

SHIPS LIST 148.

PART IV LISTE DES CORSAIRES OSTENDAIS

(Fin)

dont les Journaux de bord sont déposés aux

Archives Générales du Royaume de Belgique

Fonds de l'Amirauté.

par le Commandant O.Lemaître
BNRA - Anvers

N°	Nom	Navire et espèce	Capitaine	Sortie de : Ostende 1711	Retour à Ostende 1712
213	LA SURPRISE	halfve galeije (1/2 galère) pour une croisière de 14 jours, en mer. Ecrivain : Frans de Muelebegue.	Mijchiel Canaen	30 janvier vendredi	12 février jeudi
214	LA SURPRISE	halfve galeije. pour une croisière de 28 jours complets, en mer.	joannes Willems (Willemsen)	8 juin	6 juillet
215	LA SURPRIJSSE (LA SURPRISE)	Varende met potente op Zijne magesteijt vijanden, voerende een acive galeije ghenaeemt de LA SURPRIJSSE. (Naviguant avec patente, contre les ennemis de S.M., conduisant une demi-galère nommée LA SURPRISE).	joannis Willems	19 juillet	20 juillet
216	pas de nom	Après avoir fait une prise, rentra pour embarquer le reste de ses victuailles.	joannes Linderssen pour un demi-voyage	6 mai	7 mai
217	nom manque		joannes Lendersen, alias Van Emden	10 mai mardi	5 juin dimanche
218	S ^t ANTONIUS DE PADUA (S ^t Antoine de Padoue) chaloupe van oorloghe (chaloupe de guerre)		Guilte steenkiste sorti, avec les 4 camarades qui suivent, pour faire une prise, au large d'Ostende.	26 juillet mardi	26 juillet
219	LA REVANGE (LA REVANCHE)	"Chaloupe om te Kruijssen op Sijn majesteyts vianden" (pour aller en croisière contre les ennemis de S.M.)	johannes Willemsen	26 juillet mardi	26 juillet
220	LE JEUNE ARNOUT caloupe (chaloupe) omme te Kruijssen op de vijanden van sijne Majesteijt.		Andries flaenderlinck (signe : Andeiaes flanderin)	26 juillet mardi	26 juillet
221	S ^t FRANÇOIS (S ^t FRANÇOIS) barcque longue (barque longue)		joannes de Vaddere	26 juillet mardi	26 juillet
222	DE FORTUIJNE (LA FORTUNE) chaloupe van oorloghe (de guerre) Avec commission de S.M.		Pictet La Massche	26 juillet mardi	26 juillet
223	pas de nom		joannes Lindersen	1 août lundi	21 août dimanche.
Suite du journal de la prolongation du voyage de 14 jours.					
224	HET VLIEGENDE SERPENT (LE SERPENT VOLANT) Oorloogh snauwschip (senau de guerre) Monté de 4 canons. Fut forcé de rentrer, suite avaries de gros temps.		sur lequel commande, après Dieu, Andries vlaenderlinck	20 août samedi	21 août dimanche

N°	Navire Nom et espèce	Capitaine	Sortie de / Retour à Ostende 1712	
225	HET VLIEGENDE SERPENT (LE SERPENT VOLANT) L'écrivain est : Guill ^{mus} Bourne	Andries vlaenderlinck L'Amirauté écrit : flandrin	24 août mercredi	20 sept. mardi
226	HET SERPENT (van Oostende) (LE SERPENT d'Ostende) snauw (senau)	Andries flanderlinck L'Amirauté écrit : André Flandrin	5 octobre mercredi	18 octobre mardi
227	DE WITTE DUIJVE (LA BLANCHE COLOMBE) aelve galeije (demi galère) vaerende ten hoorloge op zijne magisteijs vijanden (naviguant en guerre sur les ennemis de S.M.)	Chaerlis ploucket	3 novembre samedi	11 nov. vendredi
228	DEN EENDRACHT (L'UNITE) Snauwscheepe (senau) varende met patente van sijne Majeste om te Cruijssen op sijne vijanden (naviguant avec patente de S.M. pour croiser contre ses ennemis).	pieter De Rij	8 nov. mardi	25 déc. dimanch
229	DE WITTE DUIJVE (LA BLANCHE COLOMBE) aelve galeije (Demi-galère). Forcé de rentrer, cause gros temps.	Chaerlies ploucket	15 nov. mardi	17 nov. jeudi
230	DE WITTE DRUIJVE (LA BLANCHE COLOMBE) son dépositaire est le Sieur Joannis Maes.	Chaerlies ploucket	22 nov. mardi	4 déc.
231	DEN GENERAL STARNBERGH (LE GENERAL STERNBERG) snauw (senau), à la guerre. 6 canons.	joannes Lindersen ou van hende, alias Lindersen.	27 déco. mardi	12 fév. 1713 dimanche
232	DE JALOSIE (LA JALOUSIE) snauw (senau)	jacobus den Duijts	14 janvier samedi	1713 12 février dimanche

GUERRE DE LA SUCCESSION D'AUTRICHE

1741 à Nov. 1748.

Autriche (Pays-Bas autrichien donc), Hollande, Angleterre,
contre

France, Prusse, Pologne, Espagne.

Dunquerque.

1744

233	LE TERRIBLE Corsaire français. "Armé de quatre piesses de canon de deux et huit pierrié furzis sabre hache darne et autre ennunision de gerre". Alla en Mer du Nord par 55°11' N. Le 27 juillet au matin, il vit le "grand doggre de Dunquarque".	Flacho	17 juillet	27 juill
234	LE TERRIBLE Corsaire français. "Monté de quatre canon huit pierriers, fusils pistolests sapre ache darne toute aproportion de trente six personne dequipage."	Jean-Bapte Teste	2 nov. lundi	16 nov. lundi

QUELQUES NOTES SUR LES JOURNAUX DE BORD DE NOS CORSAIRES.

La liste que nous venons de publier, et que nous appelons LISTE A, est celle des corsaires ostendais dont les journaux de bord se trouvent encore aux Archives Générales du Royaume de Belgique, à Bruxelles, au Fonds de l'Amirauté.

Ces journaux de bord, comme tous les anciens documents, ont leur encre jaunie, parfois très fortement, et leur lecture nous fut assez ardue, d'autant plus que l'écriture était loin d'être de la calligraphie et était gothique presque toujours. Ce n'est que plus tard que l'on trouve parfois une écriture italique. Assez souvent, des abréviations sont rencontrées et des mots écrits phonétiquement, car les écrivains, à bord de nos corsaires, n'étaient guère instruits.

Tous ces journaux de bord, sans exception, sont rédigés en flamand, de la côte pouvons-nous dire. Quelques uns sont signés par le capitaine ou portent sa marque (une croix); quelquefois, c'est l'écrivain qui l'a signé. La rédaction de ces documents est conforme au style laconique habituel des journaux de bord. Les uns ne comportent que quelques pages, d'autres assez bien de feuillets, tout dépendant de la durée de la croisière de course.

Nous tenons ici à remercier très sincèrement MM. G. BETERAMS, conservateur-adjoint et A. JAMEES, archiviste-paléographe, des Archives de l'Etat à Anvers, pour l'aide si précieuse qu'ils ne cessèrent de prodiguer, à tout moment, au profane que nous étions.

Nous avons donné un N° d'ordre aux capres, pour références futures éventuelles, et indiqué la date de sortie d'Ostende, celle du retour en ce port, le nom du capitaine et celui du navire, en stipulant, d'après le journal de bord, la sorte de bâtiment (barque-longue, frégate, senau, etc), son armement quand indiqué, avec parfois un commentaire très bref.

Baucoup de journaux de bord ont été perdus, ce qui n'est pas étonnant, vu les vicissitudes de ces temps troublés; pour quelques uns, le début manque. Le premier trouvé est le journal de bord de la barque-longue le St JACOB (St Jacques), capt. Jacob van de Mortel, de 1675. C'est le seul pour la période de la Guerre de Hollande (1672 à 1678), alors que nous avons 4 Rôles d'Equipage de 1674, publiés précédemment.

Nous regrettons la perte du journal de bord de la frégate Ste MARIE, de 60 laistes, montée de 12 canons, commandée par le capt. Cornélis Reers, qui partit d'Ostende fin mai 1674. Nous eussions ainsi pu lire les circonstances de la prise, par le capt. Reers, de la galiote LE ROY DAVID du Capitaine Jean Bart, ramenée à Ostende le 19 juillet 1674. Nous avons seulement lu, dans la liste des prises (prinscs) envoyée périodiquement par le Siège de l'Amirauté d'Ostende à l'Administration Centrale à Bruxelles : "Item le cap^{ne} Cornelis Reers at prins en mer un navire de guerre nommé LE ROY DAVID, dont estoit cap^{ne} JEAN BART de Dunquerque."

Il est arrivé que l'écrivain omettait de mentionner le nom du navire, ou bien le millésime; une lettre de plus ou de moins n'avait aucune importance pour lui, surtout dans les noms propres. On peut même dire que chaque écrivain avait sa manière à lui d'orthographier les noms des capitaines : parfois l'écrivain du bord écrivait de deux manières différentes, à une ligne d'intervalle, le nom de son propre capitaine et c'était encore différent de la signature du capitaine, à la fin du journal de bord !

Les écrivains mentionnaient toujours les capitaines rencontrés au cours de la croisière, mais les noms de leur navire ne sont jamais indiqués; tout au plus, mais rarement, est-il écrit : la frégate du capt. X, ou la barque-longue du Capt. Y, ou le senau du capt. Z. Ceci montre que le plus important était la personnalité du capitaine corsaire.

Ci-dessous, nous donnons un aperçu des diverses manières dont les noms des capitaines étaient orthographiés par les écrivains :

Barteloot : Berthelot, Bertelot.

Bécu : Becqu, Becqu, Bequ, Bekuc, Becqu, Buijoquj, Bescu.

Bornard : Bcernaert, Bernaert.

de Brouwer : de Brauwere, Brauwere.

Canoen : Canon, Cannon, Caenon.

Certoijs : Coertoes, Cartoeis.

Corintzen : Corinsen, Coornitsen, Corijnssen, alias Moscuijl, Mulcuijl ou Morscuijl.
 Dieriexen : Diricxsen, Derexsen, Dierixsen.
 Ebelets : Hebelets. Flandrin : voir Vlaenderlinck.
 Gournay : Goernay, Goernaeijs, Goerrenaeij, Wournay, Ornay, Ornaeij.
 Hosten : Osten, Hoosten. Van Hoorne : de Horne, Dorne, d'hoorn.
 Van Hende : Van Enden, alias Lindersen, Lendersen, (aussi Van Hembden).
 Lindersen : Lendersen, alias Van Hende, van Enden, etc.
 Lenard : Lenaert, Lenaerts dit Van Emden, Van Hemden, van Einden, et dict Van
 Empden, et Van Embden. Lauwereins : Loureins.
 Louis Le Mel : Louwis Lamel (Liégeois : flibustier puis corsaire).
 de Laine : de Lannie, de Lennie, de Leijne. Van der Lijnde : Adrian van Linde,
 Adraen van der Lijenden. Le febvre : Le fevre, De fever.
 van Maestricht : Flipus Mastroijck. Morales : Moralis, Marales.
 Pieters : Pijeters, Pieterssen, Pietersen. Van Puwenbrouck : van
 Puijbroeck. de Seurre : de Suerre, de Zeure, (Guilliaeme, Gulliaeme, Guilleme).
 Sijbers : Roulandt : Sijberssen, Roel Cipers, Roelof Sibersen.
 Saus : Sous, Souws, Souw. Verhaeghe : Verhage, Verhaegen.
 Vlanderlinck : Vlaenderling, Flanderin, Flandrin (Andries, Andreiaes).
 Wijbo : Wijbou, Wijbauw, Bilbou, Bilbauw, Bilbao. Willems : Willemsen.

Il faut bien signaler aussi que les noms des ports n'étaient pas mieux traités, voici quelques exemples :

Ambleteuse : Abelteus, Abeldeus, Abeltoise. Audierne : Audtgerne, Odijerne.
 Barfleur : Belfleur, Bellefleur, Belfluur.
 Bezeziars : (Pevensey) : Beversie, Beversier, Beversidde, Beverse.
 Bordeaux : Bourdoux. Bourgneuf : Burnuf.
 Boulogne : Bollone, Bolienien, Bollonije, Boloigne. Breton : voir Pertuis.
 Burlings : Baerles, Barrels. (Berlengas). Calais : Calis, Cales.
 Les Casquets : Kiskassen, Cquisquassen.
 Cherbourg : Cierenbourgh, Sirenbourg. (Ch prononcé S sur la côte).
 Concarneau : Konkarno. Le Croisic : Crosewick. Cowes:Kous, Cous, Caus, Koe.
 Dartmouth : Dortaou. Deal: Deijl. Dieppe : Diepen.
 Etaples : Stabel, Tap. Fairlight : Farley, Pharley, Ferley.
 Falmouth : Valsmoele. Fécamp : Ficcan, Fecquaen.
 Folkestone : Folcxtou, Volstom. Les Goodwins : Gochinghe.
 Gravelines : Ghrevelinghe Groix (Ile de) : Ile Groeü.
 Gris Nez : Zwarte Nest, Zwarte Ness. Guernsey : Garnezee, Garenzee.
 Le Hâvre de Grâce (Le Hâvre) : Abel de grace, Habel de Gras.
 Harlem : Arrilem. Héligoland : Heijligh lant. Honfleur : Onfluer.
 Lisbonne : Lessebone. Margate : Mergat, Merregat.
 Nicuport : Neufport, Nieupoort, Niuppoort, Niepoort.
 Newhaven : Nieuwen Avont. Ouessant : Heijsant.
 Painbeuf : Pembuf, Penbief, Peijnbuf. Plymouth : Pleumeut.
 Pertuis Breton : Bargongat, Burtonegatt. Pointe St Mathieu: Synte Mateis Horok.
 Portsmouth : Portsmoele, Postmuÿd La Rochelle : Rosselle.
 Rouen : Roeaan, Roeaen. Saint-Malo : Ste Malle, Samalo, Synalle.
 Saint-Nazaire : Sinte Lazeeren, Sinte Lezer.
 Saint-Valery en Caux : Sinvalrij in Caux.
 Saint-Valery-sur-Somme : St Valerije enden't Some, Simvalleri in Som,
 Ste Valrijemson, Zalvalderije in som, St Sevaleriensom.
 Setubal : Ste Hubes, St Hubers. St Paul de Léon : Sint Poulde lion.
 St-Sébastien : St Zee bastiaen. Start Point : Goutsteert.
 Southampton : Soudthouton, Sweetanton. Tréport : Tryport.
 Terré-Neuve : Thernuf. Wissant : Witcent, Wijsangh.
 Withby : Wetbie, Witbay. Yarmouth : Yarnijden.

Les écrivains, dans leurs journaux de bord, employaient les mots ci-dessous, mais écrits à leur manière :

Barquelongue : Barquelonge, Barquelon, Barckelough, Barcelon.
 Chaloupe : Chaloupe, chialoup, chaloupt, saloppe, saloupe (Ch = S).
 Dépositaire : depositaris, Posijtaeres.
 Equipage : Equepease, Inguij Pase naar addevenante (à l'avenant). "Equipage"
 à noter que matelots et pêcheurs ostendais disent encore "Equipage".
 Gallote : galliotte, gaijelodt. Garde-côte : Garde-coote.
 Journal : Journael, jourdenael, jornael, joor de nael, journael,
 Jorijnael, jurdinal. C'est ainsi que les écrivains intitulaient
 leur journal de bord.

Senau : snauw, snau, snou, snouw.

Voyage : Voeijaeijse.

Nous avons déjà signalé que nos corsaires ont toujours battu pavillon de Bourgogne, et jamais pavillon espagnol.

Les navires armés en course étaient souvent de faible tonnage : on trouve même des chaloupes de 3 ou 4 tonneaux, et sans canon ! Pour faire mettre en panne un navire chassé, à défaut de canon, on lui tirait alors un coup de "fusick" (fusil - à noter qu'en wallon, on dit encore un "fusik"), et il s'en suivait parfois une "fusickerijc" (fusillade) assez vive. Mais même ayant du canon, nos capres évitaient les navires de guerre de la marine royale, ce qui ne leur était pas trop difficile, vu généralement leur faible tirant d'eau et leur facilité manoeuvrière.

Les lieux de chasse variaient; durant la Guerre de la Succession d'Espagne (1702-1713), comme nous étions alliés avec Louis XIV, c'est en Mer du Nord que nos capres croisaient le plus, et ils remontaient assez loin dans le Nord. Mais là, par gros temps, peu d'abris; ils se laissaient souvent dériver à sec de toile, et étaient parfois forcés de jeter leur "Jolle" par dessus bord, quand ce n'était pas un ou plusieurs canons !

Mais quand on luttait contre Louis XIV, alors, c'était vers la Manche, et on trouve souvent l'expression : "Wij deiden ons debvoor" (nous fîmes notre devoir) pour s'élever vers l'Ouest. Le jour, les capitaines fréquentaient la côte française, cherchant leur fortune, mais la nuit, ils ralliaient souvent la côte anglaise, et par gros temps, c'est là qu'ils trouvaient des baies pour s'abriter. Plusieurs corsaires doublaient même Ouessant, et croisaient au large de la Rivière de Nantes ou de Bordeaux. Ils envoyaient alors leurs prises à Saint-Sébastien et y allaient ensuite pour savoir si elles y étaient bien arrivées. Comme le retour par la Manche offrait trop d'aléas, plusieurs corsaires sont même revenus par le Nord de l'Ecosse, pour gagner Ostende !!

Alors que nous étions en guerre contre Louis XIV, nous avons été étonnés de lire, dans les journaux de bord d'une couple de nos corsaires, qu'étant dans les parages de Concarneau, ils avaient fait de l'eau et du bois durant 2 jours ! Ils y avaient aussi rançonné quelques pêcheurs et tinrent les patrons en otages jusqu'à ce que la rançon fut apportée.

On se souvient du slogan : "Business as usual" de la première guerre mondiale. La chose n'était pas nouvelle, car durant la guerre de la Succession d'Espagne, les journaux de bord font souvent état de passeports (sauf-conduits) dont étaient munis des navires français et anglais, transportant de la cargaison d'Angleterre en France ou vice-versa, et qu'après une chasse de 3 ou 4 heures (1 h 1/2 à 2 h.) le corsaire devait laisser continuer, **regrettant** le temps ainsi perdu.

D'autres navires, neutres, exhibaient des connaissements et des manifestes montrant que leur cargaison était destinée à l'Espagne, et pas à la France. Mais ces documents pouvaient être faux, et si le corsaire avait des soupçons, on questionnait adroitement l'équipage, on furetait partout et il n'était pas rare alors de découvrir dans une cachette adroitement dissimulée, les véritables documents prouvant que la cargaison était destinée à l'ennemi, ou bien de mettre la main sur des lettres annonçant à des commerçants qu'on leur envoyait, par terre, les véritables connaissements, afin d'éviter que ceux-ci ne risquent d'être découverts à bord, en cas d'arraisonnement par un corsaire ennemi !!

La marine de guerre anglaise se livrait déjà à cette époque à la "presse" pour se procurer des hommes. Un corsaire, par suite de gros temps en Manche, perdit son mât de misaine, et étant entré dans un port anglais pour s'en procurer un autre, y trouva aussi une frégate de S.M. qui mit une chaloupe à l'eau et l'envoya avec un officier, pour "presser" nos hommes, écrit l'écrivain, mais nous l'en empêchâmes par la force, ajoute-t-il.

Parfois deux ou trois corsaires, se rencontrant en mer, décidaient de naviguer "in compagnie" c'est-à-dire de s'unir pour un jour, ou plus, et de mettre alors en commun les prises faites ensemble.

Lors de la Guerre de la Succession d'Espagne, (rappelons que nous étions alors alliés à Louis XIV), Marlborough prit Ostende le 6 juillet 1706.

Malgré la flotte anglo-batave qui bloquait Ostende et Dunkerque, des corsaires ostendais parvinrent à s'échapper d'Ostende et gagnèrent Dunkerque, d'où ils purent continuer la course avec leurs collègues français. (A noter que Nieuport ne fut pas pris). Et comme il n'existait pas de caisse de secours pour corsaires en chômage, après quelque temps les capres ostendais coincés à Ostende reprirent la course, mais alors avec les Anglo-Bataves et contre Louis XIV et ceux de Nieuport donc !!

Vu que des membres de la même famille étaient répandus un peu partout à la côte et que chacun avait des amis ou des connaissances tout le long de celle-ci, le cas que nous avons lu dans un journal de bord n'est peut-être pas isolé : l'écrivain rapporte qu'on rencontra un corsaire dunkerquois; évidemment branle-bas des deux côtés; à portée de voix on se hêla mutuellement pour connaître le nom du capitaine de l'autre navire; il est permis de supposer que même des hommes des deux équipages se reconnurent; ils étaient peut-être parents ! Et l'écrivain consigne qu'après environ une demie-horloge (15 minutes) chacun fit servir et s'éloigna de l'autre !

Nous avons trouvé la lecture de tous ces journaux de bord bien intéressante et il est à espérer que des chercheurs, en les consultant, y trouveront matière à amples publications, faisant ainsi connaître cette partie si vivante de l'histoire maritime de notre pays.

(Fin de la liste A. A suivre : LISTE B)

O. Lemaître.

SHIPSLIST 232

THE ROLAND LINIE OF BREMEN

by members :

William Muller BNRA-Rodney (Ont) Canada
Edwin Drechsel BNRA-Belvedere (Cal) USA.

In 1905, 1906 and 1907 three new shipping firms were founded in Bremen : The Roland Linie A.G., the Hamburg-Bremer Afrika Linie, and the "Atlas" Bremer Dampfer Linie, A.G. Each was intended to serve a part of the world which then was not being covered by regular shipping services from Bremen. Roland was intended to serve the West Coast of South America; HBAL the West African coast, and "Atlas" the Mediterranean and Levant. All these areas were already fully served at the time by lines emanating from Hamburg and controlled there.

The name "Roland Linie" first shows up in 1892 with establishment of the "Roland Linies des Norddeutschen Lloyd", the Roland service of NDL. This was to be an intermediate, non-stop Bremen to New York service as distinct from the faster mail vessels which made stops en route. In 1893, NDL bought a ship to establish a travel pattern for this run in England, named it ROLAND when it made its first voyage after leaving the shipyard. In 1894 two other ships, WILLEHAD and WITTEKIND were built for this run. But the name of this service, not shipping line, is the only relationship to the firm being dealt with in this article. And the same "in-law" was involved, NDL.

When the RL as a separate Bremen line was established, it was done with the help of some Hamburg interests to stem the then-existing monopoly of the Kosmos Linie running to the West Coast. As with the later formation of HBAL, RL's formation was part of the struggle between Hamburg and Bremen, between HAPAG and NDL, for supremacy. Where one moved in, the other felt it had to go also.

RL was formed in 1905. Hamburg resented Bremen's intrusion into its domain, and Albert Ballin, the guiding driving genius of HAPAG, organized a syndicate shipping firm to force RL's early capitulation. But wiser heads counselled preventing such an all-out war among the German lines serving the West Coast. By Christmas, 1905, an "agreement" was reached with Kosmos, by then already under indirect control of HAPAG.

In 1908, a well-known British shipowner labeled the formation of the three new Bremen firms a "senseless duplication that only adds confusion to the existing services". Referring to a map, one of the authors (Mr. Muller) told him : "What chance has any of your ships to find a load in Hamburg? None.