

(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.

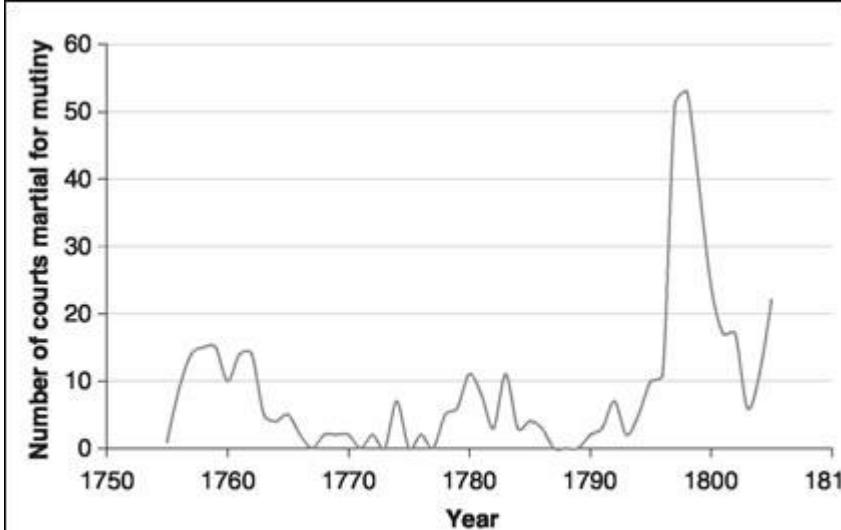


Figure 1. Courts martial for mutiny, British Royal Navy, 1755–1805
Digest and Analysis of Courts Martial, TNA: PRO (UK) ADM 12/24.

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.

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.



Figure 2. The mutinous Atlantic in the 1790s.

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 Stadholder 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.



2 PARKER the DELEGATE. Sketch'd by a Naval Officer.
London, Feb^d. June 1797 by W. Holland, Oxford Street.

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 Président-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 of regicide, 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.

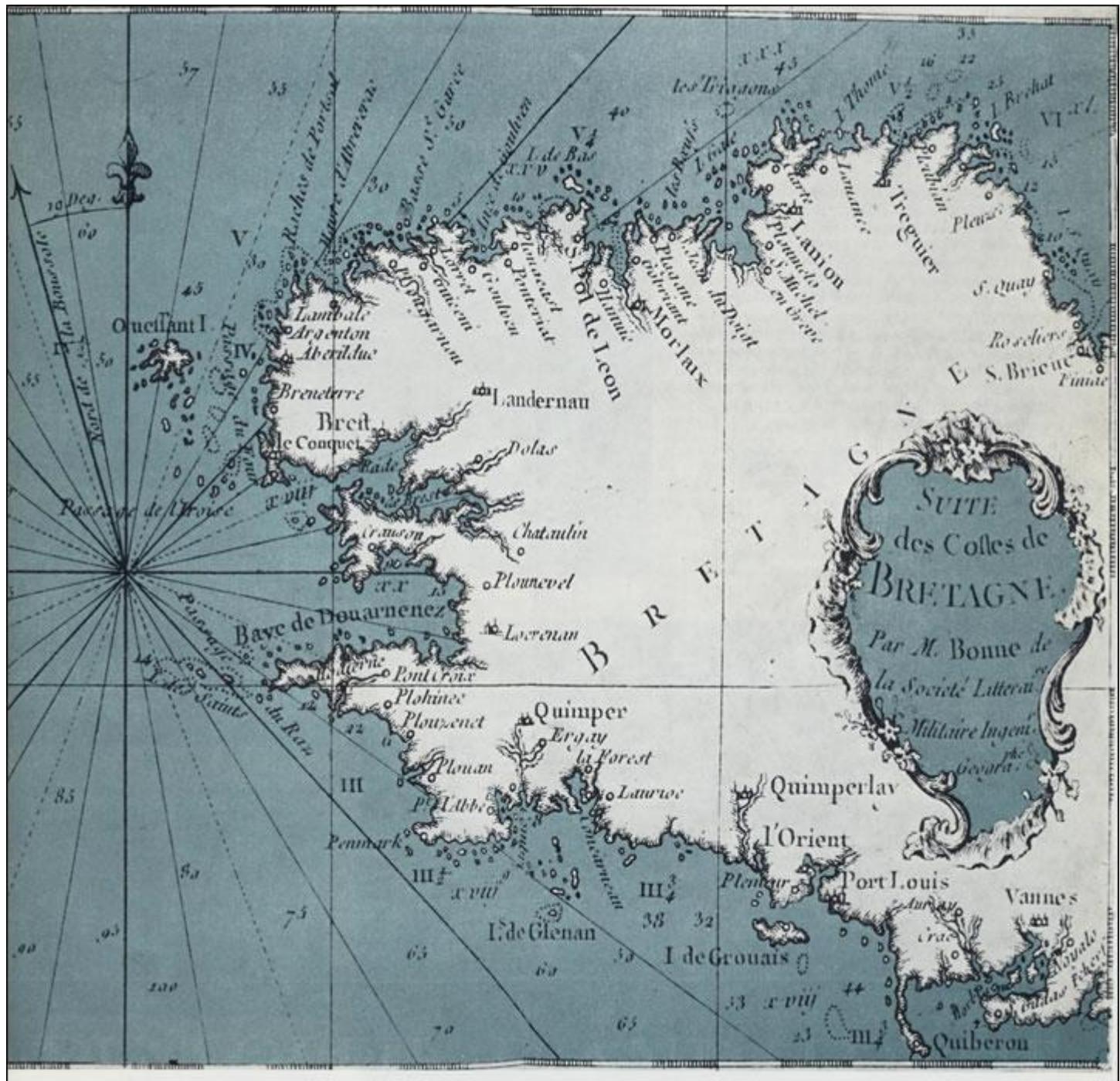
CONCLUSION

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 revolutionary 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 vieux 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 voulu 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 ennemis. 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 contraint 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 aisément 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 ?

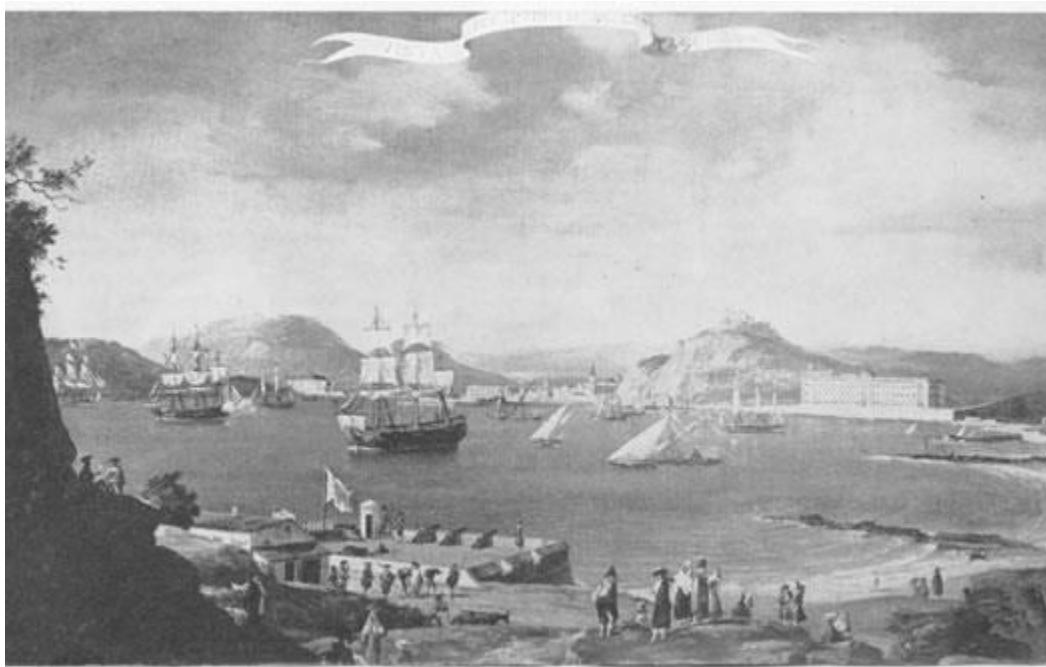
Alors qu'il commandait l'escadre anglaise devant Cadix, l'amiral Jervis avait fait des sondages dans la partie occidentale de la baie de Tanger en vue d'une éventuelle relâche imposée par le mauvais temps. Mais ces renseignements que le grand marin jugeait indispensables, Bruix n'aurait pas eu le temps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

Ce qui semble bien prouver que l'amiral avait l'intention d'attaquer les forces ennemis 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, l'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 courraient 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 Détriot 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 probablement, 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 Détriot, 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 ardu. 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 ennemis. 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 manœuvre 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 vaisseaux, 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.

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

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 ratrapper, 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.

(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 onvoorzienige accord 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 vaste 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.

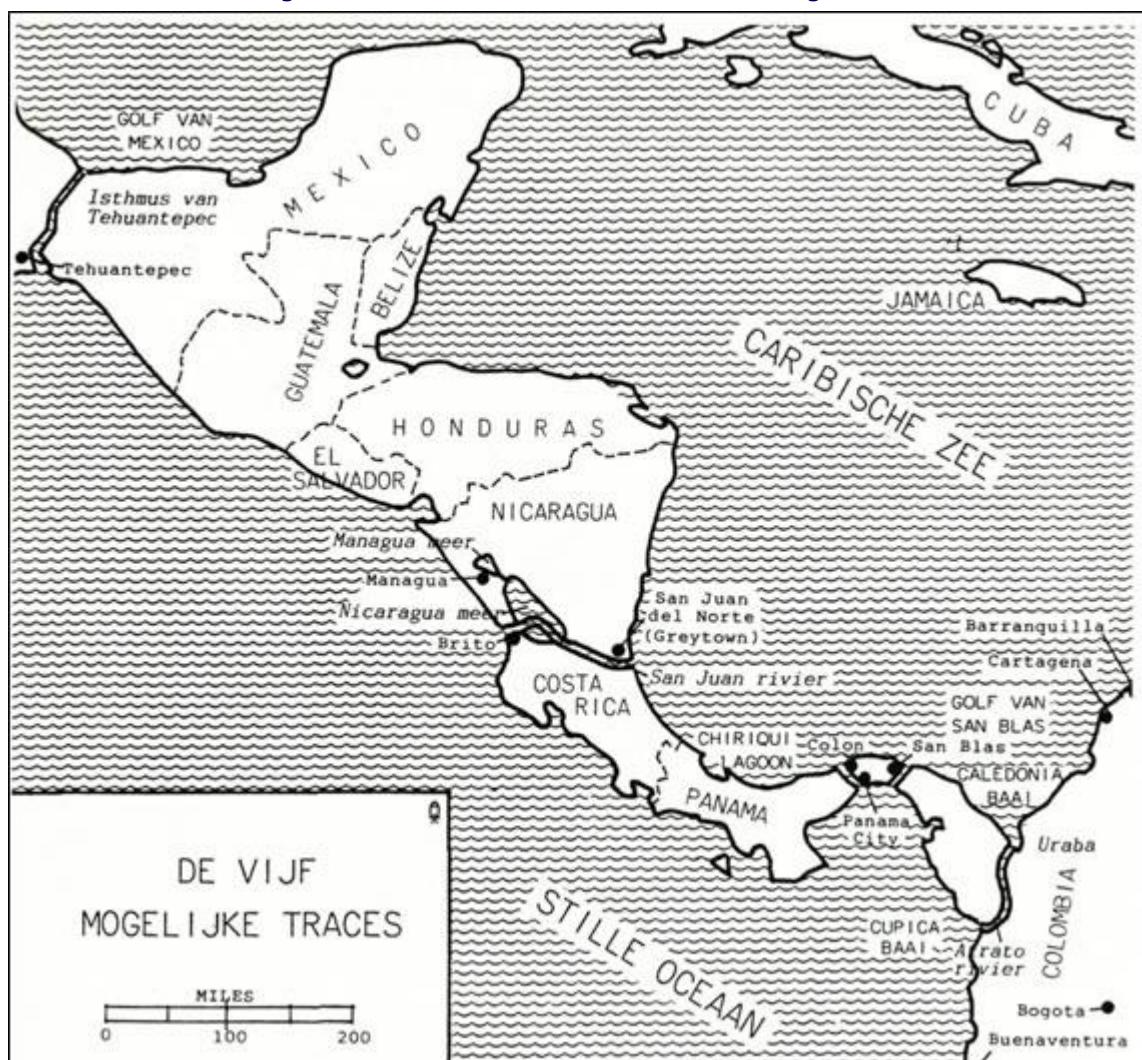
In die periode dachten de Amerikanen helemaal niet aan een kanaal doorheen Panama. Hun gedachten gingen uit naar Tehuantepec in Mexico, wat dichter bij huis lag, en naar Nicaragua waar zij gebruik hadden kunnen maken van het meer.

Groot-Brittannië was in de 19e eeuw zijn macht flink aan het uitbreiden in de Caribische Zee en stond niet onverschillig 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 oorlog 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 « Interceanic 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 hoofleverancier 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 concessie 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 miljoen 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 miljoen fr. voor onkosten. het Tür्र syndicaat werd afgekocht voor 10.000 aandelen waardoor de Wyse concessie in handen van de compagnie kwam. Wanneer de optelling gemaakt werd, had de Lesseps 32 miljoen uitgegeven om zijn compagnie te starten.

In Januari 1881 kwam te Colon de technische voorhoede aan met een koopvaardijschip 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 ontginnung 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.

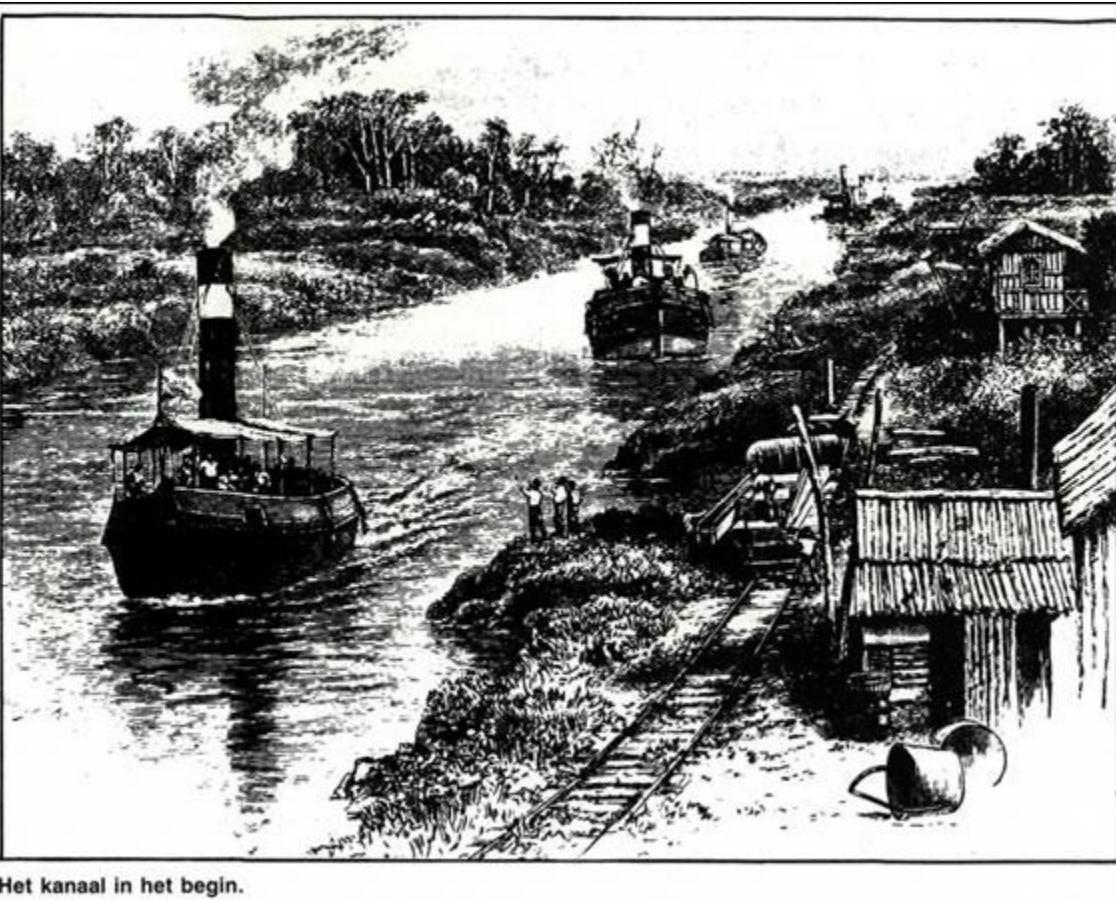
Het enige verkeersmiddel in de istmus was de spoorweg die van het grootste logistieke belang was. Maar de spoorwegmaatschappij was echter een slordige boel, die niet alleen inefficiënt was maar ook stokken in de wielen durfde steken. Zij moest dringend afgekocht worden en zorgde voor een prachtig staaltje aftroggelarij.

In de Wyse overeenkomst » stond een clausule waarmede het « Trr syndicaat » «vriendelijke accorden » 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 oorlogsgebieds 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 (anopheles).

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 schipperde 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 vooruitgang 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-bergras 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 schijnend 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 Huitin, 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 miljoen 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 miljoen kon van de banken verkregen worden met de aandelen van de « Railroad Co. » als waarborg. Na de dood van de finanziële beheerder, Lévy-Crémiex, 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-Semitic 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 Lesseps 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 ontvingen hadden om de lening goed te keuren.

De toestand nam vrij snel een politieke wending aan waarvan de royalisten tevergeefs gebruik trachten 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; hospitaal en alles in goede staat. Verder bleek het dat reeds 50 miljoen 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 concessie » tot 1903 te verlengen, Bogota eiste echter de stichting van een nieuwe compagnie en verleende het recht de venootschap 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 miljoen fr. neer. Brunau Varilla slaagde er bijna in, Alexander III, tsaar van Rusland, een bijdrage te laten betalen, maar in 1894 werd hij vermoord 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 miljoen 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 kampeen ontstaan: één dat voorstander was van de aankoop en het ander dat de - Nicaragua oplossing - aanmoedigde. De ,*< Isthmian 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 bezwaard was met vulkanen. Maar de streek was veel gezonder dan Panama.

In 1901 werd Mac Kinley, president van de V.S. vermoord en werd opgevolgd 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 beïnvloeden. Uiteindelijk stemde de senaat voor Panama; Roosevelt veranderde van gedachte en keurde een budget van 40 miljoen 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 accord 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 miljoen 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 accord 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 analisten 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 Filipijnen 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 overheerzer 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 trachten Cuba af te kopen van Spanje voor 300 miljoen 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 Francisco 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 hetzelfde 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 hele 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 » 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 fortificaties 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. Davis als eerste gouverneur en de werkzaamheden konden beginnen.

Te Washington werd de « Isthmian Canal Commission » (ICC) uitgebreid tot 7 officieren en ingenieurs onder de leiding van admiraal Walker als hoogste autoriteit 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 miljoen 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 ontdekking 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 opzoeken 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 Nobelprijs-winnaar, de meest interessante 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 bewoond omgeving. De « anopheles » 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 muggentheorieën en van de gierige Walker kwam er geen geld vrij om de ziekten te bestrijden.

In november van hetzelfde 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 Mountains 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 gevvaarlijkste 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 triomviraat 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. regelmatig materiaal en vers voedsel aanbracht.

De werkvoorraarden waren er heel wat op vooruit gegaan en het onbekwame personeel werd afgedankt en vervangen door geschoolden 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 recruterung. 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 verafschuwden 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 werkvoorraarden 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

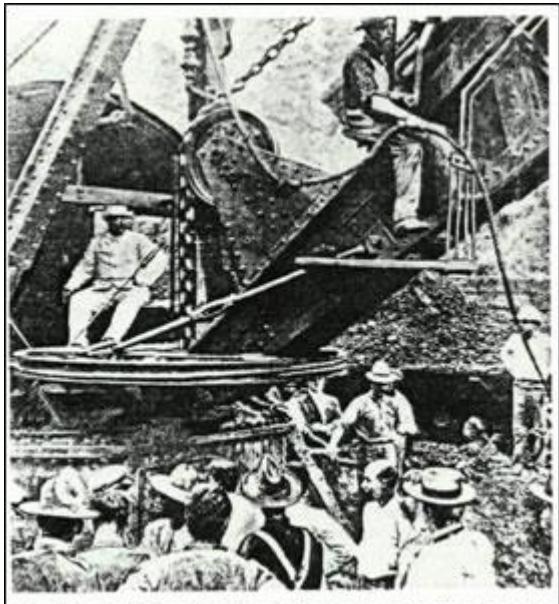
Tot dan had nog niemand de beslissing getroffen of het kanaal al dan niet op zeeniveau moest gegraven worden. Roosevelt riep de raad in van een internationale commissie en uiteindelijk keurde de senaat het originele plan goed van de Fransman Godin de Lepinay voor een kanaal met sluizen. Dit kwam wel 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 water niveau 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 geleidigd 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.

G.W. GOETHALS



George Goethals

Col. George Goethals, U.S. Engineers

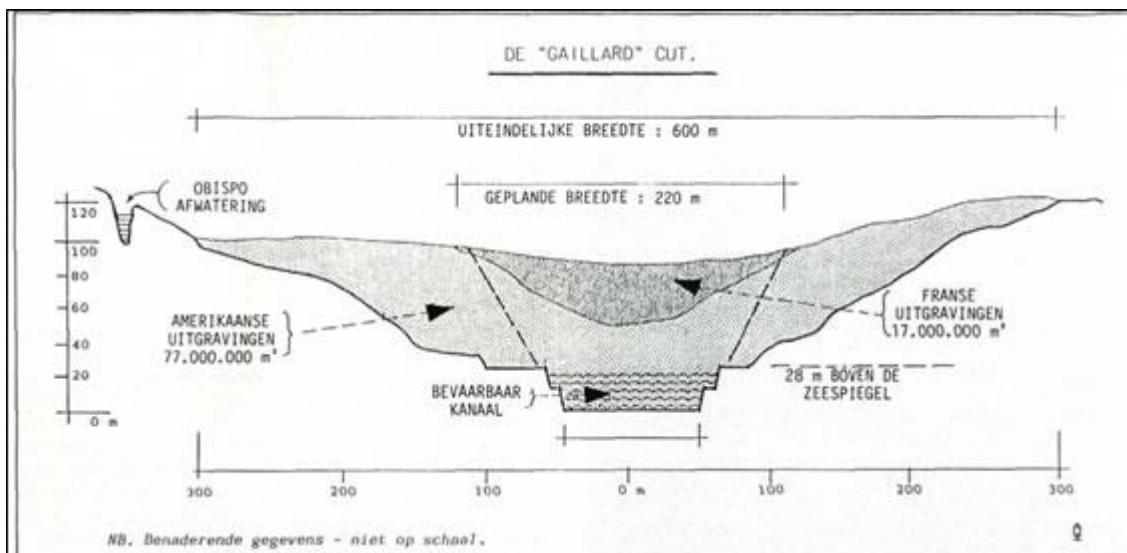
Sedert hun onafhankelijkheid hadden de V.S. de uitvoering van grote waterwerken aan de genie van het leger toevertrouwd. De federale staten waren niet bij machte dit zelf te doen. Vele waterwegen doorkruisten de grenzen van meerdere staten zodat het aangewezen was de verantwoordelijkheid aan een centrale dienst toe te vertrouwen. Zo ontstond er een traditie die nog altijd geëerbiedigd wordt. De leiding is altijd in de handen van de U.S. Engineers terwijl de werken aan burgerfirma's toevertrouwd worden.
Georges Washington Goethals was de zoon van Vlaamse emigranten uit Roeselare, die zich in 1848 in Brooklyn vestigden en waar hij 10 jaar later geboren werd.
De familie Goethals had het niet breed en George moest het stellen met een bescheiden opvoeding aan het City College van New-York als jobstudent. Hij slaagde het ingangs-examen aan de militaire academy van West Point waar hij zich onderscheidde als één van de meest begaafde studenten en het brevet van burgerlijk ingenieur behaalde. Gedurende zijn loopbaan nam hij deel aan de verbetering van talrijke rivieren en havens en ontwierp een sluis met een verval van 21 voet om uiteindelijk als professor te West Point en op de generale staf te dienen.
Hij was zeer groot van gestalte, had een zeer teruggetrokken karakter en leidde een streng leven.
Hij had een diepe indruk gemaakt op minister Taft, die hem bij Roosevelt aanbeval om de bouw van het Panama kanaal over te nemen.
Na de voltooiing werd hij gouverneur van de kanaalzone om aan de 1ste wereldoorlog deel te nemen als «quartermaster general».

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 miljoen kubiek beliep waarvan 77 miljoen 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 miljoen 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.

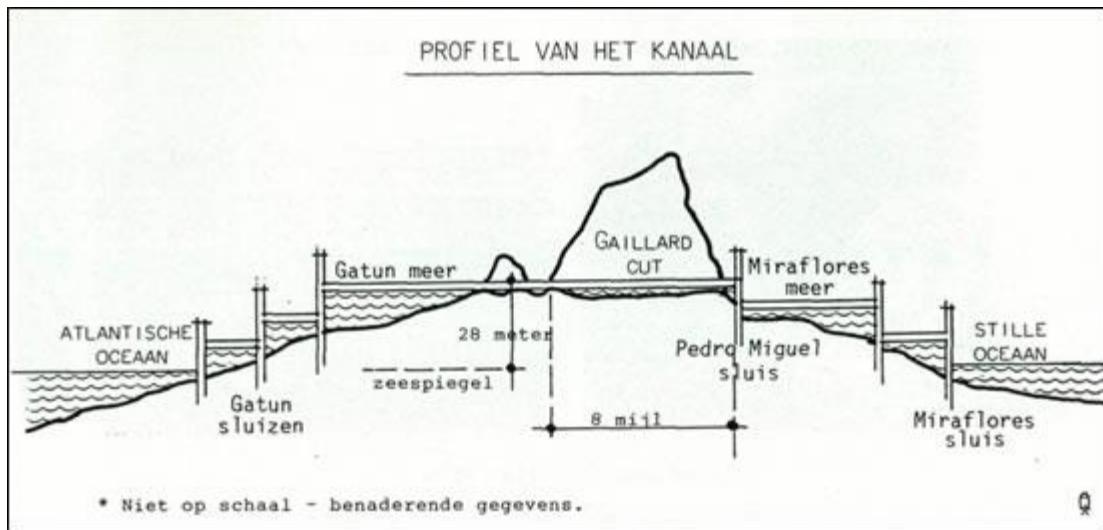
Op 18 oktober 1913 deed de nieuwe president, Thomas Woodrow Wilson, vanaf het Witte huis de veiligheidsdammen electrisch springen en het kanaal was klaar. De inlanders wilden eerst niet geloven dat hun dorpen van de kaart zouden geveegd worden en weigerden te verhuizen, maar wanneer het water hun hutten 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 moet 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 manuevreren 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 Panamakanalaal neemt hij het bevel over van het schip, wat de manuevers betreft, ook voor oorlogsbodyms. 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 bodyms 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 geregimeert tot zelfs de personaliteit van de mens. Het was een socialismus à la lettre, die men best kan vergelijken met de «Animal Farm» van George Orwell.



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 gesegregeerd. Iedereen had toegang tot de «duty free» coöperatieven. 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 ervenis 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 reputatie 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 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.





▲ In de «Gaillard Cut».

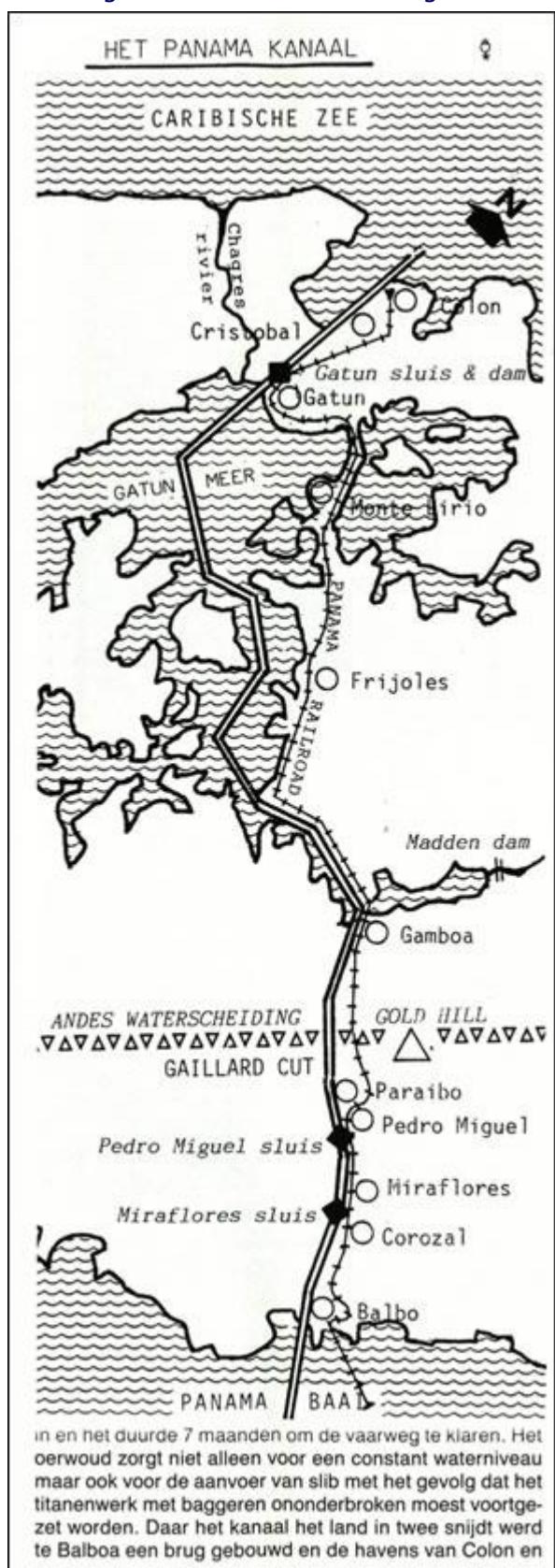
▼ Een Panamax in de Gatun sluis.



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 catastrofe 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 vloottende kraan van 250 ton gebouwd om kustonderzeeboten aan wal te zetten die door de VS ingepikt werd, als oorlogsschade, en aan de PCC geschenken. 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 miljoen \$ erkende Colombia de staat Panama en verkreeg het recht het kanaal te gebruiken en zelfs om troepen en munitie ter verschepe.



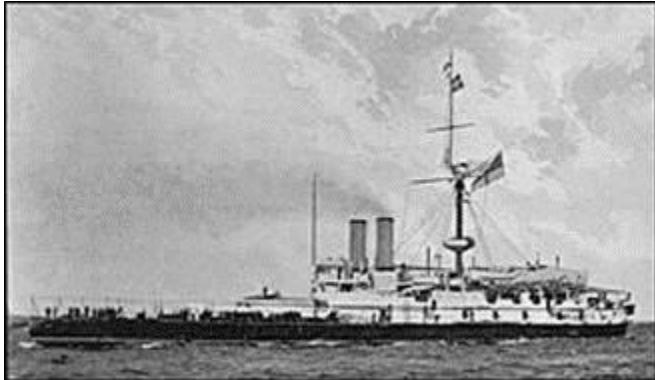
Ook Panama heeft zich de ganse tijd benadeeld gevoeld en de relaties met de VS nooit rooskleurig geweest. Hier kon in een zekere mate aan verholpen worden door Panama meer en meer te betrekken in de uitbating van het kanaal. In 1979 werd de spoorlijn overgedragen en van de 7.500 bedienden nu in dienst 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 vrijheid 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 afzonderlijke oceaanmarines te bouwen wat het strategische belang van het kanaal sterk heeft doen verminderen. Maar kan Panama het aan, deze modelorganisatie 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 Proceedings Aug. 1980.
- The Canal in the Jungle. BBC uitzending.
- Historia No. 98. Les Etats Unis explosent & déjà 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 afgenoem.
- 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

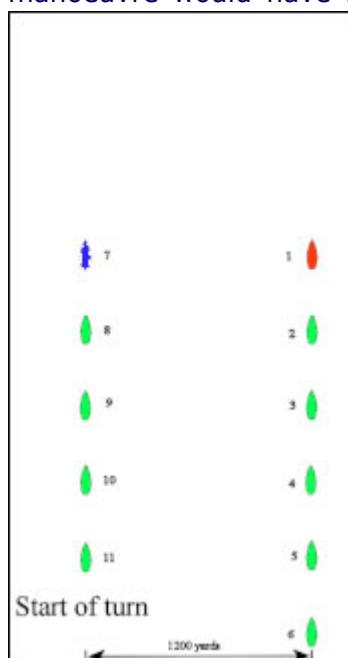


He ordered speed to be increased to 8.8 kn (10.1 mph; 16.3 km/h) and at about 15:00 ordered a signal to be flown from *Victoria* to have the ships in each column turn in succession by 180° inwards towards the other column so that the fleet would reverse its course. However, the normal "tactical" turning 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 of water 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. 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.



Camperdown's damaged bow

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.

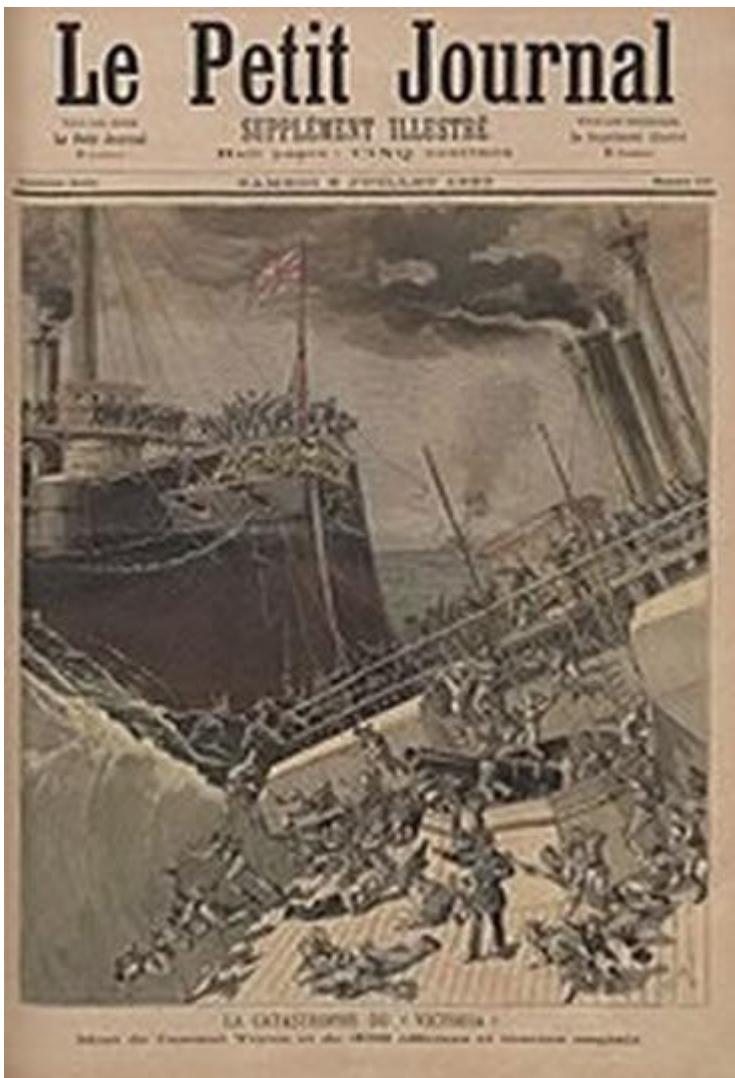
Tryon himself stayed on the top of the chart-house as the ship sank, accompanied by Hawkins-Smith. Hawkins-Smith survived, but described the force of the sinking and being entangled in the ship's rigging. He thought it doubtful Tryon could have survived, being less fit than himself.

Public response



HMS Victoria capsizing boats going to rescue crew" by Reginald Graham, 1893
Artistic 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



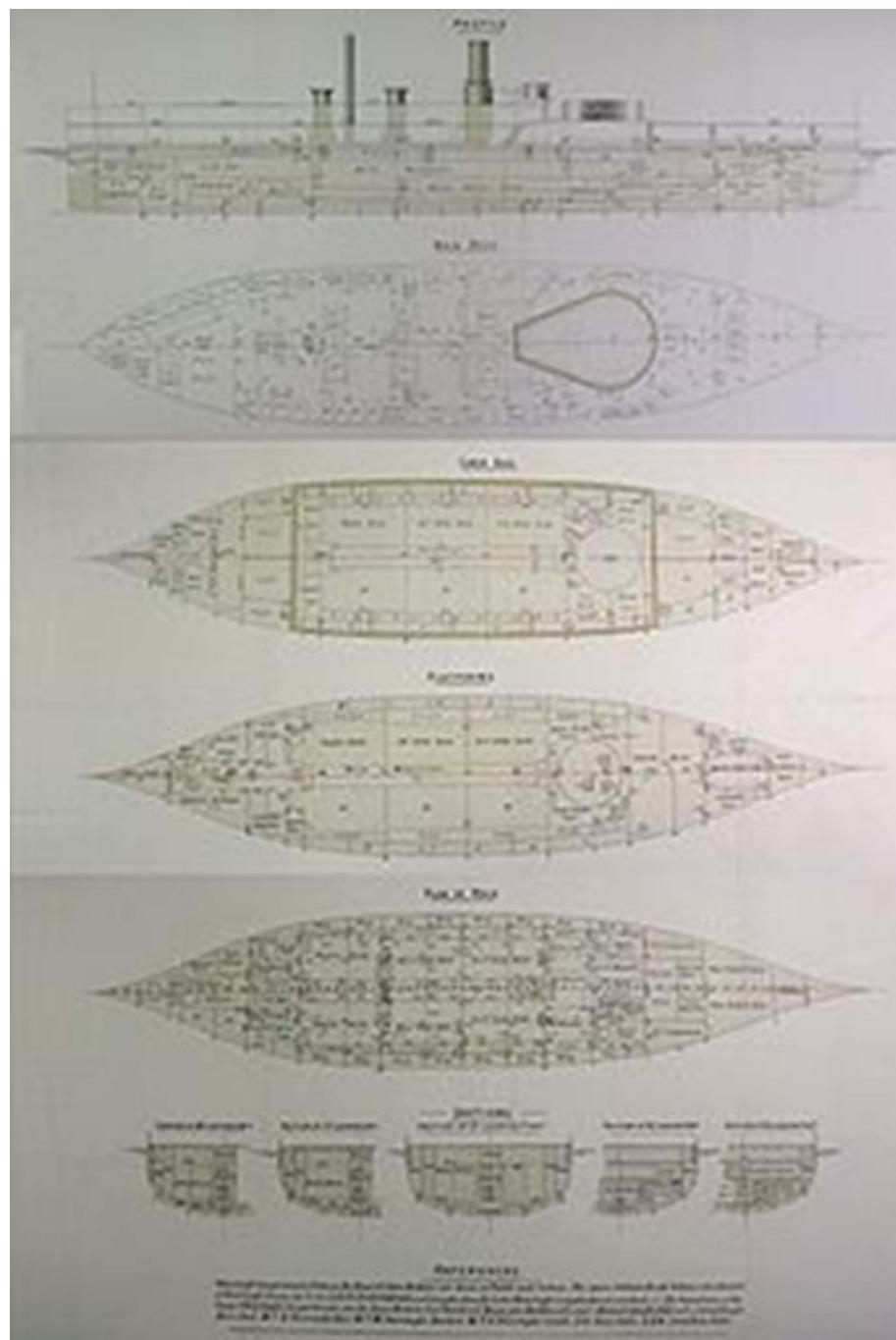
Diagram showing collision point and penetration of *Camperdown* into *Victoria*

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 buoyancy 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*.



Outcomes

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.¹ 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.² 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 manoeuvring 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 *Rusal'ka* 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.¹ 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.¹

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.¹

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.¹ 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.¹ 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 Abruzzi, 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)**

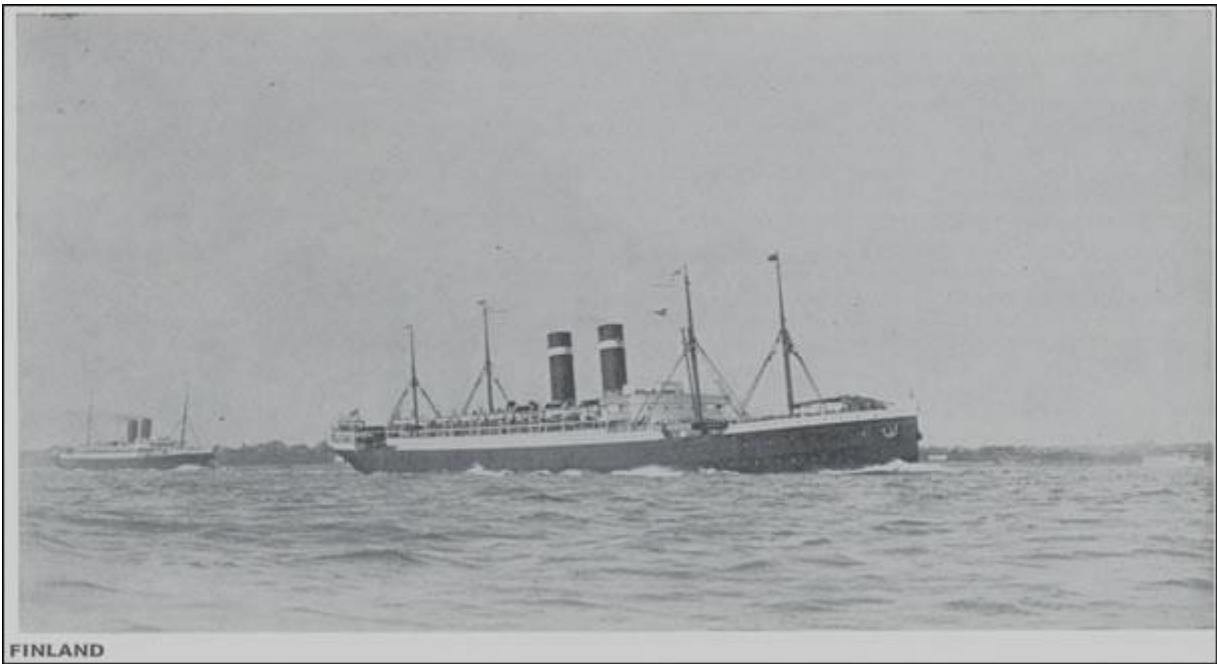
« NEDERLAND », « SWITZERLAND », « RHYNLAND », « VADERLAND », « RUSLAND », « ZEELAND », « KROONLAND » en « FINLAND in dienst op de lijn Antwerpen - New York - Philadelphia, genoten een wereldfaam. De onderneming ontwikkelde zich op bevredigende wijze tot na de eerste wereldoorlog. De ommekker in de trafieken 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 niet het jaar 1931 te overleven.

- in 1891 ontstond de « American Petroleum Cy », voorganger van de N.V. « Esso Marine Belgium ». -in hetzelfde jaar werd de « S.A. Belge de Navigation à Vapeur SCALDIS » gesticht. Haar zeil- en stoomscheepen verzekenden het verkeer met Spanje, Portugal en Italië. Willem Geurts vervoegde de firma in 1893 en legde de grondslag van de huidige rederij René Geurts, die nu nog de kustvaarder « MARIE FLORE » bezit.

- in 1895 zien we de oprichting van de « Compagnie Belge Maritime du Congo », die zal uitgroeien tot onze grootste nationale rederij. Ze had voor opdracht een regelmatige dienst tot stand te brengen tussen Antwerpen en de onafhankelijke Congo-Staat. Deze vennootschap was in feite een filiaal van de Britse firma « Elder Dempster ». On het-zelfde ogenblik stichte een Duitse sociétéit « Woermann Linie » eveneens een Belgische filiaal, de « Société Maritime du Congo ». De dienst werd door beide vennootschappen 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 mogelijkheden in dit tijdperk van algemene economische expansie. Lodewijk De Raet schreef in 1905 « Op 100 miljoen frank jaarlijks aan vracht besteed, komen er 97 in de zak van vreemde rederijen. De Belgische uitvoer hangt dus feitelijk af van de goede wil van zijn mededingers. Welke factoren zijn er nu van aard om de levensvatbaarheid en de bloei onzer handelsvloot te bevorderen ? Er zijn er drie : de rederij, de scheepsbouw, de bemanning.





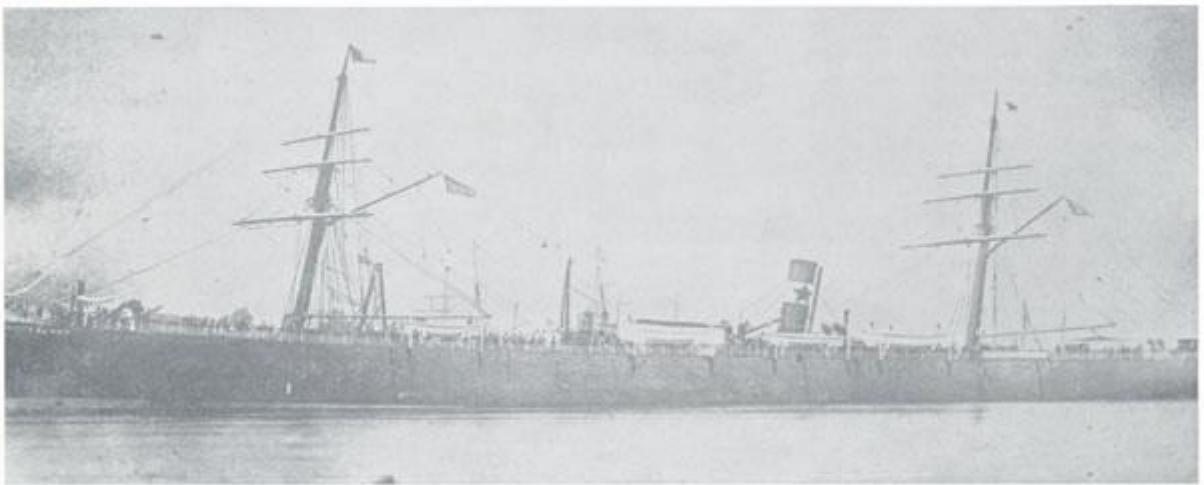
- De rederij (...) Op de 21 zogezegde Belgische rederijen, zijn er eigenlijk maar 5 die nationaal zijn naar kapitaal en scheepsvolk. Onze Vlaamse kapitalisten moeten leren inzien dat de zeevaart en zeer voordelige geldbelegging kan zijn. Ten bewijze daarvan gaf de Antwerpse Kamer van Koophandel de tabel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

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

- De bemanning. In ons land arm aan schepen, het is er niet veel beter aan toe met het zeevolk. Al onze rijkdom bestaat in een school voor scheepsjongens te Oostende en twee zeevaartscholen waar ernstige herinrichting broodnodig is. Om in de bestaande leemte te voorzien, ontstond juist de beweging tot oprichting van het schoolschip. Is het niet wraakroepend dat op onze weinige Belgische schepen 144 vreemde officieren 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 rijverheids- 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 ».

S.S. SWITZERLAND



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 meegeslept 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 regering aan haar schepen verbod opleggen uit te varen van neutrale tot neutrale haven, terwijl de Regering van Den Haag haar schepen inzette voor eigen ravitaillering. De Belgische regering sloot terug een overeenkomst met de reders. Nagenoeg alle beschikbare grote schepen werden ter beschikking

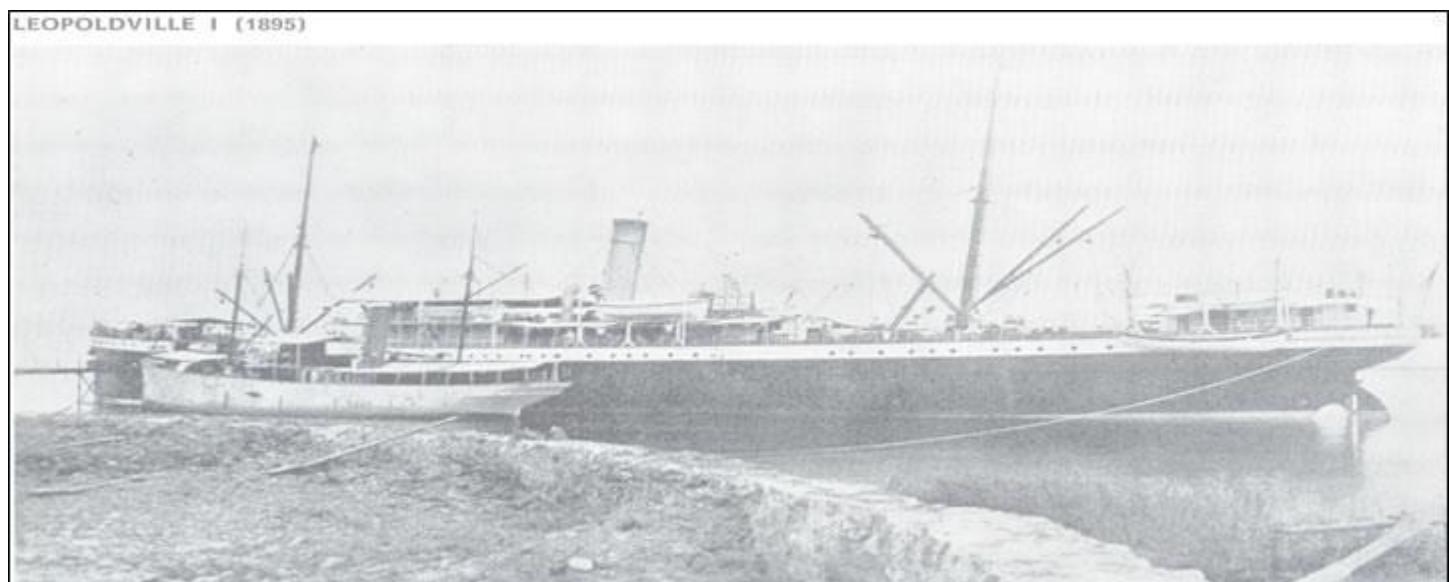
gesteld van de « Commission for Relief » voor de vaart Verenigde Staten -Rotterdam. De vracht werd vastgesteld op 75 % van deze welke betaald werd door de « Royal Commission of Wheat Supplies ». Deze Commission verzekerde het graantransport op de Britse Westkust. De vracht, betaald door de CRB was merkelijk 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 uitbreiding 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 gezamenlijke brutotonnenmaat van 406.464 T. In 1921-22 bereikten we het hoogste aantal koopvaardischepen 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 verzekeren diensten naar de Verenigde Staten, de Oostkust van Zuid-Amerika, Spanje, Portugal, het Oosten en Indië.

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



Het begin van de dertigerjaren was gekenmerkt door de wereldcrisis die ook nefaste gevolgen had voor de scheepvaart. De Belgische koopvaardijvloot die in 1930 : 154 schepen telde met 508.197 BRT was in 1936 geslonken tot 94 schepen met 341.743 BRT. Deze cijfers op zichzelf zijn nog misleidend, want in 1932 bleef ongeveer de helft van deze tonnenmaat ongebruikt. Onze handelsvloot was ook niet van de jongste. Behoudens de tankschepen en de zeelichters waren er in België in 1932 op 132 bruikbare schepen, slechts 71 minder dan 20 jaar oud. Deze toestand zou nog verergeren in de loop van de volgende jaren. Deze catastofale gang van zaken was van aard enkele regeringen en zelfs het parlement te beroeren. Staatsinterventie bleek een conditio sine qua non om uit de penarie te geraken. Reeds in 1930 had de toenmalige Minister « belast met het Zeewezen » een wetsontwerp neergelegd bij de Kamer van Volksvertegenwoordigers, er toe strekkende een « Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Zeevaart » op te richten. Het ontwerp kwam er niet door, en het werd definitief geklasseerd na de Kamerontbinding in 1932. De talrijke 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 voorgeshoten voor het bouwen van 28.000 ton scheepsruimte. Kort nadien begon er iets te dreigen in het wereldgebeuren. Ongetwijfeld heeft de aldus verwekte psychose er toe bijgedragen dat uiteindelijk de wet van 1 februari 1939 « tot inrichting van het Krediet voor de uitbreiding van koopvaardij- en vissers-vloten en van de scheepsbouw » werd uitgevaardigd. Ingevolge deze wet was de Staat gemachtigd tot een bedrag van ten hoogste 375 miljoen frank de terugbetaling — in hoofdsom, intresten en bijhorigheden — te waarborgen van leningen door openbare kredietinstellingen toegestaan aan de Belgische rederijen tot vernieuwing en uitbreiding, bij voorkeur op Belgische scheepswerven, van de koopvaardij- en vissersvloot. Ten einde de intrestenlast te verminderen mocht de Staat — binnen de grenzen van een jaarlijks bedrag van 11.250.000 fr — aan de hiervoren bedoelde ontleners, toelagen verstrekken die in geen geval hoger beliepen dan het bedrag overeenstemmende met een intrest tegen 3 % 's jaars op de verschuldigd blijvende kapitalen.

Deze wet was een goede zaak... maar ze kwam te laat. In september 1939 was onze tonnenmaat volstrekt ontoereikend om aan de elementaire behoeften van het land te voldoen : er was zowat 350.000 ton aan scheepsruimte tekort om de nodige uitheemse producten voor ravitaillering en grondstoffen aan te voeren. Op 1 september 1939 telde onze handelsvloot 91 schepen met 359.527 BRT. Onmiddellijk werd een uiterste 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 vóórorlogse periode niet afsluiten zonder een zeer belangrijk initiatief van de toenmalige regering te vermelden. Onder de dreiging van het naderend oorlogsgevaar werden, op basis van de volmachtswet van 1937, de koninklijke besluiten van 7 en 8 augustus 1939 uitgevaardigd waarbij, door de oprichting van een « Vereniging voor Onder-linge Zeeverzekeringen tegen 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, wezen 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 geduurde. 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. Scarciaux, 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 Zeewezén, 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 «Baudouinville» - werden door de gebeurtenissen verrast, voornamelijk in de havens van Frankrijk. De Belgische handelsvloot werd vrij vlug in dienst gesteld van het Britse «Ministry of Shipping», later «Ministry of War Transport». (MOWT) genaamd. Dit organisme beheerde de totaliteit van de Britse en geallieerde schepen, met uitzondering van de Amerikaanse 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 materiële zorg van de exploitatie aan de reders over te laten. De zaak zat als volgt in elkaar - 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 aangeduidte 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'Océan Indien, du Pacifique et d'ailleurs. Ils y ont promené notre tricolore fierement et simplement.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Het naoorlogse herstel (1945-1952).

Bij het einde van de oorlog stond praktisch de 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.

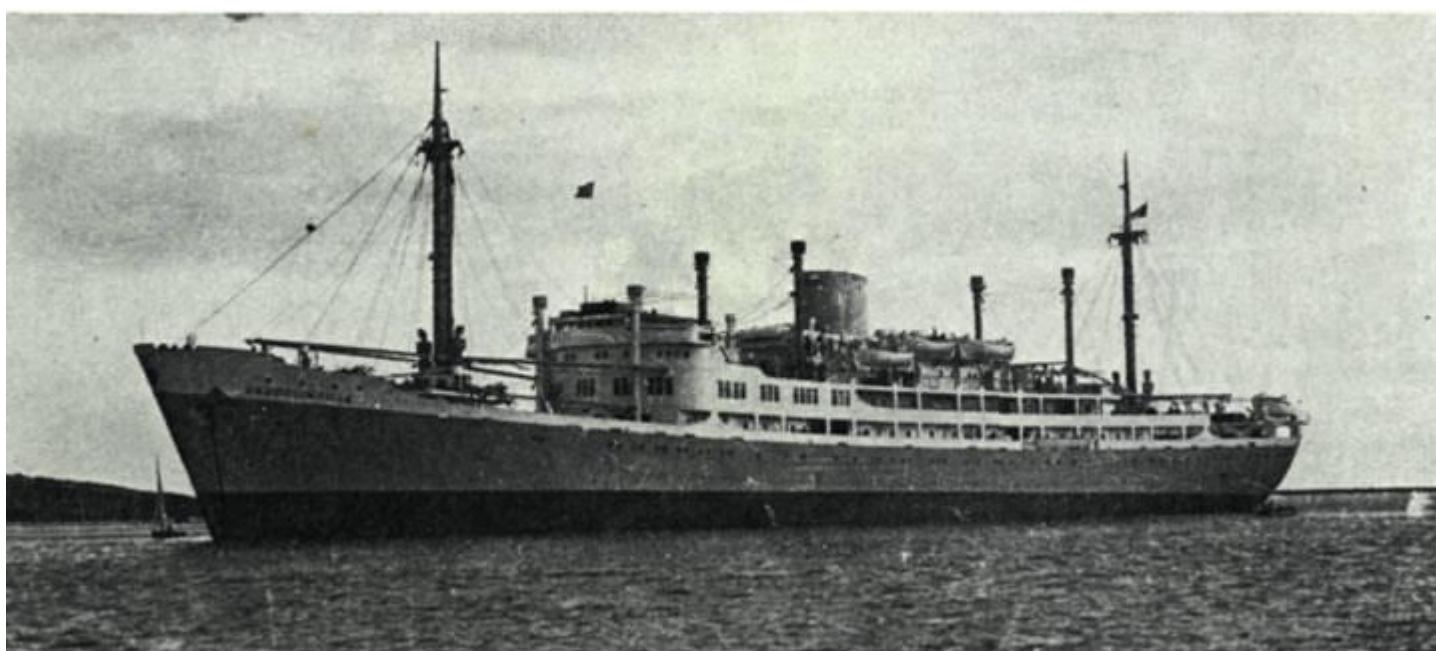
Juist vóór het uitbreken van de oorlog hadden onze scheepswerven een achttal Belgische schepen in aanbouw (32.400 BT). De Duitsers legden er beslag op in 1940 en gaven bevel aan de bouwers ze te voltooien. Bovendien; gaven ze aan deze werven de opdracht een programma «Hansa» schepen te verwezenlijken 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 nieuw bouw 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 nieuw bouw 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 vruchtelos 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-overschat 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 broodgranaat in India enz droegen er toe bij dat op korte tijd een tonnageoverschat 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 koopvaardischeschen. 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 toespitsen op het verwerven en exploiteren van «bulkcarriers», bestemd voor het vervoer van stortgoederen. Op dat ogenblik viseerde men in de eerste plaats: kolen. In het later programma is men overgeschakeld naar erts en granen. Er werden onmiddellijk drie bulkcarriers besteld van 14.370 TDW, nl. de »MARLY I », «MARLY II» en de «LOVERVAL». In de volgende jaren nam de vloot van de UBEM een opmerkelijke uitbreiding, zowel wat aantal en tonnenmaat betreft.

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

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

Voor het jaar 1958 stellen we vast dat het percentage van de toename der Belgische handelsvloot meer dan het dubbele bedraagt dan dat van de werelvdvloot, 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.

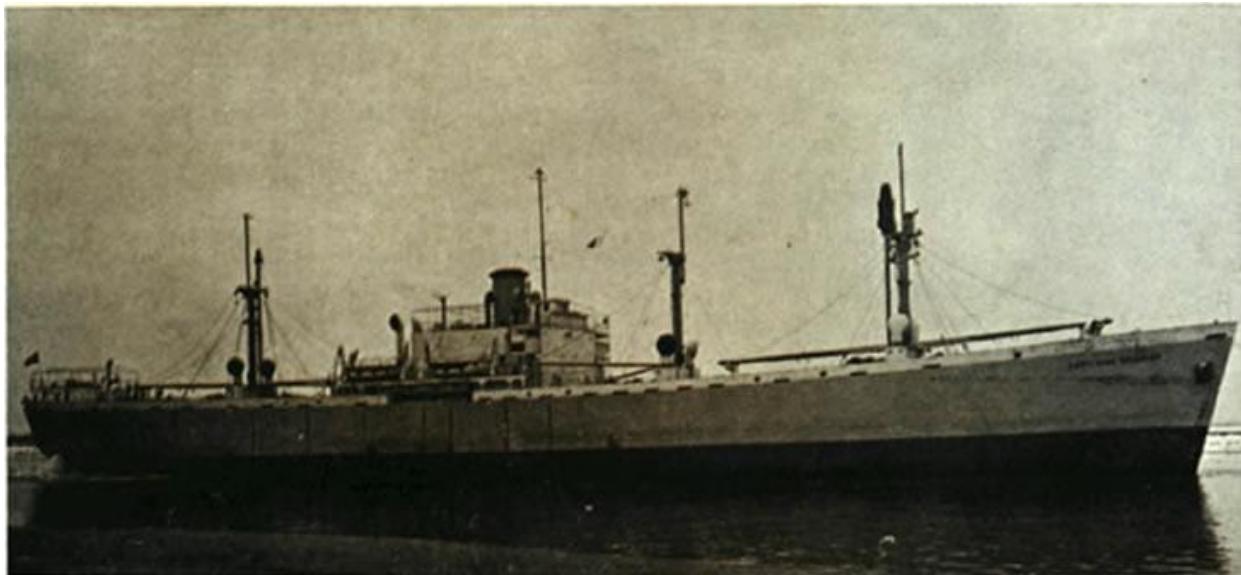
Deze politiek van uitschakeling van verouderde of ondoelmatige eenheden, gekoppeld aan de inspanning tot vernieuwing, specialisatie en rationalisatie wordt door de reders voortgezet in 1959. ESSO verkoopt een tanker, DEPPE twee cargo's, de CMB: een Libertyship en de drie zusterschepen «ALEX VAN OPSTAL», «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

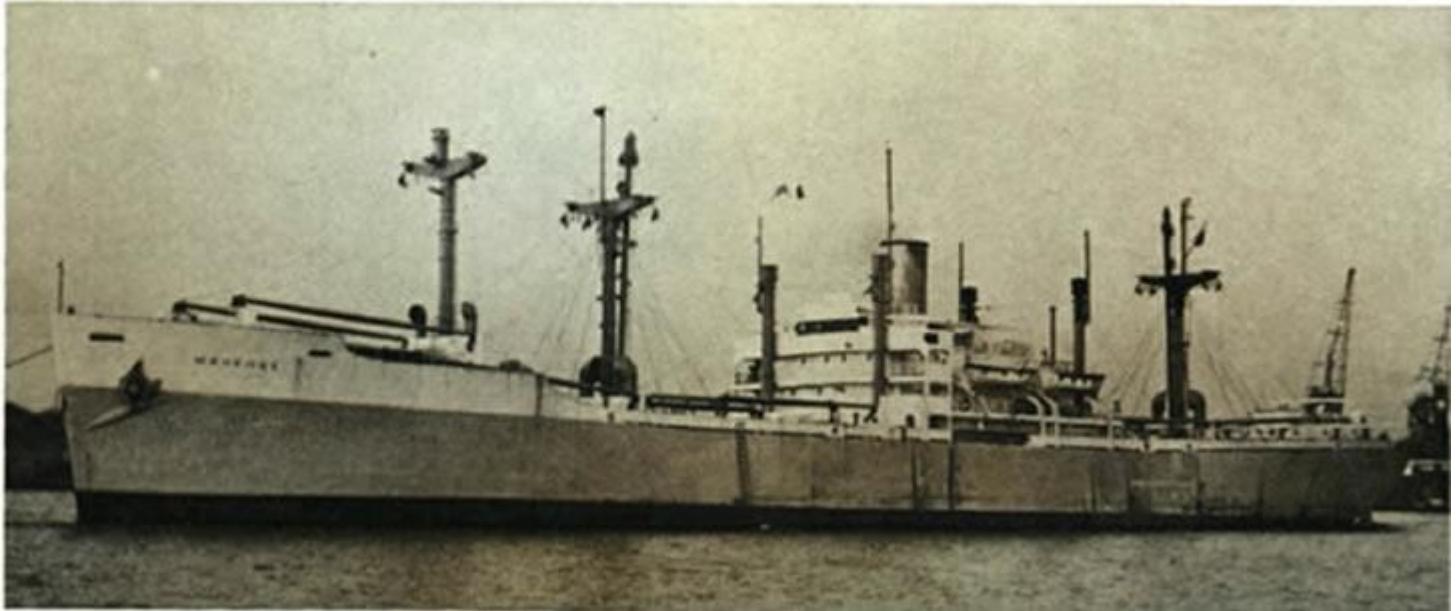


CAPITAINE HEUSERS

Wordt vervolgd

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

MAHENG



HET HEDEN

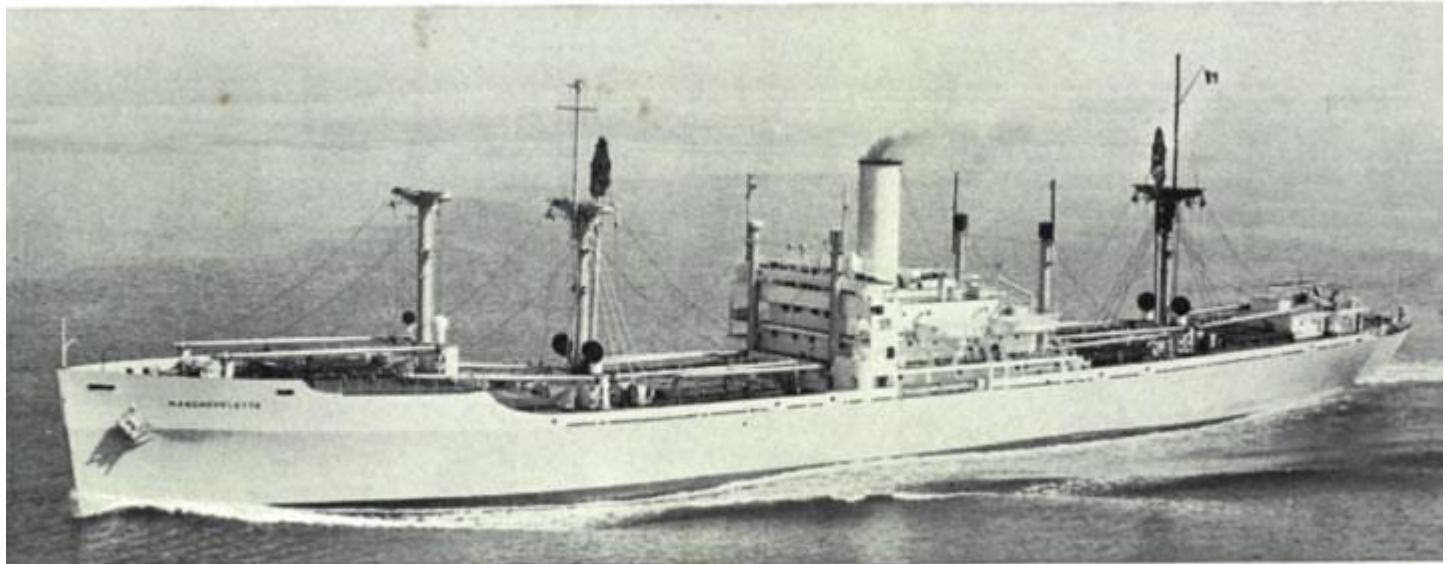
1965-1970 - Gestadige opgang.

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 tolmuuren 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.

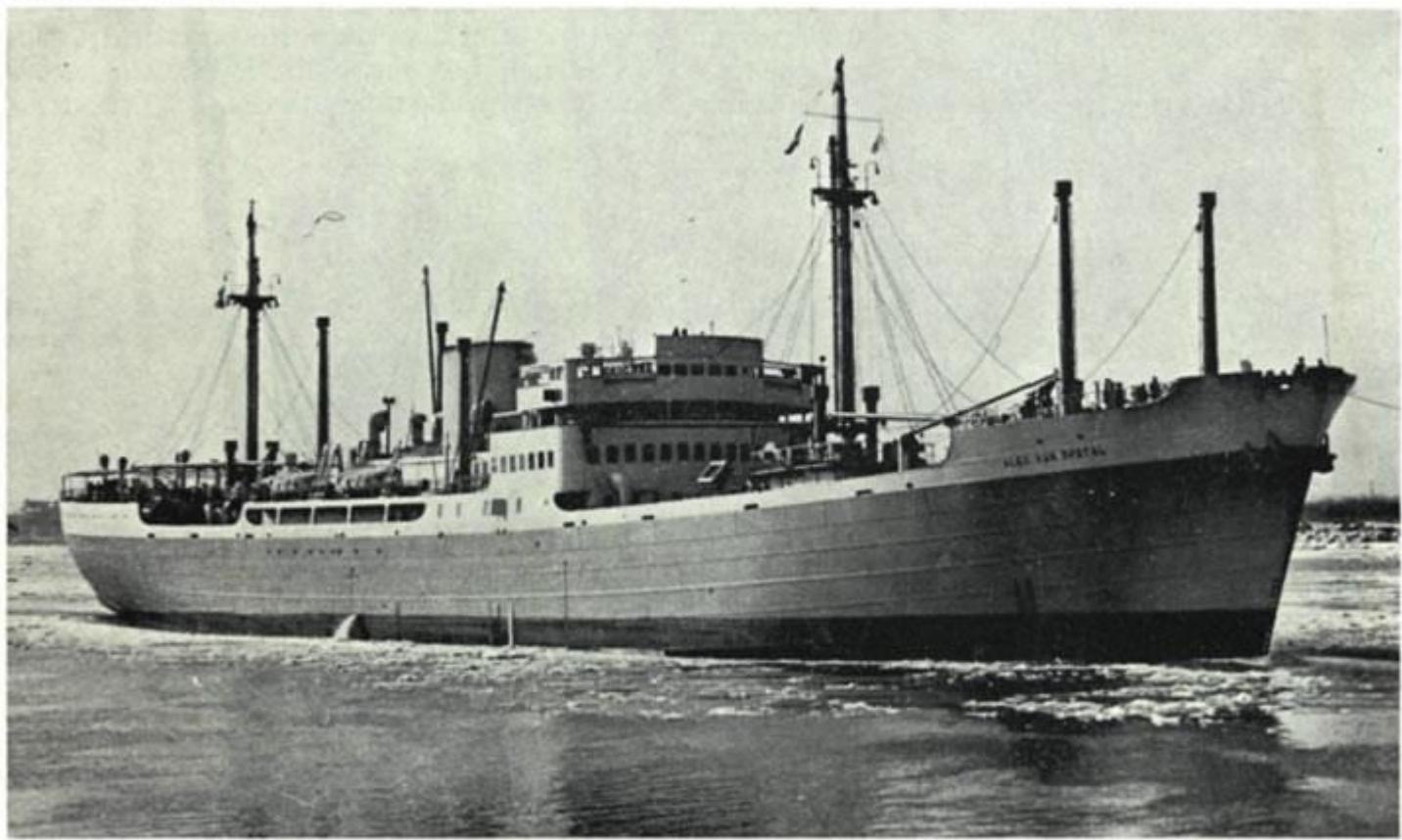
Inzake de techniek van uitbating en van het beheer van de rederijen mag men eveneens gewagen van een volledige ommekeer in het traditionele denken. De individualistische geestesgesteldheid, die zo lang in de redersmiddens overheerste, is stilaan aan het verdwijnen. Groepen worden gevormd, verstandhouding 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 mechanografie leidt dan weer tot een standaardisatie: die van documentatie. Overal worden werkgroepen opgericht, zowel in de schoot van beroepsverenigingen als op gouvernementel vlak, om de normen en de standaarden vast te leggen, nodig voor de ontwikkeling van het zeeredersbedrijf.



MARCHOVELLETTE

ALEX VAN OPSTAEL

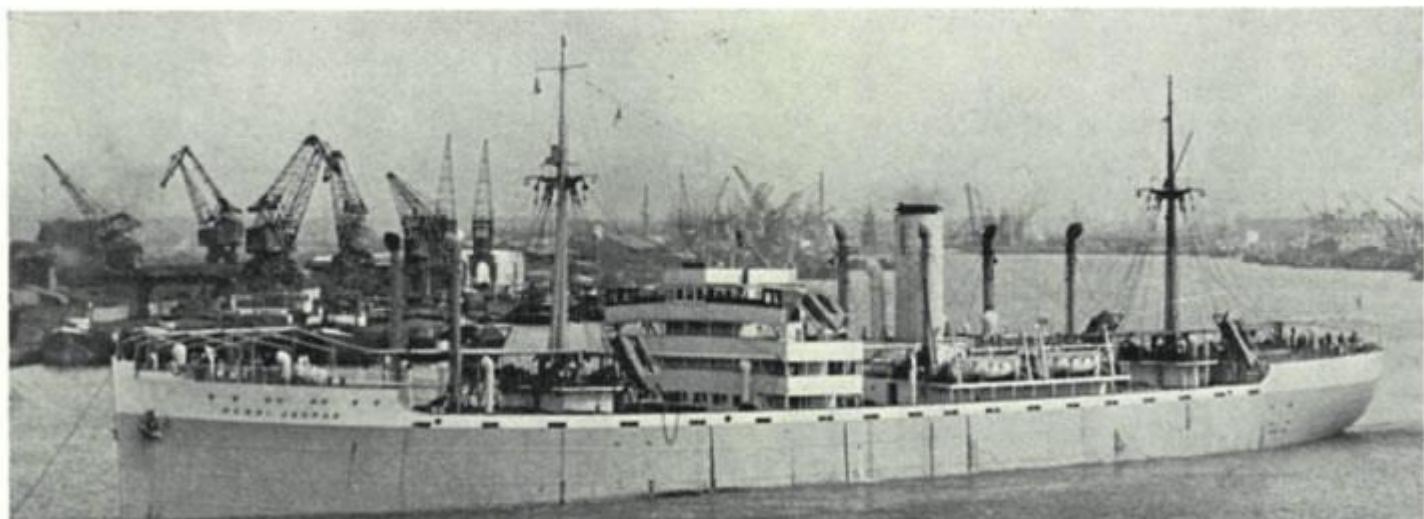


Na zeer, zeer lang traditioneel geweest te zijn, schijnt dit laatste bedrijf aan de spits van de vooruitgang te willen staan Operationele onderzoeksmethodes worden ingevoerd. De administratieve bedrijvigheid wordt georganiseerd rond de meest volmaakte computers. Er werd een raadplegingsprocedure in het 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 scheeps personeel. 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.

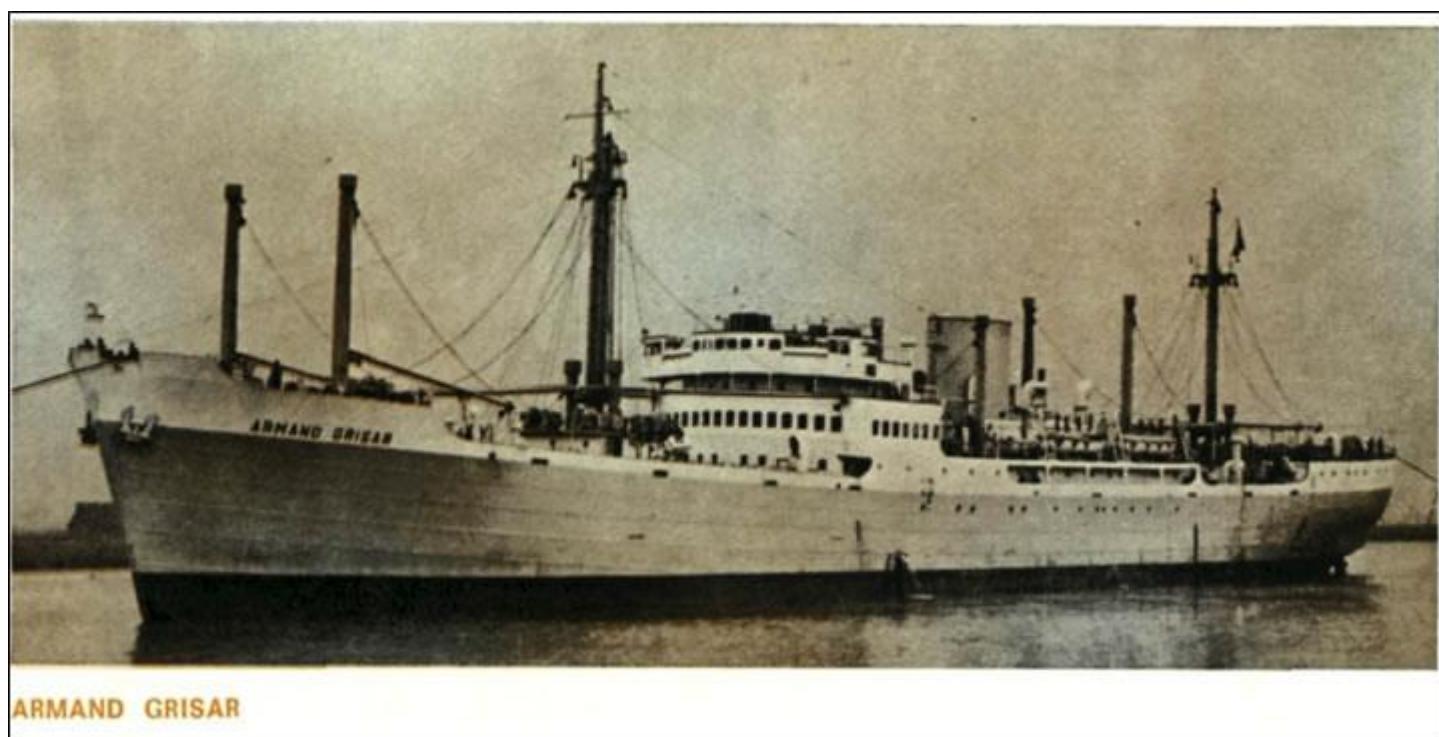
HENRI JASPAR



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.



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 zestig 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 diversificatie overgegaan: een programma van 4 zogenaamde «Multipurpose schepen», waarvan reeds 3 geleverd werden vóór 1 januari 1971 en een initiatief tot het in de vaart brengen van zee lichters van 13.980 TDW – op huidig ogenblik zijn er reeds twee hiervan in dienst, nl. de «NIEUWPOORT» en de «ZEEBRUGGE» - welke in duwvaart een vaste dienst verzekeren tussen Gdynia en Zeebrugge, laten het beste 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 beschikt, 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 or exploitant
2 bulkcarriers (E.R. Limburgia en E.R. Wallonia)	80.000	Boelwerf n.v. - Temse	Ahlers n.v. (exploitant)
1 passagiersvrachtschip	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 commerce et des arts - Antwerpen 1886.**
La marine marchande belge in de brochure «**La Belgique maritime et fluviale. Coeur économique de l'Europe**», uitgegeven door IVA 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 - National Comité voor Zeevaartpropaganda - 1963.
DE RAET L.	Vlaanderen's economische ontwikkeling (1912) - N.V. Standaard Boekhandel - Antwerpen 1927.
DE VOS A.	De Antwerpse koopvaardijvloot omstreeks 1830 met Vlootlijst der Belgische koopvaardijschepen 1829-1835 - Marine Academie - Mededelingen , Boek XV - 1963.
DE VOS H. & BRONNE CH.	De Belgen en de Zee - C.G.P.I. Brussel 1953.
DE VOS H.	La petite histoire de la Marine Royale Belge - Marine Academie - Mededelingen - Boek IX - 1955.
DE VOS H.	Leopold I en de Scheepvaart - Marine Academie - Mededelingen - Boek XVII - 1965.
DE VOS H.	De afkoop van een erfdiestbaarheid, in de brochure Schelde Vrij - National Comité voor Zeevaartpropaganda - 1963.
DE VOS H.	Honderd jaar na een Koning, in de brochure Van Stoom tot Atoom - National Comité voor Zeevaartpropaganda - 1965.
DUFOUR G.	Historiek, in de brochure Schelde Vrij - National Comité voor Zeevaartpropaganda - 1963.
DUFOUR G.	De huidige inspanning geleverd door de Belgische rederijen, in de brochure Van Stoom tot Atoom - National Comité voor Zeevaartpropaganda - 1965.
DUFOUR G.	Waar staat de Belgische handelsvloot nu ?, in brochure Waar staan wij ? - National Comité voor Zeevaartpropaganda - 1969.
GOOD F.	De Belgische Redersvereniging - in Hinterland - Antwerpen VIII - 23 - 1959.
JACOBS R.	De Belgische Koopvaardijvloot - in Hinterland - Antwerpen VIII - 23 - 1959.
LELEUX F.	La marine marchande belge - Les Editions de l'Avenir belge - Antwerpen 1939.
PIRENNE H.	Histoire de Belgique - La Renaissance du Livre - Brussel 1948.
SCARCERIAUX P.	Synthèse de la participation de la flotte marchande belge aux événements de 1939-1945, in Marine - juli en oktober 1969 en Neptunus - december 1969.
SEYNHHAVE 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 ertschip in de Belgische koopvaardij, in de brochure Van Stoom tot Atoom - National Comité voor Zeevaartpropaganda - 1965.
VAN MIEGHEM A.	Van zeilschip tot stoomschip, van stoomschip tot motorschip: vijfenzeventig jaar zeewesen, 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
~~Wetten en Reglementen~~

(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 concurent 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 sagelement 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 1 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 grées 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, Schockel F.-J. (Gantois, ci-devant aspirant de 1^{re} classe) ; un enseigne, le Hardy de Beaulieu (né à Paris, fils du général belge, ancien aspirant de 1^{re} classe) et un aspirant de 2^e classe, de la Barre d'Erquelinnes (né à Sclayn), ces deux derniers au traitement de non-activité seulement, Schockel 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 1^{re} classe) et Nuewens (né à Germiny l'Évêque, aspirant de 1^{re} 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 coûtaient 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'avancait 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, Schockel, 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, Schockel. 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 Liège 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, Schockel 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 Foëre 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 capture 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 communications 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 l'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 nos 11 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, affréter 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 1^e et de 2^e 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 Spillaert, 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 1^{re} classe et douze de 2^e 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 discréction des officiers commissaires. Quant aux coups de garçette, 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 voulaient, 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 voulaient 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 2^e 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 1^e classe, deux de 2^e 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 XIII 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 réservier 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 flotte. 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.

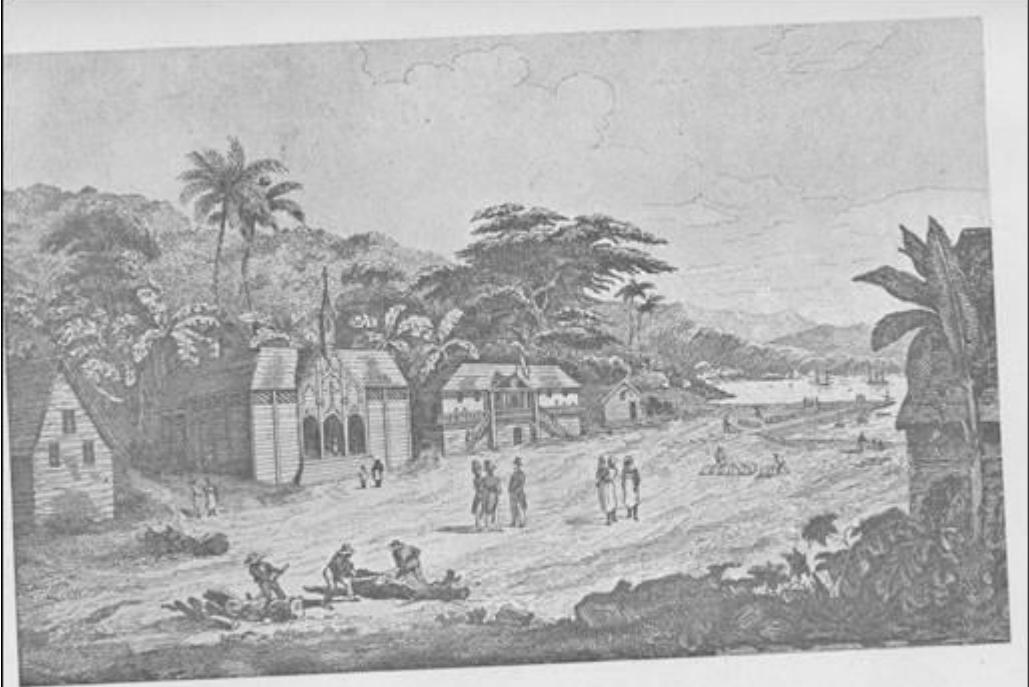
Cet essai fut mal conduit, les colons se virent soumis à des règles aussi sottes que tracassières, les derniers survivants combattirent la nostalgie en s'enivrant.

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'Etat, 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'Etat 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'Etat, 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 1^e 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, essaya 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, Ducoombier eut l'audace de s'introduire seul au milieu d'une peuplade sauvage en armes et ainsi il procura de l'eau à ses compagnons.

Macassar fut atteint le 26 février. Y arrivèrent bientôt des navires de guerre hollandais et une expédition punitive fut décidée ; Ducoombier 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 placer 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 1re 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 XIII 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 redévint 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'atterrissement, 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
