed a gimballed bed in their cabin (Leavitt 1998:38). Gimbals function to keep an item level to the horizon despite the heel of a ship. Navigation relied on gimballed compasses in which two pivot points joined by rings supported the compass and kept the needle from grounding during heavy seas. Archaeologists found one of the earliest examples of a gimballing system during the excavation of the shipwreck

**Whaling & Charles W. Morgan**

As whaling voyages from New England became longer in the 19th century, captains' wives refused to endure these separations, and began to join their husbands on board the ships. The change occurred as nearby whaling grounds in the Atlantic Ocean became fished out and whalers needed to hunt areas further away in the Indian and Pacific oceans taking four years or more to fill their holds with oil. The ship functioned as a processing plant, as the small boats chased the whales and dragged back their prizes. The slurry of blubber on deck, and the black smoke from the tryworks as they rendered it to oil, made for a messy business (Brewster and Druett 1992). Despite this malodorous, rough, and dirty situation, women still chose to follow their husbands to sea. "The Ship is the dirtiest place that I ever saw when they are cutting in and trying out whales. ... The smell of the oil is quite offensive to me" (Williams 1964:26).

The whaleship Charles W. Morgan made 37 voyages in 80 years after its launching in 1841. Though the whaling voyages ended in the 1920s, the ship still floats at Mystic Seaport (and hopefully will not be an archaeological site for many years to come). Charles W. Morgan, the owner of his namesake and investor in several other whaleships in the New Bedford fleet, noted that Captain Ewer's wife would be accompanying her husband on the whaleship Emily Morgan. He wrote, "This custom is becoming quite common and no disadvantages have been noticed... There is more decency and order on board where there is a woman" (Morgan 1849: July 25). Morgan may have had some influence in policy concerning wives aboard the ships he invested in, but despite his opinion, it would be 14 years later and after he sold his ship before a wife sailed with a captain of Charles W. Morgan (Chase 1867; Leavitt 1998:38).

Arriving with only her trunk of belongings, a captain's wife soon learned that space on board ship came at a premium, each square foot designated with a specific use. The main purpose of ships, to transport commercial cargo, meant that they were designed around the carrying capacity of the hold. Only the clipper ships built at mid-century sacrificed some of that hold space for speed (Crothers 2000). On a whaleship, the hold started empty, carrying only staves and metal hoops. During the voyage, they made these into barrels and filled them with oil to be stored. In the remaining space, those on board lived in compact quarters. The crew kept to the forecastle in the bow, and the officers spread out in slightly more room within the aft cabins (Deblois 1856; Druett 2001). The wife (and any children) of the captain joined him in the after cabins. Due to class segregation norms, their living areas were separate from the regular sailors (Norling 2000).

On the Charles W. Morgan as on most whaleships, the captain's wife lived in only four cabins between decks: stateroom, sitting, dining salon and pantry. With her husband, she shared a stateroom situated aft, on the starboard side. Besides the bed, their cabin contained small closets and drawers, with space for a trunk to be nailed to the floor. Their personal head (toilet) opened aft of the cabin door. A narrow sitting room along the transom provided a separate space for the captain and his wife to entertain visiting guests (Brewster and Druett 1992). Forward of this, the dining salon was located from which a companionway provided access to the deck. Under a skylight, a large table with rails designed to keep the dishes from sliding off, was bolted to the sole. The captain's wife shared the dining room with the officers and steward, who slept in cabins along one side. On the forward bulkhead to starboard, a door led to the small pantry where she prepared food and mixtures such as bread dough for the cook to bake in the galley (Druett 1998:136). On deck, a captain's wife stayed aft out of the way of the crew work or she could also retreat to the top of the hurricane house, a roofed structure that wrapped around the stern on whaleships (Crapo 1866).

Mary Rose, sunk in 1545 (Marsden 2003). Both hammocks and swinging cots, precursors to the gimballed bed, pivoted on only the longitudinal axis. The canvas hammocks adopted by the Royal Navy of England in 1597 could be rolled up to clear space (Blomfield 191 1). Captain James Cook on Endeavour (1769-177 1) slept in a swinging cot that could be stowed during the day. Gimballed beds functioned by swinging between two posts, located at the head and foot. Made of wood and topped with a mattress, they remained in place regardless of time of day. A trough-like structure attached under the length of the bed held bricks or stones to dampen the motion even further (Figure 1).

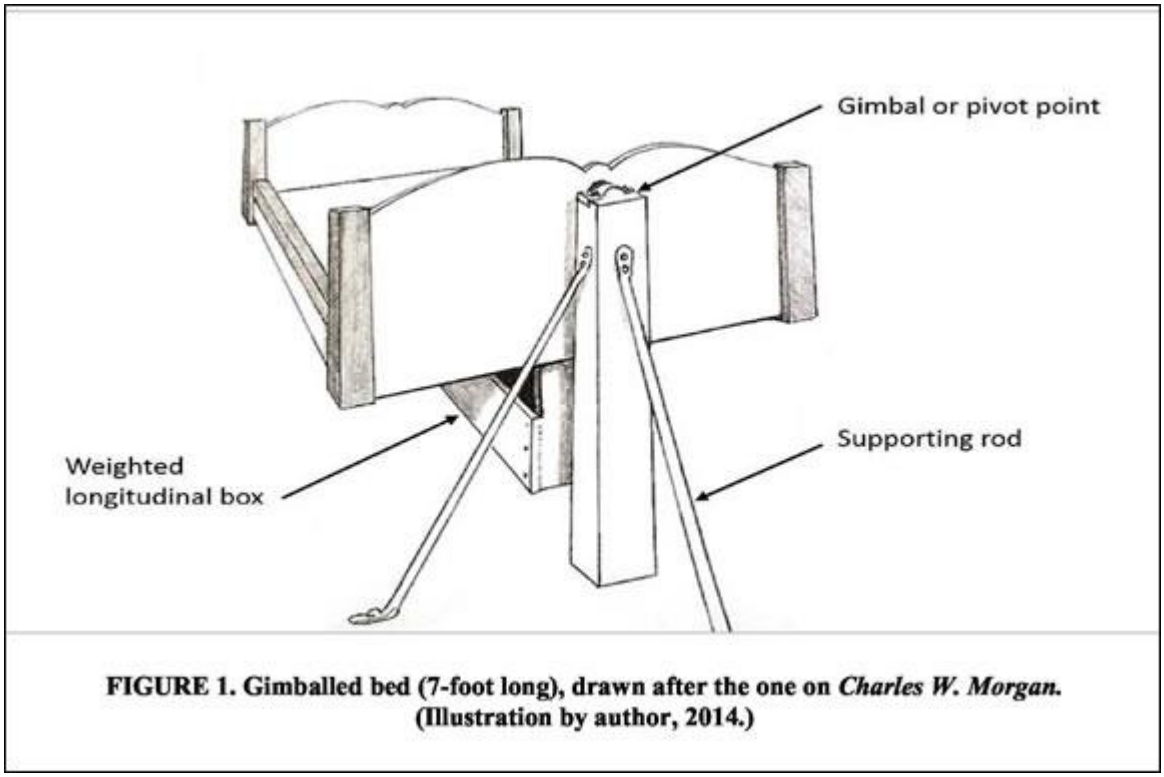



**FIGURE 1. Gimballed bed (7-foot long), drawn after the one on *Charles W. Morgan*.**
**(Illustration by author, 2014.)**

Despite the added comfort, the trip seemed turbulent. Captain Landers' son from his first marriage came along as cabin boy, but fell overboard from the rigging into the sea and was lost (Chase 1867). Soon after, Lydia went ashore at Guam to give birth to their son while the ship went on whaling. Her husband returned for her when the baby was only 3 weeks old and they named him Arthur after the son who had died. The mate's journal tells of the captain's short temper and incidents of discipline breaking down (Chase 1867; Leavitt 1998:41). The voyage lasted another 2 years and, the bed remained on the ship regardless of whether a captain brought his wife on subsequent voyages. Years later Jamie Earle noted his mother's practiced ease of pushing her foot on the wall to free the bed from where it stuck after a large wave motion (Earle 1965; Druett 2001:125).

**Gamming chairs**

Clara Tinkham boarded Charles W. Morgan on a spring day in 1875. "The Ship looks large as we near it; we have reached her and the men have lifted me up the high side in an arm chair; quite a novel way it seemed to me" (Williams 1964). Gamming chairs are named for the event known as a "gam" of whaleships meeting at sea when unlike with merchant ships, they often stopped to exchange news and mail (Brewster and Druett 1992:282). If weather permitted, the officers and wives visited the other ship by small boat. To lift and lower a genteel lady over the side to her transport, sailors hauled the gamming chair with ropes slung by tackles from the yards or a boat davit (Figure 2). This allowed her to forego the challenge of climbing a ladder up the side of a ship (Leavitt 1998:38). These chairs were usually of wood, and on a whaleship, might be made by the cooper from a half-barrel and fitted with a seat (Deblois 1856).

A gamming chair from Charles W. Morgan still exists in the collections at Mystic Seaport (MSM Accession #1991.80), but no documentation exists as to the manufacture date of the chair. The artifact record notes: "used by Captain John Gonsalves on the Morgan's final whaling voyage in 1920-2 1 " but more likely the chair lifted the wives of captains who visited him. Painted white with a canvas back, a photograph in the Mystic Seaport collections shows a toddler posed in it while the ship sat at a dockside museum at Colonel Greene's Estate (MSM Accession #1983.99.28). The collection record describes the gamming chair as about 3.5 ft. tall, having four shackles attached to the base by thimbles and two ropes spliced for suspension from an eye where the lifting tackle would be attached.

The design of the chair kept Clara from the embarrassment of dishevelment in her fine visiting clothes, and safeguarded her modesty from any sailors that might see under her skirts as she descended from above them into the small boat. Unfortunately, the chair often spun around and dunked the occupant (Earle 1965) and the danger of falling in and drowning became a far greater concern under the weight of corsets and petticoats. When going for a gam, Honor Earle rode the small boat down as it lowered on the davits, refusing to use a gamming chair at all so its presence on the ship might be deemed insignificant (Earle 1965: Druett 2001:50).

**Parlor Organs**

Clara brought her parlor organ on the Charles W. Morgan, and probably located it in the sitting room, or against the aft bulkhead in the dining salon (Willis 1876; Leavitt 1998:46). The parlor reed organ, an instrument similar in looks to an upright piano, generated sound by the player pumping foot pedals while pressing the keys. This compact organ became fashionable in homes during the 1840s. Developed in the early 19th century, patents increased exponentially in the 1850s, and after the Civil War, the annual production of reed organs reached over fifteen thousand instruments (Ames 1992, Gellerman 1973). As production increased, cost decreased, allowing the middle class an affordable alternative to the piano (Ames 1992). In 1886, Mason & Hamlin Co. priced organs in their catalogue from $100 to $400. Often an ornate hutch (upper section), built with wood inlays and scrollwork, topped the cabinet that enclosed the inner workings. One feature of particular advantage to their use on ships, parlor organs kept their tune even in temperature and humidity changes (Waring 2002). Their popularity reached a high point in about 1890, and then declined in the beginning of the 20th century with the introduction of the phonograph, piano and eventually the electric keyboard (Gellerman 1973).

With the popularization of these instruments by the middle class, they came to signify the feminine, social status, religion at home. Contemporary trade cards advertising parlor organs portrayed these connections, showing women as the predominant players, images of wealth and therefore status of ownership, and ecclesiastical associations, such as the slogan of "Church, Chapel & Parlor Organs" on the Mason & Hamlin card. The organ and its music also symbolized civilization while abroad.

Journal entries on a ship often refer to singing shanties and playing small instruments such as concertinas and tin flutes, but bringing a parlor organ on board acknowledged the feminine in music. In Victorian times, playing the parlor organ became an "attribute of ladydom" for the middle class. Girls and young women took lessons to cultivate their role as the "genteel female" (Ames 1980:625). Women took pride in their accomplishment on the organ and singing with family. Hattie Atwood wrote, "I had taken some quarters of lessons on a piano, and so of course I felt perfectly competent to play most anything. So on this day father and I had a sing..." (Freeman and Dahl 1999:35).

The ownership of a parlor organ represented higher social status. The purchase of an organ by a family required a certain level of wealth to be able to afford it. As an expensive item that took up space and time, it created possibilities of "respect and deference" from neighbours (Ames 1992:160). The family

made space for it in the parlor, and gathered around it with kinfolk and friends. Elaborate hutches included shelves on which the family displayed treasured objects and photographs as if on an altar (Ames 1980:623).

The sound of the parlor organ closely resembled a church pipe organ, hence the ecclesiastical associations of the artifact (Ames 1992:157). In religious observances at home in the 19th century, the wife performed the clerical duties including reading from the bible and playing hymns on the organ to instill "Christian virtues and values in the family" (Ames 1992:628). On board ships, women played the organ even on a Sunday, but refrained from the usual tunes, playing only "sacred music" for the Sabbath (Page and Johnson 1950:27).

In the 19th century, photographs of frontier life that included a parlor organ emphasized the connection to the former home and culture of the pioneers (Ames 1980:635). This concept can be applied to the isolation felt on a ship and bringing the reed organ on a voyage symbolized civilization and the community. In a remote place, the music played reminded those listening of home across the ocean, yet brought that feeling of home into the present, singing songs they once sang together with their family far away. Based on this symbolism, the organ represents several attributes that could make a woman feel more at home on a ship.

**Little Deckhouses**

The small deckhouse built for Clara's comfort sat forward of the mizzen mast under the spare boat skids. The location might mitigate her seasickness, by allowing her a view over the stern. Compared to below decks, the improved ventilation might reduce the stench of whale blubber that could overwhelm the refined sensibilities of a captain's wife (Druett 2001).

Until the 1850s, deckhouses seldom existed on whaleships. They kept an open deck plan to allow room for processing the whale blubber to render down in the tryworks, and for easy access to boat davits, raised anchor decks, and spare boat skids. In the last half of the century, the U-shaped, stern structure known as the "hurricane house" became a distinguishing feature of whaleships (Leavitt 1998:17). Sections of this house held a galley or storage, enclosed companionways to lower decks, and a head (toilet), and the other part roofed over the wheel to give the helmsman some shelter (Allyn 1972). All structures on whaleships served a practical function, with no embellishments.

On merchant ships, the large deckhouses, trunk houses, and underneath the poop deck accommodated cabins for officers, provided storage and included galley spaces (Crothers 2000). This arrangement allowed for increased cargo space below decks, and improved cabin conditions with increased light and ventilation. Great cabins afforded room for furniture such as walnut tables, side boards, stuffed chairs, parlor organs, and even fireplaces (Montgomery 1898). The massive SS Great Britain included a 1 00-foot long promenade below the skylights for first class passengers under the poop deck. Clipper ships furnished lavish accommodations that flaunted elaborate finish work, for example the Witch of the Wave (185 1) interiors of "bird's eye maple, with frames of satin wood, relieved with zebra, mahogany and rose wood, enamelled cornices edged with gold, and dark pilasters, with curiously carved and gilded capitals, and dark imitation marble pedestals" (Crothers 2000:435). By comparison, wives on whaleships retreated to their small deckhouse, which at only 6 ft. long, easily sat between mizzen and hatch (Figure 3).

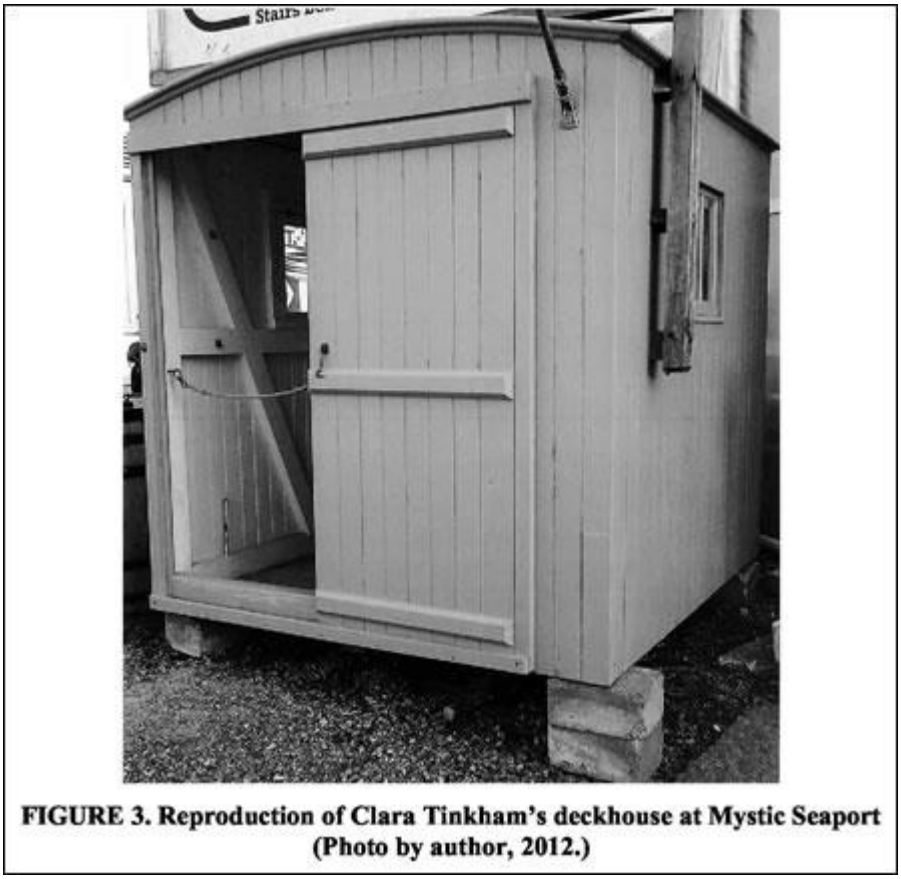


**FIGURE 3. Reproduction of Clara Tinkham's deckhouse at Mystic Seaport (Photo by author, 2012.)**

On the Charles W. Morgan, the house measured 6 ft. x 6 ft., and about 6 ft. tall at the height of the arch in the roof and contained a fixed bunk on the starboard side, but otherwise little space for more than a chair. The door built in the aft side, fit to open on the port side of the mast and slid on rails across to starboard. A latch held it in place both open and closed. Photos of the old deckhouse show windows on each side, and no openings forward. The captain's wife claimed this little deckhouse as her private retreat. Though she might have some say in the décor and furnishings of the sitting room below decks, her deckhouse would be her own to decorate. Mary Brewster wrote of her deckhouse in October 1847:

I have commenced regulating my apartments, which I like very much. I have no occasion to go below and I am entirely separate from the officers... Mr. Brewster and I take our meals at our own table and when seated we imagine we are keeping house. Here I am with my husband alone, and we are both making great calculations upon our enjoyment... (Brewster and Druett 1992:289)

Captain's wives often generously gave up their space to the crew. Jamie Earle recounted that when a crewman fell from the rigging and broke a leg, his mother allowed the injured man to berth in her little deckhouse (Earle 1965). Though these cabins might be used by a woman on one voyage, on the next it might be converted to a rope locker or vegetable storage, so any investigation of gendered spaces on board requires studying them as a dynamic process, defined and negotiated through use (Hendon 2006).

Unfortunately, the deckhouse did not improve the situation enough for Clara and she departed for home in 1876, taking a steamer from St. Helena. She explained how she continually felt seasick, and stayed below decks in her cabin for days. "When the weather favored and I could get on deck, the smell of blubber and hens running about, and having to eat food made of sour dough made life offensive indeed" (f 1998:46).

Clara's deckhouse was probably removed after the voyage. Years later in about 1887, while based in San Francisco, the shipyard records mentioned adding another deckhouse in the same spot on deck (Leavitt 1998). During the filming of "Down to the Sea in Ships" (1922), the museum removed the deckhouse (or a subsequent one), and unfortunately "lost" it. Shipwright Roger Hambidge at Mystic Seaport Shipyard, guesses the little house now functions as a shed in someone's backyard in New Bedford. Where the house was once bolted thru the deck, the holes have been patched with tar and the wear pattern in the decking can still be seen. The wear from stepping through the door over the years created a low point in the deck planking. After the restoration of the whaleship Charles W. Morgan, the shipwrights did not return the deckhouse to its prior location, so the replica deckhouse remains in the shipyard.

**Bathtubs**

Honor Matthews met Captain James Earle in 1895 when he sailed into her hometown of Russell, New Zealand where she worked as a school teacher (Druett 2001: 125). In January 1896, they married in Honolulu and she sailed with him and their sons on several shorter voyages of about 11 months (Nov. to Oct.) out of San Francisco to the Northern whaling grounds (Leavitt 1998:60). During her voyaging, a bathtub existed in the captain's cabin just forward of the head.

Bathing as a regular practice became acceptable in the 19th century, but the methods and forms of baths depended on availability. Women and men took sponge baths in basins, stepped into foot tubs, sat in sitz baths, or submerged in larger plunge tubs. In 1829, the Tremont Hotel in Boston became the first American building to include modern indoor plumbing matched with their luxury accommodations so guests could easily bathe with running water (Kaplan 2007). Until about 1860, only the extremely wealthy could afford water piped into their homes. Before that time, filling a portable tub required bucketing water heated on a stove. The Ladies' and Gentlemen's Etiquette Manual recommended daily bathing and a second bath or sponge bath before retiring in summer. In addition, "Once a week a warm bath, at about 100, may be used, with plenty of soap, in order to thoroughly cleanse the pores of the skin" (Duffey 1877:230).

At sea, fresh water required strict rationing, so those on board generally washed bodies (and clothes) with salt water, if they bothered to at all. The captain's wives bathed when they could, though one wife mentioned her husband's strict orders for only one bath a week even in a rainstorm when fresh water was accessible (Druett 2001:72). Tubs made of tin or brass would be more likely used on smaller ships, as the thick ceramic or iron tubs, such as those on the massive SS Great Britain, were very heavy. Although Jamie Earle (1965) describes the system of filling the tub on the whaleship Charles W. Morgan, he does not describe the tub itself beyond its location.

Their elder son, Jamie Earle lived with them on the Charles W. Morgan from 1902 to 1906, and he recalls the bathtub. The water tanks to fill it usually held sea water. "There were two tanks in the space back of the galley, one connected to a coil in the stove for hot water. These were filled with a hose and hand pump from the roof. I can remember one occasion when they were being filled with fresh water much to my mother's delight." Not just his mother used the tub, he continued, "I remember my father sitting in the tub with his head against the ceiling so it wasn't very long or very deep..." (Earle 1965). Since then, the bathtub has been removed and there is now a counter with a wash basin in that location.

**Conclusions**

Even on identified shipwrecks with documented lists of crew on board, archaeology has the potential to find evidence of women not named on the records of the ship (Flatman 2003). If archaeologists discovered any of these large artifacts while investigating a 19th-century wreck, it might indicate a woman lived aboard and tells something of her story in regards to social structure and class. The gamming chairs and gimballed beds, women used specifically in a maritime context, and the bathtubs and parlor organs, they cherished as items from shore life. Deckhouses created a separate space for her apart from the lower class sailors.

Several factors need to be examined as to how definitive this evidence from large objects might be: some artifacts may have been left behind when a woman departed but possibly remained in use by the captain, other artifacts of feminine association may not have been used by the woman on board, and some artifacts may have been appropriated for other uses altogether. Finally, given the current lack of data or finds, it must be asked if archaeologists have been unable to identify these objects, or if the nature of the artifact and placement on the ship, create circumstances that render the artifacts unrecognizable or missing on most shipwrecks.

When women returned to life on shore, they left behind the heavy objects only useful on board and attached to the ship. Gamming chairs and gimballed beds had no use ashore. The chair might be kept aboard for use by visiting captain's wives, despite no woman being in residence on the ship. The gimballed bed, bolted in place, remained in the captain's cabin and so provided comfort for him. The bathtub probably stayed in place as long as the captain considered cleanliness a priority. It is not entirely a feminine object, but more an object delineating class distinctions, though wives aboard wrote of their joy to have one (Deblois 1856). Even if no woman sailed that voyage, the small deckhouse remained in

location until removed by the ship's carpenter or in the shipyard, after which it might get reuse as a garden shed. The parlor organ might be part of the ship's cargo placed in the cabin, as was the one Hattie Atwood played on Charles Stewart in 1883 (Freeman and Dahl 1999). A woman who brought her organ on a voyage may have abandoned it, as Clara Tinkham did in 1876 when she left the Charles W. Morgan, but when the ship returned to port, the owner reclaimed her instrument (Willis 1876; Leavitt 1998:46). If the ship had sunk in any of these situations, the artifacts might indicate a woman living on board though she no longer resided there when it sank.

A woman on the ship might decide against using an object, such as Honor Earle refusing to use a gamming chair, so its presence on board might be deemed insignificant (Druett 2001). The artifacts might also be appropriated to another use such as the deckhouse could be transformed when the need arose, such as for medical emergencies, storage or even as a galley.

Jamie Earle (1965) recalls the small house becoming a galley on the Charles W. Morgan until they shifted it to the hurricane house. At any time, these objects may function in other uses, due to many factors, such as limited space aboard and the desires of the wife living on the ship.

Depending on site formation process, these objects might be recognized if intact, but if disintegrated, identification may be difficult while studying a shipwreck. Perhaps publishing of data and illustrations to inform and raise awareness among underwater archaeologists as to distinguishing features of these large artifacts may keep key pieces from being labelled 'miscellaneous' in site reports. The association of bed parts with a small pile of bricks or rocks may be unnoticed, but perhaps the additional support rods and pivot hinges would provide clues to identifying it as a gimballed bed. If a gamming chair made from a barrel survived the wrecking event, it could easily be mistaken for a broken barrel during the excavation. Although the songs are incorporeal, parts of the organ might be found, verifying the importance of music to those on board. The foot pedals and the bits of brass rods and arms, which allow the motions of bellows and keys, might last longer underwater than the thin wood paneling of organ housing.

The small deckhouse might be found if the deck remained intact, but more likely it would be missing along with the superstructure, such as that of the Two Brothers and other whaleship wrecks found off Hawaii in turbulent, tropical waters (NOAA 2010). As all of these wooden objects float and seem unlikely to be trapped under ballast, they may only be found underwater in perfect conditions, such as in a location like the Baltic with still, cold water and few shipworms (Muckelroy 1978; Bowens 2009). The bathtub, usually made of metal, may also disintegrate in an underwater environment, but situations exist in which it could survive, such as the tub on the shipwreck Titanic in the captain's bathroom (Johnston 2003). The possibility exists for any one of these large artifacts to be found and provide data for gendered analysis of shipboard life.

If archaeologists found one (or even all) of these large artifacts, it still would not be definitive that a woman lived on the ship, but the inclusion of gendered hypotheses in the research design to accommodate for such finds would allow for further study. As research advances create a larger database, perhaps statistical modeling and structured taxonomies will permit a more specific analysis of how these objects could indicate gender in relation to class, race, and social structure in maritime archaeology.

**Acknowledgments**

My thanks goes to my thesis director, Dr. Lynn Harris, for her support with this study. I am grateful to ECU faculty and staff of the History department, Dr. Brad Rodgers, Dr. Karen Zipf, Calvin Mires, and Dr. Amy Mitchell-Cook of UWF for providing suggestions. I would like to thank the staff of the New England archives from Connecticut to Maine, and especially Mystic Seaport Museum where Charles W. Morgan docks. This research wouldn't be possible without my work with NC Underwater Archaeology Branch, and the generosity of family and friends who continue to encourage me in this endeavor.

---

# (5 348- 26/02/24) H.M.S.: Historical reconstruction of an 18th-century Royal Navy frigate(II)

A Thesis by PETER ERIK FLYNN
Submitted to the Office of Graduate Studies of Texas A&M University

A 1998 joint survey undertaken by the Institute of Nautical Archaeology and Portuguese authorities located and identified the sunken remains of the Royal Navy frigate HMS *Pallas* (1757-1783) off of the Azorean island of São Jorge. Physical remains are so limited as to suggest that excavation would likely yield little new information. However, much documentary evidence has been preserved in Admiralty archives.

Contemporary treatises about 18th-century British ship construction focus on glossaries of terms, scantling lists and design theory, and include only short sections on frigates insofar as they apply to those topics. They rarely address specific construction aspects. Most current works address individual aspects of ship construction for the period, but provide little significant detail about the frigate as a ship type. All of these works are useful and reliable, however none attempt to combine the ship with the crew, or pursue the complete history of one ship.

As the flagship of a prototypical class, intended to address French superiority in cruiser design, it is reasonable to expect that a history of *Pallas* would exist with some analysis of how successfully these new frigates fulfilled the Royal Navy's perceived need. However, to date there has been no attempt to consolidate the evidence of her 26-year career. This study provides a comprehensive history of a single ship from perceived need and conceived solution through design and construction. The ship's logbooks and additional primary sources made it possible to accurately document and analyze *Pallas'* activities, maintenance, modifications, and ultimately to draw conclusions about the overall effectiveness of the frigate type.

I began with basic background information to establish the perceived need for a new frigate type, followed by an examination of the conceived design solution. A partial set of admiralty drafts served as a foundation from which to develop a more complete set of construction plans, a spar plan, and rigging plans. Comprehensive research into life aboard Royal Navy warships of the period provided a social context within which to examine the service history of *Pallas.* Finally, a review of the maintenance record and the events leading up to her sinking enabled an informed assessment of how well HMS *Pallas* fulfilled the perceived need for which she was developed.

# CHAPTER I

## INTRODUCTION

On January 26, 1783, a small British convoy of eight military transports sailed out of Halifax harbor bound for England. It was accompanied by the captured French 64-gun man-of-war *Le Caton,* and escorted by the veteran 36-gun frigate HMS *Pallas.* In what had begun nearly eight years earlier as a seemingly minor colonial uprising, Britain found itself isolated and at war, not only with the fledgling United States, but with France, Spain and Holland as well. The war in America was lost but not officially over and privateers continued to prowl the Atlantic with the hope of snatching up one last rich prize. Captain Christopher Parker of *Pallas* had received routine orders to escort the convoy across the North Atlantic to England. First launched in 1757, *Pallas* was long past her prime despite numerous upgrades and refits (Fig. 1). It is almost certain that this would have been her last voyage had she reached England. *Le Caton* probably sailed with little more than a prize crew—the absolute minimum crewmen required to sail the ship—and would have been little help in defending the convoy. Nevertheless, the profiles of a 64-gun capital ship and a frigate seen from a distance would have been more than enough to deter all but the most daring of privateers.

Table1: Depicting the progression of standardization in Royal Navy Cruisers through the Establishment Period. Compiled from Lyon, *Sailing Navy List,* 36-7, 47-52.

| | Length | Beam | Burthen (Tons) | Crew* | Guns LD/GD | Guns UD | QD/FC |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1706 Establishment 5th-Rate, 40 guns | 118' | 32' | 531 | 190 | 18 x 9 | 20 x 6 | 4 x 6 |
| 1706 Establishment 5th-Rate 32 guns†‡ | 108-110' | 29' 6" - 29' 8" | 416 57/94 – 423 62/94 | 145 | 4 x 9‡ | 20 x 6 | 6 x 4 |
| 1706 Establishment 6th-Rate, 20-24 guns† | 90' 3 3/4"-95' 10" | 25' 0" - 26' 6 1/2 " | 253 55/94 – 282 5/94 | 115 | - | 20 x 6 | 0-4 x 6 |
| 1719 Establishment 5th-Rate, 40 guns | 124' | 33' 2" | 594 55/94 | 250 | 20 x 12 | 20 x 6 | - |
| 1719 Establishment 6th-Rate 20 guns | 106' | 28' 4" | 374 49/94 | 140 | - | 20 x 6 | - |
| 1733 Establishment 5th-Rate 40-44 guns | 124' | 35' 8" | 678 | 250 | 20 x 12 | 20 x 9 | 4 x 6 |
| 1733 Establishment 6th-Rate 20-guns | 106' | 30' 6" | 442 4/94 | 150 | - | 20 x 9 | - |
| 1741 Establishment 5th-Rate 44 guns | 126' | 36' | 706 36/94 | 250 | 20 x 18 | 20 x 9 | 4 x 6 |
| 1741 Establishment 6th-Rate 24 guns | 112' | 32' | 498 34/94 | 160 | 2 x 9 | 20 x 9 | 2 x 3 |

Notes:

*Maximum wartime figures given. Crew and guns were considerably reduced during peacetime. Pure galley's and foreign-built prizes omitted. Only British built cruiser types are included.

†Not built to an Establishment

‡*Mermaid* and *Dolphin* were built as 36-gun ships armed GD 8 x 12, UD 22 x 6, QD 6 x 4. After 1716 all were re-armed GD 8 x 9, UD 20 x 6, QD 2 x 4.[13]

Numerous leaks appeared in *Pallas'* hull soon after sailing. On January 31st a storm scattered the convoy, heavy seas worsened the leaks, and by February 5th, despite round the clock pumping by the crew, *Pallas* was shipping six inches (15.2 cm.) of water per hour and eight feet (2.44 m.) of water had accumulated in the hold.5 Guns, shot and heavy stores were thrown overboard to ease the strain and lighten the ship. On the advice of the carpenter and after consulting his officers, Captain Parker decided to make for the nearest port, the city of Horta on the island of Fayal in Portugal's Azores Islands . They made landfall off Fayal on February 10th but were driven back out to sea by another violent storm before *Pallas* could be brought to anchor. The crew was nearing exhaustion when the storm abated on the following morning. But while the sea conditions had changed they had not improved. *Pallas'* crewmen found themselves becalmed and unable to make any significant headway. The second storm had further stressed the hull, and despite the dead calm, the pumps were no longer able to keep up with the rising water in the hold. Driven eastward beyond Fayal by the storm, Parker decided to seek any port of opportunity. On the morning of February 12th luck returned long enough to slip the stricken frigate through a gauntlet of surrounding rocks and run her aground near the town of Calheta on the island of São Jorge. Examination of the hull by the ship's carpenter confirmed that the garboard strake and the rabbet of the keel were so worm eaten as to be almost nonexistent. The fortnight from February 12th to

the 24th was spent removing what provisions, stores and fittings could be salvaged and on February 24th the hulk of HMS *Pallas* was burnt by her crew.

This study began with an archaeological examination of the scant remains of HMS *Pallas.* The subsequent review of existing primary sources pertaining to her construction and service history—most of which are preserved in the Public Record Office and The National Maritime Museum in London—has contributed significantly to our understanding of the frigate type and its application by the Royal Navy. Furthermore, this study has conclusively established*Pallas'* role as a prototype for all subsequent Royal Navy frigate designs and as a developmental test bed for numerous innovations introduced to Royal Navy warships during the late 18th century. Finally, a brief overview of the conditions and organization aboard Royal Navy warships will give substance and personality to a period of the Royal Navy's history which is often neglected in favor of the more glamorous Napoleonic era.

# CHAPTER II

## HISTORICAL OVERVIEW

### Geo-Political Context: Emergence of the Royal Navy in the 17th Century

The role of England in Europe's social, political and economic development can be largely attributed to its geographic location. Traditionally England has relied upon its position— an island nation separated from the European mainland—for a defensive advantage. The English Channel has provided the inhabitants of the British Isles with a natural barrier against all but the most determined invaders. As economic conditions improved throughout western Europe during the 15th, 16th and 17th centuries, English channel ports increasingly exploited their position as natural trade centers and trans-shipping points for goods passing between the Mediterranean, France and the newly developing markets in the Lowlands and the Baltic. Furthermore, England was ideally situated to control the passage of shipping through the narrow Channel and consequently in a position to exert considerable political and economic influence upon continental Europe. It was during this period that England first embraced naval supremacy both for defence and as a tool of foreign policy.

The period from 1650-1815 was one of intense imperial rivalry between the western European powers. Economic and colonial disputes, dynastic conflict, and revolution all contributed to an era of almost continuous tension and conflict which stimulated military and naval development, and led to unprecedented shipbuilding programs.

Although Spain was the dominant power at the beginning of the 17th century, the second half of the century witnessed the precipitous decline of Spanish influence; its navy fell into a state of complacent decay, and its ability to project political influence was consequently diminished. As Spanish fortunes waned, those of Holland expanded to fill the growing void.

Dutch commercial and colonial success increasingly attracted the jealous attention of both France and England. Holland's economic strength derived primarily from commercial shipping (by mid-century the majority of European goods were shipped in Dutch bottoms) and from its dominance of far-east trade. However, independence from Spain in 1648 left Holland exposed to predations by both France and England. Crippling trade restrictions and high-handed treatment of Dutch shipping by the English in the North Sea and the Channel (culminating in the Navigation Act of 1651) led to open defiance by the Dutch. The three Anglo-Dutch wars during the third quarter of the 17th century (First Anglo-Dutch War, 1652 to 1654; Second Anglo-Dutch War, 1664 to 1667; Third Anglo-Dutch War, 1672 to 1674), although militarily largely inconclusive, essentially broke the Dutch monopolies on commercial shipping and far-eastern trade. With the Dutch colonial empire effectively dismantled, England's only remaining serious rival was France.

The second half of the 17th century had also witnessed the emergence of French sea power. However, the continental ambitions of Louis XIV often meant that the needs of the army superseded those of the navy. Consequently the French Navy rarely had the money to maintain more than a portion of its fleet and generally elected to pursue a naval policy of regional superiority and commerce raiding.

The naval battles of the Anglo-Dutch wars were typically fought within sight of land; crews and vessels rarely remained at sea for more than a few days. The Royal Navy's primary function remained the protection of the British Isles against foreign aggression. However England's growing colonial interests compelled the navy to accept much broader responsibilities. It was increasingly called upon to defend overseas colonies, to enforce imperial regulations, and, most importantly, to protect merchant shipping

throughout the growing empire from the predation of trading rivals, political enemies and pirates. By the beginning of the 18th century the Royal Navy's influence had expanded into the Mediterranean. England played an active role in the War of Spanish Succession 1702-1713 and it was there that the Royal Navy was first employed as a strategic weapon, raiding shore installations and supporting the army's campaigns on the European mainland. England also gained a permanent strategic position in the Mediterranean by seizing the vital ports of Gibraltar and Port Mahon and in doing so gained control of maritime traffic between the Mediterranean and the Atlantic. The War of Jenkins Ear and the War of Austrian Succession in 1739-1748 required that the Royal Navy operate for extended periods in the Caribbean. The Seven Years' War 1756-1763, which ranged from Canada to India was the world's first truly global conflict and Britain's ultimate victory established Royal Navy supremacy for years to come.

## The Royal Navy as a Tool of Empire

It was from the Anglo-Dutch wars that the Royal Navy truly emerged as a cohesive, homogenous entity capable of projecting global influence. This period witnessed the development of formalized tactics, standardized ship design, a recognizable strategic doctrine, and the foundations of a permanent naval administration.

Shipbuilding technology had progressed considerably during the previous centuries, but naval tactics had not. Prior to the 16th century naval battles were little more than infantry battles at sea with ships being employed to carry infantry into combat. Purpose-built state-owned warships were rare; in time of war, merchant vessels were conscripted or hired by the state and hastily refitted for military service. Fleet formations typically entered battle in line abreast or echelon formations, but once engaged battles degenerated into clusters of individual duels with ships seeking out opponents of comparable size, or several smaller ships engaging a single larger one. Long range weapons such as catapults, and later cannon, were employed only until the opposing vessel could be grappled and boarded. Early cannon were primarily used to destroy rigging, clear enemy decks of defenders prior to boarding. Ship design of the period reflected this form of warfare. High fore and aft castles were incorporated to gain both a height advantage and provided a secure keep from which to engage enemy boarders.

It was not until the introduction of the smaller, more agile, English race-built galleons of the late 16th century that ships began to be viewed as pure gun platforms. The success of these types against the much larger ships of the Spanish Armada in 1588 clearly demonstrated the superiority of heavily armed warships that were capable of battering enemy ships into submission from a distance.

During the 1630's Charles I established England's first permanent navy. By levying 'ship-money,' from the counties he was able to build, and maintain a small purpose-built fleet of warships year round. This also enabled the development of a professional cadre of officers and sailors. Furthermore, this marked the beginning of English naval influence upon the balance of power in Western Europe. 0 England's Parliamentarian government of the 1650's expanded upon Charles' naval program, increasing naval spending and initiating substantial new shipbuilding projects. Permanent dockyards and logistical facilities had been established by 1600, but it was the Commonwealth government after 1649 that was largely responsible for establishing the foundations of the navy's permanent professional administrative machinery, command structure, and extensive shore facilities that would eventually support English naval operations on a global scale.

Improvements in guns and gunnery throughout the 17th century facilitated a fundamental change in naval doctrine. Tactical requirements shifted from crew capacity and defence to maneuverability and gun-power. The high defensive works were cut down or completely removed, and a large portion of the personnel was re-allocated as gun crews. Predictably during this period warships grew in size and tonnage as more and larger guns were introduced; the largest carrying up to 100 guns on three gun decks.

Almost exclusively naval conflicts, the Anglo-Dutch wars were the setting for some of the largest fleet engagements in history and resulted in fundamental changes in naval tactics and, consequently, ship design. In 1653, following the first Anglo-Dutch War, English Admiral Robert Blake introduced his *Fighting Instructions* in an attempt to impose order upon the disorganized melees that had, up until then, characterized naval warfare. In this milestone of naval doctrine he outlined the use of a rigid line-of-battle that revolutionized naval tactics and ultimately ship design. He proposed that ships enter battle in line-ahead formation so as to minimize exposure of the vulnerable bow and stern, and to maximize the broadside firepower of all of the ships in the formation. Only as strong as its weakest link, a line-

ahead formation increased the interdependency of the ships within the formation, thereby dictating the need for greater homogeneity of construction. Vessels exhibiting similar sailing qualities were better able to maintain station within the formation and thus not compromise the integrity of the unit as a whole.

As a direct result of Blake's innovations, in 1706, the Royal Navy instituted the first Establishment system in an attempt to standardize warship construction. A system of ship ratings was introduced based on tonnage and number of guns carried. For each rating the Establishment defined a list of scantlings or basic dimensions to be observed by shipwrights. The line of battle was made up of first-, second- and third-rate ships of between 70 and 100 guns. Cruisers and small two-decked ships–fourth to sixth-rates–were no longer deemed suitable to stand in the line-of-battle and were assigned duties for which they were better suited.

Finally, this period witnessed the emergence of a recognizable and consistent strategic doctrine. Buttressing its continental allies with subsidies allowed England to sap the military resources of its enemies. With little need for a land army England was able to consolidate naval superiority. A policy emerged of blockading enemy fleets within their ports, attacking maritime commerce, and seizing undefended colonial possessions abroad.

In little more than 100 years, naval warfare evolved from disorganized regional scuffles fought by part-time navies, to a means of projecting economic and political policy around the globe. This change in the use of naval power demanded a new kind of warship. While the battle fleet remained the core of the Navy, emphasis had shifted. The new requirement was for a cruiser capable of operating independently; capacious, rugged and weatherly enough to remain at sea for long periods; a ship more economical to build and operate than a ship-of-the-line yet powerful enough protect itself and project authority.

# CHAPTER III

## DEVELOPMENT OF THE 18TH-CENTURY FRIGATE FORM

The origin of the 18th century frigate is a broad, subjective and, at times, contentious topic. The most common arguments focus on two questions: what constitutes a 'true frigate,' and where did the concept originate? Because the primary focus of this study is a particular frigate, HMS *Pallas*, the evolution of the frigate as a ship type will be examined only to the extent necessary to establish a clear historical and developmental lineage.

To most, the word 'frigate' conjures images of great battles between massive wooden warships, yardarm to yardarm, blazing away with row upon row of cannon. The term is often given incorrectly to describe any large wooden warship from the period 1650-1850. It is imperative to correct this misnomer. The origins of the word can be found in the Greek *aphraktos* and later in the Latin form *fragata.* The term frigate to identify a type or class of ship has been used by mariners and navies alike for thousands of years. For most of this period the term was used in general way to identify a small vessel, long and slender, propelled by one or more banks of oars. Unlike larger galleys, they were not suited for warfare and served primarily as light, fast dispatch vessels. Not until the 17th century is a noticeable change evident in the form and use of the 'frigate' type. Early in that century shipwrights at the French port of Dunkirk began to build a small warship that combined the agility of the oared galley with the deep round hull and broadside firepower of the northern European fighting ship.

In his treatise on French frigates, Jean Boudriot has compiled a list of dictionary definitions for the term 'frigate' from the period 1643-1847. Although they differ greatly and evolved as time passed, they include these qualities and characteristics in common: a small, lightly framed warship, ship-rigged, designed to be propelled by either sail or sweeps, built long and low in the water so as to be a fast and agile sailor, and usually armed on a single deck.

For the first century of this period, frigates were not viewed as 'cruisers.' They typically worked close to shore performing dispatch or scouting duties. They were manoeuvrable under sail, and the addition of sweeps enabled them to work against light currents in the mouths of rivers and up estuaries, and the ability to bring broadside guns to bear without the use of a spring. Britain's acquisition of a global colonial empire imposed greater demands on the Royal Navy, increasing the need for an effective yet economical vessel to help administer and police overseas possessions exert naval influence, act as advanced scout and pass signals for the battle fleet, carry dispatches, gather intelligence, interdict enemy maritime commerce, perform escort duty and suppress piracy and privateers. Such duties called for a swift warship, small yet powerful, capable of operating independently and remaining at sea for long periods.

## British Cruiser Development

At the beginning of the 18th century the Royal Navy employed a vast variety of 5th and 6th-rate ships differing widely in design, layout and armament. It continued to rely upon small two-deckers, single-deck 6th-rates and assorted smaller vessels to protect commerce. Small, one and a half decked 5th-rates were not considered to be an acceptable solution and were discontinued following the 1713 Peace of Utrecht. Subsequently no warship types existed between the two-deck, 40-gun ships and single-deck, 20 and 24-gun ships, usually referred to as sloops-of-war, until the Admiralty began experimenting with captured French types in the middle of the century.

The initial Establishment of 1706-1718 attempted to standardize the dimensions of larger warships and establish some degree of uniformity within the Royal Navy's line of battle (Table 1). However, Establishments did not dictate design until after 1745. Shipyard surveyors were restricted in dimension and scantling but they were free to alter ships' lines and styling as long as the finished product was within the Establishment parameters. Furthermore, proposed designs of smaller ships were subject to far fewer design constraints than those of their larger counterparts . The smallest ships included in the 1706-1718 Establishment were 40-gun, two-decked, 5th-rates. These were to be 118 feet (40 m.) long on the lower deck, 32 feet (9.7 m.) in beam, 531 tons, and crewed by 130 to 190 men . There were to be eighteen 9-pound guns on the gun deck, twenty 6-pound guns on the upper deck and four 4-pound guns on the quarterdeck.

Smaller 32-gun 5th-rates were not built to an Establishment of dimensions but were beginning to show some degree of uniformity. Ships of this class, built prior to the 1706 Establishment, were an eclectic mix ranging from 102 to 110 feet (31.1 to 33.5 m.) long on the lower deck, 24 to 30 feet (7.3 to 9.1 m.) in beam, 350 to 390 tons, and were crewed by 100 to 145 men. The guns were arranged with four 9-pound guns on the gun deck, twenty to twenty-two 6-pound guns on the upper deck and four to six 4-pound guns on the quarterdeck. Those built after the 1706 Establishment were 108 to 110 feet (32.9 to 33.5 m.) long, 29 feet (8.8 m.) in beam, 416 to 423 tons, and carried 100 to 145 crewmen. The guns were arranged with either four 9-pound or eight 12-pound guns on the gun deck, twenty-two 6-pound guns on the upper deck and six 4-pound guns on the quarterdeck. Like the smaller 5th-rates, the 6th-rates of the early Establishment period were not built to an Establishment of dimensions but were also beginning to show a tendency towards uniformity. Ships of this class built prior to the 1706 Establishment ranged from 92 to 98 feet (28 to 29.9 m.) long on the gun deck, 24 to 26 feet (7.3 to 7.9 m.) in beam, 240 to 270 tons, and were crewed by 85 to 115 men. The main battery of twenty 6-pound guns was mounted on the single gun deck with an additional four 4-pound guns mounted on the quarterdeck of the 24-gun ships only. Those built after the 1706 Establishment were 94 to 95 feet (28.6 to 28.9 m.) long, 25 to 26 feet (7.6 to 7.9 m.) in beam, 260 to 280 tons, and carried 85 to 115 crewmen. Gun weight and arrangement did not significantly change during this period.

## The Establishments

The Treaty of Utrecht in 1713 concluded almost sixty years of continuous war between the major European powers, at the end of which Britain had become the dominant naval power. Although French and Spanish designs were generally accepted as more advanced, the Royal Navy established superiority in construction, management, logistics, and quality of crew. However, the long peace that followed saw a dramatic decline in spending and stagnation in ship development within the Royal Navy. The 1719 Establishment fixed the dimensions of all rated warships down to 20-gun 6th-rates, but little effort was made to improve upon pre-existing cruiser designs. All of the guns were mounted on the weather deck and a complete bank of oar ports remained on the lower deck for rowing. Ships continued to be designed by master shipwrights of individual yards who retained some freedom of design as long as they worked within the parameters fixed by the Establishment.

Myopic conservatism among the Navy Board continued to obstruct innovation in ship design and resisted efforts to address existing design deficiencies. The Navy Board was conscious, perhaps overly so, that even small increases in ship size amounted to substantial increases in construction and maintenance costs. Consequently, the 1733 and 1741 Establishments that followed were little more than conservative revisions of the scantlings and dimensions fixed by the 1719 Establishment. These were primarily increases in size and strength to accommodate increased battery size and to compensate for lost performance resulting from added gun weight. Nevertheless, throughout the Establishment period

(1719-1745) the fleet gradually attained a greater degree of standardization as older ships were retired, broken up and replaced or rebuilt.

During the Establishment period, ship design and spending were the prerogative of the Navy Board, a permanent bureaucracy of naval officers that ran the dockyards and was responsible for ship design, construction, maintenance, victualling and day-to-day operations of the fleet. The Admiralty, a council of temporary, politically appointed members, petitioned parliament for funding and dictated policy but exerted little influence over how the Navy Board administered the Navy. The conservatism of the Royal Navy during this period was largely due to Sir Jacob Ackworth, surveyor of the Navy since 1715, who harboured a firm belief in the superiority of the ships of the late 17th century.

The outbreak of war with Spain again in 1739 (The War of Jenkin's Ear) did little to change existing attitudes. Spain was not in a position to effectively pursue a *guerre de course* (war on trade) and the Royal Navy saw no need to invest money and resources improving cruiser designs. However, French entry into the war in 1740 (The War of Austrian Succession) witnessed a dramatic increase in losses of British merchant shipping. The Royal Navy's 20-gun 6th-rates found themselves increasingly outclassed not only by their French counterparts but by French privateers as well. Consequently, the Admiralty began to seriously examine French cruiser design.

## French Influence on Royal Navy Cruiser Development

Early French cruiser designs were either clumsy two-deckers similar to their British equivalents or under-gunned single-deckers with their battery dangerously close to the waterline. Like the British, French naval shipwrights sought to bring together the best qualities of both designs into a successful new cruiser design. Their solution undertaken in the early 1740's, was to move the lower deck down to, or below, the waterline, reduce the headroom on the lower deck to about four feet (1.2 m.), and place all of the battery on the upper deck. This reduced topside profile while retaining sufficient freeboard to run out the main battery in all weather conditions. Blaise Ollivier, son of a master shipwright, gained considerable prestige as an innovator in ship design throughout the early part of the 18th century. He was made Master Shipwright at Brest in 1736 where he distinguished himself as France's preeminent shipwright until his death ten years later. Ollivier's *Medée,* built in 1741, is widely credited as the first genuine frigate but there remains little real evidence that this was in fact the case. Many French privateers of the day exhibited similar design characteristics. *Medée* featured two decks, the upper strengthened to bear the weight of the main battery of twenty-six 8-pound guns, the lower with reduced headroom and no ports was devoted entirely to berthing and storage. Ollivier's reputation within the French Navy promoted eventual acceptance of the type and it was the first such design widely accepted for service in the French Navy. It was not the first French vessel to incorporate these design features, but it became the prototype for a class that eventually numbered 30 or more vessels. Ironically, *Medée* was also the first such vessel captured by the British but for some reason she was not taken into Royal Navy service. It is unclear why the Royal Navy failed to capitalize or, at the very least, carry out a detailed survey of this prize. *Renommée,* a near-sister of *Medée*, was highly regarded and immediately taken into Royal Navy service after she capture in 1747. During the same period Ollivier's contemporary, Jacques-Luc Coulomb undertook the parallel development of a smaller 20-gun version based upon the same design concepts. His *Panthère*, built in 1744, was also taken into Royal Navy service when captured in 1745. While the Royal Navy greatly admired the design and sailing qualities of these prizes, little effort was devoted to reproducing them. A year later, the French 40-gun *Embuscade*, the largest frigate-built prize of her day, was renamed *Ambuscade* and taken into Royal Navy service. The French 8-pound guns were replaced with British 12-pound guns and the heavier broadside seems to have been the decisive factor in British cruiser development. Until this point, the Royal Navy had been unwilling to commit resources to the development of what was perceived to be an under-gunned warship.

## Establishment Reforms

As previously stated, the Navy Board controlled the budget and, because of costs involved, was disinclined to increase ship size or to impose any radical design changes. In 1744, the Admiralty began to become involved in Navy Board business. Admiral George Anson, a sea admiral with considerable influence, was appointed to the Admiralty. He in turn immediately appointed Sir John Norris to investigate a complete revision of the Establishment system. Dockyards were instructed to watch for ships with good sailing characteristics for evaluation and technical analysis, and all surveys of French prizes were to be

forwarded by the Navy Board for Admiralty inspection. Eventually all proposed designs had to be authorized by the Admiralty before being forwarded to the Navy Board for construction. In response to increasing demands by its sea-officers, the Admiralty ordered a new, improved Establishment for 1745. What the Navy Board drew up was once again little more than a conservative increase in dimensions of the larger ships of the line. Upon returning from blockading the French coast during the winter of 1747, Anson complained of a lack of quality cruisers. In fact, the upgraded French prize *Ambuscade* had been his best ship. He required an improved all-weather cruiser to institute his new strategy of blockading of French ports year round. Finally, in April 1747, displeased with Navy Board conservatism, and in an unprecedented break with tradition, the Admiralty ordered a draught of the captured -gun French privateer *Tygre.* A St. Malo privateer of French frigate design, *Tygre* was not purchased by the Royal Navy due to poor quality construction, but it had exhibited excellent performance and sailing characteristics. The Admiralty ordered two copies built. *Unicorn* and *Lyme* were to be constructed "to the lines of the *Tygre* French privateer." It is interesting to note that some comparative experimentation is demonstrated by the fact that *Lyme* was designed with a round bow and *Unicorn* with a beakhead bow; one in the French tradition and one in the English tradition.

A second generation of *Tygre*-based vessels, *Lowestoffe* and *Tartar,* followed in 1755, to be constructed "to the draught of the *Lyme* with such alterations as may tend to the better accommodation of men and carrying of guns." Comparative experimentation is once again evident in that *Tartar* was designed with a round bow and *Lowestoffe* was designed with a beakhead.

The third generation of four vessels was ordered in 1756-7, to be constructed "by the draught of the *Tartar* with such alterations withinboard as shall be judged necessary." The success of these vessels is demonstrated by the fact that eighteen third generation *Unicorn*-class frigates were eventually built. All were increased to 28 guns with the addition of four 3-pound guns in September 1756 and were further furnished with twelve 1/2-pound swivel guns in November of that same year. All of the generations up to this point were in some way based upon French designs and all carried main batteries of 9-pound guns.

**The Slade Era**

Sir Thomas Slade was born in 1703 or 1704 into a family with a long tradition of shipbuilding. He worked his way up in the profession gaining prestige first as a timber broker, then as Shipwright's Assistant at Harwich and Woolwich. His talent and connections led to his appointment as the Master Shipwright at Deptford where he was responsible for the design and construction of five ships between 1749 and 1755. In 1755, he and William Bately, the Deputy Surveyor at Plymouth, were appointed joint Surveyors of the Navy to replace the retired Sir Joseph Allen. Slade retained this title until his retirement in 1770, becoming the preeminent Royal Navy ship designer and builder of his day. His *Southampton*-class frigates introduced in 1756 are generally regarded as the first 'genuine frigates' designed and built in England. They were based on the same design principles as their French precursors but were completely original designs. They were considerably larger than the *Unicorn*-class ships and carried a heavier main battery of twenty-six 12-pound guns on their upper deck. The following year, 1757, Slade introduced the *Pallas* class frigates, which were simply enlarged versions of the *Southampton* design. When launched *Pallas*-class frigates were regarded as the best fighting cruisers fielded by any navy of their day.

**The True Frigate Form**

It is clear that the first 'true frigate' of the Royal Navy was derived from a French design that was ultimately perfected by the British. Whether French or English, the sailing frigate was hereafter defined as a two-decked, square rigged warship with three masts (the traditional ship rig), having the main battery on the upper deck and the secondary battery divided between the quarterdeck and forecastle. It was self sufficient and capable of staying at sea for long periods while carrying out a variety of duties. It was large enough to warrant a rating but generally not large enough to stand in the line of battle.

TO BE FOLLOWED

# (5 349 – 04/03/24) H.M.S. *PALLAS*: HISTORICAL RECONSTRUCTION OF AN 18th-CENTURY ROYAL NAVY FRIGATE(II)

## CHAPTER IV

## CONSTRUCTION

A variety of sources are available pertaining to the hull design and construction of 18th-century Royal Navy warships. Admiralty drafts, like most Royal Navy records of the period have been preserved in the National Maritime Museum Archive. Given the Royal Navy's focus on standardization during this period it is possible to make certain assumptions regarding the construction of all British warships based on admiralty plans. Nevertheless, identical designs submitted to different shipyards never resulted in identical ships. However, it was expected that all contracted ships would conform to general admiralty standards. While lacking detail and often containing inconsistencies, these plans do serve as a good starting point for a theoretical reconstruction.

Unfortunately, a complete set of *Pallas'* Admiralty plans has not survived. However, an incomplete set of drafts includes Sir Thomas Slade's individual deck and construction plans, and these can be supplemented with the surviving lines for sister ship, *Brilliant* (Fig. 3). These 1/48- scale drafts define the major scantlings and provide the designer's intent regarding structural features, general layout, and use of space. Many of the key timbers of the keel, stem, sternpost, and mast steps are prominently included in these drafts and should be consistent throughout the class. Also, during the first half of the 18th century, the Navy Board produced a series of lists giving basic measurements as construction guidelines for each rate of warship. These Establishment lists provide specific dimensions for most major timbers and some iron hardware. The shipwrights building *Pallas* would have been expected to conform to the 1745 Establishment, which gives dimensions for 44-gun two deck ships and 24-gun single deck ships, but does not yet address the new 32 and 36-gun cruisers. Nevertheless, they do provide absolute dimension parameters and allow for further refinement of the Admiralty drafts. These important sources provide a strong foundation for a graphic reconstruction.

As much as possible the results of archaeological investigations will be applied. However, little remains of *Pallas* herself therefore the majority of archaeological evidence must be extrapolated from the closest parallels investigated to date—principally the remains of the 44- gun ship HMS *Charon* sunk off Yorktown in 1781 and the 24-gun frigate HMS *Pandora* sunk off the Australian coast in 1791. To build upon this foundation, further details have been gathered from a variety of reliable contemporary sources. The majority of period shipbuilding treatises focus primarily on the increasingly complex mathematical design theories being applied to the derivation of ships' lines. However, at times they do offer clues to actual shipbuilding practices. Fewer sources provide a clear idea of the engineering method, actual construction processes and carpentry techniques of English shipwrights of the period. Fewer still contain significant useful data. Nevertheless, several indispensable works remain and augment the Admiralty drafts and Establishment lists. One such work is Blaise Ollivier's *Remarks on the Navies of the English & the Dutch* (1737). As mentioned previously Ollivier was Master Shipwright for the French naval shipyard at Brest from 1736 until his death in 1746. His credentials are strengthened by the fact that he has been credited with the invention of the frigate. In 1737, he was sent to spy on English and Dutch naval shipbuilding facilities and report his findings. Ollivier's *Remarks* provide a highly informative narrative of English naval shipbuilding practices throughout the country, including most notably those at Deptford where *Pallas* would be laid down less than 20 years later. Another invaluable primary source is the anonymous work *The Shipbuilder's Repository* (1789). It contains comprehensive scantling lists for every class of Royal Navy warship from the period. Although anonymous, it is both authoritative and accurate, and has been accepted by shipwrights and historians alike since its publication. However, because warships of all classes continued to grow in dimensions throughout the period, the basic scantlings given (length, beam, and tonnage) for a 32-gun ship from 1789 more closely represent those of 36-gun *Pallas* and will be used for the purpose of this reconstruction. Further useful primary sources include William Sutherland's *The Shipwright's Assistant* (1711), David Steel's *The Shipwright's Vade Mecum* (1805), and Mungo Murray's *A Treatise on ship-building and navigation* (1754). All contain

valuable procedural construction details unavailable elsewhere. However, both Sutherland and Steel are too far removed chronologically for their specific timber dimensions to be applicable. Another useful source is found in contemporary ship models. Along with the Admiralty drafts, 1/48-scale models were commonly submitted to the navy board for approval. Many of these models have survived to the present in both Admiralty and private collections. Examination of these models can often provide a great deal of insight into the rigging, fitting, internal layout and structural engineering of English warships for a given period.

One final primary source found to be particularly useful occurs in contemporary artwork. Small details can often be harvested from prints, paintings, watercolours, lithographs, sketches, or even the simplest caricature.

Secondary sources found to be especially useful include: Peter Goodwin's *The Construction and Fitting of the English Man of War 1650-1850*, Brian Lavery's *Arming and Fitting of English Ships of War 1600-1815*, Robert Gardiner's *The First Frigates*, and the graphic reconstructions proposed in John McKay's *The 24-gun Frigate Pandora* and David White's *The Frigate Diana*. These works are, for the most part, based upon analysis of the previously mentioned treatises, artwork and Admiralty models but also provide detailed drawings and descriptions for specific elements during specific timeframes.

# CHAPTER V

## LIFE ABOARD AN 18TH-CENTURY ROYAL NAVY FRIGATE

The field of nautical archaeology has focused, for the most part, on the ships themselves and to a lesser degree on recovered artefacts. Consideration has been given primarily to the methods and circumstances of construction, to aspects of the political, environmental and economic conditions that may have influenced design, and to the circumstances surrounding their ultimate demise. Very little emphasis has been placed on the study of physical, environmental, and social conditions of the men that lived, sailed and, in many cases, died on these ships. There has been a collective tendency to sterilize, when what is needed is a move to humanize a ship and its collection of artefacts. Nautical archaeologists are, after all, cultural anthropologists whose ultimate goal should be the study of mankind based upon analysis of material culture. Historians, on the other hand, perhaps because many view themselves more as humanists than scientists, have devoted more consideration to shipboard life. What follows is an examination of the living conditions common throughout the British fleet during the 18th century focusing specifically on HMS *Pallas* wherever possible. Topics addressed include shipboard hierarchy, duties and discipline, pay and benefits, accommodations, food, clothing, health and hygiene, and leisure activities

### Entering the Service

There were three ways for the common seaman to enter the service of the Royal Navy. He could enter as a young apprentice bound to an officer patron, volunteer of his own free will or, during wartime, be pressed onto service.

Contrary to popular perceptions, 18th-century press gangs did not wander the streets clubbing able-bodied men over the head and depriving them of their liberty. In practice, press gangs were generally very selective and took only seafaring men or those possessing experience in maritime related industries.1 Men illegally impressed had legal recourse to regain their freedom. However there were many cases in which such individuals, upon receiving their legal release, chose instead to remain and serve.

There is a great deal of information regarding the methods employed by the navy to address the manpower shortfall during this period. However, navy records of recruitment activities make it impossible to establish any meaningful numbers or ratios for each type of recruitment. This is primarily because these records speak simply of 'recruits' (defined as volunteers and pressed men) and 'losses' (defined as discharges, desertions and deaths). A number of record-keeping errors resulted from this. Men who deserted from one vessel quite often found themselves pressed into the service of another by the end of the same week. Ships returning home often had large portions of their crews pressed onto other outbound ships before they reached port, as pressing at sea was a common practice; it is clear that the navy's records included only those men recruited on land.

The navy reckoned that a year at sea made an 'ordinary' seaman and two years made an 'able' seaman. Captains typically considered a crew composition of one-third able seamen, one-third ordinary, and one-third landsmen as the absolute minimum acceptable ratio required to safely operate a ship.

**Shipboard Hierarchy, Duties and Responsibilities**

Every man that joined a ship's company was assigned a rating by the captain or first lieutenant. The rating was recorded in the muster book and determined pay scale and duties.

Boys and new volunteers were usually the lowest rates followed by landsmen, ordinary seamen and able seamen, petty officers, warrant officers, and commissioned officers.
The ideal compliment for a 36-gun 5th-rate warship of the 1750's consisted of 240 men: four commissioned officers, 14 warrant officers, 36 petty officers, six idlers, 104-132 seamen and 45 marines with the remainder being servants and widow's men. Widow's men, fictitious seamen whose wages were contributed to the pension fund, were borne on the ship's books at a rate of two for every hundred crew.

The *Pallas*' commissioned officers consisted of a captain and three lieutenants. The captain was in overall command of his vessel and its crew and was responsible for its sailing, manning, and upkeep. Before sailing, he was expected to oversee the assignment of ratings to the members of the crew and to draw up and post 'watch,' 'division,' 'station,' and 'quarter' lists. He was expected to obtain from the Clerk of the Survey a book listing the inventory of stores allotted to the boatswain, carpenter, gunner and purser of his ship and to confirm that it was in agreement with the individual inventories of those men. He was not permitted to make alterations to the spars, sails, or hull of his ship. Finally, he was expected to keep a complete journal recording the activities of the ship and its crew and to sign and submit a copy to the Admiralty and Navy Office after each voyage.

Each lieutenant was expected to keep a list of the men in his watch and to frequently muster them, reporting any deficiencies to the captain. He was expected to visit below decks at night to see that there was no disorder, to ensure against unauthorized fire, candles or smoking, and to report any infractions to the captain. He was not permitted to change the course of the ship without orders except to avoid immediate danger. No boats were permitted to arrive or depart without the permission of the lieutenant on duty. In action, he was expected to ensure that the men were at their proper action stations performing their duties. The senior lieutenant assumed command of the ship in the event of the captain's absence, illness or death. Lieutenants were required to supply themselves with the necessary instruments, maps, and books of navigation and, like the Captain, to keep a journal to be turned over to the Admiralty at the end of each voyage.

The function of the master was to assist the captain in overseeing the fitting out of the ship. He was expected to oversee the loading of all stores, and to report any damaged goods to the captain. He was in charge of the receiving, loading, and distribution of ballast; he supervised the loading of the hold, and continually oversaw the redistribution of stores over the course of the voyage to ensure the ship's trim. He was charged with ensuring that compasses, glasses, log, and lead lines were kept in good order, and was responsible for navigating the ship in accordance with the orders of his captain or other superiors. He was further charged with observing all coasts and waterways and recording any new navigational details observed. When at anchor, he was responsible for keeping the hawse clear of fouls and obstructions. Finally, the master was expected to monitor and sign the accounts and logs of those below him and to ensure that he was thoroughly acquainted with their contents. Like the other officers, the master was required to supply himself with the necessary maps, instruments, and books of navigation and to keep a journal to be turned over to the Admiralty at the end of each voyage.

The boatswain was in overall charge of the rigging, cable, anchors, cordage, and canvas—stores that he was expected to jealously guard against excessive waste. He was to inspect the rigging every morning and report his findings to the captain, to assist in changing the watches, and to ensure that the men carried out their duties. He was responsible for his own accounts, which had to be audited and vouched for by both the captain and master before being turned over to the Surveyor of the Navy.

The sailmaker was required to inspect all of the sails taken onboard ship and to attend all surveys and conversions of the sails and rigging. He was expected to keep all of the sails in good repair and fit for service and was responsible for the drying and storage of all sails not in use. He was also expected to assist with hammocks and was instructed by the boatswain to cut up useless scraps of canvas to patch hammocks. Gabriel Bray's sketch "The sailmaker ticketing hammocks on board the *Pallas*, November

1774" suggests that the sailmaker may also have been, in part, responsible for overseeing the stowage of hammocks.

The gunner was in charge of the guns, gunnery tools, and stores of powder, ammunition and small arms. He was expected to oversee the maintenance and securing of the guns and their mountings. Before every voyage, he was required to apply to the storekeeper of His Majesty's ordnance for the ship's allotment of gunnery stores. He was expected to notify the captain when powder was brought aboard and to ensure the security and safety of the powder rooms.

The carpenter oversaw the upkeep of the ship and ensured that the hull was sound and free of leaks. He was responsible for the maintenance of masts, yards, bulkheads, and cabins and for ensuring that the pumps were in good working order. He was to examine the masts several times a day and to report his findings to the officer of the watch. He was to keep a sufficient quantity of shot plugs made at all times, and during engagements, he and his crew were expected to continually inspect the hold for leaks. Upon reaching port, the carpenter was required to draw up a report of the condition of the ship's hull, masts and yards, and any repairs that were required.

The surgeon took charge of the sick and injured. He was responsible for the sick berth, for organizing additional space when necessary, and was able to draw on the crew for additional help. The surgeon was required to pay particular attention to the cleanliness of the sick berth and to the overall cleanliness of the ship. He was to visit between decks every morning and make a report to the captain. In foreign ports, the surgeon was expected to visit the local hospital and sick houses every second day (Tuesday and Thursday mornings in English ports) and submit a written report to the captain. Finally, the surgeon was expected to be present when punishments were administered.

The purser had the key to the steward's store and was responsible for the inspection, maintenance, and distribution of its contents. It was his responsibility to procure funds from the navy and deliver them to the victualler, to ensure the honesty of the cook with regard to purchasing and dressing victuals, and to ensure the cleanliness of the steward's room. Like most jobs, responsibilities varied depending upon the captain; according to one captain, the purser was responsible for the candles in the lanterns taken on deck at night. The purser kept the ship's crew lists and the pay books, and was expected to provide the captain with a weekly report on the expenditure and inventory of all types of goods.

The cook was responsible for the steep tub and answerable for the meat put therein. He soaked the meat to remove the salt and then boiled it. He oversaw the preparation, division, and distribution of the ship's food, and was expected to cut the meat ration fairly with regard to both quantity and quality. He ensured fair distribution of all foodstuff, being always on the lookout for messes trying to sneak a double ratio—a not infrequent occurrence.

Few frigates had a chaplain, if one was present, he served much the same purpose as his shore bound counterparts and in many cases also served as the shipboard schoolmaster. The schoolmaster was certified by the navy and was expected to instruct volunteers in writing, mathematics, and the theory and practice of navigation. He was expected to oversee the education of the boys according to a curriculum set out by his captain and to be diligent in his duty. He did not receive his pay without confirmation from his captain.

The armorer and gunsmith assisted the gunner in the survey and receipt of small arms. They were expected to be conscientious in cleaning and maintaining the small arms and to undertake their repairs when possible.

The master at arms drilled the petty officers and ship's company daily in the use of small arms. He placed and relieved the sentinels and inspected their weapons to ensure their cleanliness and maintenance. He attended the arrival and departure of all boats to prevent seamen from leaving the ship without permission, and he was expected to work with the officer of the watch to maintain order aboard ship. The thirty-six petty officers were composed of: two master's mates, six midshipmen, a captain's clerk, three quartermasters and three quartermaster's mates, a boatswain's mate, two yeoman of the sheets, a coxswain, a sailmaker's mate, a gunner's mate, a yeoman of the powder room, nine quarter gunners, a carpenter's mate, a steward, two corporals, and a trumpeter. The idlers were composed of sailmaker's crew and carpenter's crew.

The ship's company was divided into each of several groupings with each man assigned to specific stations and duties within each grouping. At sea, all men-of-war maintained at least two watches. The body of the crew up to the rank of petty officer was divided into starboard and larboard watches with one watch being on deck at all times. Only the non-seaman officers (the purser, carpenter, surgeon and

chaplain), were exempt from standing watch and not expected to answer 'all hands.' Each watch was four hours long except for the two two-hour dogwatches between four and eight in the evening (Table 2). A petty officer kept a half-hour sandglass and rang the ship's bell every time he turned the glass. No one on a watch got more than four hours of sleep at a time and often had to wake and turn out for 'all hands'; this happened more frequently on smaller vessels like frigates and sloops. The master and the lieutenants took turns as watch officer. *Pallas* had four watch officers so each had 12 hours between watches.

The typical day at sea began when the navigation sightings were taken at noon. During the afternoon watch, the main meal of the day was eaten, the crew drilled and carried out routine maintenance, and the first grog ration of the day was issued. Supper was eaten during the dogwatches. During the first and middle watches the order was "hammocks down." The morning began with the order 'hammocks up" at 4 a.m. The men arose, bundled their hammocks and stowed them in their assigned location in the hammock cranes along the rail. The ship was thoroughly cleaned and breakfast was eaten. The forenoon watch consisted mainly of drilling and maintenance.

Table 2: Depicting the standard watch schedule aboard Royal Navy Warships.

| | |
|---|---|
| 1st watch | 8 p.m. – midnight |
| Middle watch | Midnight – 4 a.m. |
| Morning watch | 4 a.m. – 8 a.m. |
| Forenoon watch | 8 a.m. – noon |
| Afternoon watch | Noon – 4 p.m. |
| 1st dog watch | 4 p.m. – 6 p.m. |
| 2nd dog watch | 6 p.m. – 8 p.m. |

The crew was further divided into a number of divisions equal to the number of lieutenants with each lieutenant being responsible for the health and welfare of the sailors in his division. Each sailor had a particular 'station' for each of the ship's specific manoeuvres. He was required to know where to be and what his job was for each manoeuvre. Each sailor was 'quartered' to a specific part of the ship while in action; most were quartered as gun crew but some were quartered as top men, magazine help, or powder monkeys. Some were quartered to assist the carpenter with damage control and others to the cockpit to assist the surgeon with casualties. Most men also had secondary duties while in action including trimming sails, fire fighting, working the pumps, repelling boarders, or serving in boarding parties. Finally the crew was divided into messes—usually about eight to twelve men who received and ate their food together.

## Pay and Benefits

It has been proposed that the low rate of pay was one of the main reasons the Royal Navy had difficulty manning the fleet. An able seaman in the navy received twenty-four shillings, an ordinary seaman nineteen shillings, and a landsman eighteen shillings per month. From this was deducted sixpence a month for the Greenwich Hospital and one shilling to be divided between the surgeon, the chaplain, and the Chatham Chest—a pension established for wounded sailors and the widows of those killed in action. It was true that sailors could potentially earn much more serving aboard merchant ships or privateers, but like most government jobs, the lower pay scale came with certain benefits. A sailor in the navy was guaranteed his pay. A merchant sailor could spend months at sea and if the voyage was unprofitable he was liable to receive little or no pay; privateers received no pay, only a share in prizes taken at sea. Navy sailors could also expect to receive a share, albeit usually smaller, of prizes taken by their ship. Furthermore, the navy sailor had all of his overhead expenses taken care of; the navy provided food, a generous ration of alcohol and a place to sleep. Volunteers usually received an award or 'bounty' upon enlistment but the bulk of his pay was withheld until the end of his ship's commission. Sailors discharged

before then received a ticket redeemable on the date that that ship was paid off. When a navy sailor got paid, usually just before sailing on the next commission, he had few, if any, financial obligations. A navy sailor injured in the line of duty would be provided for by the Greenwich Hospital. If permanently disabled he could expect to receive a modest pension from the Chatham Chest for the remainder of his life.

## Discipline and Punishment

Discipline in the modern sense of the word—as a code of behaviour imposed by the naval authority—did not exist *per se* in the 18th-century Royal Navy. Instead, what existed, amounted to a collective agreement amongst the seamen and officers to undertake the necessary steps to ensure the safety of the ship and the survival of its crew. The modern perception of perpetual animosity between the officers and crew has been greatly exaggerated. Seamen understood and respected the need for a structured chain of command and likewise most officers understood that extreme or unnecessary punishments only served to alienate the crew and adversely effected the smooth operation of the ship. According to the *Royal Navy's Articles of War*-1757, officers aboard His Majesty's ships of war had the right to maintain a solemn, orderly and reverent atmosphere free from profanity and drunkenness. The use of personal violence by officers and mates to encourage performance of duty, was accepted by the crew as a necessary means of maintaining discipline. However, even in this there was established structure and set boundaries to be observed. Officers and petty officers could reasonably coax a malingering sailor with a well-placed blow of a knotted rope or rattan stave (referred to as 'starting') but beating a man was not permitted. Striking a man's face was considered unacceptable.

Punishment for crimes committed aboard 18th-century Royal Navy warships is difficult to quantify. The most common punishment was flogging and the most common offence was, by far, drunkenness. For misdemeanours, suspension of grog ration or menial labour was a typical punishment. Various punishments were designed both to confine and to humiliate the offender; a man could be seized into the rigging for a period of time or placed in leg irons on the deck—usually in a location where the entire ship's company could see him. A man who had committed a crime against the ship's crew, such as theft, could be sentenced to running the gauntlet—a punishment whereby all of the crew was given the opportunity to flog the offender as he passed among the assembled ship's company. Officers and petty officers could be disrated but there was virtually nowhere to disrate an ordinary or able seaman.

According to the Admiralty's *Regulations and Instructions Relating to His Majesty's Service at Sea*, no captain had the authority to administer more than twelve lashes. However, twelve lashes generally were seen by captains as the minimum punishment that justified assembling the ship's company. Any crime deemed worthy of a more severe punishment had to be tried by court martial, but a court martial typically returned sentences too severe to suit intermediate crimes. Furthermore, the squadron or port second-in-command and a panel of at least five officers had to preside over a court martial. A ship at sea could go months without assembling a quorum and, in practice, captains carried out the punishments themselves, administering more than twelve lashes or other punishments based on the severity of the crime.

For more serious crimes a man could be keel hauled, or if in port, whipped through the fleet—taken from ship to ship and flogged in front of the assembled company of each. The only crimes dire enough to warrant capital punishment were espionage, cowardice or desertion in the face of the enemy, murder, and sodomy. Seamen were hung; officers were shot.

## Accommodations

Hammocks first began to appear on Royal Navy warships in the early 17th century but it was not until the 18th century that they were officially adopted. In 1746, the Navy Board ordered that all ships be fitted with hammock cranes—a framework of U-shaped, wrought iron brackets mounted along the top of the rail. Hammocks were slung parallel to the keel of the ship on the gun deck so that all swung in unison as the ship rolled. On larger warships men were allotted as little as 18 inches in which to hang their hammock, but on frigates the ratio of crew to space available was greater leaving considerably more space to spread out. When hammocks were not in use, they were stowed in the hammock cranes and covered with canvas to form a sort of parapet. This served several purposes; it provided organized storage away from the gun deck, it acted as a windbreak and, in combat, it provided some protection from musket fire and flying splinters. Frigates and sloops, having proportionately smaller crews and consequently fewer hammocks, usually arranged those that they did have on the quarterdeck and

forecastle rails. There were typically two hammocks issued per man but the boatswain ensured that the spares were conserved and protected against unnecessary or unauthorized use.

The sailors' possessions were kept in large wooden sea chests that served both for storage and often as seating during mealtime and leisure. Like hammocks, each man's sea chest was assigned a specific storage location.

The officers and some of the warrant officers had the comfort of semi-private quarters. A frigate captain had the entire after section of the main deck, below the quarterdeck, as his personal cabin. He did not have the day cabin or dining room that captains of larger ships enjoyed but they were still relatively spacious and private quarters. The lieutenants, master, gunner, and marine officer each had a small berth in the aft area of the lower deck around the pantry area—frigates did not have a wardroom *per se*. The boatswain and the carpenter each had small berths on either side of the main mast on the lower deck, and the purser, surgeon, and steward all had small berths in the aft section of the orlop deck.

**Food**

The Navy Victualling Board issued each man standard weekly rations as follows: Sunday one pound of biscuit, one gallon of beer, one pound of pork, and a half pint of peas; Monday one pound of biscuit, one gallon of beer, one pint of oatmeal, two ounces of butter, and four ounces of cheese; Tuesday one pound of biscuit, one gallon of beer and two pounds of beef; Wednesday one pound of biscuit, one gallon of beer, a half pint of peas, one pint of oatmeal, two ounces of butter and four ounces of cheese. Thursdays were the same as Sundays, Fridays the same as Wednesdays and Saturdays the same as Tuesdays. On foreign voyages, the following authorized substitutions could be made. A half pint of brandy, rum or arrack could take the place of a gallon of beer. Four pounds of flour or three pounds of flour, a pound of raisins, a half-pound of currents and a half-pound of beef suet equalled four pounds of beef or a two pound piece of pork with peas. A half-pound of rice was equal to a pint of oatmeal, and a pint of olive oil was equal to a pound of butter or two pounds of Suffolk cheese or a pound and a third of Cheshire cheese.

Messes on Royal Navy warships were typically composed of eight to twelve men. On frigates like *Pallas* this number was probably considerably lower. One source suggests that on a 38-gun frigate of the *Diana* class, if six feet (1.83 m.) (the length of a hammock) were allowed for each mess table, there would be room for twelve tiers of tables. With an inner and outer tier on each side, for a crew of 240 men including officers, each mess would seat four to five men. Even if only outer tiers were used, each mess would average about nine men. The mess captain collected the allotment for his entire mess in a wooden tub. Each man had his own spoon and cup and all messmates ate out of the same tub. Bray's watercolour of a marine mess on board the *Pallas* shows that mealtime was rather informal and suggests that neither mess tables nor sea chests were necessarily used during mealtimes .

All provisions were packed in casks and the beef and pork were salted and pickled in casks. While in port, the biscuit was replaced by bread, and fresh meat was to be provided twice a week when it was possible and convenient. Victualling vessels with a cargo consigned to one ship could not be waylaid by another captain and the provisions were to be turned over to their intended ship without charge to the purser. If the contents of a cask appeared spoiled when it was opened, a survey was carried out by a panel of officers and if the contents were found unfit for consumption, the purser was credited with its value.

Analysis of Royal Navy records shows that for the period 1750-57 the total proportion of condemned foodstuffs issued by the victualling board amounted to less than one percent of that issued. This was accomplished by the scrupulous use of only the best ingredients and continual experiment and development. Great care was taken to ensure that stock was turned over and two years was considered to be the maximum time that beef or pork should be stored in a cask even at the end of long supply lines. The diet was plain and repetitive but provided more than sufficient calories for the hard physical work of a seaman. When compared with the diet of the population ashore, that of the seaman was quite extravagant, providing a daily hot meal, a beer ration every day, and meat four times weekly. This serves as yet another example of why, despite the rigors and hardships, many men chose a life aboard a Royal Navy warship.

Table 3: Showing the list of clothing provided to Royal Navy seaman and boys by the Marine Society. After Robinson, "British Seaman's Dress," 325-7.

| | |
|---|---|
| 1 leather cap | 2 pair shoes |
| 2 worsted caps | 2 pair pett-duck trousers |
| 3 hand kerchiefs | 2 Hessen frocks |
| 3 7/8ths check shirts | 1 ticken mattress |
| 1 striped flannel waistcoat | 1 pillow |
| 1 pair half-thick browns drawers | 1 blanket |
| 1 settee-waistcoat, blue duffil lined lapelled | 1 coverlet |
| 1 pair Russia-drab breeches | 1 pair buckles |
| 2 pair check drawers | 1 pair buttons |
| 2 pair yarn hose | 1 sewing kit |
| 2 pair worsted hose | 1 knife |

**TO BE FOLLOWED**

# (5 350 – 11/03/24) HMS Pallas Historical reconstruction of an 18th-century Royal Navy frigate(III)

**Dress**

The common seaman in the 18th century was not required to wear a prescribed uniform. His choice of clothing was instead dictated by the working conditions aboard ship. That they dressed differently from landsmen, and in a distinctive fashion, is certain. Seamen were immediately identifiable on land and were equally able to identify landsmen. Newly inducted landsmen were the object of considerable derision and mistrust until they got their seaman's clothes. The Marine Society was founded in 1756 in part to ensure that seamen and boys went to sea properly attired. A 1757 list of the clothing supplied by the Society to men and boys included: Clothing was often available for sale aboard ship from the ship's 'slops,' a small store of items maintained by the purser. Most sailors were acquainted with the rudiments of sewing, and often sewed strips of canvas over the seams of their clothing to extend wear. Shoes were typically avoided unless the weather was unusually cold. Waistcoats or vests were worn in cold weather and all seamen had an oilskin or some other form of water-resistant clothing.

The Royal Navy first introduced a specified uniform for officers and midshipmen in 1748. Until that time, it was the only maritime power not to have a distinctive uniform for its officers. The new uniforms varied by rank but generally were similar except for decorative detail.

The coat was blue with white trim, the waistcoat was white kersymere trimmed with lace. The cloth was Prussian blue and very thick. The sleeves were cut short to allow the lace of the waistcoat to show. Breeches were either white or blue kersymere and the three cornered hat was blue with lace trim. Officers had dress uniforms for formal occasions and undress uniforms for day-to-day wear at sea—the latter often made them indistinguishable from the common seamen. Officers were required to pay for their uniforms.

**Health and Hygiene**

In the Royal Navy during the 18th century, far more sailors died as a result of sickness than died in battle. Malnutrition, communicable disease, and insect-borne fevers were the most common ailments encountered by ship surgeons. In addition, a high occurrence of food poisonings and dysenteries were common ailments capable of decimating whole crews. Scurvy, typhus, and pulmonary tuberculosis were the most common culprits in tropical latitudes. Fevers such as malaria, yellow fever, and undulant fever were a chronic problem. Whole ship's crews and even whole squadrons could be wiped out by fever in a relatively short period of time. In one famous incident, a Caribbean squadron under the command of Admiral Hosier lost 4000 to 5000 men to tropical fever (probably yellow fever) during the years 1726-27.

By the early 17th century the deficiency of fresh fruits and vegetables was recognized as the cause of scurvy. However, it was not until navy surgeon James Lind submitted his comprehensive document, *A Treatise of the Scurvey,* (1753), that the Royal Navy instituted permanent preventative measures to counter its occurrence—including citrus fruit or juice as a part of the regular victuals.

During the 18th century, the cause of typhus was thought, as with many diseases, to be impure air, bad smells and confined spaces. It was not until 1909 that it was understood to be transmitted by lice. Having made the association between lack of cleanliness and typhus, great effort was made to maintain a clean environment aboard Royal Navy warships. One disease that actually was the result of impure air and poor ventilation was tuberculosis.

The majority of the collectively-termed tropical fevers that plagued sailors during this period were poorly understood and believed to be contagious. Although associations were made between swampy environments and tropical fever, it wasn't until 1847 that the direct connection between fevers and biting insects was made.

Every effort was made to improve hygiene aboard Royal Navy warships throughout the 18th century and cleaning became a regular part of day-to-day activity. Conditions were further improved during the 1740s and 1750s when Admirals Boscawen and Hawke campaigned for the installation of below-decks ventilators.

An additional factor to be considered was the physical environment. Ships, especially sailing ships, were dangerous places and the risk of physical injury from falls, falling objects, over straining, and other mishaps was much higher than on land. Finally, moisture and cold would have then, as it still does today, contributed to a much higher incidence of arthritis amongst sailors.

One of the more interesting topics relating to shipboard health and hygiene was the sanitary arrangements aboard ship. Privacy was of little consequence and there were a number of ways a seaman could answer the call of nature. The easiest and most time-honoured methods were to go to the channels on the lee side of the ship and urinate off the side or, grabbing hold of the shrouds, to hang out over the water and defecate. The wind and heel of the ship would ensure that the waste was carried well clear of the sides. By the middle of the 17th century, round enclosures were added to the channels of larger ships. By the 1620s, the beak head also became universally accepted as a place for men to relieve themselves and by the 1680s purpose-built 'seats of easement' began to appear on ships. These were simple boxes with a round or key-shaped hole in the top and a conduit to direct the waste clear of the ship. By the late 18th century, three rows of multiple seats became common on larger ships; however there was usually less than one seat for every one hundred crewmen on board. Another sanitary arrangement that began to appear in the late 17th century was the piss-dale—a urinal-like fixture mounted on the bulwarks near the waist of the ship with the waste being carried out in a manner similar to scuppers. By the middle of the 17th century, officers were usually afforded the privilege of enclosed private heads located in the quarter galleries.

## Leisure

The 18th century Royal Navy seaman relished his infrequent leisure time aboard ship and put it to good use. Typically, simple pleasures such as fishing, sleeping, reading, writing, drinking, and smoking were the most common. Games such as draughts (checkers), cards, and dice were common among the crew with chess being the preferred game of officers. Yarning (storytelling) was a highly developed and appreciated talent amongst sailors of the day. Arts and crafts such as rope work, macramé, embroidery, carving, model-making, painting, and sketching were also popular leisure pastimes and have provided the world with some great surviving maritime artefacts from which a great deal of anthropological data can be drawn.

There is little doubt that common 18th-century Royal Navy seamen lived a rugged, dangerous, and physically demanding existence. They lived, worked, and slept together in the absolute minimum of space and could expect to go years without seeing their families and loved ones. They risked a high mortality rate and received relatively little pay. However, it is equally true that they enjoyed numerous benefits unavailable to the common landsmen. They were part of a proud, close-knit, supportive, and deeply loyal community. They generally ate better than their land-bound counterparts (if somewhat more monotonously) and had access to top-notch (for the day) medical attention. They also had access to basic education, and there is considerable evidence that a great many learned to read and write while serving aboard Royal Navy warships. They were able to travel and visit exotic ports of call. Finally, if they survived to retirement or were crippled in the line of duty, they could expect to receive a modest pension from His Majesty's government.

Fig. 1. Frigate believed to be *Pallas*. Painted by Charles Brooking, 1759. From Brooking, 8

Fig. 2. Frigate entering Portsmouth. Painted by Thomas Mitchell, 1780. From Brooking, 100

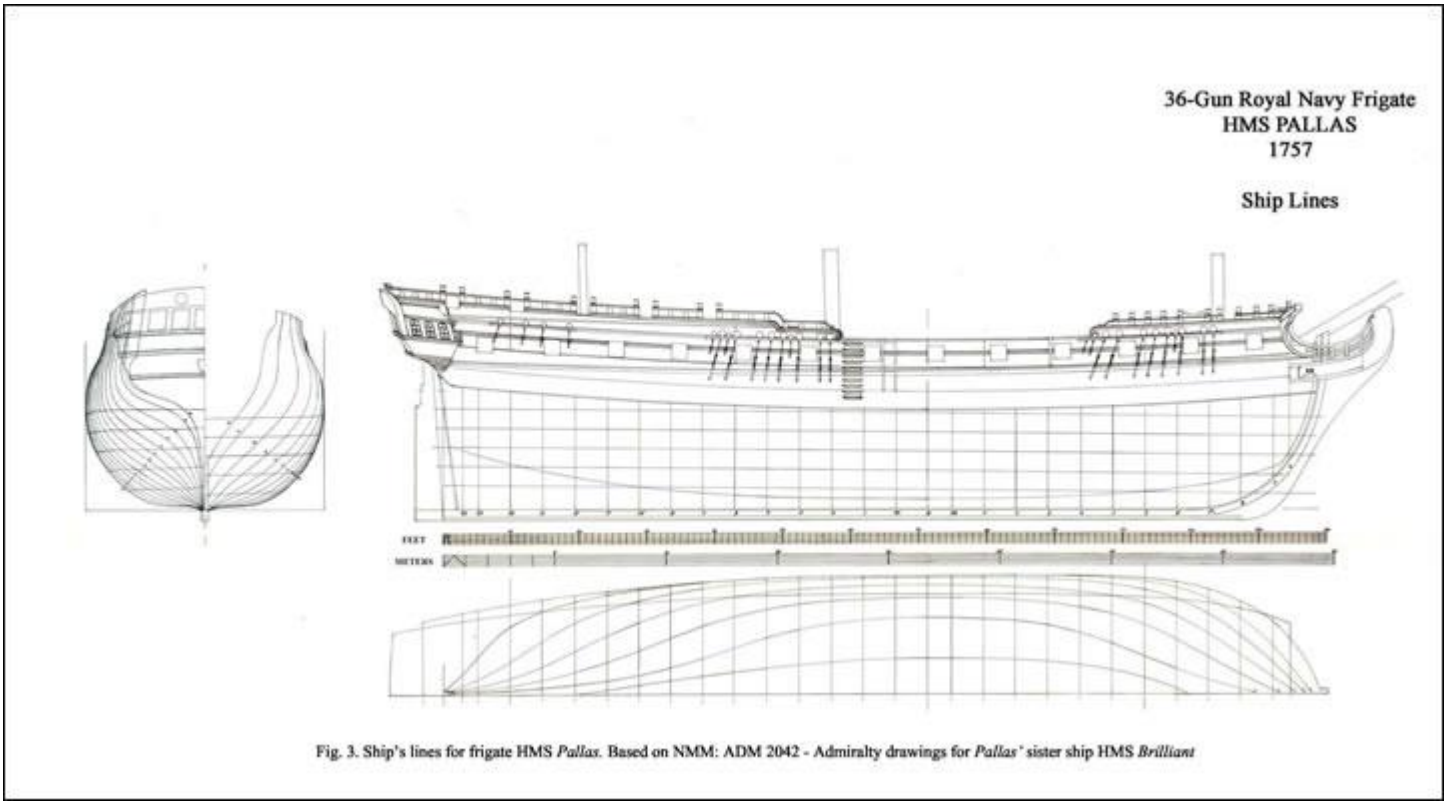



Fig. 3. Ship's lines for frigate HMS *Pallas*. Based on NMM: ADM 2042 - Admiralty drawings for *Pallas'* sister ship HMS *Brilliant*

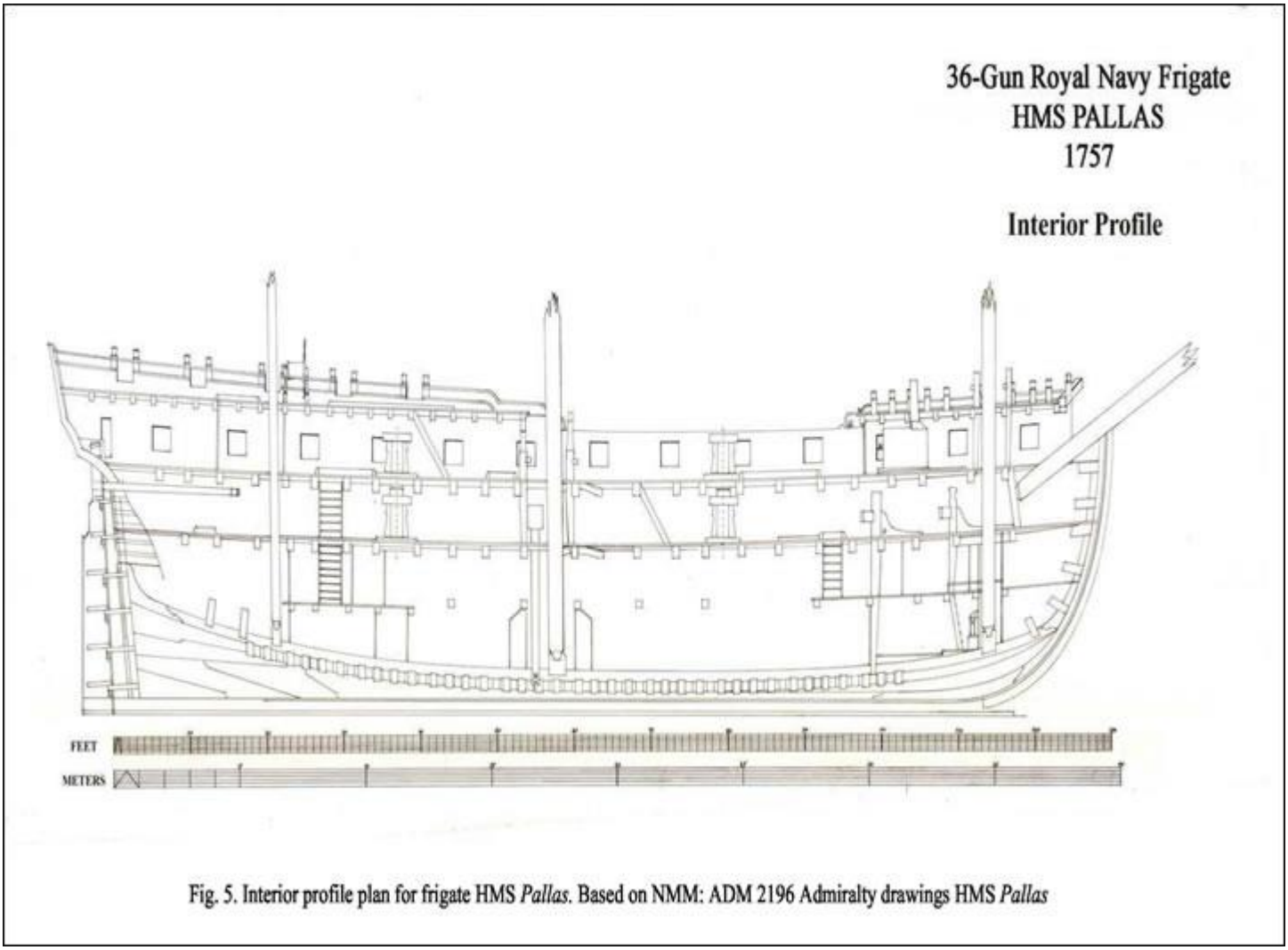



Fig. 5. Interior profile plan for frigate HMS *Pallas*. Based on NMM: ADM 2196 Admiralty drawings HMS *Pallas*

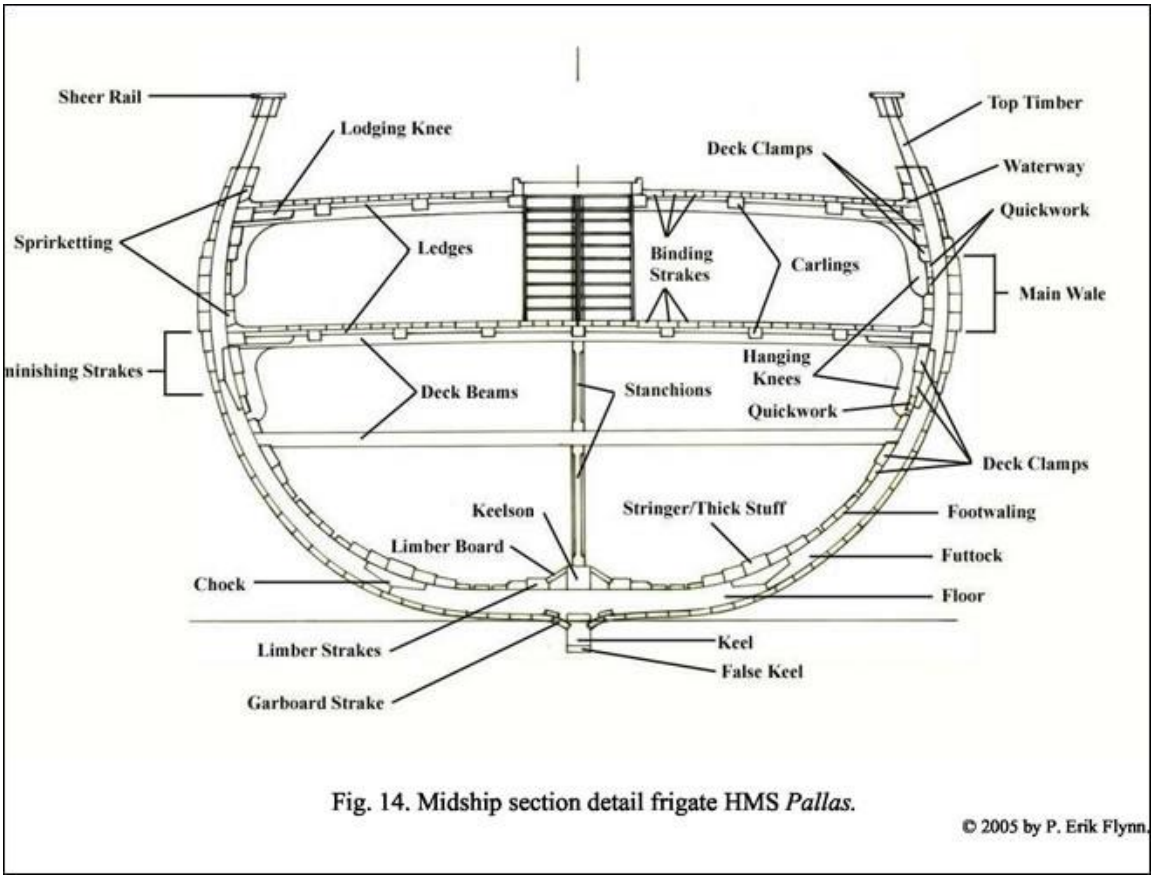



Fig. 14. Midship section detail frigate HMS *Pallas*.

© 2005 by P. Erik Flynn.

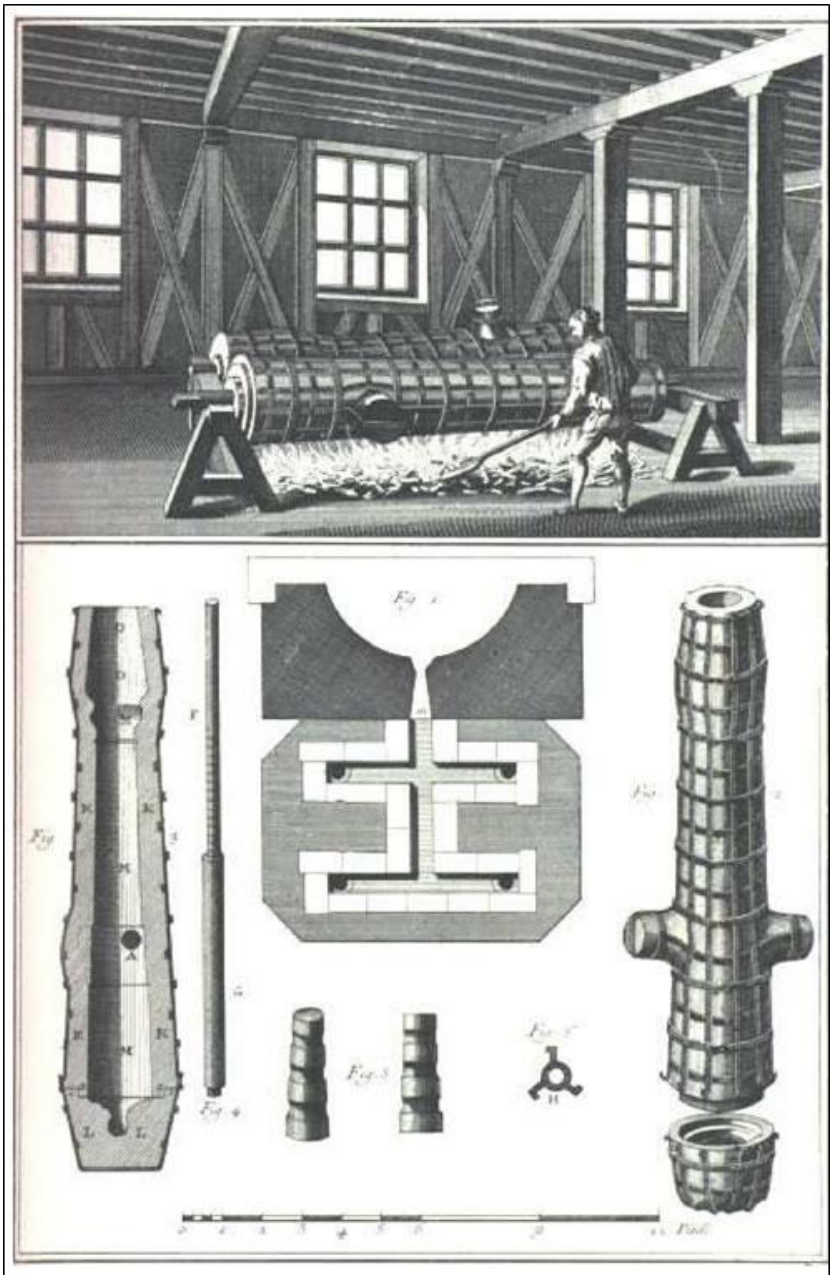


Fig. 22. Contemporary engraving of gun founding process. From Diderot, 1123

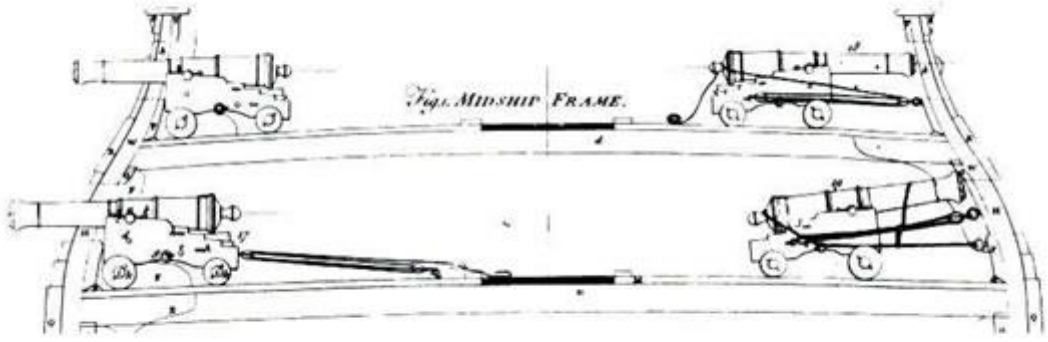



Fig. 24. Detail of gun tackle and operation from the late 18th century. From Falconer, 203, Plate VII

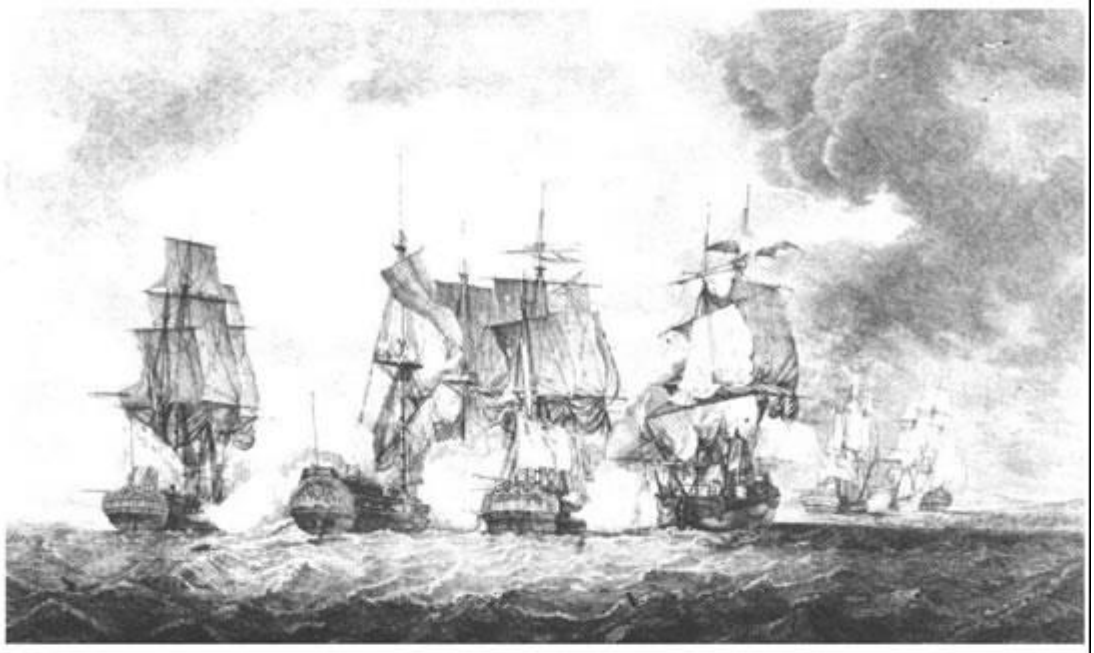


Fig. 34 The Isle of Man Action, 1760. Painted by Richard Wright. From Warner, 90

Fig.35. Two British frigates off the African coast. The one on the left is probably *Pallas*. Watercolor by Lt. Gabriel Bray, From Spavens, 91

# (5 351 – 11/03/24)Trafalgar 1805: Birth of a Legend (I)

**By Nick Hewitt**
**National Maritime Museum**

One of the many reasons why I was delighted to be invited to speak to you all today on the subject of the Battle of Trafalgar was that, earlier in this bicentennial year, I was presented with a remarkable new interpretation which encouraged me entirely to re-evaluate my understanding of the battle.

At the International Festival of the Sea at Portsmouth in July, I discovered that the Battle of Trafalgar was in fact fought between a 'Red Fleet' and a 'Blue Fleet'. Nobody won and nobody lost and nobody was hurt, in fact it was all rather jolly. At the end of the battle the blue sailors and the red sailors had a big party with some fireworks and they all agreed that it had been such fun, they would do it again in 200 years time. And that concludes my presentation....

Perhaps unfortunately, this was not in fact the case. The Battle of Trafalgar was a defining moment in the history of three nations, in the history of Europe, and, arguably, in the history of the world. It was a brutal encounter involving great loss of life. According to H W Wilson, quoted in J F C Fuller's "Decisive Battles of the Western World in 1954, "Trafalgar was the really decisive battle of the Napoleonic War". Whether or not this statement can be justified is one of the issues I hope to have addressed by the end of this presentation.

Although the road to Trafalgar could be said to have begun with the French Revolution in 1789, Britain did not become directly involved in war with France until 1793, following the execution of King Louis XVI of France and the commitment by the revolutionary National Convention to provide aid to 'all peoples striving for liberty', which was taken to be a veiled declaration of war against all the monarchies of Europe.

The conflict which was to follow was to last for 22 years, and was of unprecedented complexity, with an endless and bewildering pattern of shifting alliances and campaigns which lie outside the scope of this paper.

The war was interrupted briefly by an uneasy peace following the Treaty of Amiens, which was signed on 27 March 1802. Peace provided the opportunity for Napoleon Bonaparte to have himself declared First Consul for life, making himself the effective dictator of France, and marks the end of the Revolutionary Wars and the start of the Napoleonic period.

The Peace of Amiens – in reality never more than an inadequately observed truce - ended on 17 May 1803, ostensibly due to French failure to guarantee Dutch independence and British failure to evacuate Malta, both of which had been key requirements of the Treaty of Amiens.

However both Britain and France were trading powers. British domination of the oceans and French control of continental Europe made trading opportunities limited for both powers, and consequently made renewed conflict almost inevitable.

Napoleon immediately began to mass an immense army, the 'Army of England', around Boulogne, and ordered the construction of invasion craft. The 'Army of England' was eventually to number some 150,000 men and around 2000 vessels. However, any successful invasion was dependent on the creation of a window of opportunity, to be provided by local superiority over the Royal Navy in the English Channel.

Although fear of invasion sparked a massive expansion of militia and other volunteer forces in Britain, and the construction of permanent defences like the famous 'Martello Towers', the first line of defence was, as it had always been, the Royal Navy, divided into two powerful fleets in the Channel and the Mediterranean.

Napoleon's Navy was far smaller and began hostilities widely dispersed and largely blockaded in port by constantly patrolling British warships, the "far distant, storm beaten ships, upon which the Grand Army never looked, (but which) stood between it and the dominion of the world" according to the great naval historian and theorist Alfred Thayer Mahan.

Blockade duty was hard on ships and men. In November 1804 Vice-Admiral Cuthbert Collingwood, soon to be Nelson's deputy at Trafalgar, was on blockade duty off Rochefort, and described himself in a letter to his father in law as "almost worn out with incessant fatigue and anxiety of mind". But it gave the Royal Navy priceless experience of sailing and fighting their ships in all weathers, whilst their opponents languished in port. Good commanders, of which there were many, drilled their men incessantly, particularly in gunnery. We shall return to this subject later as it was to prove vital at Trafalgar.

Napoleon relied on construction, alliance and conquest to achieve parity in numbers of the most important naval asset of the day, the line of battle ship, carrying anything from 64 to 130 guns and the yardstick by which the strength of a navy was measured.

The French Navy numbered thirty-five ships of the line. Thanks to his contentious occupation he already controlled the small Dutch Fleet, although much of this was unseaworthy. In January 1805 he concluded a naval treaty with Spain putting a further twenty-five at his disposal.

Against this the Royal Navy could in theory field 111 ships of the line, but Britain had responsibility for the security of a global Empire, and many of her ships were away from home waters. In the key theatres of the Mediterranean and Channel in 1805 only around sixty ships of the line were available.

Both sides were widely dispersed. The French and Spanish ships were bottled up in six principle ports: Toulon, Cartagena, Cadiz, Ferrol, Rochefort and Brest, each of which required an equivalent British blockading squadron. Napoleon's strategy was simple: he wanted to concentrate his force, a military principle which has been applicable in almost all situations since the beginning of warfare, and at the same time lure a substantial part of the British fleet away from home waters.

Consequently he ordered the French Mediterranean fleet of eleven ships of the line under Vice-Admiral Villeneuve to break out of Toulon and sail for the West Indies, releasing on the way smaller French forces bottled up in Rochefort and Ferrol and the Spanish squadron under Vice-Admiral Don Federico Gravina y Napoli at Cadiz.

In theory the British Mediterranean Fleet under Nelson would follow him across the Atlantic. Villeneuve was then to evade Nelson, return across the Atlantic and join with the French Atlantic Fleet under Vice Admiral Ganteaume at Brest, forming a Combined Fleet of more than forty sail of the line, more than enough to defeat the reduced British Channel Fleet.

On 30 March 1805 Villeneuve escaped Toulon in bad weather and broke out into the Atlantic, followed by Nelson as planned. However, not only did Nelson discover Villeneuve's intention soon after arriving in the West Indies and warn the Admiralty by sending a fast ship back to Britain ahead of the French, he also followed Villeneuve back across the Atlantic at a quite remarkable pace. Mistakenly believing that Villeneuve was heading back into the Mediterranean Nelson arrived at Gibraltar ahead of Villeneuve.

In the meantime Villeneuve, making for Brest, had fallen in with a British squadron from the Channel Fleet commanded by Sir Robert Calder off Cape Finisterre. Calder fought an inconclusive action in terrible conditions of thick fog and very light winds. Only two enemy ships were taken, and Calder was heavily criticized and later reprimanded by the Admiralty, but the strategic impact of his brief action was almost incalculable. Villeneuve, blocked from the Channel, turned back to the south leaving Napoleon's plans for invasion in disarray.

A month later, learning that the Austrians had mobilised their army, the 'Army of England' left Boulogne and began the long march to the east. This is a vital point: whatever else Trafalgar achieved, it did not save Britain from invasion in 1805. The Austrian army was responsible for this.

Calder has been badly treated by historians, but Nelson understood the implications of his success. He later wrote to his friend Captain Thomas Fremantle, saying:"It most sincerely grieves me that in any of the papers it should be insinuated that Lord Nelson could have done better. I have fought the enemy; so did my friend Calder; but who can say that he will be more successful than another?"

Villeneuve retired, first to Vigo, then to Corunna and Ferrol and then finally, after a brief abortive sortie back into the Atlantic, slipping into Cadiz on 15 August, to the surprise of the small British blockading force under Vice Admiral Cuthbert Collingwood.

"I must tell you " (Collingwood wrote to his wife) "what a squeeze we had like to have go yesterday. While we were cruising off the town down came the Combined Fleet of 36 sail of men of war. We were only three poor things with a frigate and a bomb, and drew off towards the Straits."

Villeneuve was to remain in Cadiz, his ships and men ossifying, for the next two months whilst a steady flow of new arrivals made the force outside stronger. Nelson himself arrived in HMS Victory, with HM ships Thunderer and Ajax in company, on 29 September, and by the eve of battle he had 26 ships of the line assembled outside Cadiz.

Now would seem to be an appropriate time to pause and examine the two fleets which were poised to join battle on 21 October 1805, and the men who commanded them.

Horatio Nelson was born in Burnham Thorpe, Norfolk, on 29 September 1758. His uncle was a Captain in the Royal Navy, and when he was given an overseas command in 1770 he took Nelson to sea as one of his midshipmen, at the age of thirteen. In 1777 he was promoted to Lieutenant in HMS Lowestoft, and thenceforth he rose quickly through the ranks.

By the age of twenty-one he was a captain, and at 25 he took command of the frigate HMS Boreas in the West Indies, when he married. The outbreak of the French revolution saw him appointed to command the small 64 gun ship of the line HMS Agamemnon, and he went on to distinguish himself in the Mediterranean. In July 1794 he lost the sight of his right eye at the siege of Calvi, in Corsica, and in 1797 he was knighted and promoted to Rear Admiral for his role at the Battle of Cape St Vincent. Later in the same year he lost his right arm after he was wounded in action at Tenerife. In 1798 he commanded the squadron sent to protect Naples from revolution and French invasion, where he famously met Emma Hamilton.

Later in the same year he won an outstanding victory at the Battle of the Nile, and in 1801 he scored another notable success at the Battle of Copenhagen. By the time he was given command of the Mediterranean Fleet in 1803 he was already Vice-Admiral Viscount Nelson of the Nile and Burnham Thorpe.

Nelson's true strength as a commander lay in his having the moral courage to match his undoubted physical courage, giving him an unflinching ability to use his initiative and take advantage of the unexpected, something he had already proved at the Nile and Copenhagen. Moreover, he encouraged and even required such behaviour from his subordinates. According to the author Roger Knight: "Nelson had developed a consensual style of leadership which according to one of his subordinates, Saumarez, 'had never greater existed in any other squadron'. His control was instinctive, based on informality, frankness and above all, discussion."

Nelson famously dined with his commanders shortly before the battle, and outlined his proposed strategy in detail. Not always the most modest of individuals, he described the result of this consensual approach to leadership in a letter to Emma Hamilton:"When I came to explain to them the Nelson Touch', it was like an electric shock. Some shed tears, all approved – 'it was new – it was singular – it was simple '.... 'you are, my Lord, surrounded by friends whom you inspire with confidence"

Nelson's encouragement of individual initiative, the explanation of course for much of his own success, is also graphically illustrated by his celebrated dictum: "No captain can do wrong by putting his ship alongside that of an enemy'.

Nelson's opponent at Trafalgar, Vice-Admiral Pierre-Charles-Jean-Baptiste-Silvestre de Villeneuve, could not have been more different. Villeneuve was a former Royalist officer who had managed to survive the turmoil of the Revolution and the years that followed with both career and neck intact.

However, successfully negotiating the minefields of the revolution, the Terror of 1793-1794, the Directory years, and finally the reign of the mercurial Napoleon, had left a legacy of defeatism, insecurity and caution. Fuller describes him bluntly as "unfitted for command".

Villeneuve had risen to the top almost by default. His most significant claim to fame was extracting his own and one other ship from the Battle of the Nile, hardly the mark of an aggressive commander. This experience also left him, according to Fuller, "haunted by the spectre of Nelson", possibly an exaggeration but if true hardly ideal under the circumstances.

Villeneuve arguably only achieved senior command because of the unexpected death of the most talented and independent minded officer in the French Navy, Vice-Admiral Latouche-Treville, in August 1804. Whether nor not he was 'haunted' by Nelson, Villeneuve was certainly haunted by his master, Napoleon Bonaparte, and it is certainly no coincidence that the National Maritime Museum chose to title its current exhibition "Nelson and Napoleon", not "Nelson and Villeneuve".

Like Adolf Hitler one hundred and fifty years later, Napoleon neither understood the sea nor trusted sailors. The grandiose plan which brought the two fleets together off Cadiz was the seventh such attempt to achieve naval superiority in the Channel which he had dreamed up since hostilities had resumed.

Each involved complex movements of multiple groups of ships in an age when communications were slow and poor. Napoleon believed that the movements of fleets were as flexible and could be changed as quickly as those of an army. Obsessed with maintaining close central control over his forces, he frequently countermanded his own orders, sending out despatch vessels like riders on land, oblivious to

the chaotic effects of their being lost or delayed. Each scheme was unrealistically dependent on good weather, favourable tides and a complete absence of interference from the British. Each failed, increasing Napoleon's mistrust of his admirals, and particularly Villeneuve, who he felt had failed him at every turn.

It is hard to avoid sympathy for Villeneuve. Incapable of making Napoleon's impossible ventures succeed, he essentially put to sea on 20 October because he had heard that his relief, Vice-Admiral Rosily, had been despatched from Paris. Villeneuve had been fired, and only at sea, beyond the reach of Napoleon, did he stand any chance of redeeming himself.

To be followed

---

# (5 351-17/03/24)Trafalgar 1805: Birth of a Legend (II)

## Ships

Although the Combined Franco-Spanish fleet at Trafalgar enjoyed a numerical superiority of 33 ships of the line to the British 26, the Royal Navy enjoyed an overwhelming qualitative superiority in manpower. About the ships I intend to say little here today. Having been brought up on the novels of Alexander Kent, featuring the intrepid Richard Bolitho, I am more than familiar with the almost mystical superiority credited to French warships, and can well remember Bolitho and his brothers in arms almost salivating at the prospect of being given command of a French prize.

This has certainly been greatly exaggerated, and according to N A M Rodger in "The Command of the Ocean" owes its origins to a class-based belief in the superiority of 'educated' French scientists and mathematicians over English craftsmen. Reality, according to Rodger, was as follows: "French ships of all classes were lightly built of inferior timber ... their long hulls were highly stressed in a seaway ... French ships had high building costs, high maintenance costs and short working lives. In close action French ships were a death trap"

British ships, in contrast, "performed best in heavy weather. They were built to stand the strain of prolonged seatime in all season, they were stored for long cruises, and were built to fight. They were also built to last (and) their rig, masts, sails, cordage, blocks, pumps, cables, steering gear and fittings of every kind were greatly superior in design and quality."

As a footnote, if anything Spanish ships, according to Rodger, made by far the better acquisitions, "big, handsome, very well built and long lasting." Richard Bolitho would be spinning in his grave.

## Men

Much has been written, in both fact and fiction, about the hardships of life at sea, particularly in the Royal Navy, during this period, and a popular image sometimes exists of half-starved, beaten press-ganged sailors commanded by tyrannical aristocratic officers. This is some way from the truth.

Although the Royal Navy had its share of social problems, as exemplified by the Great Mutinies at The Nore and Spithead in 1797 (which were mainly over pay), it is dangerous to fall into the trap of comparing life afloat with our own lives today. Although hard, it was by no means the semi-slavery that Hollywood would sometimes have us believe, and often compares favourably with contemporary life on land. There is no time here to analyse all of the myths but let us at least examine a few.

Firstly, the infamous Press Gang, roaming the streets of British towns to snatch unwary farmboys from the loving arms of their families and sweethearts. Recent analysis of muster roles has shown that only one tenth of the men who served at Trafalgar were recorded as 'pressed', or forced into the service. Most were volunteers, although we should remember that pressed men had the opportunity to 'volunteer' afterwards for better pay. In addition, the press in the main pursued trained seamen, not unwary landsmen, for the simple reason that they were a better asset for the Royal Navy. Trained seamen of

course could include fishermen, merchant sailors and other seafarers, but farm labourers and the like were no great catch.

Secondly, poor food, as exemplified by the ship's biscuit. (I am indebted to the National Maritime Museum web site for this wonderful example, apparently presented to Midshipman Blackett at Berwick on Tuesday 13 April 1784!) Obviously the problems of keeping food fresh during long periods at sea cannot be underplayed. However, good commanders, of which Nelson was a shining example, went to great lengths to ensure that their ships were adequately supplied. In 1798 he wrote: "As no fleet has more fag (drudgery) than this, nothing but the best food and greatest attention can keep them healthy. At this moment we have not one sick man in the fleet"

Even at the time of Trafalgar, after much of the fleet had made a 6,000 mile pursuit of Villeneuve across the Atlantic and back, only 186 men were listed as sick out of more than 20,000 men present.

Thirdly, corporal punishment – flogging – was still used, although not consistently. Some officers, including Collingwood, prided themselves in never sanctioning it at all. And it should always be remembered that life on shore was also subject to harsh and often violent discipline. This was, as Roy Adkins reminds us in Trafalgar: Biography of a Battle, an age when hanging was the punishment for over two hundred offences.

Life for French and Spanish sailors was very similar, although punishment could at times be even more severe. For example, the practice of keelhauling was still sometimes used in the French Navy.

Sailors enjoyed job security, full board and lodging, and almost unlimited supplies of alcohol and tobacco, all of which were never a certainty on land. They also had the possibility of prize money, which even allowing for the inequities of distribution between officers and men, could still make a working man in 1805 rich beyond his wildest dreams. In 1799 four British frigates seized two Spanish bullion ships, resulting in every seaman receiving £ 182 4s 9 3/4 d – more than ten years pay. So, successful captains tended to be popular captains.

By the time of Trafalgar most British crews had been at sea almost constantly since war began, and most had served in the same ships for at least two years. Long periods of seatime had brought about well-drilled teams of experienced practical seamen. Above all, the British were equipped with better guns, manned by excellent well-trained crews.

British gunnery tactics, too, were more decisive, emphasising the targeting of the hulls of enemy ships to kill men and destroy guns. French and Spanish doctrine, in contrast, emphasised the targeting of rigging and sails, to dismast the enemy and obtain prizes. The relative effects of these tactics will be clearly illustrated later when we look at the casualties at Trafalgar.

Although social standing was starting to become more important as a qualification for officers, the Royal Navy at this time was still a meritocracy to an extent which is often under appreciated by some commentators. Captain Henry Digby of HMS Africa was the son of a Dorset vicar who had first gone to sea as captain's servant at the age of 13. Rodger reminds us that on Victory's quarterdeck at Trafalgar "John Quilliam the first lieutenant had been pressed, and John Pascoe the signal lieutenant was the son of a Plymouth dockyard caulker".

Much has been made of the relationship between Nelson and his Captains, his 'Band of Brothers', and most has been exaggerated. Only five of his ships had been under his command in the Mediterranean, and only eight of his captains had ever served with him before. The truth was perhaps more remarkable. The exceptional ability, fighting spirit and sense of tradition which infused the Royal Navy at this time meant that personal familiarity simply did not matter.

Nelson himself confirmed this; when the First Lord of the Admiralty, Lord Barham, offered him the chance to select his officers before his last campaign, Nelson replied: "Choose yourself my Lord, the same spirit actuates the whole profession, you cannot chose wrong."

France and Spain both relied on conscription, and were not always too choosy about who they took. The French Revolution had decimated both the officer corps and the specialists like Gunners, and French ships spent most of their time in port, leaving many French crews badly led, badly trained, and inexperienced. Discipline was poor and morale was low.

Spanish officers were sometimes experienced professionals but often owed their positions to their social standing rather than their abilities, which could again lead to poor training and inexperience. Lack of sea time due to the British blockade and shortage of funds had hurt the Spanish Navy as much as the French.

Nelson's battle plan for Trafalgar was a calculated risk. Conventional tactics of the day encouraged commanders to form a line of battle, parallel to the enemy line, and engage in a drawn out long range gunnery duel. As Fuller points out, "these were generally indecisive because they were slow and prohibited the concentration of strength against weakness".

Instead of forming a line of battle Nelson's intention was to attack in two (originally three) columns, sailing directly at the enemy with the intention of breaking their line and raking the French and Spanish ships from stem to stern, before isolating and annihilating the enemy rear. His intention was to "bring forward a pell-mell battle, and that is what I want, as he had explained to Admiral Keats before sailing, "I think it will surprise and confound the enemy. They won't know what I am about".

Interestingly, this was not entirely true: Villeneuve had all but anticipated his opponent's plan but was unable to effectively counter it. In his final instructions to his captains he wrote: "The enemy will not content themselves in forming a line of battle parallel to ours ... they will seek to surround our rearguard... and crush them. "This was because Nelson's tactic was not as original as legend would have us believe, he was in fact drawing on years of tactical experiment and there is some evidence that he was originally intending to execute a manoeuvre first used by Lord Howe at the Battle of the Glorious First of June, in 1794 What was new was his ability to consult and share his ideas with his subordinates. THIS was the real 'Nelson Touch'.

On the morning of 19 October Villeneuve learned that Napoleon's patience had finally run out, and his successor had been dispatched. With nothing to lose, he sailed, and by the afternoon of the 20th the entire Combined Fleet was at sea, heading for Gibraltar. During the night Villeneuve attempted to form a line of battle, with the Spanish Vice-Admiral Gravina commanding a detached squadron ahead and to windward, ready to engage wherever it might be useful.

On siting the enemy Nelson signaled his fleet to attack as described, which exposed his ships to the full weight of the Combined Fleet's broadside but promised to bring on the 'pell mell battle' which he was convinced he could win. Typically, Nelson in his flagship Victory and Collingwood in Royal Sovereign were at the head of their respective columns, not in the centre as contemporary doctrine demanded.

To close with the enemy as quickly as possible the British went into action under full sail, instead of the more conventional reduced sail, which required less men and exposed less canvas to enemy fire. Nevertheless the wind was light and progress was slow – ultimately it was more than five and a half hours between first sighting and first shot.

On sighting Nelson bearing down on his rear, Villeneuve reversed the course of the entire Combined Fleet and turned back for Cadiz, a catastrophic decision which finally destroyed the already shaky cohesion of his 33 ships of the line. Gravina also took this opportunity to close with the rear of the line, possibly against orders. The Combined Fleet thus took the form of an irregular three mile long crescent, some ships closed up tight, others widely spaced, with a number of large gaps in the line.

As the two British columns closed, Nelson used the Royal Navy's revolutionary new signal book to make to Collingwood at 11.40am "I intend to pass or go through the enemy's line to prevent them getting into Cadiz", and altered course to starboard. Eight minutes later he sent out the celebrated general signal "England expects that every man will do his duty". Collingwood, meanwhile, was already cutting diagonally into the rear of the Combined Fleet.

The first shots were fired at Royal Sovereign by the French 74 Fougeux at 1145.

Collingwood was able to close first. He signaled his captains to alter course and form a line of bearing, basically instructing each of them to turn to face the enemy and break the Combined Fleet line individually. Ship after ship broke through; first Royal Sovereign, then Belleisle, Mars, Tonnant, Bellerophon, Collossus and Achilles.

Each attempted to close with the first enemy ship they encountered and rake them across their sterns (the most vulnerable point) at point blank range. Collingwood himself went up against the 112 gun Spanish three decker Santa Ana. In the untidy melee which filled the rest of the afternoon, ten of the fifteen enemy ships facing Collingwood were captured and one, the Achille, caught fire.

Nelson went into action twenty five minutes after Collingwood. His column retained its line ahead formation and the leading ships followed HMS Victory through the gap she punched through the enemy line, raking Villeneuve's flagship Bucentaure as she did so. Victory, badly battered by fire on the way in, collided with the French ship Redoubtable, and a vicious close range action ensued.

In one of the day's more unfortunate coincidences Captain Lucas of Redoubtable, one of the more competent French commanders, had recognised the reality of inferior French gunnery and had gone to great lengths to train his crew in the use of small arms.

His sharpshooters succeeded in clearing Victory's decks and fatally wounding Nelson himself.

A musket ball fired from Redoubtable's mizzen top struck his left shoulder, penetrated his chest and lodged in his spine. He was heard to gasp to his Flag Captain "They have done for me at last Hardy...my backbone is shot through."

Only the fortuitous arrival of HMS Temeraire, which massacred the French crew as they gathered at the rails with a volley from her 32-pounder carronades, prevented Victory from being boarded.

As Nelson's column broke the line, this half of the battle degenerated into another series of close melees, exactly the 'pell mell battle' which Nelson had sought. There is little to be gained by outlining each of these in detail, but as a case study let us look briefly at the story of the Belleisle, a former French prize which perhaps had the hardest time of any British ship at Trafalgar.

Belleisle lost around sixty men killed and wounded from the fire of the rear of the enemy line before she managed to close, and it was not until just after noon that she managed to break through the line after exchanging a few shots with the Spanish 74 Monarca.

She poured a full broadside into the three decker Santa Ana then exchanged broadsides with the French Indomptable. Belleisle's main-top-mast was shot away and her position became critical as the ships from the enemy's rear came up. She was rammed amidships by the Fougeux which appeared out of the smoke and shot away her mizzen mast before dropping astern.

Then Achille stationed herself so she could keep up a steady fire on Belleisle's larboard quarter and Aigle bombarded her at a distance from the other side. San Juste and San Leandro fired as they passed her bows, shooting down her mainmast which covered her larboard guns. Her foremast and bowsprit were shot away by Neptune. Totally dismasted, Belleisle was finally rescued by three British ships of the line and pulled out of the battle, with her hull, masts and rigging shot to pieces and with 33 men killed and 93 wounded.

Villeneuve's flagship, Bucentaure, after being raked by Victory as she passed, was later engaged closely by a series of ships including Britannia, Leviathan and Conqueror. At 1405 she struck her colours. Captain Atcherly of HMS Conqueror's Marine contingent described the scene aboard Bucentaure when he boarded her:"The dead, thrown back as they fell, lay along the middle of the deck in heaps, and the shot passing through these had frightfully mangled the bodies.... more than four hundred had been killed and wounded, of whom an extraordinary proportion had lost their heads."

In British ships the dead were rapidly disposed of through gunports or over the side during battle, but Catholic religious practice strongly discouraged this behaviour, and consequently the carnage aboard the defeated enemy ships was generally appalling. Villeneuve himself survived and was taken prisoner.

Nelson died at 1630, three hours after being shot. This famous picture by A W Devis depicts his last moments on the orlop deck of HMS Victory, surrounded by his officers and men.

The final act of the battle, a poorly executed counter attack by the ten previously unengaged ships of the French van under the command of Rear Admiral P E Dumanoir le Pelley, petered out.

This left the British fleet, now under the command of Collingwood, in undisputed control of the battlefield by 1700. Nine ships of the Combined Fleet had escaped for Cadiz under the command of Gravina, and four of Dumanoir's force had escaped to the south, to be subsequently defeated and captured by a British force under Rear-Admiral Strachan.

Of the remaining twenty ships, seventeen had struck their colours and one, Achille, was on fire - ironically this was the result of the activities of the sharpshooters in her own rigging, the reason why Nelson himself discouraged this practice. At sunset Achille dramatically blew up, bringing the battle to a close.

Collingwood found himself in command of 44 badly damaged ships and 10,000 prisoners, many of them wounded. A gale blew up, forcing his ships towards the shore and dispersing them, and all of the prizes except four were ultimately lost or scuttled. The storm provided an opportunity for a few to be recaptured or escape. Ultimately, of the 33 ships of the Combined Fleet, four were captured, sixteen eventually sailed again under French or Spanish colours, and thirteen were sunk.

The casualties at Trafalgar illustrate graphically the relative merits of British and Franco-Spanish gunnery. John Keegan calls it a massacre. 449 British sailors were killed and 1217 were wounded, compared to 4408 French and Spanish dead and 2545 wounded.

News of the battle was brought back to England by the schooner HMS Pickle, and did not finally reach the Admiralty in London until 5 November.

Nelson's body, transported home on board HMS Victory, returned to England to lie in state in the Painted Hall at Greenwich. On 8 January 1806 it was transported up the river, escorted by hundreds of boats in a dramatic procession which was re-enacted earlier this year. On 9 January he was interred in St Paul's Cathedral, according to his own stated wish. The procession of dignitaries was so long that the head had reached St Paul's before the tail had left Whitehall.

## Political and Strategic Consequences

In the short term it is important to remember that Trafalgar did not end the Napoleonic Wars. Fundamentally, Trafalgar meant that Napoleon was no longer able to reach beyond continental Europe, either to make war or trade, but the day before the battle, Napoleon had defeated the Austrians at the Battle of Ulm and shortly afterwards he won his greatest victory over the Austrian and Russian armies at Austerlitz.

It took another ten years to defeat Napoleon, and ultimately this had to be achieved by armies on land. But his failure to conquer Britain meant that Britain remained free to blockade his Empire and finance ever more coalitions against him. Napoleon was the first to recognise this, and continued to make increasingly desperate efforts to form naval alliances, notably with Russia in 1807.In 1806 Napoleon tried to impose a counter-blockade on Britain, the 'Continental System', a theoretically sound idea which failed because it was not sufficiently well enforced, This eventually turned most Europeans against Napoleon, and provided the armies to defeat him, which Britain lacked the manpower to do itself.

In the long term, Trafalgar confirmed British control of the oceans, something which was not to be seriously challenged again for a hundred years. This total control of the sea allowed the British Empire to expand unchallenged.

For Spain, Trafalgar was catastrophic. Prior to 1805 Spain had been a maritime power with an enormous overseas Empire. Trafalgar finished the Spanish Navy, and as such directly caused the loss of her wealthy South American colonies. It also caused stress fractures to appear in the alliance with France, as Spanish opinion tended to place the blame for the defeat squarely with Villeneuve and the French.

## Cultural and Social Consequences

As well as confirming the Royal Navy's undisputed dominance of the oceans for the next century, Trafalgar enshrined a tradition of offensive thinking in the Royal Navy which continues to this day. The language of Trafalgar permeated naval thinking for two centuries, despite dramatic changes to tactics and technology. At the Battle of the Dogger Bank in 1915 Admiral David Beatty demanded that "what we need now is Nelson's signal: 'engage the enemy more closely', only to discover that it was no longer in the signal book.

Not all of this zeal was for the better. The Navy and the wider population eagerly awaited, indeed demanded, another Trafalgar, and the First World War ultimately serves as an example of the letter rather than the spirit of the Trafalgar legacy being adhered to. After the Battle of Jutland in May 1916, 'England Expected' Trafalgar and were bitterly disappointed when they did not get it.

"Great naval disaster! Five British battleships sunk!" proclaimed the London newsboys. This attitude played into the hands of German propagandists who were thus able to present a strategic defeat as a convincing victory based crudely on the numbers of ships sunk.

The impact of Trafalgar on the national consciousness of Great Britain, the victorious power, was immense. A quick search of an online street index produces more than 250 UK streets beginning with Trafalgar. They include of course Trafalgar Square and Nelson's Column, the national monument finally completed in 1841. If anything, the tragic yet heroic death of Nelson eclipsed the victory; the poet Southey, in his 1813 biography of Nelson, wrote that:"The victory of Trafalgar was celebrated indeed with the usual forms of rejoicing, but they were without joy. "

Nelson became a personality cult. The first biography, by John Charnock, appeared as early as 1806 and more have continued to appear almost annually since – the British Library catalogue lists 172 titles on the subject of Horatio Nelson, again this is just a cursory search and more methodical efforts could surely produce many more.

Trafalgar became a national obsession. Poets and artists queued up to celebrate or commemorate it, whilst more prosaic interpretations were provided by theatrical and showground re-enactments. There is even some evidence to suggest that the patriarch of the Brontë family actually changed his family name from Brunty as a tribute to Nelson, who had been made Duke of Brontë by the King Ferdinand of the Two Sicilies in 1799.

Just this year, Turner's Fighting Temeraire was voted 'Britain's favourite painting' by listeners to BBC Radio 4. And no overview of the cultural impact of Trafalgar would be complete without a reference to HMS Victory, lovingly preserved for the last two hundred years, a hugely important tourist attraction and a national and international shrine to both the battle and Nelson's memory.

So was Trafalgar really "the decisive battle of the Napoleonic War"? Certainly it was one of them, although it did not bring about the immediate defeat of Napoleon. But Trafalgar was the apex, the defining moment of the 'Age of Sail'. It was a perfectly fought naval battle in which Nelson married the ultimate technology of the day to the aggressive tactics which it had previously lacked. Perhaps we should conclude that its long-term consequences were more important than its immediate impact. In securing British domination of the oceans for more than a century, Nelson had unwittingly enabled Great Britain, for better or for worse, to build the greatest Empire the world had ever seen, with all the resultant consequences for the world we live in today.

---

# (5 353-31/03/24)Over kapers en kaapvaart aan onze kust (I)

In vroegere eeuwen, en dit tot in het midden van de 19de eeuw, beschikten oorlogvoerende landen niet altijd over voldoende oorlogsschepen. Ze waren dan ook vaak genoodzaakt beroep te doen op derden die hun oorlogsvloten kwamen versterken.

Kaper was de schipper of reder die van de oorlogvoerende vorst, onder wiens vlag hij voer, een machtiging kreeg om op zekere voorwaarden ter buit te varen op schepen die tot een vijandelijke mogendheid of tot een vijandelijke haven behoorden. De kaper kreeg van zijn vorst kaperbrieven, ook wel commissiebrieven genoemd, in het Frans: `lettres de marque'. Die documenten bevatten de wettige vergunning van de vorst en vermeldden de voorwaarden waaraan de bezitter zich diende te houden.

Doorgaans kreeg de kaper zodoende de toelating zich te verrijken met de verovering ter zee van de eigendommen en de bezittingen van de onderdanen van de vorst of de vorsten waarmee men op voet van oorlog leefde.

De kaapvaart werd in de meeste gevallen een handelsonderneming, waarbij het maken van winst hoofdzaak was. De vijand schade toebrengen mocht dan het doel van de vorst zijn die de vergunning verleende; rijkdom veroveren was het opzet van de kaper. Gehechtheid aan de vorst speelde vaak slechts een ondergeschikte rol. Zeer dikwijls gebeurde het dat bijvoorbeeld Hollanders ter kaapvaart voeren voor de Franse koning, terwijl Franse kapers hetzelfde deden voor de Hollanders. Aldus verklaarde Engeland in 1665 de oorlog aan de Staten van Holland en hun bondgenoten. De Oostendenaars wilden dadelijk van de gelegenheid gebruik maken en stuurden zeven kapiteins naar Engeland om aldaar 'commissie' te bekomen voor de kaapvaart onder Engelse vlag. Het werd hun echter geweigerd. Algemene pardon toegekend aan de 'ontrouwe onderdanen was voor zeelieden, en voornamelijk voor kapers, niets abnormaals: ze dienden vooral om broodnodige schepen te bemannen met eigen matrozen en officieren, doch varende onder vreemde of vijandelijke vlag.

Om hun doel te bereiken moesten de kapers natuurlijk vechten. De buit moest aangevallen worden. Hoe minder er echter verspild werd bij het nemen van de 'prijs' en hoe minder schade men zelf opliep, des te renderender was het bedrijf.

De vorst zelf maakte van het verlenen der vergunningen dikwijls een winstgevend zaakje en verkocht ze gewoon aan de meestbiedende. En aldus was het geen uitzondering dat een kaper commissiebrieven

bezat van verschillende vorsten. Zo sneed het mes langs twee kanten en... werd het ergens te heet, dan kon men zich in andere havens gaan ophouden.

Een kaper echter die de bepalingen van zijn `lettres de marque' overtrad werd in rechte zeerover. Een zeerover voer, in tegenstelling tot de kaper, voor eigen rekening en erkende geen enkel gezag. Hij werd beschouwd als een misdadiger. Hij is een `outlaw' en wordt gehangen als hij ergens overmeesterd wordt. Het gebeurde herhaaldelijk dat kapers zeerovers werden: wanneer het bedrijf goed ging, kreeg men al eens lust voor eigen rekening te werken. Simon de Danser, een bekende Hollandse zeerover, die in de XVIIde eeuw de Barbarijse zeeroverij op de Noord-Afrikaanse kusten vervoegde, is begonnen als kaper om, na enkele ongeoorloofde expedities, in de zeeroverij te eindigen. Niet altijd echter waren zogezegde zeerovers werkelijk wetteloze zeeschuimers. Het volstond soms dat men vanwege zekere kapers schade ondervond om ze tot zeerovers uit te roepen en te doen behandelen; dit is hetgeen de Spanjaarden deden met de watergeuzen. Aldus beging, in 1587, de regering der Verenigde Provinciën ook de grove fout de Duinkerkse kapers tot zeerovers uit te roepen, waardoor ze bij gevangenneming zonder pardon over boord werden geworpen: wierpen', zo schrijft Bowens, in zijn 'Nauwkeurige Beschrijving der Stad *Oostend'wand d' Hollanders waeren zoo zeer gestoord tegen d'oostendsche en duynkerksche Kaepers, die dagelyks hunne Schepen en Goederen wegnamen, dat zy alle Manschap, die zy op de veroverde Schepen vonden, zonder genade over Boord e'*, nog over de toestanden in 1622. Het hoeft geen betoog dat de represaillemaatregelen niet op zich lieten wachten, wat gedurende tientallen jaren tot de vreselijkste moordpartijen tussen Hollandse en Vlaamse kapers, aanleiding gaf.

De kapers moesten zich dus onderwerpen aan de voorwaarden van hun kapersbrieven. Ze waren verplicht hun buit binnen te brengen en deze te melden bij de Prijzenrechtbank die er de verkoop van regelde. De opbrengst werd door haar verdeeld volgens een vastgesteld percentage. Bij het begin der 17de eeuw bedroeg dit percentage bij de Duinkerkers van 1,5% tot 2 % voor de kapitein, een derde voor de bemanning met daarbij een deel voor de reder en de rest voor de Koninklijke kas of een welbepaalde staatsinstelling, zoals de Admiraliteitsdiensten.

Ten tijde van de watergeuzen had de Prins van Oranje recht op één derde van de buit. Dat daarmee enorm geknoeid werd, bewijzen verschillende zware processen tegen heren van het Prijzengerecht (o.a. in Holland), die o.a. de veroverde waren opnieuw verkochten aan de vroegere eigenaar voor een appel en een ei, maar natuurlijk mits een flink commissieloon... Dat de kapers in zo'n omstandigheden vaak bedrogen uitkwamen is best te begrijpen.

Voegen we hieraan toe dat, in de meeste gevallen, handel drijven (zelfs in krijgsbehoeften) met de vijand geoorloofd was, wat de zaak niet gemakkelijker maakte. Daarbij kwam dan nog een zeer intense smokkel, zodat het duidelijk wordt dat de 'totale oorlog' zoals we die kennen, onze voorouders vreemd was en de economische collaboratie welig bloeide met wettelijke toelating. Soms gaat het daarbij te ver en is de vorst verplicht, zoals in 1703 in ons land, aan zijn onderdanen alle handel met de vijand te verbieden, door middel van een speciaal uitgevaardigd Placcaere De kapers hielden zich niet altijd zeer deugdzaam aan de gestelde eisen en meer dan eens vallen ze hun bondgenoten aan. Aldus ziet het Spaanse Hof zich in 1706 genoodzaakt een Placcaere uit te geven om onze Vlaamse kapers te verplichten de schepen welke met Franse vrijbrieven voeren te eerbiedigen. De koning van Spanje beveelt uitdrukkelijk de op de Fransen buitgemaakte schepen en goederen terug te geven. Maar, zegt de geschiedschrijver, *'dit konde weynig baeten, vermits de Goederen van diere ten deele verkogt, ten deele gestolen, of op andere wyze ontmaekt waeren voor het ontfangen van die Beveelen*'. Wat er op wijst dat onze voorouders reeds te dien tijde wisten wat het was `hun plan te trekken'.

Niet alleen de Fransen, ook de Hollanders moesten ingrijpen. De Staten van Holland bekloegen zich erover dat, ondanks de gesloten vrede, *'die van Oostende op d'hollandsche Schepen kruysten, waer van zy er verscheyde wegnamen en binnen Oostende opbraghten; maer daer wierd aanstonds bevolen diergelyke Strooperyen niet langer te gedoogen, en de genomene Schepen aen d'Eigenaers daedelyk weder-te-geven'*.

Ze profiteren van al de hun geboden gelegenheden en hun gemis aan gewetensbezwaren is soms wat kras. Wanneer bijvoorbeeld, in 1706, Oostende in de handen valt van de Anglo-Bataven, terwijl Nieuwpoort Spaans blijft, wordt die tijdelijke verandering van staatshorigheid vlug uitgebuit en zien we de Oostendse kapers Nieuwpoortse schepen kapen en gevankelijk binnen brengen als prijzen... en vice-versa!

De watergeuzen, die de felste kapers van hun tijd waren, werden door de Spaanse overwinnaars voor de keuze gesteld zich te bekeren vóór hun dood en gewurgd te worden, om vervolgens `liefderijk' te

worden begraven, ofwel als ketters levend verbrand te worden en hun asse in zee geworpen te weten... Ze werden door de Spanjaarden als zeerovers behandeld. Massale kaapvaart werd voor het eerst bedreven door deze watergeuzen. Zij voeren met commissie van de Prins van Oranje en vertegenwoordigden op een bepaald ogenblik praktisch de enige strijdmacht der opstandelingen tegen Spanje. Zij hebben in feite de strijd tegen Spanje gewonnen en hebben het Noorden op de Spanjaarden veroverd.

Ontelbaar waren de Vlamingen en Walen die in hun rijen streden. De eerste admiraal der Geuzen was een Belg, graaf van Dolhain, Adrien de Bergues. Louis de Boisot, een Brusselaar, werd eveneens admiraal der Geuzen. Hij was het die Leiden ontzette en aldus één der roemrijkste wapenfeiten uit de geuzentijd op zijn rekening nam. Louis de Bergues, genoemd admiraal Très Long, was een Antwerpenaar en een der eerste watergeuzen die van Willem van Oranje een kapersbrief in ontvangst mocht nemen.

Marinus Brand, Jacques Cabiljauw, van Utenhove van Gent, zoveel Belgische kaperkapiteins die bij de watergeuzen hun vrijheidszin en hun liefde voor de nationale onafhankelijkheid kwamen bewijzen.

Weldra echter waren de Verenigde Provinciën stevig gevestigd. De 17de eeuw werd voor de Zuidelijke Nederlanden een eeuw van oorlogen, verdeling en ellende. De talrijke oorlogen, de afwisselende bondgenootschappen werden echter voor de kustbevolking een bron van activiteit en welstand. De Vlaamse kust werd een nest van kapers. Te Oostende, Nieuwpoort en vooral te Duinkerke, dat slechts in 1646 voorlopig, later definitief, aan Frankrijk wordt uitgeleverd, ontwikkelde zich een koortsig kapersbedrijf.

Daar de oorlogen die Spanje gedurende de 17de eeuw voerde bijna altijd gingen tegen Frankrijk, Engeland en Holland, landen met een sterke zeemacht, kregen onze kustbewoners veel te doen. We mogen zeggen dat de opbrengst van de Oostendse kaapvaart in het bijzonder een bron van rijkdom was. In 166768, werden te Oostende alleen al in 9 maanden 81 grote prijzen binnengebracht. Van 1690 tot 1710, op ongeveer 20 jaar tijd, vermeldt men een totaal van 800 meldenswaardige prijzen. In de jaren 1667-68 vermeldt men voor de Oostendenaars een buit van minstens 1 miljoen 200 duizend guldens.

Er werden fortuinen vergaderd. Louis Le Mel, een Luikenaar die te Oostende ter kaap voer, bracht op twee koersvaarten voor 250 000 pond op. In drie maanden verzamelde hij een fortuintje van 300 000 pond!

Men organiseert het bedrijf

Er vormen zich groepen reders, die kaapschepen uitrusten als voor een normaal handelsbedrijf. Te Boulogne zien we in de beheerraden van de kapersmaatschappijen geestelijken, handelaars, ambtenaren, militairen.

Bowens geeft in zijn reeds vermelde werk een lijst op van uitzonderlijke prijzen en schrijft met naïeve fierheid volgend commentaar neer: *Woeld gy Uwe herten niet ontroerd door eene inwendige blydschap, lieve Medeborgers myner geboorteplaats, agtbaere Landtgenooten, wanneer gy op deze Erelyste de naemen leest van uwe lofweerde Voorouders, die hun ten allen tyde door Heldenmoed onderscheiden hebben, om de belangen voor te staen van hunne wettige prinsen? Voeld gy uw bloed in uwe aders niet vloeyen en u aenmoedigen om hunne voetsporen te volgen, indien de belangen van uwen Soevereyn zulks van uwe dapperheyd vereyschten? Gedoogt tenminste dat ik de gelegentheyd van myne Jaerboeken waerneem om den luyster van Uwe voorzaeten en den roem van Uw geslacht zoo veel het mogelyk is te verkondigen. Godt geve dat Oostende altyd zulke vroome Krygsmannen en getrouwe Onderdaenen in zynen schoot mag opvoeden*'.

Die `*vroome mannen*' maken het de Engelsen en Hollanders zo geducht, dat de `*Kronijke van Vlaenderen*' schrijft dat door het uitoefenen van hun bedrijf het *'niet te verwonderen zoude wezen*, *waert dat de daken en deuren van d'Huyzen dezer Steden met Goud of Zilver afgezet waeren'*.

De Waeperye' was natuurlijk niet alleen maar een winstgevend zaakje. Er waren ook bloed en tranen mee gemoeid. De wapenfeiten van de Vlaamse kapers zijn talrijk. Twee voorbeelden zullen hier in deze inleiding volstaan. Het is de Oostendse kaperkapitein Jacques Besage die de beroemde Hollandse admiraal Piet Heyn doodde. Oostendenaar Jan Jacobsen, bijgenaamd de "Zeevos", boorde het schip van de Nederlandse admiraal Herman Kleuter in de grond.

We begrijpen dus de fierheid en de lovende ontboezemingen van Bowens!

Na 1713 vervalt het kappersbedrijf bijna totaal: gevolg van de vrede! We zien hoe bekende kapers nu kapiteins ter lange omvaart worden. Hun ervaring en stoutmoedigheid zullen dienen om de koopvaardij

naar Indië te organiseren. Het zijn die mannen die in Indië de eerste Belgische factorijen gaan stichten. Rond 1744 laten nog enkele Vlaamse kapers van zich horen. Ze varen later voor Napoleon. Het bedrijf zelf wordt echter meer en meer beperkt, nu iedere grote natie zijn eigen permanente oorlogsvloot bezit. In 1856, op 16 april, ondertekenen de grote mogendheden het verdrag van Parijs, waarbij de kaapvaart officiëel wordt afgeschaft. Aan een soms roemrijk, vaak bloedig, hoofdstuk uit de geschiedenis van de scheepvaart wordt een einde gesteld.

Onze voorouders vinden er hun namen in vermeld op een ereplaats. Enkele van deze Oostendse kapers bespreken we in dit boek.

De hier aangewende prijzenlijsten en de lijsten van patenten ter kaapvaart, berusten bij het Algemeen Rijksarchiefte Brussel; de inventarissen van de Konvooidiensten vinden we te Brugge en te Gent, de inventaris van het Archief van Nieuwpoort en de boordjournalen van Oostendse kapers vindt men op het Algemeen Rijksarchief te Brussel. Op basis van deze gegevens werd dit boek samengesteld.

## Jan Jacobsen

Michiel Jacobsen, wegens zijn sluwheid 'de Zeevos' geheten, afstammeling van een katholieke familie van Den Briel, die om godsdienstige redenen uitgeweken was naar Duinkerke, werd een roemruchte admiraal van de Spaanse oorlogsvloot. Voor de grote diensten die hij aan de Spaanse kroon bewees, werd hij na zijn dood bijgezet in de kathedraal van Sevilla, naast het praalgraf van de beruchte conquistador Fernando Cortes.

Het zeemansbloed zat in de familie en onder zijn talrijke kroost vinden we ene Jan Jacobsen, zoals zijn vader zeekapitein op de Spaanse vloot. Jan Jacobsen zal, na het twaalfjarig Bestand, de bekende wapenstilstand van twaalf jaren tussen de Hollandse rebellen en de Spaanse kroon, van 1609 to 1621, gestationeerd worden met zijn schip, de 'Sint-Vincent', te Oostende, om er bij gelegenheid aan kaapvaart deel te nemen.

Op de lijst van de stamfamilies van Oostende van Joseph Jacquart vinden we een naam Jacobs, in 1622 opgegeven bij een eerste geboorte in een familie van die naam. Is het de naam van onze Jacobsen? Bovendien meldde de archivaris Loontiens van Oostende aan Maurits Sabbe, bij het ontdekken door deze van een lied over Jan Jacobsen in het archiefvan de Rijksuniversiteit Gent, dat een notariële akte van staat van goederen, in 1650, een pakhuis op de Grote Markt van Oostende vermeldt op naam van Willem Jan Jacobsens. Wellicht wijzen deze twee gegevens erop dat Jan Jacobsen (de eigennamen worden, zoals nog veel zal blijken bij onze zoektocht naar de Oostendse kapers, in die tijd nogal fantasierijk gespeld) inderdaad een tijd te Oostende heeft doorgebracht, hoewel de hele familie, ook zijn echtgenote Marie de Meulenaere, steeds te Duinkerke bleef. Dit zou betekenen dat Oostende én Duinkerke samen de heldendaad, waarover we het straks zullen hebben, mogen opeisen.

Jan Jacobsen zal zich immers in oktober 1622 beroemd maken door liever met schip, man en muis de lucht in te vliegen dan zich over te geven.

Echtgenote Marie de Meulenaere liet na de gebeurtenissen de twee overlevende getuigen onder ede verhoren over de feiten door de magistraat van Duinkerke. De bekende Duinkerker historicus Faulconnier gaf dit verhoor weer in zijn '*Description historique de Dunkerque*', verschenen in 1730 te Brugge.

Deze twee getuigen zijn Cornil (Cornelis) Jacobsen, geboortig van Duinkerke en neef van kapitein Jan, en Gaspard Bart, zoon van Antoon Bart, grootoom van de latere beroemde Jan Bart. Cornil was aangeworven als matroos op de 'Sint-Vincent' en is dus rechtstreekse getuige evenals bemanningslid Gaspard.

Het verhaal van beide jongelui werd later bevestigd door de bekende Hollandse maritieme historicus J.C. De Jonge, in zijn merkwaardige studie over 'Het Nederlandse Zeewezen'. De eigen Oostendse kronijkschrijver, Bowens, liet zich overigens ter zake ook niet onbetuigd en gaf een analoge versie van de feiten.

Op 2 oktober 1622, rond 23 uur, verliet een smaldeel van drie eenheden van de Spaanse vloot de haven van Oostende, om de Hollandse blokkade te doorbreken. Admiraal van het eskader is Spanjaard Pedro de la Plesa, hij wordt vergezeld door Jan Jacobsen en een andere Spanjaard, Juan Garcia.

Na enkele uren zeilen ontmoette het drietal de vloot van de Hollandse vice-admiraal Herman Kleuter: negen zware oorlogsbodems die de Vlaamse kust blokkeren.

Het schip van Jan Jacobsen wordt beschoten, maar weert zich even duchtig met zijn 140 tot 180 man aan boord. De Spaanse kapiteins, in plaats van de Vlaming ter hulp te snellen en bij te staan, zetten alle zeilen bij en vluchten tot onder de kust van Engeland.

Een Vlaams volkslied waarover we het nog zullen hebben, bezingt dit als *volgt in een van zijn talrijke strofen :*

*`Dus lieten zij alleenti, den nederlandschen leeuw,*
*voorwaar hun eer is kleerre*
*verdienden wel een geschreeuw,*
*fa, fa, die flauwe hennen,*
*die dus waeren gevlucht,*
*schuddende haere pennen,*
*uyt dit geschots gerucht*.'

Jan Jacobsen, verlaten door zijn bondgenoten, besluit te strijden tot het bittere einde. Hij weet immers dat de Hollanders de gewoonte hebben hun Vlaamse gevangenen over boord te gooien wat toen heette: de *'voeten te spoelen*', of hen mee te voeren naar de wal om hen er te bekeren en vervolgens op te hangen. Sinds 1587 werden de Vlamingen immers behandeld als zeerovers. Jan Jacobsen zal dan ook de strijd totterdood verkiezen boven een roemloos einde.

Hij stelt zijn mannen op, de sabel in de vuist, en na een laatste toespraak zeilt hij op de Hollanders af, lost twee volle lagen, entert het dichtstbijzijnde schip dat onder het bevel van Kleuter staat en boort dit bijna onmiddellijk in de grond.

De overige acht Hollanders concentreren al hun vuur op de 'Sint-Vincent', die ze geheel ontmantelen en waarvan de helft van de bemanning buiten gevecht wordt gesteld. De moedige kapitein zet echter zijn overblijvende manschappen tot verder verzet aan en herinnert ze eraan dat ze beloofd hebben totterdood te vechten. Daarop roept hij de Hollanders op aan boord te springen indien ze daar de moed toe hebben. Het gevecht duurde toen reeds dertien uur en Jacobsen staat bijna alleen op dek. Het achterschip is vermorzeld door de kanonschoten en staat onder water. Masten en zeilen zijn aan flarden geschoten. Het kan niet lang meer duren... Hij voorziet dat hij in handen van de Hollanders zal vallen en beveelt het vuur in het buskruit te steken.

De Hollanders, bij het vernemen van dit bevel, beloven hem en zijn resterende manschappen goed kwartier en behouden leven, en dit bij monde van hun admiraal zelf, Mooi Lambert. Drieëndertig man, waaronder getuige Cornil Jacobsen zelf, weerstaan niet aan de lokstem en springen overboord om door de Hollanders te worden opgepikt. Dit gebeurde op 23 oktober rond 14 uur. Jan Jacobsen blijft echter met tien à twaalf getrouwen aan boord van de 'Sint-Vincent' en richt nog een waar bloedbad aan onder een vijftigtal Hollanders die aan boord waren gesprongen.

Zwaar gekwetst en afgemat, met nog twee of drie man naast zich, had hij nog de moed luidop te roepen tot zijn geredde makkers aan boord van de Hollanders : *'Vrienden, indien iemand onder u ontsnapt en nog ooit in Duinkerke terugkomt, dat hij dan zegge hoe we ons verdedigd hebben en ons bloed vergoten voor God en Koning*.'

Op zijn bevel steekt dan een Antwerpse matroos, die vroeger op Oost-Indië gevaren had, de vuurlont in het kruit en de 'Sint-Vincent' vliegt met vriend en vijand de lucht in, midden een rode vuurkolk.

De ontploffing was zo groot dat een Hollands schip volledig onttakeld werd.

Getuige Gaspard Bart verklaarde ook uitgebreid hoe hij daarbij in zee werd geslingerd. Zijn lichaam had zware brandwonden opgelopen (*`avec une partie du corps brulé'*) en zijn rechterwang droeg nog de sporen van de brandwonden, wat de verhoorders de visu konden konstateren. Hoewel hij niet kon zwemmen, had hij zich zo flink geweerd*('il ne laissa pas de se débattre'*) dat hij een drijvende plank kon vastgrijpen. Een Hollandse matroos, die hem had opgemerkt, wierp hem een touw toe, dat hij wegens zijn brandwonden niet kon grijpen, zodat hij verplicht was het touw met zijn tanden vast te houden. Bijna werd hij aan boord van de Hollander gehesen, maar door een plotseling voorbijzeilend schip had hij het touw moeten lossen en was hij opnieuw in zee gevallen. Hij kon echter het touw opnieuw met de tanden vastnemen en kwam uiteindelijk toch aan boord van de Hollander, waarop enkel de schrijver, de chirurg en enkele matrozen nog in leven waren, alle andere opvarenden waren gesneuveld. Het was bovendien dank zij de chirurg dat hij achteraf niet samen met zijn lotgenoten werd gehangen, terwijl

ook vele andere personen omwille van zijn jeugdige leeftijd tussenkwamen om hem te sparen. Uiteindelijk kon hij uitgewisseld worden tegen een Hollandse zeeman die gevangen zat te Duinkerke.

Mooi Lambert in eigen persoon zegde dat het niet mogelijk was nog een kapitein als Jacobsen te vinden en dat de koning van Spanje met hem een van zijn waardevolste onderdanen had verloren. De Hollanders hadden vierhonderd man en twee schepen verloren, terwijl de andere deerlijk toegetakeld waren. Mooi Lambert voegde eraan toe dat, indien de twee Spanjaarden Jacobsen niet hadden verlaten, hij het moeilijk zou gehad hebben uit hun handen te blijven.

De gevangen Vlamingen werden, ondanks de gedane beloften, naar Holland gebracht en er opgehangen, met uitzondering van getuige Cornil Jacobsen, die gespaard bleef wegens zijn jeudige leeftijd. Ook voor Gaspard Bart werd om dezelfde reden een uitzondering gemaakt en hij werd uitgewisseld tegen een Hollandse matroos.

Toen aartshertogin Isabella de schandelijke terechtstelling van de mannen van Jacobsen vernam, liet ze als wraak evenveel Hollandse gevangenen ter dood brengen. Ja, de tijden waren wreedaardig...

De daad van Jacobsen werd bewonderd en bezongen.

In Valerius"*Nederlandtsche gedenckklanck*' (1626) werd het feit het vermelden waard gevonden. De auteur is zelfs de mening toegedaan dat de *'medelijdende ende menschlievende God*t' ervoor gezorgd had dat op die wijze de Spaanse macht die opereerde vanuit Oostende met *'verscheydene groote wel gemonteerde oorlogschepen*' werd gebroken, terwijl de Vlamingen nog maar eens `d*oot weerdige Zeerovers'* werden genoemd...

Een andere klok luidt in een volksliedje, waaraan Jef Klausing ook aandacht wijdde. Het werd, zoals reeds gezegd, ontdekt door Maurits Sabbe en gezongen op de wijze van `*Maestricht gij schoonti stede*'. Het verheerlijkt de dappere daad van Jan Jacobsen onder de titel 'Kapitein Jacobus. *Liedeken van den kloekmoedigen kapiteyn Jan Jacobsen; die alleen met zijn volk vegte tegen zeven Hollandsche schepen*.'

Typisch voor de beweegreden die Jacobsen dreef tot de uiterste strijd, blijkt uit de volgende verzen

*`Laet ons vromelijk vechten,*
*o soldaten valiand,*
*als vrome krijgsche knechten,*
*tegen onze vijand,*
*hij zal on veel beloven*
*en daer toe luttel doen,*
*'tis beter eens gevlogen*
*als 't hangen boven 't groen*e'.

Maurits Sabbe oordeelde dat de Zuid-Nederlanders in de lofzang op de heldendaad van Jan Jacobsen een gelegenheid vonden om, in een tijd van nationale vernedering, *'met vreugde en met een gevoel van groeiende vaderlandsliefde over eigen helden en krijgsroem te zingen*'.

Het lied moet lang nageleefd hebben, ook te Duinkerke.

Op een familiefeest van de Jacobsens, te Duinkerke, op 7 juli 1785, dichtte E.P. Laurent Baligan, van de Miniemen te Duin-kerke, het lied van Jacobsen in Franse verzen en voegde er nog drie strofen aan toe, ter ere van ene Jean-Cornil Jacobsen de la Crosnière! De titel heette toen *'Chanson du magnanime et du courageux capitaine Jean Jacobsen*'.

Tekening: Jan Jacobsen naar een portret uit het boek van Faulconnier

# (5 354-07/04/24)Over kapers en kaapvaart aan onze kust (II)

## Jacob Besage

In 1621 eindigt de 12-jarige wapenstilstand, genoemd 'Het Twaalfjarig Bestand', tussen het rebellerende Noorden en Spanje. Onmiddellijk zal de bedrijvigheid van de oorlog op zee hernemen.

De Spaanse bevelvoering ziet in dat de enige mogelijkheid om de Hollanders te breken in het vernietigen van hun handel ligt en dus van hun macht op zee. Duinkerke, toen nog Vlaams-Spaans, zal de basis worden met als voorposten Oostende en in mindere mate Nieuwpoort.

Reeds in 1621, lopen kapers uit Oostende op zoek naar Hollanders en Zeeuwen.

De Spaanse armada, d.i. de koninklijke vloot, is het ene deel van de zeemacht; het eskader van de graaf van Wakken, Karel van Bourgondië, maakt het andere deel van de officiële zeemacht uit. Dit eskader heeft een speciale struktuur. Het is samengesteld om vooral de vijandelijke schepen te vernietigen en eventueel buit te maken op de vijand, maar de bemanning wordt betaald op basis van de reglementen voor de kaapvaart.

Naast armada en eskader komt er dan een derde macht, deze van wat men het partikuliere `*armazon*' noemt, de kapersschepen uitgerust en bestuurd door partikuliere reders.

Het eskader van Wakken heeft als aanlegplaats Oostende, de armada legert te Duinkerke, voor zover de schepen niet op reis zijn naar Spanje, waarvan ze moeten terugkeren via de Shetlands, in het hogere noorden, omdat het Kanaal vaak geblokkeerd is. De schepen van het eskader van Wakken, van vijftig, zestig en zeventig last (één last = twee ton), opereren vanuit Oostende in meuten van drie, vijf, soms elf eenheden. Aldus lopen op 2 september 1627 vijf schepen uit en ondernemen een raid tegen de Hollandse visserij. Op 26 april van hetzelfde jaar loopt admiraal Willem van Dij ck uit met niet minder dan tien schepen. Soms breken de snelle fregatten alleen door de zware Hollandse blokkade, via de talrijke passen en langs de Vlaamse banken waar de zware Hollandse schepen niet kunnen volgen.

Voor 1629 vinden we in ons Rijksarchief niet minder dan veertien kapiteins vermeld voor het eskader, waaronder Jacob Be-sage en Henry Ossen, die we nog in deze bijdrage beter leren kennen.

Het Oostends eskader maakt grote buit. Van maart tot einde 1627 brengt het, voor zijn aandeel alleen, tweeëntwintig zware prijzen op, waaronder schepen van honderd, honderd twintig en honderd veertig ton. Soms brengt de verkoop van een schip meer dan vijfentwintigduizend gulden op. Zevenentwintig schepen, meestal vissersschepen, werden gekelderd.

Samen met de armada van Duinkerke brengt het eskader, in 1627, in totaal meer dan 396 696 gulden op.

Zeer spoedig hebben de Hollanders begrepen dat slechts één middel kan aangewend worden om de vijand in te tomen: de zo totaal mogelijke blokkade van de Vlaamse kust. Maar dit gaat niet vanzelf. Er is gebrek aan tucht bij de Hollanders, er is onwil van de politieke organen, de fameuze Staten, om voldoende schepen te leveren, er is onbekwaamheid van vele Hollandse bevelhebbers.

Om deze jammerlijke toestand te verhelpen zoekt men zijn heilbij admiraal Piet Heyn, de populaire veroveraar van de beroemde zilvervloot. Hij zal onmiddellijk krachtdadige onderrichtingen uitvaardigen om de ontredderde Hollandse zeemacht uit de penarie te halen.

Het rijk van Piet Heyn zal evenwel van korte duur zijn.

Zijn lot zal definitief bezegeld worden door een dodelijk kanonschot vanuit de 'St. Anne', van kapitein Jacob Besage, een fregat van tweeëndertig kanonnen en behorende tot het eskader van Wakken.

De lijst van zijn veroveringen ziet er vanaf 1628 verdienstelijk uit.

De dokumenten van onze admiraliteit vermelden op 1 april 1628 het kelderen van drie Hollandse schepen en het opbrengen te Oostende van een schip geladen met paketten. Op 5 september 1628 vaart hij uit met de kapiteins Willem van Dycke en Jacques van Vooren. Hun jachttafereel vermeldt het kelderen van twee schepen en het opbrengen van een oorlogsschip, bewapend met zes bronzen kanonnen en twaalf ijzeren stukken, en van een fluit, beladen met tafels. Nog met van Vooren, op 9 december, werd een

Amsterdammer van honderd last en geladen met zalm, peper en paketten opgebracht. Het geheel bracht niet minder dan 70 000 gulden op bij de verkoop. In maart 1629 brengt hij achtereenvolgens een fluit van honderd last met wijn binnen, een klein oorlogsschip met vijf stukken en al strijdend, zegt de akte, boort hij een Engelsman en een Hollander in de grond. Uit die tijd, 1628, dateert een schrijven van het eskader dat meldt dat men geen magazijnen genoeg heeft om de buit op te bergen! Door de grote hoeveelheid gekaapte goederen bieden zich op de verkoopdagen niet genoeg kooplui meer aan, zodat men voorstelt de goederen te verkopen in het buitenland! Intussen gaat de Hollandse blokkade van de Vlaamse kust door, onder de bekwame leiding van Piet Heyn. Op 17 juni 1629 ontmoet Piet Heyn verschillende eenheden van het eskader van Wakken. Volgens de meeste bronnen zijn het er drie: Bowens spreekt van drie; een Hollands matrozenlied vermeldt er evenveel en beschrijft de ontmoeting als volgt:

*Eer dat ons Admirael*
*De dood heeft wech genomen,*
*Zagen wy sonder fael*
*Drie schepen na ons komen,*
*En hebben sonder schromen,*
*Haer lustigh na-gejaegt,*
*Wy syn daer by gekomen*
*Kloeckmoedigh onbeswaert.*

Uit de lektuur van het verhaal, bij de Nederlandse maritieme historicus J.C. De Jonge, zou men kunnen opmaken dat het er meer waren. Over het aantal Hollandse oorlogsschepen varieert het cijfer vanaf zeven eenheden; in elk geval waren de vijanden talrijker dan de Oostendenaars.

Bovendien — en dat is het belangrijkste — staat één der Oostendse schepen onder het bevel van Jacob Besage en, een ander waarschijnlijk, onder leiding van kapitein Henry Otsen. Volgens de dokumenten van de Admiraliteit greep de ontmoeting plaats tussen Boulogne en Kales en werden de drie Vlaamse schepen opgebracht naar Rotterdam, terwijl er in diverse andere teksten sprake is van twee. Trouwens de kapiteins Besage en Otsen werden te Oostende aan wal gebracht, zodat hun schip wel degelijk terug te Oostende is gekomen.

Wat gebeurde er nu in zee? De Oostendenaars vluchtten niet, maar gingen kloekmoedig het gevecht aan met de Hollandse overmacht en midden de slag bediende het schip van Besage zich zo goed van zijn geschut dat '*den Admirael Heyn door eenen kanonbal doorschoten woerd*'. Door de dood van Piet Heyn werd. van Hollandse zijde het gevecht woest voortgezet en werd Besage op zijn beurt doodgeschoten op zijn dek, terwijl zijn onderkapitein 'standvastig aenhield'.

Twee schepen werden in deerlijke toestand gevankelijk door de Hollanders naar Rotterdam gebracht, wat het reeds geciteerde matrozenlied als volgt in verzen zette:

*De ander twee schepen mee,*
*Brocht hy sonder beswaren,*
*Tot Rotterdam in stee,*
*Denckt dat sy liever waren*
*`t Ostende allegaer,*
*dan langer in Hollant,*
*Men salle leeren varen*
*Ten haringti sonder want*.

Volgens Bowens liep het schip van Besage *'in eenen zeer slegten staet tot Oostende op*'.

Het lijk van Besage werd plechtig bijgezet in de parochiekerk van Oostende.

Besages kollega, Henry Otsen, werd in hetzelfde gevecht een been afgeschoten en kon zijn vreselijke wonde niet overleven. Hij overleed op 8 juli en werd eveneens begraven in de oude kerk te Oostende. Zijn grafschrift luidde als volgt:

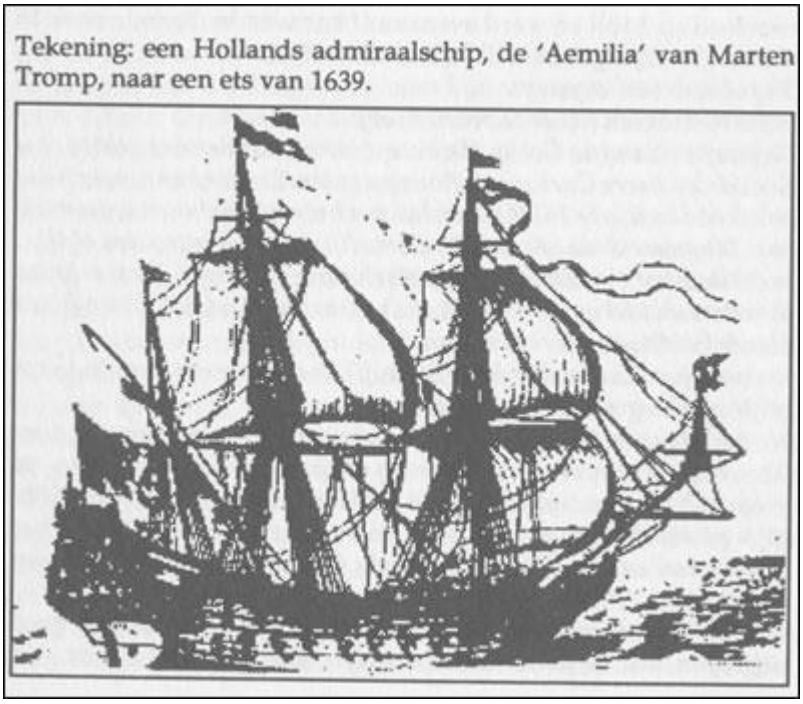
*Sepulture van capiteyn*
*Hendrick Otsen filius Hendrick, capit.*

*Capiteyn van syne Cathe Majesteyt ter zee, onder het gebiet van den edelen heere Carlos van Bourgoignien Graeve van wacken die overleet den 8 july 1629, naex dat syn been afgeschoten was, ende van Magriete Jockheere filia Cornelis, syne huysvrouwe obiit... ende hadden t' saemen in huwelyck twee*

*kinderen Maria-Anna die overleedt 16 augusti 1620, ende Charles Hendricx Otsen filius Hendrick Otsen overleden den...*'

De puntjes staan voor data die bij het optekenen van de tekst blijkbaar nog niet ingevuld waren.'

In de *'Nieuwe Tijdinghe*' van Antwerpen, gepubliceerd door Abraham Verhoeven, vindt men vooral de reportage van de grootse begrafenisplechtigheid van Piet Heyn, op 4 juli 1629. Zijn gewelddadige dood wordt slechts terloops gemeld als het gevolg van een moedig gevecht van Oostendse zeelui tegen een overmacht.



Tekening: een Hollands admiraalschip, de 'Aemilia' van Marten Tromp, naar een ets van 1639.

De Hollandse marinehistoricus De Jonge, heeft echter goed begrepen wat de dood van Piet Heyn door het kanonschot van Besage betekende: *'Zijn dood was een groot verlies voor het Vaderland in het algemeen en voor het zeewezen in het bijzonder. Met hem toch miste het Vaderland eenen kloeken held, die waarschijnelijk in deze ogenblikken meer dan iemand in staat zou zijn geweest, de rooverijen der Duinkerkers te beteugelen en den vijand gevoelige slagen toe te bre*ngen.' Men vergete niet dat Oostendenaars en Nieuwpoortenaars door de Hollanders als Duinkerkers werden betiteld. De tekst van De Jonge is echter het mooiste grafschrift dat Besage, zoveel jaren na de feiten, kon krijgen.

## Jan Coopman

Zeldzaam zijn de gegevens over de rol van de Oostendse kapers in de zeestrijd van Spanje tegen de Portugezen, die zich van de Spaanse overheersing wilden bevrijden (1640-1668).

We vonden evenwel een boordjournaal terug, waarin een Oostendenaar zijn tocht tegen de Portugezen beschrijft. Wegens de talrijke pittoreske gegevens, de omvang en de duur van de reis en ook omwille van de gemaakte buit, loont het de moeite mee op reis te gaan met deze kaper: Jan Coopman.

De naam Coopman wordt reeds vermeld op de parochieregisters van Oostende in 1615. Wellicht is onze Jan een afstammeling van deze tak.

Hij bleek niet de eerste de beste te zijn. We vinden hem reeds vermeld als kapitein op 2 oktober 1642, bij het opbrengen van een prijs van 60 last en 6 stukken, geladen met suiker, olie en tabak, die door hem en twee andere kapiteins veroverd werd. Op 31 augustus 1643 zond hij, samen met collega Butiens, een dogger van tien last op naar Oostende. Nog in september 1643 vermeldt de prijzenlijst van de Admiraliteit een schip van 180 last, de 'Witte Duyfve', veroverd door Coopman. Hij kwam Oostende binnen op 14 oktober 1644 met een fluit van 150 last, *'den Jonghen Tobias'*, geladen met hout. Op 29 juli 1645 werd door Coopman nog een '*terneufvaerder*' opgestuurd, van 40 last, van het strand afgehaald, en een haringbuis. In oktober 1645 vermeldt de met Brussel gevoerde correspondentie van de Admiraliteit nog diverse prijzen, opgebracht na de doorbraak van de Statenblokkade', d.i. de Hollandse blokkade van de Vlaamse kust met zware oorlogsschepen.

Jan Coopman vaart op 3 januari 1646 buiten de haven van Oostende in gezelschap van kapitein Manuel Butiens. Reeds op 6 januari kunnen ze een boot van 40 last, *'de Fortune*', van Vlissingen, geladen met vis en azijn, naar de thuishaven opsturen, en 's anderendaags, op 7 januari, volgt een galjoot van 20 last, met kastanjes en wijn. Hetzelfde jaar, op 25 augustus, varen beide kapiteins opnieuw uit. En op 6 september zendt Coopman een fluit op, van honderdveertig last, hernomen op de vijand, en op 17 september is hij terug met een fluit van 150 last. Kortom, de buit van Coopman, alleen of in compagnie, wordt op vijf jaar tijd geschat op meer dan vijftig stuks.

Na de oorlog tegen de Hollanders ging de kaperij door maar nu tegen de Engelsen. Hij voerde op dat ogenblik een fregat van 8 stukken kanon waarmee hij vermeld staat op de lijst van de Admiraliteit van 1656. Hij kreeg daar patente ter kaapvaart voor op 9 februari 1656. Zijn fregat draagt de naam van `Ste Anne' en hij neemt ermee deel aan de beruchte Engelse oorlogen, waarin ook Erasmus de Brouwer zich glorieus onderscheidde. Coopmans maakte nl. deel uit van een groep van twaalf fregatten, veertien snauws en één doggerboot, die te Oostende hun vaste thuishaven hadden en vooral tegen de Engelsen uitvoeren. Zijn fregat was zonder twijfel het schip dat met zijn 8 kanonnen - er is er zomaar één - deelnam aan het gevecht van 13 mei 1656, waarin Erasmus de Brouwer werd krijgsgevangen genomen en gevankelijk naar Engeland werd gevoerd. Kronijk schrijver Bowens beschreefhet gevecht met veel talent in zijn '*Nauwkeurige beschryving der oude en beroemde zee-stadt Oostende*'.

Coopman zal dus zeker ook zijn deel gehad hebben in de andere zeegevechten met de Engelsen, die door Bowens worden aangegeven. Coopman verdwijnt uit de verhalen tot 4 september 1663, datum waarop hij opnieuw een kaperspatente kreeg, dit keer voor een fregat van 60 last, bewapend met 10 stukken kanon en gedoopt met de weidse naam 'Jesus, Maria, Joseph en Donaes'. Hij stortte voor dit schip een zware borgsom zoals dit gebruikelijk was voor een lange reis, die dit keer naar de Portugese wateren zal gaan.

Wij zullen zijn wedervaren van 16 september 1663 tot 1 augustus 1665, van dichtbij volgen. Nadat de vrede met Engeland was gesloten kon de Oostendse kaapvaart voortgezet worden tegen Portugal, ver van huis, in totaal vreemde wateren. De Portugezen hadden sinds ze in 1640 hun vrijheid heroverd hadden, af te rekenen met de Spanjaarden en de Hollanders.

Onze kapers speelden hier een rol in en opereerden hoofdzakelijk langs de Portugees-Spaanse kusten, tot aan de Azoren, en zelfs tot aan Gibraltar.

Reeds in 1656 signaleert men te Oostende de kapiteins Anthone Snip, Enghel Crop, Geraert Janssen, Laurens Andriessen, Anthone Clinckaert en Jacob Cauwel die met zwaar bewapende vaartuigen - van twaalf tot zesendertig stukken geschut - het Zuiden en zelfs de Turken (Barbarije of Noord-Afrika) onveilig maakten. De aanhef van het boordjournaal dat de tocht van Jan Coopman verhaalt is klassiek: '*Relaes van Capn Jan Coopman commandeerende op eengin fregatte genaempt Jesus Maria Josep et Ste Donas uut Ostende gevaeren op den 16 Setember 1663 om te gaen crussen op de vianden van Sinen Connelike Magt van Spagnie voor sin eerste voyage*'.

Pas op 1 oktober vermeldt het journaal enig nieuws, de ontmoeting met een prijs van kapitein Joannes Bankaert van Vlissingen, die Coopman heeft laten gaan. Dergelijke vriendschappelijke ontmoetingen op zee gingen regelmatig gepaard met het uitwisselen van geschenken en werden soms uitvoerig weergegeven. Zo kwam Coopman bij een Engelse bark, beladen met fruit en wijn, en kreeg hij als geschenk *'voor de sieken 6 granaatappels ende 12 sitronen*'. Men weet hoezeer dergelijke vruchten geapprecieerd werden, vooral als remedie tegen scheurbuik, de klassieke zeemansziekte op lange reizen. Wanneer men op 19 oktober opnieuw een Engelsman ontmoette, deze keer geladen met, rozijnen, bekwam men opnieuw van hem *'voor de sieken 12 sitronen'*. Op 30 oktober was Coopman in de buurt van de Azoren — *'de Vlaemsche heylanden'* — tussen Santa Maria en het eiland Sao Miguel waar hij een Engelsman een kan brandewijn cadeau doet en er een half pond 'tuback' en acht vissen (`*baquelau*' ofte kabeljauw) voor in ruil kreeg. Op 20 november, eveneens bij Sao Miguel, kocht Coopman een ton tar uit een gestrande boot. Wanneer 's anderendaags een Portugese schuit met zeven man bij Coopman komt, gebruikt hij die mannen om water aan land te halen, maar hij is daarbij wel zo slim de meester van de `schutte' aan boord te houden 'voor versekerincke dat sy wederomme comen souden'. Op 27 november ontmoet Coopman de boot die ze op 20 november gestrand hadden gevonden, en die geladen was met buskruit. Men haalt die buit aan boord, krijgt van de Portugees brandewijn, en wisselt de schipper van de `schutte' uit voor een rantsoen van 20 á 22 `aragnappels1 Na nog wat geven en nemen met een Engelsman lopen de Oostenden-aars op 4 januari 1664 te La Corufia binnen om op 12 februari terug in zee te lopen.

Er moeten toch wat zieken aan boord geweest zijn want bij elke gelegenheid zocht Coopman de kans om sinaasappelen of citroenen te krijgen; zo ook van een Engelsman die van Brazilië komt en die hij op 6 maart ontmoet. Coopman wisselde met hem een koppel kiekens en 25 pond brood voor een tonnetje ansjovis, een vaatie oliiven en 40 à 50 `aranappels' _ De uitwisseling van geschenken gaat verder tot in de buurt van Fayal in de Azoren. Eigenlijk gebeurde er in die hele tijd niets noemenswaardigs, het kleine rantsoen van de Portugese 'schutte' uitgezonderd. Slechts op 10 juni — na zeven maanden — kon men voor Marin (ten noorden van Vigo) een Engelsman, die van Londen kwam, opbrengen naar Vigo, om

hem er te ontlasten van een deel van zijn lading; een goede prijs omdat die lading voor Portugal bestemd was.

Blijkbaar zijn de Oostendenaars dan te Vigo blijven rusten, want slechts op 30 juli kwamen ze terug in zee.

Heel de maand augustus ontmoette hij slechts Engelse schepen, w.o. een die naar de Kaap de Goede Hoop (Vaep de Esperance') ging om daar negerslaven op te halen. Op 3 september liepen ze binnen in Marin om te banken en de 13de werd er weer uitgezeild. Voortdurend werden sinaasappelen, tabak en brandewijn uitgewisseld, maar op 12 oktober werd het serieus! Men geraakte in het gezelschap van de Oostendse kapitein Adriaen Coots en men ontmoette voor Kaap Finisterre de Hollander 'de Craemer', op weg van Amsterdam, geladen met veertig grote masten en duizend planken. Daar hij ook 94 Portugese soldaten transporteerde die hij naar Lissabon wilde brengen werd hij gevankelijk naar Vigo opgebracht als goede prijs. De lading werd aangeslagen, de schipper mocht echter 'vrij ende lybre' vertrekken. En de soldaten? Middaegs de soldaeten laeten loopen...1 Zo ging dat toen, om geen `enbras' te hebben. We hebben van de rekening van die prijs sporen gevonden: de afrekening van die veertig masten gebeurde slechts op 23 juni 1685, hetzij meer dan 20 jaar nadien; intussen was reder Jan de Raedt reeds overleden en konden zijn erfgenamen er wel bij varen. Het uitblijven van de afrekeningen was, zo blijkt telkens weer, schering en inslag in de kaperij en lokte steeds weer protest uit bij reders en bemanningen. De mannen waren soms al lang verdwenen vooraleer tot de verdeling overgegaan werd.

Wat er ook van zij, na deze eerste betekenisvolle buit kon tot 9 november weer wat gerust worden want een onweer had Coopman verplicht te Rodondella te schuilen. Men stak daarna onder goed gesternte in zee want 12 november werd een grote dag. Onze kapitein en zijn collega Gaspard Verstelle veroverden een Engelsman met negen stukken kanon, de 'Willem', die op weg was van Terneuf naar Oporto, geladen met 2 000 kwintaal ge droogde vis. De 'terneufvaerder' werd als buit onmiddellijk naar Vigo doorgestuurd. Diezelfde avond was het een hele meute Oostendenaars die samen een Engelsman met 19 stukken kanon, geladen met 3 000 kwintaal droge vis en een andere Engelsman met 1 000 kwintaal van dezelfde waar, beide op weg naar Oporto, als buit naar Vigo opstuurden. De Oostendenaars waren Gaspard Verstelle, Jan Maes alias Majorke (!), Geraert Janssen de Jonge, Joost Pietersen, Jacob Delavoet en Pieter Moereman. Na dat exploot noteerde de schrijver droogweg in zijn boordjournaal alson ons fortune wederomme gaen speken'. De l'ortune' liet overigens niet lang op zich wachten, want op 22 november 's avonds, rond kaap Finisterre, zag Coopman een zeil dat naar kaap Finisterre liep. Hij maakte er jacht op en tegen de middag was hij erbij. Het was een Portugees met een zeer rijke lading. De inhoud van het schip bedroeg 550 kassen suiker, 350 rollen tabak, 350 huiden, Braziliaans hout (chacarandana) en 37 olifantstanden. Deze prijs zou volgens kronijkschrijver Bowens meer dan twee tonnen `gouds' waard geweest zijn. Volgens het journaal van Coopman zelfheeft de lading goedt ende quaedt' 59 000 pattacons opgebracht, terwijl het 'hol vant schip' met al wat erbij was de som van 800 pattacons waard was, behalve, zo zegt het journaal zeer eerlijk, 'eenige tuback ende huyden' die Coopman zelf ingepalmd had. Deze prijs werd trouwens niet naar La Coruria opgebracht zoals Bowens meent te weten, maar naar Gibraltar, waar hij op 28 november arriveerde en verkocht werd. En dan bleef men lange tijd in Gibraltar liggen omdat proces en verkoop zoveel tijd vergden en `wy soo lange int proces ende beslagt van den Conninck geweest hadden...' De zaak sleepte dus weer eens maanden aan.

Het was 21 juni 1665 toen Coopman naar huis kon vertrekken. Op 22 juni kwam men in de baai van Cadix (`Cales Males') om er op 16 juli uit te vertrekken en uiteindelijk op 1 augustus kodt sy gelooft' te Oostende binnen te lopen.

De hele reis van Coopman had dus twee volle jaren geduurd. Op 3 september is er al een nieuwe patente op zijn naam, voor een snauw van 25 last en 6 stukken geschut, waarin onze kapitein trouwens voor één achtste aandeelhouder is. Maar verder horen we niets meer over hem. Heeft hij nog vaartuigen gekaapt? Is hij op de koopvaardij overgeschakeld?

Misschien worden ooit nog dokumenten gevonden die daarop enig licht kunnen werpen.

## Erasmus de Brouwer

We kunnen ons afvragen wat een landbouwer uit Ophasselt ertoe kan gedrevenhebben in 1645 zijn pas aangekochte hoeve te verlaten om terecht te komen in Oostende, waar hij de Oostendse Maria Huygens

huwt en er zich definitief vestigt. Zijn beweegredenen zullen ons wellicht altijd duister blijven. We kennen alleen maar de feiten. Bijvoorbeeld: hij overleed in Oostende op 29 mei 1668.

De roep van de zee zal hem in elk geval beroerd hebben, want wij vernemen dat hij op 7 september 1649 reeds kapitein is van een klein fregat of wellicht een snauw, Jhesus, Maria, Joseph', uitgereed door Noël de Visch, reder en koopman. Wellicht had de Brouwer zijn stiel geleerd in de lagere graden van de zeevaart, zoals dat in die tijden gebruikelijk was.

Op 3 juni 1650 krijgt hij opnieuw een patente ter kaapvaart voor een `chaloupe', `Santa Maria' en op 27 juli wordt zijn patente nogmaals hernieuwd voor hetzelfde schip, steeds met dezelfde opperreder. Op 21 september van hetzelfde jaar heet zijn schip opnieuw voluit `Jhesus, Maria, Joseph', vermeld als snauw, maar nog eens met dezelfde reder. We moeten er de lezer op wijzen dat de betiteling 'chaloupe', snauw, en klein fregat vaak dezelfde bodems betreft, d.i. schepen van kleiner tonnage. Op 3 januari 1651 verschijnt Erasmus voor de afgevaardigde van de Admiraliteit, die toen te Brugge zetelde, om er zich samen met zijn opperreder borg te stellen voor `zyne aenstaende reyse die hij met Godts gratie verstaet te gaen doen in zee'. De akte ter zake is trouwens voorzien van zijn handtekening (`rasemus', de Brouwer.)

Op 16 november 1650 bracht hij een Engels vaartuig, 'Anne de Froy', op naar Oostende, na heel wat prijzen te hebben gemaakt en rantsoenen te hebben opgelegd aan vijandige schepen, vnl. vissers op de kusten van Bretagne en Normandië, gedurende de oorlog met Frankrijk. De houding van de Vlaamse kapers is in die tijden 'dubbelzinnig' en ze profiteren van zekere voorwendsels om af en toe andere dan Franse schepen te veroveren. Met die 'Anne de Froy' heeft Erasmus trouwens een serieus risico gelopen, want hij blijkt de gevangenen brutaal te hebben aangepakt. Een onderzoek vanwege de Admiraliteit was er het gevolg van. Maar voor de rest ging het bedrijf gewoon door. In november 1652 werd nog een Hollander, de `Ruby' opgebracht.

Terloops gezegd: meermaals kwamen de Staten van Holland zich beklagen over de Vlaamse kaperij die, uiteindelijk enkel toegelaten was op Hollandse schepen indien deze duidelijke verbindingen met Frankrijk onderhielden. Op 31 januari 1654 vinden we Erasmus op het fregat, de `Ste Marie', van 100 last (1 last is ongeveer 2 ton) en 24 stukken kanon, met opperreder Jan de Raet. In 1654 moet de Brouwer gemengd zijn geweest in een zeegevecht, want op 21 december werd te Oostende een mis gezongen ter nagedachtenis van ene Guillaume De Snyder, in zee gesneuveld onder zijn bevel. Hij vaart vaak uit in `admiraalschap' of`compagnie', d.i. als leidende kapitein van een groep kapers, met de bekende Pieter Sabblé, Passchier de Moor, Ghileyn Reynaert, Cornelis Tetaert, e.a.

Hij gaat zijn buit zoeken tot onder Ouessant, Belle-Ile, Audierne en zelfs tot onder de Portugese kusten. Van 1649 tot april 1654 verovert hij, soms met zijn compagnons, 39 prijzen en 11 rantsoenen, en hakt hij 3 visserssloepen in de grond. De binnengebrachte ladingen zijn rijk: suiker, sukkade, confituren, wijnen, tabak, zout. En wanneer het hem te gevaarlijk wordt rond Oostende, brengt hij zijn buit binnen in Engeland, o.a. te Rye. Ook hij kent tegenslagen, zoals zo vaak met kapers het geval is: in maart 1655 verovert hij bij Ouessant een fluit TEspérance' van Saint-Malo, geladen met 160 vaten met ijzer en wol, maar helaas, het schip is 'verongelukt'.

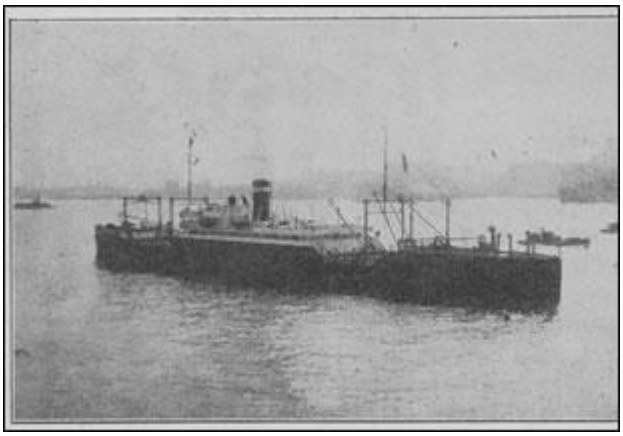
Beroemd wordt hij door zijn aandeel in de oorlog met Engeland, die uitbrak in 1656 en duurde tot 1660. Cromwell, die toen aan de macht was in Groot-Brittannië, werd verplicht Oostende te blokkeren, op aanvraag van de Britse kooplui, die grote schade opliepen vanwege de Vlaamse kaperij. Daarom weken heel wat kapers uit naar rustiger oorden. Zij gingen hun geluk zoeken in de Spaanse wateren en brachten hun prijzen binnen te Vigo en te Cadix. Maar ook slaagden Oostendenaars erin de Engelse blokkade te doorbreken. Aldus voeren vier Vlaamse fregatten van Oostende en Duinkerke uit Oostende weg en ontmoetten bij Goodwin-Sands, de gevaarlijke zandbanken aan de Z.O.-kust van Engeland (Kent), vier zware Britse oorlogsschepen. De eerste Vlaamse oorlogsbodem stond onder het bevel van Erasmus de Brouwer en het schip droeg 27 stukken geschut. Drie Vlaamse schepen vluchtten in de mist en lieten Erasmus alleen in gezelschap van twee vijandelijke fregatten, ieder met 36 stukken prijs (of is het een Algerijnse?) werd opgebracht te San-Sebastian. Is dat soms het Algerijns admiraalschip, met 64 stukken kanon en 600 koppen bemanning en talrijke kristenslaven, waarvan de Jounal des Relations Véritables' spreekt?

Een korte vrede houdt de Brouwer koest. Maar, in 1667 is het weer oorlog en voert hij opnieuw een fregat, waarmee hij diverse rantsoenen opbrengt en een kleine prijs te Torbay in Engeland verkoopt voor 3 460 gulden.

Zijn overlijden op 29 mei 1668 maakte voor goed een einde aan zijn Sturm und Drang. Met Erasmus de Brouwer kregen we een figuur te zien die zijn hele leven al vechtend op zee heeft doorgebracht. De landbouwer van Ophasselt werd aldus een merkwaardige figuur in de Vlaamse kaperij. Zijn familie zal zijn roem komen vervoegen te Oostende.

---

# (5 355 – 14/04/24)Ville de Namur



Un décret présidentiel ayant interdit l'utilisation des navires battant pavillon américain dans les eaux déclarées zones de guerre par les belligérants, la presque totalité des navires de la United States Lines furent transférés sous pavillon belge, dès 1939. Nous avons expliqué cela lors de notre narration de la perte du paquebot Ville de Bruges, ex-Président Harding (Sur l'Eau N° 222).

Ville de Namur est l'ex-American Merchant et la photo ci-contre le représente portant les couleurs de son armement d'origine.

C'est un gros cargo aux lignes massives, trapues, coupées à angle. Il a été construit en 1920 à Hog Island (USA) ; il jauge brut 7430 tonnes. Il quitte New-York, entreprenant son 3ème voyage sous pavillon belge le 7 juin 1940, à 13 h., avec un équipage de 79 hommes. Il emporte un plein chargement de marchandises diverses en plus de cinq cent vingt chevaux et mulets et le courrier postal. Destination : Bordeaux. De par sa grande vitesse, 'de l'ordre de 17 noeuds, le navire n'est pas astreint à naviguer en convoi. Le traversée est sans histoire jusqu'au 17 juin.

Ce 17 juin à 3 h. 30 du matin, le radio François Verhas reçoit le message général adressé par le Gouvernement Belge de Londres, via l'Amirauté Britannique, à tous les navires belges à la mer. Ce message dit : « From British Admiralty: Belgian Government instructs all Belgian Ships bound for Europe to proceed direct to a United Kingdom Port. »

Des messages similaires sont adressés aux navires d'autres nationalités en route, eux aussi, vers les ports français.

Verhas porte immédiatement cet important message à la connaissance du capitaine Julien Grymonprez. Le navire se trouve en ce moment à environ 260 milles de l'entrée de la Gironde. À 3 h. 30 du matin, Grymonprez, obtempérant à l'ordre reçu, fait gouverner à 336°, puis il réunit les principaux de l'équipage et tient conseil. On détermine que l'on peut arriver au Verdon vers 16 heures, y décharger chevaux, mulets et poste, y prendre des instructions précises et puis faire route vers l'Angleterre. En conséquence, à 5 h. 45, il fait reprendre la route précédente puis communique avec New-York pour prendre avis des affrèteurs du navire, la United States Lines.

Entretemps la radio française fait savoir à tous les navires en mer de ne donner aucune suite aux messages de l'Amirauté Britannique et de continuer leur route vers leur port de destination en France. Mais dans l'après-midi la réponse de la United States Lines parvient à bord. Elle est formelle. Les affréteurs enjoignent au capitaine d'avoir à se conformer strictement aux instructions de notre Gouvernement de Londres et à lui seul.

A 15 h. 20 Grymonprez fait gouverner à 300° route sur Liverpool en ayant soin de s'éloigner suffisamment des côtes françaises, surveillées par l'aviation allemande, ainsi que l'annoncent des messages captés. Rien de particulier n'est à signaler jusqu'à 18 h. 05, moment auquel se déclare une grave avarie à la turbine basse pression.

Les mécaniciens s'affairent aussitôt. L'avarie est plus grave qu'elle n'a paru de prime abord, aussi à 20 h. 50 faut-il arrêter complètement la' machine.

La turbine est ouverte : un des boulons d'accouplement, desserré, a cisaillé les autres et tordu l'arbre d'accouplement. Heureusement il y a une pièce de rechange à bord, mais lorsqu'on la place on constate qu'elle n'est pas conforme et qu'elle doit d'abord être ajustée.

Tandis que le navire dérive, le département machine en entier, aidé de nombreux matelots, se met au travail. Il faut trente-trois heures de labeur fatiguant, pénible et ininterrompu pour réparer l'avarie.

Pendant ce temps, la radio apporte l'écho des évènements gigantesques qui se déroulent en France, puis, au début de la soirée, c'est l'allocution du Général de Gaulle, parlant devant les micros de la BBC : « ...la France à perdu une bataille, elle n'a pas perdu la guerre, » dit-il.

Toutes ces nouvelles ne sont pas faites pour calmer les esprits de ceux qui, sur ce navire immobilisé par une grave avarie de machine, dérivent, sans moyens de se mouvoir sur une mer peuplée de sous-marins hostiles et survolée d'avions ennemis, et qui travaillent fébrilement.

D'ailleurs, les radios captés émanant de toutes parts proviennent de navires attaqués... Tout cela stimule, faut-il le dire, l'ardeur des mécaniciens et de leurs aidants.

Le 19, à 6 h. 25, le navire peut à nouveau faire route mais à vitesse réduite, ceci pour permettre à la nouvelle pièce de se roder convenablement. L'avarie s'est produite par 45°54'N et 2°30'W, soit en face du Plateau des Roches Bonnes.

Ce même jour à 18 heures, le navire fait toujours route pour Liverpool à vitesse réduite. Le temps est magnifique, la mer calme. Les mécaniciens et leurs aides, écrasés de fatigue, dorment.

Dix minutes plus tard, un des palefreniers, en conversation avec le matelot Schrauwen, s'écrie, désignant « quelque chose » se mouvant rapidement dans l'eau claire du Golfe de Gascogne : « Kijk eens, wat een grote vis ! »

Mais ce grand poison est une torpille qui touche à tribord et détonne avec une terrifiante déflagration entre les cales 1 et 2 remplies de chevaux. La colonne d'eau et les débris, ne sont- pas encore retombés qu'une seconde détonation plus violente que la première, se produit à tribord également. et cette fois à la partie arrière de la chambre des machines. L'équipage se dirige en hâte vers les canots, non sans que la plupart d'entre-eux, ait eu le temps de passer prendre leurs papiers personnels.

Grymonprez, qui sortait du salon au moment de la première explosion, est à peine arrivé sur la passerelle que retentit la seconde. Il examine rapidement la carte, constate que le navire est par 46°32'N et 4°06'W avec un fond de 87 brasses. Il va transmettre ces détails à Verhas pour que celui-ci puisse lancer ses SOS.

Au moment précis du torpillage, Verhas suivait, à l'écoute, l'attaque d'un navire anglais par un avion allemand. Il a l'heure bien en tête : 18 h. 10. De sa cabine il voit la première gerbe s'élever de l'avant, à tribord et lorsque celle-ci est en train de retomber, la seconde se produit. Cette gerbe-ci retombe sur la passerelle et sa cabine radio. Le courant fourni par la chambre des machines est coupé.

Aidé de son adjoint, le radio en second, canadien, Mc Intyre, Verhas inspecte ses appareils. Pas de dégâts apparents. Cette inspection terminée tous deux sortent afin de s'assurer que l'antenne est encore en place. C'est alors qu'ils voient des torrents de fumée noire, mélangée à de la vapeur sortir par la claire voie des machines. Une odeur de poudre brûlée traîne partout.

Grymonprez appelle Verhas et lui remet le point. De la passerelle, le radio constate que le pont avant est déjà au niveau de l'eau... Le poste. de secours est mis en marche et à 18 h 12 les signaux de détresse sont envoyés.
De sa passerelle, le capitaine, que s'est muni du livre de bord, aperçoit la cale 2 ouverte et pleine d'eau jusqu'au niveau du pont. De plus il constate que l'avant s'enfonce rapidement. De nombreux chevaux sont tués et horriblement déchiquetés, d'autres se débattent violemment pour échapper à la noyade... Il ordonne au radio de rejoindre son canot, puis se dirige vers sa cabine pour y prendre les papiers du navire et les siens propres, jette le tout, dans son canot, le n° 1, et passe rapidement auprès de chacune des embarcations pour s'enquérir auprès des officiers si leurs hommes sont tous présents. Sur leur réponse affirmative, et vu la rapidité avec laquelle sombre le Ville de Namur, le capitaine donne ordre de descendre les canots.

De plus, afin de s'assurer que personne n'est resté en arrière, Grymonprez descend lui-même vers les locaux de l'équipage, par la descente menant au salon. Celui-ci est envahi par une épaisse fumée noire provenant du mazout en feu dans la chaufferie envahie par la mer.

Se rendant compte de l'impossibilité d'aller plus loin„ le capitaine appelle à pleins poumons. Aucune réponse ne lui parvenant, il remonte vers le pont des canots. Là, il rencontre Verhas qui lui annonce que les SOS ont été lancés, mais ne peut affirmer que ses appels ont été, entendus. Le temps manque pour rester à l'écoute...

Quelques minutes ont passé Le capitaine se rend compte que le navire coule de plus en plus rapidement. Il ordonne à Verhas de sauter dans le canot 1, en fait autant et l'embarcation descend immédiatement.

Parvenus à la surface, les hommes remarquent que, l'avant du navire déjà sous eau, Ville de Na: mur commence à se dresser. Des chevaux nagent autour du navire, d'autres parcourent l'avant qui se dérobe sous leurs pattes au fur et à mesure qu'augmente l'inclinaison. Ceux qui sont logés à l'arrière, affolés par les déflagration d'abord, puis perdant pied par suite de l'angle de plus en plus sensible, glissent, tombent et s'écrasent sur les superstructures en se brisant les pattes ou s'éventrent sur les aspérités. D'autres se débattent furieusement, brisent leurs entraves et s'échappent pour venir grossir le tas de corps accumulés au bas des superstructures arrières du château central... Rappelons qu'il y a cinq cent vingt chevaux et mulets à bord.

Le canot 1 s'est à peine éloigné de quelques minutes que Ville de Namur, mâté, glisse sous la surface et disparait. Il est 18 h. 17. Il n'a fallu que sept minutes...

On aperçoit un homme se débattant dans l'eau. Le canot se rapproche et bientôt on constate qu'il s'agit du 1er officier Gellinck.

Après la seconde explosion, celui-ci, explorant le navire pour s'assurer que personne ne se trouve coincé dans une cabinet, entend des appels de deux palefreniers qui se trouvent à l'avant. N'écoutant que sa conscience de marin, Gellinck se dirige vers cette partie du navire, mais celle-ci est déjà presque sous eau lorsqu'il s'en approche. Il ne peut continuer remonte sur le pont des embarcations et constate que celles-ci se trouvent déjà éloignées du navire. Il ne lui reste plus qu'à se jeter à l'eau, échapper aux chevaux et se faire repêcher. De leur côté les deux palefreniers sont, eux-aussi, parvenus à s'échapper.

Le canot 1 est à moteur. Grymonprez s'approche tour à tour des trois autres pour apprendre que le 2 contient 21 hommes, autant dans le 3, et 20 dans le 4. Dans le sien ils sont à treize. Cela totalise 75 hommes, il y a donc quatre manquants.

Ce sont ceux qui étaient de quart dans la machine et la chaufferie au moment où la deuxième torpille vint mettre fin à leur existence et sceller le destin du navire. Ces quatre : victimes sont: 'little James, 3ème mécanicien, canadien 41 ans. Lauwers Henri, chauffeur, belge, 65 ans, habitant New-York depuis longtemps et qui avait repris du service parce qu'il estimait de son devoir de servir son pays.

Kotsornithes Petros, graisseur, grec, 28 ans. Castillo Ramon, chauffeur, chilien, 32 ans.

Grymonprez ordonne de faire route vers le point le plus rapproché de la côte française, éloignée d'une centaine de milles. Pour cela il faut gouverner à 90°.

Les canots 2 et 3 hissent leurs voiles et font route. Le 4 reste auprès du 1 car le moteur de ce dernier donne des signes de faiblesse et de plus il ne possède pas de voilure. A la nuit le 1 arrête son moteur et se fait remorqueur par le 4. Entretemps une bonne brise du NE se met à souffler. Plus question d'atteindre la côte française...

Au matin du 20, le moteur du 1 est lancé à  nouveau et cette fois c'est le 1 qui remorque le 4. De son côté, Verhas, utilisant la station de secours du canot à moteur, lance des appels de secours. Au cours de la journée deux navires sont aperçus à l'horizon. Les deux canots font des signaux mais ceux-ci ne sont pas aperçus...

Le 21 juin, vers 11 heures, toujours à l'écoute, Verhas entend la station de Land's End répéter son appel lancé une heure auparavant. Mais vers 16 heures le moteur s'arrête, faute d'essence. Grymonprez décide de transborder ses hommes sur le 4 et d'abandonner le 1. Ils sont maintenant 34 dans le canot 4...

La nuit vient et avec elle le vent tombe. Chacun s'attelle aux rames.

Le samedi 22, à 3 h. 30 du matin, le 4 est recueilli par le pêcheur espagnol à moteur Palacio Valdès patron Arsenio Martinez qui, de concert avec le Mar de Espana pêche par 45°32'N et 3°14'W, soit à environ 130 milles de Bilbao.

Grymonprez s'enquiert, du temps que comptent encore passer en mer ces deux pêcheurs avant de rentrer à leur port d'attache. La réponse est quatre à cinq jours.

Mais, prenant en considération' l'état d'extrême fatigue de la plupart de ses hommes, harassés par trentre-trois heures de labeur à la turbine, qu'ils sont à peine vêtus, notre capitaine demande au patron espagnol de bien vouloir conduire les rescapés à Bilbao, tout de suite. Martinez communique avec son collègue du Mar de Espana et comme ces pêcheurs ne peuvent rester seuls en mer, ils acquiescent à la demande du capitaine.

Ces Espagnols se montrent pleins de sollicitude pour nos hommes, leur donnent leur nourriture et leur cèdent leurs couchettes.

A vingt heures, les deux pêcheurs entrent au port de Axpe. M. Dubois, consul de Belgique à Bilbao, conduit nos naufragés en cette ville au moyen d'un tram loué à cet effet. Il les installe dans les hôtels de la ville.

Reprenons maintenant le canot 2. Le 1er officier Hector Vanderdonckt, capitaine au long cours, commande ce canot. Après avoir conféré avec Grymonprez il met à la voile sur un point de la côte espagnole. Le vent est du NE.

Le 21, à 5 h. du matin, les signaux du 2 sont aperçus par un vapeur qui les recueille. C'est le grec Corinthiakos (3562 t. 1910) , capitaine J. Commarinos, port attache Andros. Il les débarque à La Corogne, le lendemain à 15 heures.

Voyons maintenant ce qui advint du 3. Ce canot est sous le commandement du 3e mécanicien Van Son. Il aperçoit le périscope du sous-marin, qui reste visible jusqu'au moment de la disparition du navire. Le 3 reçoit également les instructions du capitaine, mais au matin du 20 il se retrouve seul. Van Son fait route vers l'Espagne à la voile et le dimanche 23 juin, vers les huit heures du matin, est recueilli par le patrouilleur français Dubourdieu (453 t. 1918) qui débarque nos gens au Verdon, d'où ils regagnent Bordeaux. Là un tri s'effectue. La plupart des belges s'apprêtent à regagner la Belgique tandis que les étrangers se dirigent vers Marseille d'où ils gagneront l'Angleterre ou l'Amérique. Les deux palefreniers Irlandais restent à l'hôpital de Bordeaux.

Somers rentre en Belgique, Vanderdonckt gagne l'Amérique. Grymonprez part pour le Congo Belge. Gellinck et le chef mécanicien Van Looy pour le Portugal. Verhas devient radio sur le grec Delphin (3816 t. 1906), le matelot danois Petersen est repris par son consulat, les autres Belges reçoivent leurs papiers pour rentrer chez eux et les étrangers regagnent l'Amérique.

Voici l'équipage belge survivant du Ville de Namur : Grymonprez Julien, capitaine ; Vanderdonckt Hector, chief officer, capitaine au long cours ; Gellinck Camille, ler officier ; Verhas François, radiotélégraphiste; les matelots: Van Kerckhoven Gustave, Van Den Berghe Jean, D'Hondt Gustave, Somers Emile, Schrauwen Jean; Van Looy Félix, chef-mécanicien; Van Son Théodore, 3ème mécanicien; les chauffeurs: Baele Guillaume, De Windt Joseph, Jurgen. Gommaire, Jurgen René, Juchters Joseph; les graisseurs: Stans Eugène, De Bondt Pierre, Van Espen Emile; les mess zoom stewards: Timmerman Alphonse, Wuydts François et Magis Marcel, palefrenier; soit en tout 22 Belges.
Les autres membres de l'équipage, répartis par nationalités, sont : dix Irlandais, neuf Anglais, huit Canadiens, sept Ecossais ; deux de chacun des pays suivants : Hongrie, Iles Philippines, Norvège; et un de: Danemark, Colombie, Australie, Chili, Tchéco-Slovaquie, Pays de Galles, NouvelleZelande, Equateur, Mexique, Hollande, Terre-, Neuve, France, Malte. En tout cinquante-trois hommes constituant une véritable Société des Nations. Ces personnes de nationalité étrangère devaient, selon nos lois, être remplacées par nos nationaux.

Rappelons que Ville de Namur entraîna avec lui quatre victimes dont un belge: Henri Lauwers.

Paul Scarceriaux.

Wandelaer - Sur l'eau  1947

---

# (5 356-21/04/24)Le port franc d'Ostende (I)

François Antoine et Jean-Jacques Heirwegh

Placés entre la France et l'Allemagne, les Pays-Bas autrichiens disposaient d'un front de mer face à l'Angleterre et s'enfonçaient vers le Sud formant avec la Lorraine, l'Alsace et la Suisse un couloir débouchant sur le Nord de l'Italie. Cette position au coeur de l'Europe du Nord-Ouest avait pleinement profité à Bruges durant le moyen âge. Mais vu l'ensablement du Zwin, les activités commerciales s'étaient translatées de la Venise du Nord vers l'Escaut.

Point de convergence d'un intense trafic provenant de l'ensemble de l'Europe et du Nouveau monde, Anvers devint au XVIe siècle un des centres de gravité économique du monde. En outre, Bruges disposait

d'un débouché sur l'Escaut grâce au canal reliant Damme à Sluis. Bruxelles était connectée à Anvers par le canal de Willebroek et le Ruppel. Gand, pour sa part, était placée sur l'Escaut et bénéficia à la fin du règne de Charles Quint d'une liaison directe à la mer à hauteur du Sas-de-Gand (1552) . Mais la révolte des gueux qui déboucha sur la scission des XVII provinces, par la création des Provinces-Unies (1582) et la fermeture de l'Escaut anéantit le commerce d'Anvers. Les Provinces-Unies qui possédaient déjà des points d'appui militaires en Zélande leur permettant de bloquer l'entrée du port d'Anvers, réussirent par le traité de Munster de 1648 à convertir le droit temporaire que leur avaient donné les hasards de la guerre sur la navigation de l'Escaut en un droit perpétuel consacré par un acte diplomatique, et à assurer de la sorte leur prédominance commerciale et maritime. Les Pays-Bas espagnols étaient placés dans un état de dépendance maritime à l'égard de leurs voisins et rivaux néerlandais. Ainsi les navires de mer étaient déchargés à Flessingue. Leurs cargaisons étaient ensuite placées sur des petits bateaux en direction d'Anvers et de Gand. Les négociants brugeois tentèrent bien d'échapper à la tenaille zélandaise par le canal de Plassendael en longeant le front de mer par les canaux creusés dans les polders jusqu'à Dunkerque. Les travaux de canalisation commencés en 1635 pour rendre Bruges accessible aux navires de mer via Dunkerque furent définitivement abandonnés après la bataille des Dunes de 1658 qui marqua le passage de Dunkerque à la France. La politique expansionniste de Louis XIV fermait à nouveau une porte d'accès des Pays-Bas espagnols vers la mer. En 1666 fut établi un lien entre Bruges et Ostende par le creusement d'un embranchement entre la ville portuaire et le canal de Plassendael . Les fréquents conflits entre la France et l'Espagne aboutirent dans les Pays-Bas méridionaux à la constitution d'une double ligne fortifiée parallèle à la frontière. Ce dispositif militaire composé d'un chapelet de places fortes palliait l'absence d'obstacles naturels. Les traités de la Barrière (1713 et 1715) qui clôturaient définitivement le règne de Louis XIV, étaient conçus comme un rempart contre les visées expansionnistes de la France. Ces traités accordaient aux Provinces-Unies le droit de garnison dans la majeure partie des places fortes faisant face à la France . Le contingent des troupes d'occupation devait s'élever, en temps de paix, à 35 000 hommes, dont trois cinquièmes fournis par l'Autriche et les deux cinquièmes restants par la République des Provinces-Unies . L'accord comprenait également une promesse de traité de commerce qui devait être rapidement conclu entre l'Angleterre, les Provinces-Unies et l'Autriche, laissant présager un désenclavement des possessions habsbourgeoises.

Sans attendre, l'empereur Charles VI créa une compagnie du Levant à Trieste (1719) et fonda une compagnie similaire à Ostende (1722), laquelle disposa de comptoirs en Inde et en Chine. Cette dernière connut un rapide succès, ce qui suscita la création d'une ligue regroupant la France, la Prusse et l'Angleterre pour garantir leurs droits et avantages. Les Provinces-Unies se référant au traité de Munster rejoignirent l'année suivante cette ligue qui faisait pression sur l'Autriche afin qu'elle mette un terme à ses activités coloniales. Soucieux de garantir les droits de sa fille à la succession d'Autriche, Charles VI obtempéra aux injonctions de l'étranger et suspendit en 1727 les privilèges de la compagnie

Durant la première moitié du XVIIIe siècle, les Républicains dominaient en Hollande. Peu préoccupés de prévenir un conflit sur le continent, ils n'entretinrent pas les fortifications et ne remplirent jamais leurs effectifs. Au cours de la guerre de succession d'Autriche, les troupes de Louis XV prirent facilement les forts de la Barrière et s'emparent des Pays-Bas qu'ils gardèrent jusqu'à la paix d'Aix-la- Chapelle (1748) . Le manque d'efficacité du dispositif militaire hollandais donna à l'Autriche l'opportunité de remettre en cause sa contribution dans la Barrière. De plus, les Hollandais et les Anglais n'avaient pas tenu leur engagement d'aboutir à un traité de commerce. Les conséquences de la fermeture de l'Escaut par le traité de Munster (1648) étant implicitement liées à l'occupation des places fortes des Pays-Bas autrichiens, le prince de Kaunitz s'appuya sur l'exemple de la débâcle hollandaise durant la guerre de succession d'Autriche pour refuser tout subside aux Provinces-Unies pour les garnisons de la Barrière tant que de nouveaux arrangements n'auraient pas été conclus en matière commerciale . La révolution diplomatique de 1756 plaça l'Autriche au côté de la France face à la Prusse et à l'Angleterre, rendant de la sorte tout le dispositif militaire en bordure de la France inutile. Ce nouvel ordre diplomatique décida, quelques décennies plus tard, l'empereur Joseph II à procéder au démantèlement des villes et places fortes (1782).

Afin de protéger militairement les Pays-Bas méridionaux des appétits de la France et de s'en servir comme d'une base pour la reconquête des Provinces-Unies, les autorités habsbourgeoises s'appuyèrent sur les corps intermédiaires indigènes. Cette nécessité garantit une large autonomie à ces contrées, perpétuant de la sorte les rivalités médiévales entre villes et provinces, ainsi que le pouvoir politique et socioéconomique des Etats, à savoir la noblesse, l'Eglise, plus particulièrement les riches abbayes, et les

corporations de métier. Pendant près de deux siècles, les Pays-Bas habsbourgeois échappèrent à tout centralisme.
Durant l'Ancien Régime, les Pays-Bas méridionaux étaient composés de provinces largement autonomes liées à la famille de Habsbourg par des contrats personnels plaçant le monarque dans chacune des entités comme le souverain local. L'infrastructure routière et fluviale était gérée pour une très large mesure par les Etats et les communes. Les interventions du pouvoir central se bornaient au contrôle des initiatives provinciales et locales. Dans ce cadre, le service des grandes routes était confié à divers fonctionnaires qui n'étaient unis par aucun lien hiérarchique et qui ne correspondaient que peu entre eux . La construction de voies de communications faisait même plutôt l'objet de rivalités entre provinces et villes. Par conséquent, le réseau routier du XVIIIe siècle n'était pas parfaitement unifié et constituait plutôt une juxtaposition de petits réseaux rayonnant autour des villes les plus importantes. Contraint à une gestion indirecte des Pays-Bas, le gouvernement autrichien s'était donné pour règle à son installation (1715) de ne pas construire lui-même de route. L'octroi des droits de barrières demandé par les autorités provinciales au pouvoir central pour financer les travaux de construction d'une voie de communication permettait à Bruxelles et à Vienne d'imposer certaines conditions techniques et financières.
Après la guerre de succession d'Autriche, le pouvoir central prit l'initiative sur le terrain commercial. Dans cette optique, l'impératrice Marie-Thérèse et son fils, Joseph II, améliorèrent l'infrastructure routière et fluviale des Pays-Bas. Non seulement une véritable route empierrée reliait désormais Bruxelles à Luxembourg,mais un impressionnant réseau de chaussées pavées aboutissait aux sites charbonniers.
Les autorités centrales veillaient notamment à éviter le développement anarchique des travaux, mais ne les ont guère supportés financièrement, laissant ce soin aux Etats et aux autorités subalternes comme les villes ou même des particuliers. Au cours de la seconde moitié du XVIIIe siècle, le contrôle du pouvoir central s'accrut par le biais de nouvelles institutions : la « Jointe des Chaussées » (1755) pour l'aspect technique grâce au travail des ingénieurs du génie militaire, la « Jointe des Administrations et Affaires de Subsides » (1764) qui était chargée d'enquêter sur les caisses communales, la « Jointe des Eaux » (1772) et le « Corps hydraulique » (1774) . Par l'édit du 7 janvier 1751, l'impératrice Marie-Thérèse accorda aux Etats de Flandre un octroi pour approfondir le canal de Bruges à Gand et creuser des coupures au travers des deux villes. La connexion entre Ostende et le canal de Plassendael fut améliorée par la construction en 1758 d'une nouvelle écluse à Slijkens en remplacement de celle qui s'était écroulée en 1751. En 1763 un canal relia les deux villes rivales de Malines et de Louvain qui se prolongeait par une route vers l'Allemagne via le Limbourg . Durant les années 1765-1766 fut construite, à l'initiative et aux frais de la ville d'Ostende, une chaussée reliant cette dernière à Wijnendael d'où partait une route jusqu'à Torhout. Celle-ci débouchait sur la chaussée Bruges-Menin, permettant ainsi une liaison entre la cité maritime, le sud de la Flandre occidentale et le Nord de la France. A Ostende fut érigé en 1772 un phare de style toscan, tandis que le bassin était agrandi et une écluse construite afin de le transformer en bassin à flot. Ces travaux furent achevés en 1776 . Un réseau de canaux reliait de la sorte directement à la mer Bruges, Gand, Bruxelles et Louvain que les bateaux pouvaient dès lors atteindre sans rupture de charge. Ces villes dotées d'entrepôts devinrent de véritables plaques tournantes pour les marchandises en provenance de Hollande ou d'Angleterre vers l'Alsace, la Lorraine, la Suisse et l'Italie, ou pour celles qui transitaient vers l'Allemagne et la France. Le statut d'entrepôt dotait ces villes de privilèges douaniers leur permettant d'écouler à moindres frais sur le marché intérieur les marchandises importées ou de les réexpédier vers l'étranger. Parallèlement, l'impératrice Marie- Thérèse affranchit la navigation interne de l'obligation de rompre charge, supprima les péages sur les canaux, abolit le tour de rôle institué par les statuts des bateliers et établit des entrepôts dans les villes de Bruges, d'Ostende, de Nieuport, de Gand, de Bruxelles et de Louvain .

Cette politique permettait de stimuler le développement industriel des Pays- Bas autrichiens en irriguant les bassins d'emploi grâce aux bassins hydrauliques. En Flandre, une industrie linière rurale s'était substituée à l'ancienne industrie drapière. A Gand s'amorçait alors la révolution industrielle qui se traduisait entre autres par la multiplication des raffineries de sucre et d'indienneries. De même, le sillon Sambre et Meuse connaissait une mutation industrielle favorisée par la substitution du charbon de terre au charbon de bois et par l'introduction des premières machines à vapeur dans l'exploitation de gisements souterrains.

Au cours du XVIIIe siècle, l'Angleterre connut une montée en puissance. Elle acquit une position dominante grâce à la compétitivité redoutable de son industrie et par la maîtrise militaire des mers. La

révolte des treize colonies américaines offrit aux puissances continentales la perspective de reprendre la main et de détrôner l'Angleterre de son empire colonial. D'ailleurs, le Congrès ouvrit dès avril 1776 les ports américains aux marines marchandes des autres pays et envoya des émissaires en France, aux Provinces-Unies, en Espagne et en Autriche afin de chercher des appuis dans la lutte contre la métropole. Benjamin Franklin avait insisté sur l'importance du fait que la déclaration d'Indépendance donne l'assurance aux souverains d'Europe que l'Amérique ne se rapprocherait jamais de la Grande-Bretagne 16. Dans un premier temps, des armes furent acheminées clandestinement vers l'Amérique à partir des ports français, mais également à partir d'Ostende qui servit de débouché pour la production liégeoise. La capitulation du général Burgoyne à Saratoga en octobre 1777 décida Louis XVI à intervenir. Rassurée sur les capacités des Insurgents, la France entra en guerre quelques mois plus tard. Le conflit se caractérisa par un large usage de vaisseaux corsaires arrêtant non seulement les navires des belligérants, mais également des pays neutres. Louis XVI s'étant assuré la neutralité de la Prusse et de la Russie, importants fournisseurs de matériaux de marine, prit un règlement général relatif aux bâtiments neutres en temps de guerre, allant jusqu'à ne pas les considérer comme ennemis lorsqu'ils sortaient d'un port adverse. Dès lors Catherine de Russie créa une ligue neutre regroupant la Russie, la Prusse, l'Espagne (alliance maritime), les deux-Siciles et le Portugal Les Etats généraux des Provinces-Unies, dominés par les Républicains, votèrent l'adhésion à la ligue. En réaction, le 20 décembre 1780, l'Angleterre déclara la guerre à son ancienne alliée et s'assura directement d'une victoire navale au Dogger Bank . L'Espagne, pour sa part, entra dans le conflit afin de récupérer Gibraltar et Minorque. La guerre d'indépendance américaine provoqua de la sorte un trouble profond dans les relations politiques et commerciales des voisins et rivaux des Pays-Bas autrichiens, qui étaient restés neutres. Le négoce de ces derniers ne tarda pas à profiter de cette conjoncture favorable et la navigation dans les ports flamands se ranima. Sur la face atlantique du continent, Ostende fut durant quelques années le seul port neutre entre le Portugal et la Frise orientale. Afin de maximaliser cet effet d'aubaine, Joseph II affranchit le port d'Ostende espérant de la sorte drainer les négociants français, hollandais et anglais qui pouvaient continuer à faire circuler leurs flottes commerciales sur les mers en battant pavillon autrichien ou même ostendais et en se fournissant, souvent sous un nom d'emprunt, de faux papiers permettant, via des hommes de paille, une naturalisation rapide des vaisseaux, ainsi que des capitaines et des états-majors marchands. Afin de jouir légalement du pavillon neutre, un nombre limité de négociants-armateurs ou de simples commissionnaires étrangers élirent temporairement domicile à Ostende ou à Bruges. Les commissaires d'Ostende pratiquaient le transbordement fictif en faisant charger dans un port belligérant un navire maquillé, destiné à Ostende. A son arrivée, la cargaison était « neutralisée » et muni de ses faux papiers de bord, le vaisseau repartait de la rade pour sa destination réelle . Dès que les autorités habsbourgeoises eurent connaissance de la déclaration de guerre de l'Angleterre aux Provinces-Unies, une réunion fut organisée le 30 décembre 1780 à laquelle participèrent des membres du Conseil privé, du Conseil des Finances et de la Secrétairerie d'Etat et de Guerre afin d'étudier comment les Pays-Bas autrichiens pouvaient tirer le meilleur profit de cette nouvelle donne dans le conflit sans mettre à mal leur neutralité. Le Conseil des Finances établit le 11 juin 1781 un règlement dont les principales dispositions stipulaient : que les marchandises, manufactures et denrées de production entrant par mer à Ostende pourront désormais être entreposées dans les magasins situés au quai et en ville, sans que les capitaines des navires, les propriétaires ou consignataires de ces marchandises soient assujetties à l'obligation de remplir les formalités prescrites par le règlement du 2 juin 1777 et par les dispositions y relatives. En conséquence, ils seront dispensés de remettre les cargos et les déclarations spécifiques, qui devoient précéder l'emmagasinage, sauf les exceptions ci-après, tant pour le présent article, que pour les suivants (art. 1). Toutes les marchandises, manufactures et denrées qui arriveront à Ostende, et seront déchargées et transportées soit en ville, soit sur le quai, seront libres de tous droits et de toutes formalités de douanes, tant à l'entrée qu'à l'exportation par mer, et il sera usé de même à l'égard de celles qui seront déchargées de bord à bord, à l'exception néanmoins des armes et munitions de guerre (art. 2). Ainsi le port franc d'Ostende consistait en un entrepôt général où tous les négociants tant étrangers qu'indigènes venaient déposer les denrées de tous les pays.

Ostende devenait de la sorte une espèce de foire permanente. Les navires arrivant de mer et dont les cargaisons étaient destinées, en tout ou en partie, pour Bruges ou plus avant pouvaient, moyennant certaines formalités et l'accompagnement de douaniers, appareiller directement pour leur destination, sans rompre charge à Ostende. De ce fait,le règlement du 11 juin 1781 offrait l'avantage précieux de laisser les marchandises dans l'entrepôt général d'Ostende sans être tenu de remplir aucune formalité de douane, jusqu'au moment de leur expédition soit sur les entrepôts à l'intérieur du pays pour la

consommation, soit pour les faire passer à l'étranger. Comme le relevait par la suite la Chambre de commerce d'Ostende, la ville offrait l'avantage pour les douanes de se présenter comme une île. Elle la décrivait en ces termes : situé sur le bord de la mer, qui baigne plus de la moitié de son enceinte, Ostende ne tient à la terre que par l'autre moitié. La ville est d'ailleurs très circonscrite et régulièrement fortifiée et tout le païs qui l'environne est ouvert et plat, de sorte qu'avec peu de moyens on peut toujours s'assurer contre la fraude.

## A SUIVRE

---

# (5 357 -28/04/24)Le port franc d'Ostende (II)

Résultant de ce regain d'activités commerciales, la population s'accrut au point qu'une partie des remparts vers l'intérieur dut être rasée et les fossés comblés afin d'étendre les limites de la ville. Un décret du 3 mai 1781 avait déjà assuré toutes espèces de facilités aux constructeurs de maisons nouvelles. Le 18 mars 1782, ces facilités furent accrues. De nouveaux quartiers furent aménagés de part et d'autre du bassin. Le port fut considérablement agrandi par la construction d'un nouveau bassin. Le service du pilotage et la police furent réorganisés. Une école de navigation fut créée à Bruges et dès le mois de janvier 1782, une bourse fut installée dans la maison communale 27. Au cours de sa tournée dans les Pays-Bas autrichiens du 31 mai au 27 juillet 1781, l'empereur Joseph II eut l'attention attirée par les avantages qui naîtraient pour Ostende du libre exercice du protestantisme. Liant pragmatisme et considérations philosophiques, il étendit dès le 12 novembre 1781 aux Pays-Bas autrichiens le Toleranzpatent d'octobre 1781.

Deux tiers des vaisseaux naviguant sous pavillon impérial auraient en fait appartenu à des Français, des Anglais ou des Hollandais 29. Une partie significative des négociants français et anglais avaient déjà déplacé leurs activités en 1778 de Dunkerque à la Zélande et plus particulièrement à Flessingue où ils pouvaient écouler des cargaisons de produits coloniaux et se fournir en genièvre. Au début de la quatrième guerre anglo-néerlandaise, ces derniers utilisèrent alors Ostende comme une plaque tournante de leurs affaires commerciales.

Le traité de Versailles du 3 septembre 1783 marqua la fin de la neutralité des Pays- Bas autrichiens et réduisit par conséquent les activités commerciales d'Ostende. Pour le conseiller des Finances Delplancq la situation était sans appel : nous n'avons ni assez de consommation pour alimenter le grand commerce d'importation ni assez d'industrie pour alimenter un grand commerce d'exportation. En outre, les négociants n'avaient pas assez de correspondances dans la plupart des contrées de l'Europe et le pays manquait de navires et de marins autochtones1. Privée de ses deux débouchés hollandais sur le continent, l'Angleterre voyait d'un mauvais oeil le rapprochement de la France et des Provinces-Unies. Elle utilisa la question de l'ouverture de l'Escaut pour opposer la Hollande aux Pays-Bas méridionaux, et mettre la cour de France dans l'embarras à l'égard de son alliée, l'Autriche. Les diplomates anglais firent entendre à leurs homologues autrichiens qu'ils ne verraient pas d'objections aux revendications de l'Autriche envers les Provinces-Unies.

La Hollande était à ce moment affaiblie par des luttes intestines et obligée de subvenir aux besoins d'une guerre coûteuse. L'occasion de se relever commercialement paraissait unique pour les Pays-Bas méridionaux. Non seulement cette question fut étudiée et débattue à Vienne, mais Anvers pris la tête du mouvement populaire qui se dessina à cette époque dans le Brabant en faveur de l'affranchissement de l'Escaut.

Le port d'Anvers était en effet considéré comme un port plus approprié que celui d'Ostende sujet à un perpétuel ensablement de son chenal.

Joseph II avait tout d'abord différé l'exécution de ses plans contre les Provinces- Unies jusqu'après la signature de la paix définitive entre la France et l'Angleterre.

Disposé à se désister de ses droits sur Maastricht, l'empereur tenta dans un premier temps la négociation afin de forcer l'embouchure de l'Escaut. Mais devant les atermoiements des Etats généraux, il leur lança

un ultimatum (1784). La question de la liberté de l'Escaut prit alors une dimension européenne de par la confrontation entre la notion de traité et de « droit naturel ». Ajouté à la question de principe de la liberté des mers et des fleuves, ce débat suscita l'attention des publicistes et gens de loi de tous les pays, pas moins que celle des hommes politiques. C'est alors que l'on vit éclore en Europe une véritable « littérature » sous forme de pamphlets ou de dissertations théoriques sur la justice et le bien-fondé des revendications de l'Autriche ou des Provinces-Unies. L'opinion publique eut à prendre parti pour l'un ou l'autre des adversaires, comme les cours elles-mêmes.

L'empereur avait besoin de l'acquiescement de la France pour arriver à ses fins. Mais le cabinet français dirigé par Vergennes, peu favorable au renforcement de l'Autriche, n'entendait en aucune façon appuyer les revendications intéressées de la cour de Vienne. Conseillant d'abord la modération à l'empereur, la diplomatie française fit entendre aux Autrichiens que le roi lui-même ne pourrait « se dispenser d'assembler des troupes sur la frontière ». Après un pathétique baroud d'honneur sur l'Escaut surnommé « guerre de la Marmite », l'empereur en fut pour ses frais et dut se contenter de quelques concessions des Provinces-Unies sur les forts de la Barrière lors du traité de Fontainebleau du 8 novembre 1785. Les Pays-Bas autrichiens devaient à nouveau se résigner à oublier leurs rêves coloniaux. L'attitude de Joseph II pouvait être également interprétée comme une façon de décider la France à faire pression sur l'électeur Palatin et à rendre ainsi possible l'échange des Pays-Bas méridionaux contre la Bavière. L'échec de la tentative de Joseph II de rouvrir l'Escaut se greffait sur le sentiment de méfiance des habitants des Pays-Bas à l'égard de Vienne accusée de ne considérer leurs provinces que comme une simple monnaie d'échange. Evoqué à plusieurs reprises au cours du XVIIIe siècle, ce troc aurait permis à la maison de Habsbourg d'agrandir son domaine et d'assurer l'unité territoriale de ses pays héréditaires, tout en se débarrassant d'une possession éloignée, difficile à défendre et toujours peu sûre par suite du voisinage de la France.

Il devait en résulter une concentration de forces permettant de mieux défendre le coeur de l'empire contre l'ennemi traditionnel, le roi de Prusse.

A ce moment, le ralentissement économique qui devait nécessairement suivre la prospérité momentanée provoquée par la guerre d'indépendance américaine commença à se manifester. En quelques mois, le port d'Ostende se vida des bateaux qui l'encombraient et les manufactures encaissèrent difficilement le reflux économique qui entraîna, entre autres, l'importante maison Proli vers la faillite. Parallèlement l'Angleterre et la France scellèrent un traité commercial dit traité d'Eden qui eut l'effet désastreux de fermer au transit plusieurs routes du côté de la frontière française.

Même si l'empereur Joseph II gardait à l'idée de faire de l'ensemble des Pays-Bas autrichiens une vaste zone de libre-échange 38, les droits des douanes furent alourdis afin de récupérer les recettes du transit et d'apaiser les plaintes des fabricants. Mais aussitôt le coût de la vie renchérit et le peuple protesta avec d'autant plus d'énergie que le travail se faisait rare. La déception du monde du négoce belge rapprocha les démocrates des strates conservatrices de la société qui s'étaient déjà opposées au régime habsbourgeois au cours de la « petite révolution brabançonne » de 1787. L'association secrète Pro Aris et Focis se mit en devoir, durant l'été 1789, de propager le mot d'ordre parmi « des personnes de tout rang et condition ». Vonck fit imprimer et réimprimer trois ou quatre fois la quatrième lettre du comte de Mirabeau sur la liberté de l'Escaut qui avait contribué à le décider à passer à l'organisation militaire de la révolution. L'économiste français y déclarait : La Nation Belgique doit employer ses propres forces pour se soustraire au joug autrichien et se rendre indépendante ; cela étant fait, il sera temps alors de penser à des alliances à contracter.

Le développement fulgurant du port d'Ostende durant la guerre d'indépendance et son ralentissement après le traité de Versailles relançant les revendications des Pays- Bas autrichiens sur la réouverture de l'Escaut ne fut pas sans effet sur le cours des évènements dans les Provinces-Unies. En effet, les rebondissements de la politique néerlandaise furent intimement liés à la question de la relance du commerce extérieur et furent, entre autres, marqués par l'éloignement du fidèle conseiller de Guillaume d'Orange, le duc de Brunswick, suite à l'affront fait par Joseph II de revendiquer à la fois Maastricht, le retrait des troupes hollandaises des places de la Barrière, et surtout la réouverture de l'Escaut Le stadhouder se replia l'année suivante sur la Gueldre qui, comme la Frise et la Zélande, lui était restée fidèle.
La question de la réouverture de l'Escaut produisit également des dégâts collatéraux en France, laquelle était diplomatiquement mise en porte-à-faux par son double système d'alliance et dut intervenir financièrement pour éteindre le conflit entre l'Autriche et les Provinces-Unies. En effet, Joseph II voulait

faire inscrire dans le traité de Fontainebleau que dix millions de florins couvrant les dommages provoqués dans les provinces belges par la rupture des digues hollandaises devaient être versés par les Provinces-Unies. Réticentes à s'exécuter, celles-ci n'en offrirent que huit et Louis XVI accepta d'acheter la paix européenne en versant le complément à son beau-frère, l'empereur d'Autriche. L'opinion publique française fut choquée de cette transaction dont son pays, qui n'était en rien partie prenante, faisait les frais. Dans une France plombée par son endettement et dont le pouvoir royal était miné à la fois par le parti anglomane et par le parti conservateur réticent aux réformes de Joseph II, la reine Marie-Antoinette, l'« Autrichienne », la « dépensière » fut pointée comme la responsable de cet arrangement défavorable au Trésor. Cet épisode préfigure en quelque sorte l'affaire du collier. Alors presqu'île, Ostende nous semble illustrer de façon éloquente le statut particulier des Pays-Bas autrichiens aux yeux du pouvoir central habsbourgeois.

Possessions excentrées et exigeant, pour être gouvernées, le consentement des multiples composantes de leurs villes et provinces, ces terres d'empire avaient pu bénéficier dans un premier temps d'une certaine autonomie afin de se défendre, si possible par leurs propres moyens, contre toute menace extérieure. Le rapprochement de la France et de la maison de Habsbourg suite à la guerre de succession d'Autriche incita les autorités habsbourgeoises à y mener une politique persévérante visant à contourner les particularismes et à mettre en place, entre autres, une politique d'intégration économique commune à l'ensemble des provinces. Dans ces territoires éloignés des Pays héréditaires, l'empereur Joseph II tenta même, comme à Ostende, d'audacieuses expérimentations économiques. La guerre d'indépendance américaine constitue un des moments historiques où le conjoncturel croise le structurel. La nouvelle donne que représenta ce conflit entraîna pour le monde du négoce des Pays-Bas autrichiens un effet d'accélération, voire d'emballement. Dans cette optique, l'affranchissement du port d'Ostende nous apparaît également comme un des éléments permettant de comprendre l'enchaînement des évènements révolutionnaires de la fin du XVIIIe siècle dans les Pays-Bas autrichiens. La frustration qu'avait engendrée l'espoir déçu de détrôner le monopole maritime de l'Angleterre contribua à ce que l'élite montante des négociants-manufacturiers remette en cause, voire s'oppose au souverain.

---

# (5 358 -05 05 24)Reexamining the Stability of British Naval Mastery 1692-1815 (I)

**Marc R. DeVore**

**MIT Department of Political Science**

Presented at the International Commission for Military History Annual Congress, Madrid, August 26, 2005

**Introduction**

Britain's naval dominance between 1692 and 1922 is an aberration in terms of international relations theory. One of the fundamental precepts of realist international relations theory is that states "balance" the power of other states. Faced with a threat to the balance of power, states form alliances, levy resources and develop the military capabilities needed to frustrate a potential hegemon.

Politics in continental Europe tend to correspond to this model. Dominant powers, such as Philip II's Spain, Louis XIV's France or Wilhelm II's Germany, were counter-balanced by coalitions of threatened states. When an expansionist leader relied on new tactics or technologies, such as Frederic the Great and Napoleon did, other powers quickly copied their military innovations, preventing any state from carving out a lasting hegemony based on a military advantage. From one war to another, the relative military power of France, Prussia (later Germany), Austria and Russia shifted dramatically. For example, the Prussian victory at the Battle of Rossbach (1757) had as its successor the French victory at Jena (1806), which in turn was followed by Sedan (1870), another Prussian victory.

This pattern of continental politics has no maritime equivalent. Between 1692 and 1815 Great Britain not only maintained its position as the dominant naval power, but also improved it. By gradually expropriating its rivals' overseas possessions and periodically defeating their fleets, Britain went from being the world's foremost naval power in 1697 to being a global naval hegemon in 1815, before

eventually accepting parity with the United States in 1922. By historic standards, the duration of Britain's naval dominance was exceptional. Equally exceptional is the fact that for more than a century, the British Royal Navy won every decisive battle it fought. From Barfleur (1692) to Cape Passaro (1718) Quiberon Bay (1759) the Saints (1782) and finally Trafalgar (1805) British fleets won a series of annihilating victories that its enemies could not match.

The focus of this paper is to identify why Britain's rivals' attempts to counterbalance British naval power failed. As foreign policy realists would predict, other maritime states formed alliances, invested resources in their navies and attempted to imitate the practices and technologies of the British Royal Navy. However, these measures failed to contain or roll back British naval sea power. In this paper I argue that four factors help account for the failure of naval-balancing between 1692 and 1815.

First, the sum value of an alliance between naval powers is less than the sum of its parts.

Secondly, it is impossible to improvise a navy because of the substantial sunk costs in infrastructure and the building period necessary to out-build an existing fleet. Third, during the age of sail "vicious" and "virtuous cycles" linked naval power, mercantilist commercial policies and the training of sailors. In this context, the United Kingdom's early development as a sea power gave it an enduring advantage over France. Fourth and finally, inferior naval powers developed defensive tactics designed to maintain a fleet in being. These tactics proved inflexible when favourable situations presented themselves for the inferior fleet to destroy all or part of their formerly superior enemies.

**Theories of Sea Power**

Several generations of scholars have attempted to explain the singular duration of British Naval Mastery. However, their explanations, which attribute Britain's naval longevity to economic, cultural and geographic advantages or to the nature of the international state system, are useful but insufficient. As historian Nicholas Rodger recently observed, *"All of these explanations have force, but . . . none of them looks completely persuasive by itself."*

Naval historian Alfred Thayer Mahan made the first systematic attempt to explain the rise of British sea power in his *The Influence of Sea Power on History*. Mahan emphasized certain specific characteristics of the United Kingdom, including insularity, an abundance of natural harbours, the "natural characteristics" of the population and the firm character and naval policies of British governments.

Leaving aside Mahan's statements about national character and solid government, which have a distinctly nineteenth-century feel, few would argue that Britain's island nature did not facilitate its development as a naval power. Clearly, Britain's not facing a terrestrial threat enabled it to economize on land forces and invest in a powerful navy. However, the United Kingdom was not alone in possessing this advantage.

From the conclusion of the Anglo-French alliance in 1731 until it declared war on Revolutionary France in 1793, Spain faced no continental adversary. As historian Charles Esdaile put it, "With the Pyrenean frontier secured by France's friendship, the only tasks that faced the Spanish army were the defence of Spain's coasts against British raids, the blockade of Gibraltar, and the occasional punitive expedition against the Moors and the Portuguese."

Moreover, the narrowness of the Straits of Dover and the English Channel dictate that the United Kingdom cannot defend itself with a purely "blue water" naval strategy. Napoleon and other would-be invaders of Britain recognized that they only needed a narrow window of opportunity to cross the Straits of Dover. Therefore, although insularity doubtlessly favoured British naval mastery, Britain could not entirely neglect investing in land forces or fortifications.

Re-examining British naval mastery in the 1970s, historian Paul Kennedy attributed the longevity of British naval power to the strength of the British economy. For Kennedy,*"Britain's naval rise and fall has been so closely bound up with her economic rise and fall that it is impossible to understand the former without a close examination of the latter."* Britain was Europe's principle sea power as long as it possessed the world's most advanced economy. Although Britain's precocious economic development and sophisticated financial markets were a

necessary prerequisite for British naval power, this advantage mattered more during the conflicts in the middle of the eighteenth century than those before or after. Under King Louis XIV, France invested more in its navy than Great Britain between 1661 and 1692. Later, following the French Revolution, France again mustered substantial resources for its naval struggle with Britain.

Even during the mid-eighteenth century naval wars, Britain's financial advantage assured Britain of nothing more than parity or a narrow margin of superiority over the next two largest navies, the French

and Spanish. At the beginning of the War of Jenkin's Ear in 1739, the United Kingdom could muster 80 ships of the line against Spain's 41 and France's approximately 50. By 1780, when France and Spain once again faced Britain in the War for American Independence, they could muster a combined fleet of 126 ships of the line to Britain's 117. Although the British economy enabled the United Kingdom to sustain itself as Europe's primary naval power, Britain could not maintain larger numbers of warships than all of its potential enemies combined.

Most recently, political scientist John Mearsheimer argued that British sea power endured as long as it did because other powers never invested the resources necessary to challenge it. Mearsheimer claims that states are obsessed with their own security and view land power as more threatening than sea power. Extrapolating from these premises, Mearsheimer contends that Europe's great powers were overwhelmingly concerned about the relative balance of land power. From their perspective *"the most powerful states possess[ed] the most formidable armies. "* Because continental European states did not feel threatened by British sea power, they neither invested resources nor formed coalitions to challenge it.

Although logical, Mearsheimer's argument is contradicted by the actions of French, Spanish and occasionally Dutch statesmen, which clearly indicate that they felt threatened by British naval dominance. Writing in 1765, the onetime French Minister of War and the Navy, the Duke of Choiseul, identified the Britain as France's principal enemy and Spain as its essential ally. According to Choiseul, *"England is and will always be the declared enemy of your [Louis XV's] power and your state . . . . you must realize that it will take centuries before wewill be able to conclude a lasting peace with this state, which aims to conquer the four corners of the globe."*

To counter British power, Choiseul counselled his king that, *"You must attach yourself more and more to your natural ally, Spain . . . and if the His Catholic Majesty [of Spain] is obliged or determined to go to war with England . . . I dare say that you must, no matter the state of your Kingdom, go to war for Spain. "*

Spanish statesmen likewise saw Britain as their primary enemy. Being a scattered empire, with possessions on both sides of the Atlantic Ocean and Pacific Oceans, secure lines of communication were vital to Spain's survival as a great power. Throughout the eighteenth century, British sea power constituted the chief threat to Spain's empire. This premise guided the actions of Spanish statesmen, including Cardinal Julio Alberoni and King Carlos III, who invested heavily in the Spanish Navy, defences for Spanish possessions in the Americas and Spain's diplomatic alliance with France.

In sum, while historians and political scientists identified several factors underpinning Britain's long naval pre-eminence, they have not yet offered a definitive account for why Britain was able to triumph over maritime rivals during seven sharply contested wars between 1688 and 1815. Despite Britain's advanced economy and insular position, its enemies managed to muster roughly equivalent naval forces on numerous occasions at either the tactical or the strategic level. How Britain overcame these combinations is the subject of this paper.

**Alliances**

With the exception of the opening years of the War of the League of Augsburg, when the French navy was the world's largest, only coalitions of maritime powers stood a chance of balancing British naval power. Contrary to Mearsheimer's expectations, this was frequently attempted. Other powers viewed Britain's naval superiority and maritime empire as a threat. The core anti-British axis involved France and Spain, who joined forces against Britain during six wars. The Dutch attached themselves to this alliance from 1780 to 1783, at the end of the War for American Revolution and again, somewhat reluctantly, during the French Revolutionary and Napoleonic Wars. Even Russia, which built a substantial navy in the early eighteenth century and rebuilt it towards the end of that century, attempted to balance British power when possible. It spearheaded efforts to create Leagues of Armed Neutrality in 1780 and 1800 to deny Britain essential imports of naval stores from the Baltic, which included timber for masts and hemp for rigging. Later, following the Russo-French Peace of Tilsit in 1807, Russia openly joined an anti-British coalition.

These anti-British coalitions periodically brought overwhelming force to bear either tactically or strategically. In 1740, France and Spain collectively deployed 36 ships of the line to the Caribbean, temporarily giving them a crushing advantage over the British, who only possessed ten ships of the line. In 1779, Spain and France deployed 66 ships of the line in the English Channel to Britain's 30 to 39. And

in 1805, the year of Trafalgar, France and Spain deployed possessed 102 ships of the line to 83 British ships capable of going to sea.

Even after defeat at Trafalger, Napoleon confidently expected that his maritime alliances with Spain and Russia would balance the British Royal Navy. In April 1808, he confidently wrote his naval minister that in addition to 64 French ships of the line, he counted on 25 Spanish, 12 Russian and 10 Dutch warships to give him a total of 110 ships of the line, which would *"permit many [strategic] combinations against . . . Ireland, the West Indies, Surinam, Brazil, Algeria, Tunisia, Egypt or Sicily."* Despite the formidable, indeed superior forces, that these coalitions periodically brought to bear, they nevertheless failed to deal a single significant blow to British sea power.

Why were naval coalitions so ineffective? Military coalitions are notoriously prone to friction. Divergent political aims, miscommunications between military commanders and the natural inclination to shoulder the minimum burden, yet reap the maximum benefit of a collective endeavour have bedevilled many a military alliance. However, under the right circumstances and with good military and political leaders, coalitions of land powers can achieve a high degree of efficiency. The joint campaigns of the Austrian, Dutch and British armies under the Duke of Marlborough and Prince Eugene of Savoy are a case in point. The collaboration of the Duke of Wellington and Field Marshal Blücher during the Waterloo Campaign are another example of successful military cooperation.

Unlike coalition armies, during the age of sail, the combined power of allied navies never equalled the sum value of their parts. The main reason for this was communications, both tactical and strategic. At a tactical level, the inability to admirals to communicate complex instructions to their subordinates put a high premium on admirals and their subordinates understanding how each other thought and fought. This was easier to accomplish in the familiar confines of a national navy than a coalition fleet. At a strategic level, it was immensely difficult for allied fleets link up and operate conjointly before the invention of either telegraph or radio.

Tactically, ships at sea could only communicate with one another by flags. Although signalling systems improved constantly, flags conveyed limited amounts information and were frequently obscured by smoke or fog. Given the inability of admirals to communicate with their ships, the capacity of a fleet to manoeuvre and fight depended on the familiarity of an admiral with his ship captains and his willingness to delegate authority to them. As the French naval theorist Captain Audibert Ramatuelle wrote in 1802, *"I am convinced they we cannot hope for good results from a naval battle unless [an admiral can count on] all subordinate leaders react the same way when presented with fleeting events. For this, an admiral must have complete confidence in his captains."* More recently, historian Nicholas Rodger has argued that during the eighteenth century effective naval commanders *"recognized that an admiral had very limited possibilities of controlling his squadron, especially once firing began, and much would perforce have to be left to the captains."*

The degree of mutual understanding that must exist between an admiral and his subordinates so that a fleet to perform effectively was difficult to achieve in a multi-national naval force, where admirals and captains had not served together before. For this reason, multi-national fleets manoeuvred and fought more cumbrously than national fleets.

Oftentimes, the loss of efficiency entailed by combining national squadrons into multinational fleets outweighed the increase in power gained by the addition of ships. Considerations of this nature were certainly on the mind of French Navy Minister Admiral Decrès when he wrote to Emperor Napoleon before Trafalgar that, *"I lay myself at Your feet to implore You not to associate the Spanish ships with Your Squadrons in their operations . . . . Your majesty desires that with such an assembly an operation should be undertaken which is very difficult in itself and which will become the more so from the elements composing the Fleet."*

In practice, coalition fleets performed inadequately throughout the period between 1688 and 1815. At the 1690 Battle of Beachy Head, the Dutch and English segments of the AngloDutch combined fleet became separated, enabling the French fleet to maul the Dutch squadron. Later, at the 1744 Battle of Toulon, a gap opened between the Spanish and French squadrons of their combined fleets, permitting the British fleet to concentrate on the Spanish division. Finally, at the Battles of El Ferrol and Trafalgar, the combined Franco-Spanish fleet manoeuvred clumsily in the face of smaller and more homogeneous British fleets.

At a strategic level, multi-national operations were perhaps even more difficult to organize than at the tactical level. Before the advent of instantaneous communications and maritime resupply, it was

extremely difficult to plan for the juncture at sea and joint operations of distinct national fleets. More often than not, fleets failed to rendez-vous or joint operations collapsed due to logistical factors.

For example, in 1740 neutral France planned to annihilate the British fleet in the Caribbean by launching a surprise attack in conjunction with the Spanish Havana Squadron. To this end, Admiral the Marquis d'Antin sailed for the Caribbean with 22 ships of the line and less than six months of victuals. Upon arriving in the Caribbean, he attempted to unite his fleet with Spain's 14 ships of the line under Admiral Don Rodrigo de Torres to strike a decisive blow against Britain's 10 ships of the line. However, when d'Antin arrived, Torres' ships were refitting and re-supplying in Havana and thoroughly unprepared for immediate action. Moreover, Torres had orders to accompany a Spanish treasure fleet through Florida Straits and had not heard of d'Antin's mission. By the time Torres' fleet had gone to sea and accompanied the treasure fleet, it was too late for d'Antin and Torres to strike their blow. D'Antin's provisions ran out, obliging him to return to France in January 1741. Thus, poor coordination cost France and Spain the chance to deal a mortal blow to part of the British Navy.

A similar event occurred in 1779, when Spain joined France in fighting for American independence. France and Spain planned to unite their principal fleets, dominate the English Channel and launch an amphibious assault on Portsmouth, crippling British naval power. Although the Spanish fleet was ready quite early, French dockyards were unable to refit the French fleet until July and even then the fleet remained under supplied and unsanitary, such that by August the operation had to be called off.

In sum, although naval alliances could periodically muster superior forces to their British opponents, the inherent difficulties of planning multinational naval operations in an age when strategic communications were virtually inexistent and tactical communications limited prevented these alliances from ever living up to their potential. Although the United Kingdom frequently found itself alone, confronting an alliance of other maritime states, the structural penalties incurred by combining individual national navies into allied fleets favoured Britain in the long run.

## To be continued

---

5 359 Historiek 12 05 Reexamining the Stability (II).html

# (5 359 – 12 05 24)Reexamining the Stability of British Naval Mastery 1692-1815 (II)

**Arsenals**

Another factor favoring British naval dominance was the sunk economic cost aspiring naval powers had to pay to build the land-based infrastructure needed to build, maintain and operate large fleets. Naval arsenals were the largest industrial establishments in pre-modern Europe and were costly and difficult to build. Having developed gradually as a naval power, Great Britain bore the costs of building a naval infrastructure over the course of several centuries. Portsmouth had been built during the reign of Henry VII, Woolwich and Deptford under Henry VIII, Chatham under Elisabeth I and Plymouth under the Commonwealth. Also, Britain's naval arsenals could specialize owing to Britain's command of the sea. Other established naval powers, such as the Netherlands and Spain, likewise developed their naval infrastructure over time.

However, Britain's principal maritime rival, France, had to build a maritime infrastructure from scratch. The costs of building this infrastructure delayed and enervated France's naval buildup and the inadequacy of the infrastructure once completed constrained the operations of French fleets and limited the durability of French ships.

The origins of a standing French Navy date back to the reign of Louis XIII and the policies of Cardinal Richelieu. At first, despite its wealth and natural endowments, France lacked shipyards capable of building warships and supporting naval operations. To rectify this problem, Richelieu initially intended to build four significant naval bases: Toulon in the Mediterranean; Brouage on the Bay of Biscay; Brest on the Atlantic Ocean; and Le Havre on the English Channel .

However, financial and technical problems dogged Richelieu's infrastructure projects. It was tremendously expensive building fortified ports from scratch and two of the sites for Richelieu's four ports were ill chosen due to faulty hydrographic analyses. In 1635, construction work at Brouage alone cost as much as it would to build nine galleys from scratch and between two-thirds and five-sixths as much as the annual operating and maintenance budget for France's fleet of 25 galleys. Despite this expense, Brouage was a catastrophic choice for an arsenal because it was hydrographically impossible to prevent the narrow canal linking the arsenal to the sea from shoaling. Le Havre, for its part, was useless as a naval base because tides and the harbor entrance rendered it virtually impossible for large fleets to enter or leave the harbor.

Faced with the cost and limited success of his infrastructure projects and France's imperative need for a navy for its war with Spain (1635-59), Richelieu shifted his investments from infrastructure to ships. Although only Brest was completed as a successful arsenal, Richelieu bought a respectable fleet of 60 sailing warships and 25 galleys from commercial and foreign shipyards. However, all but twenty sailing warships and six galleys of Richelieu's of quickly-built fleet rotted away between 1649 and 1653 because they were maintained by an inadequate shore establishment.

When Louis XIV's finance minister Jean-Batiste Colbert attempted to reinvigorate France's ailing naval program, he faced Richelieu's same problem of developing an adequate naval infrastructure. Colbert also faced Richelieu's dilemma of building a fleet while developing France's naval infrastructure. Ultimately, Colbert spent twice as much on shipbuilding than naval arsenals and although France spent a colossal 216 million livres on its navy between 1672 and 1690, not enough went into infrastructure.

Although two new naval arsenals were completed, at Toulon and Rochefort, facilities to maintain and repair ships were neglected, such that by in 1700 France did not have any functioning dry docks while England had 16. Moreover, France failed to develop a dedicated naval arsenal on the Channel Coast. Although Colbert invested heavily in Le Havre, the port's inherent defects subsisted, preventing it from ever supporting naval operations.

An expensive although modest proposal by Vauban to turn Cherbourg into a fortified base for light warships and privateers was scrapped as war approached in 1688.

Without adequate dry docks or a channel port, France could neither safely operate its ships in the English Channel during wars nor properly maintain them during peace. The former defect meant that, once defeated in Channel waters as at the Battle of Barfleur in 1692, stricken French warships had nowhere to take refuge and were burnt in unfortified bays near Cherbourg and St. Vaast-la-Hogue. The latter defect consigned French ships to premature retirement. Whereas properly cared-for warships could last 40 years or more, the French Navy assumed that warships had to be replaced on average every 12 years. Although France built a fleets relatively quickly, French warships rotted and had to be replaced much more frequently than their British or Spanish counterparts.

In addition to having to build a complete network of fortified harbours and arsenals from scratch, France could not achieve the economies of scale of the British. Because the British Royal Navy generally controlled Britain's coastal waters, British arsenals could specialize. Ships could be built and stored at Chatham, armed and manned at Sheerness and deployed to Plymouth, yet sent back to Portsmouth when in need of minor repairs. Because France could not count on safely sending unarmed or under-manned ships from one port to another, each naval arsenal had to be entirely self-sufficient. As a result, they duplicated one another's functions and capabilities, and the smallest French naval arsenal nearly as large a workforce as the largest British shore establishment.

Besides obliging them to duplicate productive capabilities, Britain's naval preeminence also saddled its opponents with the cost of building, maintaining and manning large fortifications designed to protect their naval bases. Being inferior at sea, Britain's opponents never managed to attack a naval base on British soil during the period between 1688 and 1815. Contrarily, the British Royal Navy regularly bombarded or launched amphibious assaults on French and Spanish navy yards. In 1693 and 1695 St. Malo was bombarded, in 1702 Cadiz was attacked, in 1707 Toulon suffered the same fate, in 1746 Lorient was the target and in 1757 Rochefort's turn came. Although none of these operations accomplished all of its objectives, they forced France and Spain to divert men and money from their fleets and into the defence of their ports.

In sum, British naval superiority enabled the United Kingdom to economize on the defence of its arsenals and realize economies of scale unachievable by its rivals. Contrarily, British sea power obliged France and Spain to develop heavily fortified autarchic arsenals. Moreover, the need to quickly build a network

of ports and arsenals impeded France's development as a naval power and the insufficiency of France's naval infrastructure, once completed, hobbled both the operations and upkeep of the fleet.

**Sailors**

Another area where Britain's maritime rivals were disadvantaged by late development was in the supply of sailors. Pre-industrial navies could not train their own sailors. The manning requirements of large fleets combined with the time it took to train capable sailors forced navies to mobilize merchant seamen for war. As French Navy Minister, Jean-Fréderic Phélypeaux, the Count of Maurepas wrote to King Louis XV in the 1730s, *"It is extremely important to support commerce if we want to increase our number of sailors. The king, all-powerful as he may be, cannot generate the number [of sailors] that he needs. It is businessmen who create them and the more that commerce flourishes, the more merchant ships they build, the more products they ship and [ultimately] the more sailors they create. "*

Since warships depended on the merchant marine for seamen, states had a vested interest in possessing large merchant marines and crippling those of their potential rivals. As Lord Haversham observed in 1714, *"Your trade is the mother and nurse of your seamen; your seamen are the life of your fleet; and your fleet is the security and protection for your trade."*

To compete in this zero-sum contest for the world's carrying trade, states had to intervene to protect their commercial interests. To trade in the Mediterranean, states had to protect their ships from the opportunistic depredations of Barbary corsairs. To fish off the Grand Banks of Nova Scotia, states had to build fortified harbours or station warships in northern waters. To trade with the broader non-European world, states needed colonies or, at least, entrepots overseas. Finally, bilateral commercial relations between states were often arbitrated by force.

The naval rationale behind trade policies persuaded even liberal-minded economists, such as Adam Smith, to advocate mercantilist policies. Writing about the Navigation Acts in *The Wealth of Nations* Smith reflected that,

*"The defence of Great Britain, for example, depends very much upon the number of its sailors and shipping. The Act of Navigation [of 1651], therefore, very properly endeavours to give the sailors and the shipping of Great Britain the monopoly of the trade of their own country, in some cases by absolute prohibitions, and in others by heavy burdens upon the shipping of foreign countries . . . . When this Act was made, the Dutch were, and still are, the great carriers of Europe . . . . the most deliberate wisdom would have recommended, the diminution of the naval power ofHolland. "*

Although the Navigation Acts precipitated the Anglo-Dutch Naval Wars and damaged the British economy in absolute terms, Smith argued that, *"As defence, however, is of much moreimportance than opulence, the Act of Navigation is, perhaps, the wisest of all commercial regulations ofEngland."*

In a world where fleets of warships and fleets of merchant vessels depended on one another for success, states got caught in virtuous or vicious cycles. States that became naval powers early were able to consolidate trading empires, which bolstered naval power, which in turn enabled them to procure additional commercial advantages. Contrarily, states that built navies later did so with an insufficient pool of sailors. Naval weakness prevented these states from keeping or acquiring colonies and defending their maritime interests. In short, all things being equal, both naval power and naval weakness perpetuated itself.

In Europe, the United Kingdom, the Netherlands, Portugal and Spain developed navies early while France and Russia became maritime powers later. Of the early developers, Portugal and the Netherlands abandoned their efforts to remain first-class naval powers because they lacked the demographic strength to sustain large fleets and were economically ruined by terrestrial invasions. Spain's merchant marine, likewise, suffered greatly during its seventeenth century wars with England, France and the Netherlands.

Britain, on the other hand, maintained itself as a first-rate naval power and gradually used its naval might to expand its share of global merchant shipping. During the seventeenth century, England enforced its Navigation Acts against the Dutch, acquired Tangier and Bombay from Portugal, conquered Spanish Jamaica and founded colonies in North America. These successes triggered a commercial boom in Britain, which saw London's population of sailors increase from 3,086 in 1582 to 12,000 in 1702 .

During the eighteenth century Britain continued to increase its share of global commerce. As a result of the War of Spanish Succession, it acquired Nova Scotia, Newfoundland and the right to furnish Spain's American colonies with slaves and limited quantities of commercial goods. During the Seven Years War, Britain added to its gains by evicting France from Canada and conquering large territories in India. As a

result, British commerce flourished and the country's population of seamen grew from 40,000 sailors in 1702 to approximately 70,000 in 1776.

By possessing command of the sea in wartime, the United Kingdom could reinforce its navy with volunteers or impressed seamen from abroad. During the Seven Years War Dutch and other seafaring peoples readily enlisted in the British Royal Navy. Later, during the Napoleonic Wars, ships commissioned in Plymouth comprised 11 percent foreigners.

Britain's maritime rivals from 1688 and 1815 had trouble mustering enough sailors to man the large battle fleets of the period. At the end of the eighteenth century, Spain, for example, depended on a nucleus of 5,800 sailors used to the high seas. This number, if anything, had declined since the early seventeenth century, when between seven and nine thousand sailors maintained Spain's links with its American colonies. In order to compensate for its weakness in ocean-going sailors, Spain conscripted fishermen from coastal villages and barge operators used to plying rivers or river mouths. Even so, Spain could only draw on a pool of 53,147 men with any maritime experience in 1787 to man a fleet requiring 89,350 seamen.

France, for its part, began to build a substantial navy in 1661. Naval Minister Jean-Baptiste Colbert attempted to man the French fleet using a system of maritime conscription, which enumerated 50,000 sailors liable for service, including ones involved in coastal shipping and inland shipping. When French naval power collapsed following the War of Spanish Succession, France's sea-going population contracted to 40,000 sailors. By the outbreak of the French Revolution, France's seagoing population had expanded to 60,000 men working at sea or on inland waterways . Nevertheless, France still did not have enough seamen to man a large fleet during a long war.

When Russia began to develop as a naval power at the beginning of the eighteenth century, it did so without a merchant marine of any size whatsoever. Although substantial investments in infrastructure and shipbuilding soon enabled Russia to join the ranks of Europe's naval powers, its dearth of sailors and reliance on serfs conscripted from Russia's agrarian population prevented the Russian Navy from ever reaching a high degree of operational effectiveness. As an anonymous English naval officer serving in the Russian Navy wrote, *"He [the Tsar] has a sufficient number of people tolerably skilled in fixing the rigging and going through all parts of a seaman's duty to be done ashore, or whilst the ship is in the haven, and yet are good for little at sea; and the great want he is in of good seamen outweighs all other difficulties he has to grapple with. "*

Shortages of capable seamen limited the effectiveness of Britain's maritime rivals throughout the eighteenth century. Without enough sailors, navies could neither adequately man large fleets nor make good wartime losses. Writing after the Seven Years War, the Duke of Choiseul estimated that France could never man more than 80 ships of the line and 40 frigates, which meant never attaining parity with the British Royal Navy. In the event, France armed at most 70 ships of the line at any given time during the War for American Independence. Because of losses due to sickness and combat the French Navy was unable to man its ships by the end of the war.

During the French Revolutionary and Napoleonic Wars, French and Spanish naval manpower was clearly inadequate for a struggle with a strengthened British Royal Navy. At the Battle of Cape St. Vincent on 14 February 1797, a smaller British fleet outmanoeuvred and defeated a Spanish fleet fifty-percent larger than itself. In this battle Spanish ships of the line had no more than 60 to 80 trained seamen in each ship's crew of between 453 and 848 men. With so many soldiers and landsmen aboard, the Spanish fleet manoeuvred haphazardly, prompting the sailing master of the British ship *Prince George* to observe that *"they form'd that Evolution so Ill, that on viewing them with a Seaman's eye, it was sufficient to inspire us with a confidence of success in spite of the superiority of their numbers. "*

Later, during the Trafalgar Campaign of 1805, French ships lacked from a quarter and a third of the complements of trained seamen they should have had and Spanish ships were worse off. French Navy Minister Admiral Decrès pleaded with Napoleon that France and Spain did not have enough seasoned seamen to man the two countries' combined fleet. He argued that instead of using all 36 ships available, Napoleon should *"choose out the twenty best sailers, the best -found and best-manned . . . authorize the admirals to give preference in all things to these 20 chosen ships, by transfers of captains as well as of picked crews."*

After France's loss of a further 8,500 sailors at the battles of Trafalgar and Cape Ortegal, it became impossible for France to reconstitute an effective battle fleet. Although Napoleon invested resources and built 70 ships-of-the-line and 71 frigates between 1806 and 1814, he lacked enough sailors to man his

ships properly and ultimately provided only 50 experienced sailors for each ship-of-the-line in his largest fleet in the Scheldt. Writing in 1811 of this situation, the captain of a French gunboat in the Scheldt observed that, *"the seamen [are] too inexperienced as yet to venture to sea; we may therefore look forward to a long sail backwards and forwards in the Scheldt."*

**Tactics and Operations**

While a dearth of sailors bedevilled Britain's maritime rivals between 1688 and 1815, Britain's rivals failed to capitalize on even the few occasions when they confronted the British Royal Navy with fleets of equal or superior numbers and ability. The French Navy either outmanoeuvred or outfought their British opponents at Bantry Bay in 1689, Beachy Head in 1690, Majorca in 1756, Ushant in 1778 and the Chesapeake in 1780. Nevertheless, not one of these battles altered the overall naval balance of power between France and Britain and only one, Beachy Head, saw the French capture or sink any enemy ships.

In contrast to these bloodless victories, the British Royal Navy regularly inflicted telling defeats on its enemies. At Barfleur and St. Vaast-la-Hogue in 1692, Quiberon Bay in 1759, the Saints in 1782, off Ushant on 1 June 1794 and near Cape Trafalgar in 1805, the British Royal Navy inflicted losses on their opponents that altered the strategic balance of forces at a stroke and oftentimes forced its opponents to abandon "blue-water" naval operations. While Britain destroyed or captured 53 enemy ships of the line as a result of the five battles listed above, the French destroyed or captured only 11 ships over the course of their five victories and all of these at the Battle of Beachy Head.

Why is it that the French Navy won bloodless victories while its British counterpart transformed tactical victories into operational blows? To answer this question, it has to be kept in mind that the French Navy was inferior to the British Navy during most of the period it took to build it from 1661 to 1689 and throughout all of the eighteenth century. As an inferior naval power, the French developed tactics designed to maintain a fleet in being. These tactics proved inflexible when favourable situations presented themselves.

Unlike a land army, an inferior fleet at sea could not take advantage of favourable terrain or fortifications to compensate for its weakness. As the French naval theorist Paul Hoste wrote in 1697, *"When a land army is inferior, it entrenches itself, occupies advantageous positions and uses woods, rivers and undulations to compensate for what it lacks in force. But at sea there are no advantages save the direction of the wind and that is so inconsistent that it cannot be counted on. A navy is like an army that has been surprised in open terrain without having the time or opportunity to entrench itself. I think that it would be difficult for it to do well if it is greatly inferior to its enemy. "*

Added to the problem of surviving encounters with numerically or qualitatively superior opponents was the fact that, unlike land warfare or present-day naval warfare, an inferior fleet was unlikely to inflict any attrition on its adversary.

On the contrary, in an era where ships rarely sank in battle, the victor of a fleet engagement was likely to end the engagement with all of its ships plus several of the enemy's. In practical terms, this meant that comparatively minor defeats proved disastrous from a strategic point of view. For example, two relatively minor defeats in 1747 decisively shifted the tide of the naval component of the War of Austrian Succession against France and Spain. In each battle, French fleets lost six ships of the line in their efforts to defend convoys. However, since the British Navy captured all of the ships that the French Navy lost, the net change in the balance forces was 24 ships of the line.

Faced with a situation where it where it was virtually impossible for an inferior French fleet to defeat a superior British opponent and where even minor defeats would disastrously impact the balance of forces, it is only natural that the French Navy developed a tactical mind-set and standard operating procedures designed to preserve their own ships rather than defeat enemy ones.

From a tactical point of view, this meant rigid adherence to fighting from a compact line of battle, which favoured both defensive action and the weaker fleet. As the naval tactician Captain S.F. Bigot de Morogues argued, *"Good order and discipline give additional strength to great bodies: if this double advantage is common to all, it's no less certain that it becomes particularly useful to an inferior body or number as it can tack or wheel about into any form with greater facility than a larger body can do, and that without separating or dis-uniting the several parts. "* Morogues and other French naval officers felt that the compact line of battle was the only formation suited to this purpose.

French ships also developed the practice of shooting high, at an opponent's masts and rigging from long range instead of concentrating on the hull at short range. Tactically, this enabled French ships to disable

enemy ships in order to escape, but limited their ability to kill or maim an adversary's gun crews in order to capture their ships. The difference in tactical philosophy between the French, who concentrated on hobbling their opponents, and the British, who sought annihilation, was accentuated after the War for American Independence when the British introduced the large-calibre short-barrelled carronade, whose close-range killing power the French refused to emulate for fear of reducing the damage they could inflict on an enemy's masts and rigging at long range.

Although adopted to compensate for numerical inferiority, the above-mentioned procedures remained in vigor when French fleets confronted numerically equal or inferior British fleets they could have destroyed. On these occasions deeply ingrained tactics and standard operating procedures prevented the French from taking advantage of their superiority to wrest control of the sea away from the British.

The 1779 Battle of Grenada is a case in point. In July, the French Admiral the Count of d'Estaing's 24 ships of the line escorted an amphibious expedition to attack Grenada. When British Admiral John Byron learned of this expedition, he immediately sailed for Grenada with his 21 ships of the line. Despite being numerically inferior, Byron attacked upon coming into sight. D'Estaing responded with a tightly orchestrated line of battle from which French ships peppered the masts and rigging of their British opponents. Eventually this tactic proved its worth and several of Byron's dismasted ships drifted away from the battle. At this point, d'Estaing could have cut off Byron's rearward ships, including three too crippled to maneuver, and possibly annihilated Byron's fleet. However, doing so entailed abandoning a strict line of battle and coming into close range.

On several other occasions, tactics developed for the purpose of enabling inferior French fleets to escape from superior British ones prevented the French Navy from winning decisive victories when they might have done so. At the 1778 Battle of Ushant, the 1781 Battle of the Chesapeake and possibly the 1689 Battle of Bantry Bay, numerically superior French fleets had the advantage after an initial encounter. However, in each case, they failed to press their advantage.

Ultimately, French tactical practices remained in vigor even when unsuited to the situation at hand. At Trafalgar this tendency reached absurd proportions when French gun crews continued to fire high into the rigging of British ships despite the fact that both Admiral Horatio Nelson and his opponent Admiral Pierre Charles de Villeneuve were resolved on a battle of annihilation. In these circumstances, French tactics served no purpose other than to spare British casualties and hasten their own demise.

In short, the French Navy's inferiority prompted it to develop tactics for preserving itself in battle. These tactics were defensive and proved unsuited for winning crushing victories. At best, a well-handled French fleet employing these tactics could force the British to disengage, as occurred at Minorca in 1756 or the Chesapeake in 1781 and although forcing an enemy to retire could have a strategic effect, it could not win command of the sea.

**Conclusion**

Sea power, unlike land power, tended to perpetuate itself during the classic period of sailing battle fleets. The dissuasive costs of developing a naval infrastructure, the interdependence of naval and merchant marines and the pathological character of tactics all facilitated the efforts of a dominant naval power to preserve its status. The fallibility of maritime alliances also impeded efforts by coalitions of maritime states to counterbalance the dominant naval power. Put together, these factors help explain the unprecedented rise and reign of British naval power.

None of these findings undermines either Mahan's remarks on insularity or Kennedy's on economics. Britain would not have been able to sustain its naval power if French or Russian armies could have invaded it across a vulnerable frontier. Also, a sclerotic economy would have hardly supported the economic burdens of building and maintaining fleets. However, neither of these factors is sufficient to explain an unprecedented event—one state dominating the world's oceans for more than two centuries, from 1692 to 1922.

---

# (5 360- 19/05/24) Mutiny or Survival – The Shipwreck of HMS Wager (1739)

Written by Gary Renshaw

**Contents**

Waters have for many millennia separated but also connected civilizations. They have been the carrier of many human adventures. Some of the traces of the travellers, warriors or merchants have found their last resting place on the bottom of the sea, rivers and lakes.

It can be estimated that over 3 million shipwrecks are spread across ocean floors around the planet. While this is of course only an estimate and while the preservation of their remains depends much on the environment, some of these wrecks are thousands of years old. They can provide precious historical information. A shipwreck by nature is testimony to trade and cultural dialogue between peoples. It also functions, however, as a time capsule, providing a complete snapshot of the life on board at the time of sinking. The location of one such time capsule is Drakes Passage.

**Drakes Passage**

This passage is located in the rocky gap of sea between Antarctica and South America. It was a very dangerous route for 18th century seafarers wishing to travel around South America to the West Coast. The passage goes far south in order for ships to be able to navigate around Cape Horn and sensible sailors avoided this perilous route at all costs. The British Royal Navy ship HMS Wager chose to take this route and was at full sail in the dead centre of the passage 12 April 1741.

## Background to HMS Wager

HMS Wager was a square-rigged sixth-rate Royal Navy ship of 28 guns. She was built as an East Indiaman in about 1734 and made two voyages to India for the East India Company before the Royal Navy purchased her in 1739. She was an armed trading vessel, built to accommodate large cargoes of goods from the Far East. She carried 30 guns and had a crew of 98.

Her first voyage was under Captain Charles Raymond when she sailed from the Downs on 13 February 1735, arriving in Madras on 18 July and returning to England via St Helena in July 1736. She made her second and final run for the Company to India in 1738, sailing via the Cape of Good Hope to Madras and Bengal, and returning to the Downs on 27 August 1739.

## Purchasing the HMS Wager

The Admiralty purchased Wager from Mr J. Raymond on 21 November 1739, and rated her as a 28-gun sixth-rate. This rate is used to describe the smallest class of frigate. It is a single deck ship, square-rigged, with around 28 nine-pounder guns, and a crew of around 200 men. A small ship they were handy for scouting work and good for chasing down privateers in smaller brigs and sloops. They were also useful in blockades as they could sail in shallow waters keeping a close eye on enemy ports.

It was purchased to fill the squadron under Commodore George Anson that would attack Spanish interests on the Pacific west coast of South America. Her role was to carry additional stores of small arms, ball and powder to arm shore raiding parties. It was apt that she carried the name of the principal sponsor of the voyage, Admiral Sir Charles Wager.

She was fitted for naval service at Deptford Dockyard between 23 November 1739 and 23 May 1740 at a cost of £7,096.2.4d, and was registered as a sixth-rate on 22 April 1740, being established with 120 men and 28 guns.

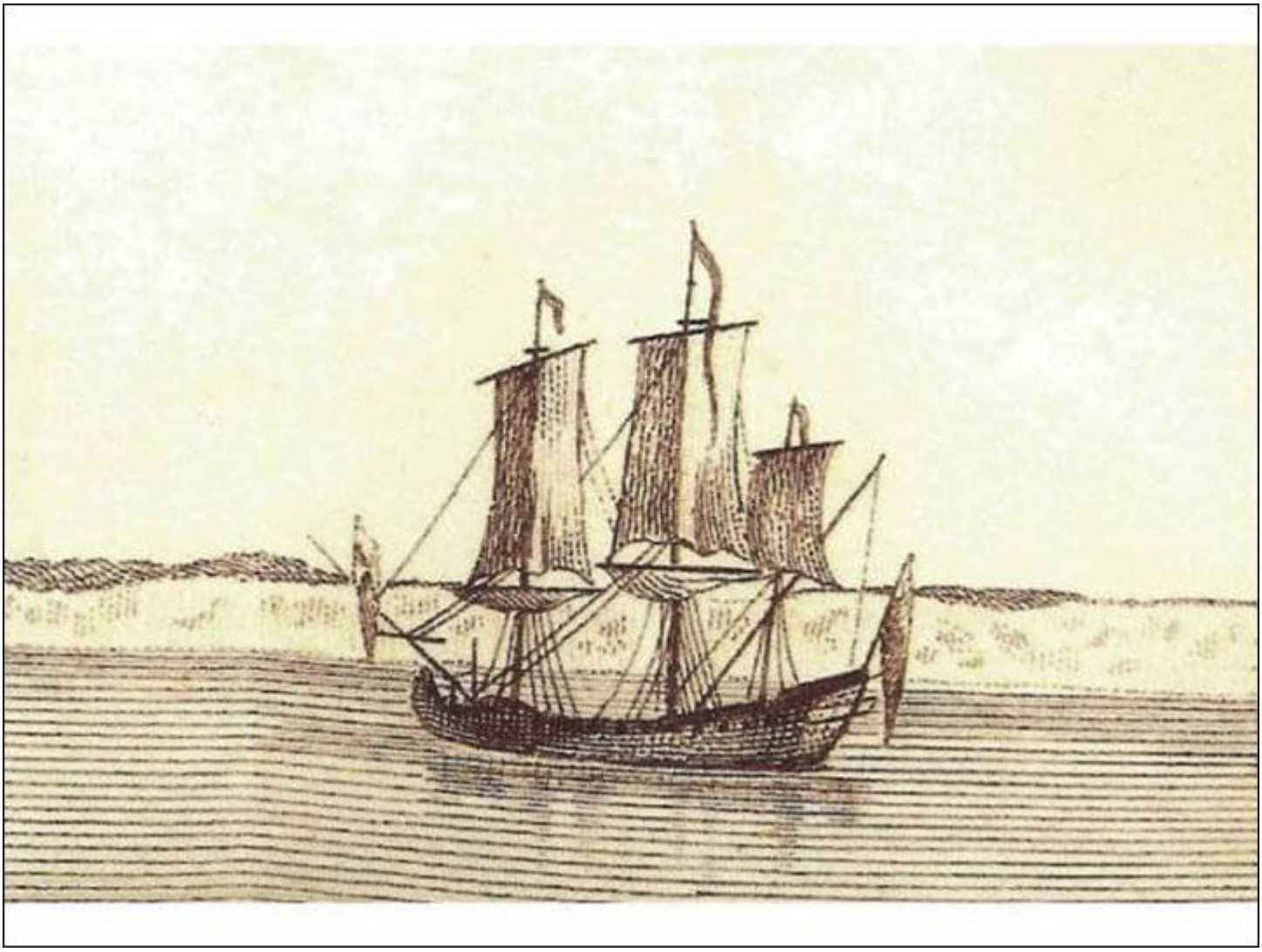
## Commodore Ansons Expedition

Anson’s expedition to the Pacific in August 1740 comprised six warships and two transports, all manned by 1854 men. The Navy commissioned Wager under Captain Dandy Kidd, who died before the ship reached Cape Horn; Lieutenant David Cheap was promoted to captain (acting). The squadron rounded Cape Horn in terrible weather, which scattered the ships of the squadron. Wager became separated and then needed to make her rendezvous. Unfortunately, she turned north before she had sailed sufficiently far to the west, and in foul weather closed the coast of modern-day Chile.

## Wager in Uncharted Territory

On 13 May 1741 at 9:00am, the carpenter went forward to inspect the chain plates. Whilst there he thought he caught a fleeting glimpse of land to the west. Lieutenant Baynes was also there but he saw nothing, and the sighting was not reported. Consequently, no one realised that Wager had entered a large, uncharted bay.

On 13 May 1741 at 9:00am, the carpenter went forward to inspect the chain plates. Whilst there he thought he caught a fleeting glimpse of land to the west. Lieutenant Baynes was also there but he saw nothing, and the sighting was not reported. Consequently, no one realised that Wager had entered a large, uncharted bay.



At 2:00pm land was positively sighted to the west and northwest and all hands were mustered to make sail and turn the ship to the southwest. During the operations that followed, Captain Cheap fell down the quarterdeck ladder, dislocated his shoulder, and was confined below. The ship's disabled and worn-out condition severely hampered efforts to get clear of the bay.

At 4:30am the next day the ship struck rocks repeatedly, broke her tiller, and although still afloat, was partially flooded. Invalids below who were too sick to get out of their hammocks drowned. The ship was

steered with sail alone towards land, but later in the morning the ship struck again, and this time became hard aground

.

Cheap whilst a prisoner after the shipwreck notes He argues he tried to keep order by shooting a drunken midshipman. Stating about the shooting " "I even proceeded to extremities".

In a previously unpublished letter Captain Cheap wrote "My ship's company at that unhappy juncture [when shipwrecked] were almost all sick, having not more than six or seven seamen, and three or four marines, that were able to keep the deck." The crew he comments on were ' ' so fatigued by the voyage that they could scarcely "do their duty". In addition he claims having fallen and injured himself, he was drugged by the ship's surgeon, and that orders he gave were disobeyed.

Wager had struck the coast of what would subsequently be known as Wager Island in position 47°40'43"S 75°02'57"W. Some of the crew broke into the spirit room and got drunk, armed themselves and began looting, dressing up in officers' clothes and fighting. The other 140 men and officers took to the boats and made it safely to shore. On the following day, Friday 15 May, the ship bilged amidships and many of the drunken crew still on board drowned.

**Mutiny or Survival**

Many of the crew reached an island safely. The ship was the store vessel for the Squadron so they were able to salvage enough food to survive. However, once ashore a dispute arose regarding the Captain's powers of command over the soldiers who had been aboard and the sailors who, once their ship was wrecked, were no longer paid by the Navy. A mutiny occured, after the Captain had shot dead a Midshipman. The Captain claimed that he shot the midshipman to try and maintain order, which it certainly did not. The survivors split into two groups.

Cheap wrote too of his shock at the mutineers' barbarity, and at their "carrying with them all our arms, ammunition, the few clothes that we had saved … everything that could be of the least use to us". His letter is included in Layman's book, The Wager Disaster: Mayhem, Mutiny and Murder in the South Seas.

The Captain and a party of officers and men, numbering around 20, eventually sailed northward in open boats hoping to reach civilization. Some 80 of the crew and soldiers went south in an extended long boat. This crew was under the control of gunner Mr Bulkely they sailed through the Straits of Magellan to Brazil and thence to Britain.

The mutineers, too, suffered dreadfully – from starvation, accidents, murder, abduction. Most died. The 30 survivors endured a 107-day, 2,500 nautical mile voyage. Getting back to England in 1743, some months before Cheap, they found their name blackened and facing an Admiralty inquiry.

The Captain's party, which included Midshipman Byron, later Admiral the Lord Byron, grandfather of the famous poet, suffered unimaginable privations before being helped by a friendly Chunos Indian chief named Martin, who took the remaining last four survivors in canoes to the island of Chiloe.

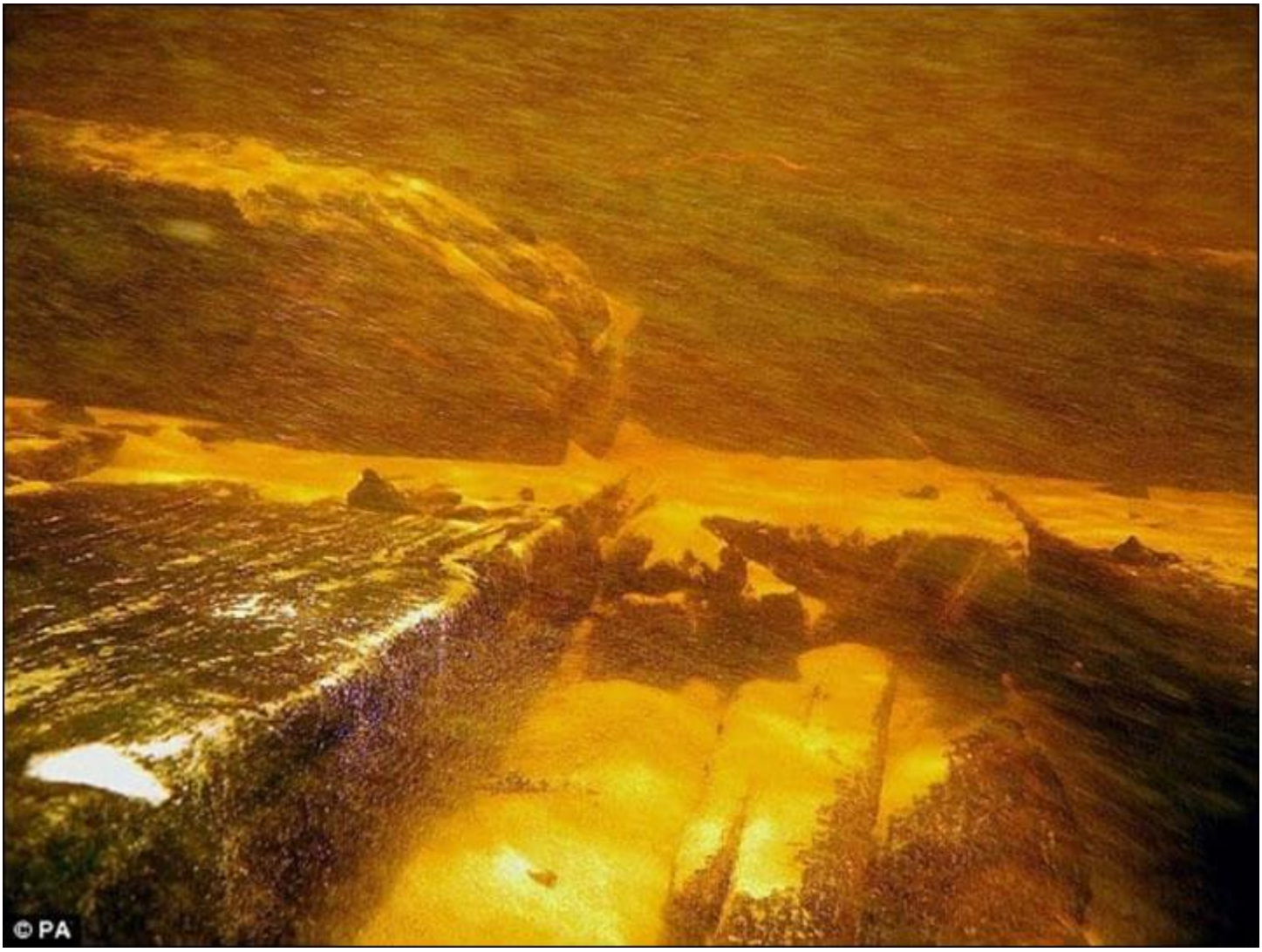
There, the four officers, including Byron, were cared for extremely well. A local beauty even begged the handsome Byron to marry her, and her uncle, a rich priest offered Byron a huge treasure if he would. Byron, a staunch naval officer, believed it his duty to return to England and declined. After many months in Chiloe the survivors were sent to Valparaiso and then Santiago where again, they were treated with much kindness. Even the Spanish Admiral, sent to defeat Anson (Britain was then at war with Spain) took a liking to them.

A court marshall did absolve the Captain of blame for the loss of HMS Wager and no action was taken against those members of the crew who had disobeyed his orders. However, to avoid such a situation reoccurring, Admiral Anson introduced an Act of Parliament in 1748 extending Naval discipline to crews wrecked, lost or captured. This led to the formation of the Marines, now the Royal Marines in 1755.

**Events after the mutiny**

In the years after the wreck the Spanish sent expeditions to recover the guns and to establish a presence in the area. Spanish charts of the mid-eighteenth century show the approximate location of the wreck, indicating that it was well-known to the local elite at the time.

In late 2006, a Scientific Exploration Society expedition searched for the wreck of the Wager and found, in shallow water, a piece of a wooden hull with some of the frames and external planking. Carbon-14 dating indicated a date contemporary with the Wager. In 2007, the Transpatagonia Expedition visited the wreck site and saw more remains.




The novel The Unknown Shore (pub. 1959) by Patrick O'Brian is based on the accounts of the survivors. One of the crew on Wager was Midshipman John Byron, later Vice-Admiral in the Royal Navy and grandfather of the famous poet George Byron. O'Brian's novel closely follows John Byron's account.

**References**


- Empire Total War – Sixth Rate
- The Guardian – Previously unpublished letter casts new light on mutiny aboard HMS Wager
- Damn Interesting – Dead Reckoning
- Wikipedia – HMS Wagner 1739


**Further Reading**


- Pack, S. W. C. (1964). The Wager Mutiny. A. Redman.
- Somerville, Henry Boyle Townshend (1934). Commodore Anson's Voyage into the South Seas and Around the World. W. Heinemann.
- Winfield, Rif (2007). British Warships in the Age of Sail 1714–1792: Design, Construction, Careers and Fates. Seaforth Publishing.
- Layman, Rear Admiral C. H. (2015). The Wager Disaster: Mayhem, Mutiny and Murder in the South Seas
- Podcast – S3 E12. SEA PART IV – The HMS Wager
- Youtube – The Quest for HMS Wager V1A


---

# (5 361 – 19/05/24) 1740 end the British in the Spanish are fighting over the Americas again (I).

This particular war had partially started over trade disagreements in battles between English smugglers in the Spanish authorities, which led to 1 Katherine Jenkins having his ear cut off by the Spanish during

a smuggling raid. War would thus be understandably called the War of Jenkins ear. Despite having a silly name, Bush adulte were dead set about winning this war decisively. Jenkins ear had of course been a pretext by the English not to just fight a war, but to try and take over a large part of the Spanish Empire, or at the very least inflict the maximum amount of damage on the Spanish colonies as possible. Their plan was simple, and had no chance of ever succeeding. They wanted originally to try and capture all of the Spanish Philippines, but after the Prime Minister decided that was too expensive, they decided to tone down the plan and only decide to capture the city of Lima capital Peru. Leader revolt in Peru and Spain, going capture Panama in these are like entire colonies by the way. Oh, and intercept the Spanish treasure galleons, which were notoriously difficult to capture. Even for a nation that was known for its privateers.

To attempt to accomplish all of this was one relatively unknown Commodore George Anson, who had only recently been promoted from captain. He was to be given six ships, 1400 sailors, and 500 soldiers to take. Wait, what? They only gave him 500 men in six ships to try and conquer all of Peru and Panama. They did not even bother to assign the mission real soldiers. They just told him to collect 500 men who are classified as invalids from the nearby military hospital. And it would have been 500 to 500 ever even showed up. The pensioners were brought in from the military hospital, quite literally brought in as somewhere on stretchers, unable to walk, but presumably upon hearing what they are supposed to do, those that actually could run ran away. This new gap of 259 men, which was created by the fleeing invalids, was filled with new recruits. Can I meet new 241 Marine recruits, apparently so fresh they've not been taught how to fire a gun. Something you think would be important if these men were supposed to capture entire colonies by force.This ragtag crew and fleet, under the command of the freshly minted Commodore George Anson, would suffer not just from the hubris of the Admiralty, would also from storms, disease, shipwreck, war, and starvation. They would encounter volcanoes, phantom islands in Spanish fleets seeking to hunt them down. They would accidentally circumnavigate the globe. They would succeed.

This is the story of the disastrous voyage. Comment or answer and how he and his crew survived. By the middle of August 1740 ships had their crew and their Commodore, but we still haven't discussed the ships would be sailing on the HMS Centurion. A fourth rate ship of the line 60 guns in a compliment of 400 men was to be the flagship. It was actually the ship that George Anson had been captain of before. Used remote, it's be Commodore of this new fleet having sailed her to Africa and the Caribbean. Anson was already well acquainted with the Centurion. The other ships that were to make up the fleet with Glouchester, Severn, Pearl Wager and try out plus an additional two small cargo vessels, leaving from Portsmouth. Their first delayed by winds keeping them in harbour and by their duty to escorting merchant fleet of 152 ships out of the channel due to the war with Spain. But even this simple routine escort mission went poorly as some of the merchant ships crash into each other .They finally set sail for real on September 18th, 1740, but all the delays they suffered before barely leaving England came at the price of the Spanish being informed there were British fleet on its way to South America.

The first leg of the journey ended at the small, neutral Portuguese island of Madeira to get supplies before crossing the Atlantic, and then a simple show of how much bad luck they were already having. This first leg of the journey, which was supposed to take two weeks, took six, arriving on the 25th of October, while Commodore George Anson discovered that a fleet of five Spanish warships under Admiral Pizarro have been dispatched to try to intercept them and who were already caught on their trail. This would subsequently had a great sense of urgency for the foreseeable future as Anson’s ship was carrying so many supplies for the long voyage. The gun ports were in fact blocked by the supplies and holds, meaning any fight they got into would mean having to dump their supplies overboard to enable the use of their cannons and thus having to give up on their boys because they would have no food.

Madara is also where the first ship in the fleet turned back. Although it was only one of the small merchant cargo ships is worth recognising, fleet of eight was down to seven. After only six weeks with the news that a Spanish fleet was searching for them and not looking to fight, they slipped out of the harbour and started the next leg of their journey to Brazil on the 3rd of November 1740.

While crossing the Atlantic, we found that the crew encountered their first major hurdle of the voyage disease. The ships, thanks to the expert management from the Apple T, was simultaneously understaffed and overcrowded, which is quite the achievement. The soldiers, who ideally would have had separate transport ships, were all packed below decks aboard the main vessels with no real ventilation to speak of, since the ships were lying so low in the water they couldn't even open gun ports, placing hundreds

of weak, sick men in a poorly ventilated space in close proximity. What could possibly go wrong? Typhus and dysentery soon spread through the cruise. Typhus, often called ships fever, is transmitted by lice that thrive in the hot. In closed conditions that were especially bad on this voyage. Typhus causes fevers, headaches, neurological disturbances, and tends to be more lethal the older you are, on the other hand dysentery is essentially extreme diarrhoea.  Actually, that might be worse. At the next stop for supplies in Brazil, there were forced to send a short a lot of the sick crew while they cleaned their ships. This took a month, although sending assure the sick men got them out of the way, it also put them in the tropics, which hosts all sorts of new diseases.

By the time the ships had been cleaned and we were ready to continue on, there were more crew sick than when they had arrived. Soon after leaving, they found themselves in bad weather, which soon turns into the first serious storm of the voyage. A major risk during bad weather was that the ships would lose each other, become separated, and in the era before GPS or wireless, it would be very tricky to find each other again.  So voyages like this had planned head in advance, the ships all agreed on a series of points along the route in an effort to not hang about, just in case a certain someone caught up with them. The plan was just to keep going for now and then wait for each other and regroup at the slightly safer agreed upon stops.

But this storm hits one, shared the Pearl, particularly hard. As you might expect for me, just explaining all that, it does get swept away from the rest of the fleet. That's alright, the captain can just sell for the next rendezvous point. That's fine, but the storm also kills the Captain. A shame. Not just because he had a fantastic name, but he was supposed to be in charge. That is more unfortunate, but not quite catastrophic. The first lieutenant could just take over. Who in this case was called. But the bad luck continues.

After the storm passes, HMS Pearl heads for the rendezvous point in Argentina, and in doing so spies a group of ships on the horizon flying the Union Jack. That is lucky. They have run into their fleet earlier than expected, or at least, friendly ships. But this was not Anson. Also in the area were the Spanish vessels under the command of Admiral Pizarro and flying false British colours. Their captain, the Pearl was sailing directly towards them. Only within range of the canons did they realise their mistake. They couldn't seriously attempt to take on the entirety of the Spanish fleet single handedly, so the Pearl turned and tried to run the crew in an effort to lighten the load. Threw everything they could overboard, only just managing to get away, although now without a lot of their supplies.The next order of business once the fleet was successfully regrouped was to stock back up on what was lost in the chase. Although it was risky since the Spanish were still in the area, they attempted to stop and resupply before attempting to navigate Cape Horn. However, this turned out not to be much help as the island had very few of the things they actually needed. No fresh water to drink or wood for repairs, so the expedition continues on towards Cape Horn without the planned amount of provision. Because of all the delays, Anson reached Cape Horn at the wrong time of year, meaning it happened to him most deadly time of year to try and reverse the passage due to one reason. Cape Horn is notorious for its stores. The conditions are brought about by a strong westerly wind and frequent storms, meaning the wind and storms go westies while a sailing ship is trying to go east to West.This is not a good combination of things if you rely on wind.That was prone to freezing temperatures. Dangerous and brutal nature of the Horn would be one of the reasons for future explorations for Northwest Passage and the building of a Panama Canal just to avoid this single route.The squadron arrived yet linear straight on the 7th of March 1741 on the entrance to the Horn. Surprisingly common in good weather, but writing in retrospect, one crew member wrote, it was the last cheerful day in the greater part of us would ever lived to enjoy.This statement was, unfortunately, horrifyingly accurate.

Before they were even all the way through the straight, there were clouds on the horizon. There was actually a storm coming that wasn't in it.This would mark the beginning of a desperate month long journey of fighting the wind and storms to make it around Cape Horn. It was also unfortunate for the crew that this was when scurvy struck for the first time during the voyage. Infamous sickness scurvy, which is often associated with the sea, is caused by vitamin C deficiency and can actually be had by any. It was just much more common for sailors do not have access to vitamin C rich foods online voyages it symptoms amongst Ansons fleet included lethargy, depression, ulcers, swollen legs, featured guns, rotting teeth and rotting flesh. Not a very great thing for crew to have when they're battling some of the worst storms on the planet, which were so bad that the crew in their accounts noted that sailors. I have never seen anything as terrible as it storms they now face. Pearl noted he had never seen waves so large

in his entire life. In fact, the winds were so strong that the Centurion, the largest ship in the fleet despite being over 1000 tonnes, was apparently thrown around like a toy ship. Everything above deck was either extremely damaged for simply washed overboard. There were below freezing temperatures during this. Such as those who are up in the rigging often simply lost feeling in their hands and fell overboard for the general crew who had to suffer from frostbite as it was impossible to start a fire due to wetness from the constant storms. They endured this for an entire month. Crew was so exhausted, men were dropping dead on deck in the surviving crew did not even have the energy to throw them overboard and just let them brought. The combination of sickness in sailing around the Horn cost hundreds of sailors and soldiers their lives. But due to the endurance killed the crew, not a single ship had been lost in the storms, which was a stunning success considering how disease ridden in week they were. For contrast, the Spanish fleet that was trying to locate them by going through the Horn ahead of them lost an entire ship and well over half the men of its fleet and had to turn back in that same timeframe.

So before they even reached Peru, ship had run head first into the Spanish fleet and had its captain killed. They suffered a month of some of the roughest seas on the planet, caught typhus, dysentery, malaria, and, according to one modern source, had suffered one of the worst outbreaks of scurvy in maritime history. It took about a month in total, declared the Horn, and by the beginning of April they turned N ahead for Peru. For once, the Pacific was actually living up to its name. Whether on this side was, in contrast, rather calm, and they made the most of that by trying to make as much progress in this time as possible. Some ships, however, just faster than others. The Pearl and the Seven in this case made faster than the rest of the fleet Data plan for this just rendezvous at the next point and on the 10th of April as they disappeared ahead into the rapidly descending fog. Anson wasn't worried. He should've been ships of this period figure out that. Not from the stars, but for estimating it from their speed and their last known location. But the speed is only half the story, because the water moves as well, and for this part of the world it moves in a way unknown. To answer in his crew, they thought they were 300 miles west of the archipelago of southern South America. They were sailing at top speed. Active in particular of the slightly ominously named in North Ireland on the night of the 13, the crew of the Anna finally spotted land looming out of the fog just two miles ahead of them. They just managed to steer around it and fired cannons to alert the rest of the fleet. They had just come unspeakably close to maybe losing hundreds of men an entire ships in the poem and the Seven one nowhere to be seen. The crew hope, perhaps that they had also seen the landing. Time would be waiting there, the next rendezvous point. Rocks at night sank ships even in waters close to home. He must have been in their thoughts, how likely it would be that they didn't see the landing time and what that would mean. In either case, they were forced to continue on a further two ships, down three in total from what they had started with. If it wasn't bad enough already, what was left of the fleet was now plunged into a vicious storm, separating the remaining ships and scattering them. They may not have felt lucky, and in many ways they really were not, but in one small way they were very lucky indeed, although they were now scattered across a mysterious. Neither the storm or the island had managed to sink a single ship, and the Pearl and the Seven and their crews were still out there, afloat and alive.presumed loss for the rest of the fleet on april 10th. The two ships had actually survived as they had spotted the same surprise of the cliffs of newer island and having been ahead of the fleet they saw during the day it was very much less of an emergency for them in the easily steered clear after attempting to look.

In retreat around the Horn, back to safety. Captains would later be accused of abandoning their duties by retreating. Their fate would remain unknown. To answer for the rest of the voyage in would be presumed lost. 6th rate ship The Wager, which if you remember was the ship that had the most invalids and marines aboard, had a much different faith and that of the Pearl and Seven. After being separated from the other ships after the storm, the captain once again decided to head west to make sure they are clear of the coast as to not have another run in with cliffs like at newer island. Their plan was to go to the first round of viewpoint at Socorro Island to meet back up with the rest of the ships.

On the 13th of May one of the crew thought they had spotted land to the West of the ship, which clearly should not have been the case since they specifically sailed West to leave the coast and they're off the West Coast of South America. How could there be land to their West therefore deciding was ignored. They however soon realised to their dismay that they were in a bay. And even more unfortunately for them, they only had 12 able crew out of the 105 they started with, so they were not able to turn the Wager in time and on the morning of the 14th of May 1741 crashed onto the rocks and what is now an island off the coast of Chile.

## To be followed

---

# (5 362-03/06/24) 1740 and the British in the Spanish are fighting over the Americas again (II)

The short version is 140 out of 247 men survived the shipwreck in the voyage up to that point, but only 36 would make it back home to Great Britain, either by crossing South America on foot or sailing around Cape Horn in a dinghy. Anson was now alone, this trusty old ship, the Centurion having been completely separated from the entire rest of his squadron. The only thing he could do was go to the prearranged rendezvous points. He reached Socorro Island. The first rendezvous, on the 8th of May, 1741. The Centurion waited two whole weeks, but to no avail. Anson then decided to head to the next and final run, a viewpoint to see if any of his ships had made it there instead. Unfortunately, when he arrived at the island that was the next round of you, it wasn't there. There weren't other ships there. The island itself was missing. His charts were wrong. Anson in his navigators had to spend the next two weeks searching for the island as it was their only hope of meeting up with the rest of their fleet. They went as far east as to spot the mountains of the mainland before turning around. Eventually, after searching back west, the island of Juan Fernandez was spotted on the 9th of June. The island they had thought was only 135 miles off the coast of South America had actually been 360 miles off of the coast. Due to this navigational error, combined with the weakened state of the crew, 75 men died in the extra time it took them to find the island. But despite this fatal spin of the wheel misfortune, the disaster actually brought them extremely good. But getting lost in spending an extra two weeks at sea, they just missed the Spanish patrol that had given up waiting for them. It had literally just left Juan Fernandez days before they arrive. Despite having spotted the new refuge, were only eight crew who were fit enough to actually help bring the ship into anchor at the island. This ship originally left England with 400. As Anson in this once proud flagship limped into the only safe anchorage on the island, he and his crew were quickly disquieted by the fact that there was nobody else there. They had come here. They were the only ones here, and they figured they would be the ones coming late. But almost immediately after arriving, a tiny sail was seen struggling into the bay. Trial had made it in. After more than six weeks after dispersal of the squadron, the largest and the smallest Anson’s vessels arrived at Juan Fernandez. The Trial have not fared much better than the Centurion, as over half of its crew in Marines had died on the 21st of June 1741, weeks after first getting to the island. Shockingly, another ship turned up at the rendezvous. This time goes the Glouchester, limping in with only 92 out of 254 men due to how little men? It actually worked to ship. It took an entire month until they could safely arrive on July 23rd with their fellowships. Even more shocking is when, months later, in the middle of August, the tiny cargo ship Anna strolled into the harbour without difficulty. They had apparently been living it up in Chile for two months before deciding to go looking for the rendezvous.Juan Fernandez was actually quite a great refuge for the weekend sailors, having plenty of fresh water, food and resources to fix their ships. Even so, the Anna was deemed too damaged to continue. By September of 1741, Anson and his crew are ready to set sail again. But before leaving, he took stock of how many men he had left and realised that of the 961 that had left on the ships he now had with him, 626 had died. He had 335 men and three ships left of the over 1900 men in eight ships had left with.Despite the complete loss of the Wager, the return of the Seven and Pearl to England, and roughly the loss of 2/3 of the men in the remaining crew of the Centurion Glouchester, Trial and Anna were able to regain their strength and recover from their illnesses. And surprisingly, this is actually where the fortune of the crew started to change for the better, at least temporarily. And his first goal after recovering is to discover any sort of news, as the fleet had been completely cut off from outside contact for nine months since they left Brazil. Anson did not even know if Great Britain and Spain remained at war after leaving Juan Fernandez this century, and quickly captured the Spanish cargo ship Boisterous in your Adela Montecarmelo, which had given the news that indeed they were still at war with Spain. This was the go ahead that answer needed to start wreaking havoc along the Spanish coast. With the ships and crew he had left, he sent the Glouchester the next largest vessel behind the Centurion. Newly captured Carmelo stayed together.Tiny Trial , smaller ship

and had been repeatedly damaged.  Managed to actually capture a Spanish cargo ship three times her size transferred its crew and Gunstar they sank to try out and became the crew of there are on Zazu which they had fittingly renamed The Ttrial's prize the Centurion sees two more ships where they then learned that Glouchester was in danger as it had been spotted by the Spanish.aware of its presence at heights hanson decided to attack pitso immediately as most of the troops who were supposed to be used in ground operations have been invalids and were now dead there is no longer any possibility or even faint hope of ever taking the major port ofWhich?After they were done, they burned down the entire town except for the churches and saying all the ships in the harbour except one and taking that one with them. OK, maybe a little bit like.After reuniting with Glouchester, which had taken two ships on its own and send, it decided to take his new fleet of eight ships to Acapulco to try and intercept the Fame Manila Galleon, which was do import within the next several months. As there is no hope of taking the port with so few men whose decided they would lie in wait for the ship nearby is also worth noting, in the seven months since the last major disasters, only two men had died.It shows what good nutrition from the islands and calm weather can do for a fleet of ships and their crew. Unfortunately for Ant and his crew and their first run of bad fortune and months, they had missed the Fame Manila galleon and even their attempt at capturing the outgoing ship from Acapulco was thwarted, as the Spanish had by that point been alerted to the British fleet in the area and were smart enough to not send out an unguarded ship.It is worth noting the ants and wasn't in a great place. He was stuck in an ocean controlled mainly by a power that he was trying to fight and to escape he had to navigate Cape Horn again, which had almost sunk his ships multiple times. If only there was a way that didn't involve.Right. Yeah, of course this was now the plan to get back and to avoid the pretty horrifying Cape, they could just keep going West. This was now an impromptu circumnavigations. Although Anson had many ships, he didn't now have the adequate crew to sail them or properly so to solve this problem before.Crossing he consolidated his fleet, moving all the crews prisoners in cargo onto the Centurion and Gloucester, and then sinking the captured Spanish ships, including the trials prize to stop them from falling back into enemy hands. Now with the fleet down to a more evasive and properly crewed pair of vessels, they set out West on the 6th of May.1742 As is seemingly traditional at this point, they misjudged how long the crossing would take, estimating it would take them only about two months to cross Pacific and make it China, where the plan was to refit their ships and then head home to England. In reality, it would actually take them six months, which was once again largely down to navigational errors.And wind that refused to take them any great distance. This must have been infuriating for the men who at this point, if they had survived this long, had been at sea for coming up on two years. We're now seemingly stuck wandering in the middle of the Pacific, literally on the other side of the world to home. To add to this, an since idea to consolidate the fleet came back to bite them.Now, although the individual ships were adequately crude, there were also individually less expendable when what little wind there was broke the masts of both gunships. The fleet was now largely crippled in the crews were forced to make makeshift repairs while they died of scurvy, and their damaged ships started to leak by July.Gloucester was taking in so much water 7 feet deep in the hole, despite constant pumping, that she began to sink despite the Centurion not being much more float from the Gloucester. Anson was forced to transfer the crew and cargo from the sinking ship, and once everyone was off the Gloucester, she was set on fire to make sure she didn't drift into Spanish territory. George Anson.Now essentially Captain of the Centurion and not much more. His fleet has been reduced to a single vessel, and even that ship, which had been with Handsome for years through disaster after disaster, was now sinking as well, coupled with that answer, was also losing his crew. About nine men a day were dying and his crew was being stretched.Thinner and thinner, to the point where Reportedly even Answer himself had to man the pumps to combat the flooding. Their only hope were for the unreliable winds to carry them towards land. Any land, even Spanish land, was better than drowning in the open ocean, but the wind and their survival was out of their hands.In the seesaw fortune that was George Anson's luck, they actually found land. It may have been Guam, the Spanish colony, but they would certainly been imprisoned. Not best outcome but at least it was land. But in fact they had not discovered mainland long that the island of Tenby and just to the north, which was being used to store supplies from the Spanish Garrison of Guam, but was only guarded by one Spaniard.You would think guarding the supply for the guard would be someone important. The time they reached their News Island refuge on the 27th of August 1742, only 71 of the crew was able to perform even white duties, while the other 121 had to be carried ashore. 21 were in such bad condition they died immediately after landing. Of course their peaceful stay on Tinnion.In the night of September 18, the store in literally blew the Centurion Alta Sea with the 190 those on board, which is really not enough men as it was supposed to have 400 full comma.From two years at sea is left 107 men waking up on the next morning to find out

they were stranded on the island. Answered Who's among those on the island Nude at the Centurion could have easily sunk or be prevented from coming back east due to the strong winds.As a Centurion was under crude still have substantial leak that had not been repaired.He started to prepare for reality that he and his remaining men were stuck on Tenby.Their hopes of salvation were extremely live.Any ship passing the island was most likely to be Spanish making waiting for a passing ship not an option. The only other choice was to try and use the at Max 30 person vote which was left on the island by the Spanish and was normally used to transfer supplies to Guam to get somewhere else. There were obviously multiple problems with this.Make it easily made its equality, but then they would have ended up in a Spanish prison right to gaol right away to the boat could only hold three people, while there are well over 100 on the island.And finally decided was to have the remaining ship carpenters lengthen the boat as much as possible and sale 2000 miles West to Macau with over 100 men.Yeah.However, was not forced to make that terrible choice is After 19 days, this centurion miraculously returned.Even answer, who is noted as being characteristically reserved in Stow, it was overcome with joy at the seeing the return of this ship, it's true, had struggled for weeks to keep it afloat and bring it back against the harsh winds.And although it got blown off the island again in another storm, jeez, they really can't catch a break and they're able to return after only 5 days.On the 20th of October 1742, after nearly two months on the island and still have your massively ship finally set out West from Macau and China, reaching A neutral port on November 11 for the first time since Brazil.After some initial reluctance to help the British ship from local Portuguese and Chinese authorities sensing they were hosting pirates.I mean obviously work.The ship was then careened for repairs and the crew would be enough relatively safe port for next seven months while the ship was refitted. Hanson made it publicly known while he was in Macau that he'll be returning immediately for England and had no intention of capturing any more ships for committing any acts of war.All those things.After leading the cow on the 19th of April 1743, he informed the crew that he had every intention of trying one last ditch effort to capture the Acapulco Galion before it arrived in Manila, which was the only goal the animal T had given him that he had any reasonable hope of still achieving.The crew was supposedly elated at the news, which is quite surprising to me. After they had been gone for over 2 years, I thought they might have wanted to return straight away, but after having suffered so much already, the prospect of taking one of the richest ships on the ocean and getting a cut of the loop was deemed worthy instead of returning home empty handed. It also didn't help that they had essentially accomplished none of the goals originally given by the Admiralty.With only 227 men and one ship left, compared to 18154 men and seven ships they set out with, they arrived in Cape Espiritu Santo in the Philippines on the 20th of May 1743 to await their target. They have been chasing for years and one last ditch effort.And it's a company Mountain was where the Spanish ships coming from Mexico with first sight land and use it to guide them on their final course to Manila. All the crew of the century and had to do now is wait for their target to come to them.After waiting a month in here about to give up hope, it was almost the end of the month and time is running out for failing to arrive.The ship was spotted forge southeast.I mean, who wouldn't? After finally spotting the ship, even after four years, there will probably be filled with massive amounts of treasure by later in the morning. They were sure it was their prize. Even better, it was completely alone and unguarded as it as worship had run aground somewhere. I'm starting to get the sense that selling It's time for you, for everyone, was just a terrible experience.Just now getting.As well as being unguarded, the Spanish Galleon had ignored calls from locals to take a longer route to avoid the century in the Spanish galleon even sell directly at the Centurion Shock, the Hanson industry. To be honest, this ones all in the Spanish.

There almost shocking turn of fortune answered and his crew absolutely annihilated the noise. Stress in your to Covadonga raking her with their 24 pounder guns.After about an hour and a half, the Spanish suffered 151 casualties, 67 men killed in 8400, compared to the British who only 18 casualties one person killed in 17 win.After gruelling nearly three-year journey, his original goals have been to capture Peru Panel and hassle the Spanish treasure galleon. George Anson and his surviving crew had at last accomplished at least one of their goals. I'll be up the smallest one by capturing the Covadonga Anthonys true captured over 34 1/2 tonnes of silver from the Spanish mines in South America that have been destined for.According to one historian who was perhaps the greatest prize ever captured by British ships at that time, the expedition had finally achieved it, saying, well, one of them, and had done it spectacularly. Crew that had suffered what at this point was years of disease and parallel flows, all of us.Almost drowning in.You can perhaps forgive them after returning to Macau thinking about finally going home. In preparation, they sold the Gallant, which they didn't need for the journey back. While they're at it refitted the Centurion On the 15th of December 1743 / 3 years after they left Portsmouth, the

remaining crew set sail.Given the luck that they had this well, you would expect a route to take in the past. Krakatoa, across two oceans and around the yet another cave might be similarly dense with adventures. However, I'm quite shocked, but still pleased to report that they made it home without incident, making it to Portsmouth on the 15th of June 17.

Three years, eight months and 28 days after their departed.

The original crew of the Centurion, Gloucester, Trinal and Anna had left Portsmouth at the very beginning, numbered in total about 800 men. These had, over the course of the voyage, all been consolidated onto the Centurion. When she sailed back into the Solent, 188 were left.If you include those that split off midway, those of the industry, those in the shipwreck of the Wager, and the two that had retreated, survivor figures for the whole fleet are just 500 men of the 1900, but left with 1400 dying of disease or starvation of the disabled men originally brought in from the hospital, we can safely say the mortality.But quite surprisingly, the death rate of the young soldiers is similarly bad. Within a year aboard the Gloucester, all sixty men from the hospital had died, and only two of the 46 Marines were hanging on. Things were similarly depressing aboard the other ships, and we have no idea if any of them made it.If they did, it would have only been a couple of the 500 ordered a board.Upon their return, answered in his remaining crew became instant war heroes as their capturing of a treasure galleon was one of the few victories in the larger war.The decision by Anthem to risk his ship and crew in one last effort to take a Spanish galleon hit off enormously in fame and fortune. Treasure itself was paraded through the streets of London in 32 waggons that years of crowds, musical fans and even attracted the interest of the Prince of Wales before it reached the Tower of London, where we held before it would be divided between the crew.Himself in the crown.George Anson received £91,000 from dividing with treasure, compared to the 719 pounds he made a standard pay as Commodore during his entire voyage.Would have received about 300 pounds from the Treasury, which seems like a fitness for all the trouble they went through what was worth about 20 years pay.Against this disastrous voyage became a saving grace.Did you come from being an obscure Commodore in the British Navy, becoming a British naval hero that had won a victory despite the harrowing conditions he would write? His new fame and fortune, became the First Lord of the Admiralty in 1751. In local life is a rich British aristocrat flying the largest state of Moor Park in Hertfordshire, Hertfordshire, Hereford.Thank you.The daughter of an Earl, all of his cut of the money stolen from the Spanish.What happens to the old Centurion, the only ship that survived the whole circle navigation, I hear you ask?Actually went on to serve in the Royal Navy for another 25 years. Was actually able to be broken up at home in England instead of lying at the bottom of the summer.That wasn't before she was able to serve with their old captain one more time. Issues in the fleet, those commanded by now Admiral George Anson, that defeated France in the Battle of Cape Finisterre in 1747.

But as with most things in history, the voyage passed into the haze of public memory in the grand prize that was once shared by all of London in the Prince of Wales was forgotten.And even though this voyage would become overshadowed by other feats of the Royal Navy and become forgotten in public memory, it is still at the very least a tale of heroism and resilience of a ship for Commodore Enter crew succeeding against the many, many odds stacked against them.I would like to thank the story in Glen Williams for his book on the Subject Prize of All the Oceans as it was an invaluable asset in writing the script and would encourage anyone who wants to know more about this subject to check it out.