

## LA PROPAGANDE MARITIME PAR L'ECOLE.

Par le R.P. F. DE CLEYN,  
Directeur honoraire de l'Institut Supérieur de Commerce St-Ignace.

Il y a quelque chose d'insolite de voir apparaître dans cette assemblée un homme qui a vécu en dehors du tourbillon des affaires et qui s'engage sur un terrain aussi délicat que celui de la Marine. Aussi n'est-ce pas sans quelque appréhension que je me propose de vous entretenir de la mentalité maritime à développer dans notre pays.

Quand en notre jeune temps nos maîtres nous enseignaient ce qu'on appelait l'art de parler en public, ils insistaient sur l'importance de l'exorde du discours. La grande préoccupation en effet devait être de se concilier la sympathie de l'auditoire et ensuite de dissiper, s'il existait, le préjugé de l'incompétence.

La première m'est assurée — mais quelle est ma compétence ?

Je vais vous le dire. Pour profiter des leçons de l'histoire, a-t-on dit, il faut se faire une âme d'ancêtre; ainsi l'éducateur de nos futurs hommes d'affaires doit, lui aussi, se faire une âme d'homme d'affaires.

Et le moyen ? Des générations entières ont passé sous nos yeux; les adolescents d'autrefois ont grandi. Les modestes débutants et employés subalternes d'alors occupent aujourd'hui des postes importants. N'y en a-t-il pas plus d'un qui, pour employer l'expression à la mode, tient en main les leviers de commande ? Confident de leurs débuts dans la carrière, de leurs succès, plus souvent de leurs déceptions, des problèmes à résoudre et des précautions à prendre en face de procédés astucieux ou malhonnêtes, on se crée à la longue une âme d'homme d'affaires, par un ensemble d'impondérables dont il est aisé d'entrevoir la valeur éducative.

Pareille expérience, moins des choses que des hommes, acquise au cours d'une longue carrière, m'enhardit à vous parler ici.

Le « statut organique de l'enseignement commercial supérieur » achève la troisième année de son application. Il y a lieu d'apprécier, comme il le mérite, le but poursuivi : la culture

générale dans la formation de nos futurs hommes d'affaires, en même temps que la souplesse laissée aux diverses écoles, d'adapter leur enseignement aux besoins des centres où elles sont établies. Toutefois dans une œuvre aussi délicate que compliquée, l'expérience et le temps n'ont pas manqué de signaler des lacunes ou des oublis qu'il suffira de faire remarquer pour les combler. Ainsi, au bout de quatre années d'études, un élève peut obtenir le diplôme de « Licencié en Sciences Commerciales et Consulaires ». Or, il se fait que, parmi des branches fort importantes inscrites au programme, aucune connaissance en matière maritime n'est requise du candidat à la carrière consulaire. N'est-ce pas une lacune qu'il serait urgent de combler ?

Car enfin, la mission de nos agents consulaires est avant tout de promouvoir les intérêts du commerce belge avec l'étranger, et pour la remplir, il lui est indispensable d'être au moins initié aux modalités qui caractérisent notre activité commerciale. Or de par sa situation géographique et démographique, il se produit dans notre pays, un courant incessant de matières d'alimentation et de matières premières, importées par la voie des mers, et de produits industriels, exportés de nos usines vers les marchés étrangers. Serait-il exagéré de dire que le fret maritime joue un rôle capital dans les conjonctures actuelles ? Pour de nombreuses industries, le bénéfice ne dépasse pas de quelques dizaines de centimes à la tonne, le prix de revient ; dans cette étroite marge se meut le prix de revient et le prix de vente.

Une légère augmentation du prix de transport peut détruire tout le profit comme, d'autre part, un fret favorable donne des chances de succès dans l'âpre lutte pour la conquête des marchés étrangers. Les pouvoirs publics s'en sont bien rendu compte. Par des traités commerciaux et des tarifs de faveur, l'Etat belge a créé de véritables routes stratégiques pour drainer vers le port d'Anvers les marchandises de son vaste Hinterland, et lui assurer ainsi la masse et la variété des marchandises dont les expéditeurs connaissent suffisamment les avantages. Ainsi en est-il des installations portuaires, de l'outillage mécanique du port que l'Etat et la ville d'Anvers, au prix de dépenses considérables, ne cessent d'étendre et de perfectionner afin de réduire le temps de séjour dans le port pour les opérations de chargement et de déchargement des marchandises et permettre ainsi une rotation plus rapide de l'outil de transport, le navire, et par là même assurer un

meilleur rendement des capitaux investis. Autant de facteurs dont la répercussion sur le fret est incontestable.

Il n'est donc pas douteux que l'initiation au moins des problèmes du commerce maritime s'impose à quiconque à la mission de représenter, ou mieux, de promouvoir nos intérêts à l'étranger.

La résidence du Consul est dans le port étranger; or, là comme chez nous, se livre une lutte vive entre producteurs et transporteurs; là aussi, les pouvoirs publics ne regardent pas aux dépenses et aux sacrifices pour attirer et garder la clientèle maritime dans les ports nationaux.

Parmi les attributions du Consul, il y a l'examen du journal de bord que le capitaine a l'obligation de lui remettre à son arrivée; il est aussi prévu qu'en vertu de ces mêmes attributions, le Consul aurait à adresser au Ministère des Affaires étrangères, éventuellement un rapport où il signalerait les capitaines qui « par leur ignorance, compromettraient les intérêts des navires, de l'équipage, des assureurs ». Les récentes Conventions Internationales sur la sécurité en mer et le degré d'immersion du navire, que la Belgique, comme tous les pays maritimes, s'est engagée à faire observer par ses marins, sont aussi de son ressort. Pour remplir ces fonctions avec compétence, il lui faudra en ces matières, des connaissances que ni l'étude privée, ni le contact occasionnel avec le monde des affaires ne sauraient lui fournir.

L'Économie politique semble à première vue tout indiquée pour l'étude de ces questions d'ordre maritime; en réalité, c'est là une erreur. Dans les volumineux ouvrages des économistes, de longs chapitres sont consacrés à la production des richesses, à leur circulation, mais les conditions dans lesquelles ces richesses circulent, passent à peu près inaperçues. On pourrait faire exception en faveur des auteurs anglais, allemands, américains; sans doute parce que, grâce à la situation géographique et aux traditions de leurs pays, ils apprécient mieux le rôle du transport par mer et ses répercussion sur les transactions commerciales.

La carence des connaissances des problèmes maritimes dans la formation de nos consuls et, hélas, de beaucoup de nos hommes d'affaires, trouve une excuse dans le fait de la révolution qui s'est opérée en ce domaine et dont l'importance semble avoir échappé à l'attention des économistes de maintenant. Jusqu'au début du XIX<sup>e</sup> siècle, les affaires étaient dirigées par des relations de famille et les traditions du métier. Il

ne peut plus en être ainsi. Le développement des échanges, depuis la substitution de la vapeur à la voile et la mise en valeur des ressources coloniales, jointes à la concurrence mondiale, exigent que, dans ce domaine comme en tant d'autres, le travail soit dirigé « scientifiquement ». Dès lors, pour mettre en mouvement et lui maintenir une allure rentable, le vaste organisme qui s'appelle le commerce moderne, il demande un personnel qualifié, « skilled labour ». Il n'est pas admissible non plus que les capitaux fantastiques investis dans les installations portuaires, dans le matériel flottant, soient désormais confiés à des hommes qui font fi de la science et prétendent que la pratique suffit. Que d'entreprises d'avenir sont allées à la ruine après avoir englouti des capitaux énormes, parce qu'elles avaient eu à payer la rançon de l'incompétence !

Remanier un programme de cours est une œuvre délicate, une opération qui suppose du doigté et l'expérience; il n'en est pas moins vrai que, dans ce domaine aussi, beaucoup d'esprits clairvoyants appellent de leurs vœux quelque souffle bienfaisant qui, *« tout en respectant les grands arbres de la forêt, les débarasse de leurs branches mortes ou chasse les poussières que les années ont accumulées. »*

La lacune des sciences maritimes dans la formation des représentants à l'étranger, a disparu dans d'autres pays. Les Etats-Unis d'Amérique, exigent que les candidats consuls subissent une épreuve sur les matières du cours intitulé « Foreign Trade » où une place importante est réservée à l'étude des questions maritimes. Rien de plus logique; elles découvrent devant les futurs consuls un champ illimité de problèmes à résoudre; leur attention mise en éveil se portera sur les grands mouvements du commerce maritime avec ses mille modalités; sur les chances et les démarches à tenter pour amener dans les ports nationaux les bâtiments de lignes étrangères. Ce sera encore pour le jeune consul l'occasion de faire preuve d'initiative, de sagacité, d'intelligence, par les renseignements à transmettre à ses chefs hiérarchiques, si utiles dans l'orientation de la politique commerciale du pays.

*Mais les réflexions précédentes ne s'appliquent pas aux candidats consuls seuls.*

La lacune des connaissances maritimes dans la formation de nos représentants à l'étranger n'est pas moins préjudiciable à ceux qui, de par leurs études, sont appelés à remplir une fonction directive un jour, dans le mouvement économique de la Belgique. Car, n'est-il pas de plus en plus évident que l'in-

dustrie du transport est un des auxiliaires les plus actifs du commerce ? N'a-t-on pas été jusqu'à dire que le commerce n'est en définitive que le transport des marchandises d'un lieu à un autre ? Pareille assertion pourrait être taxée d'exagération si l'on perd de vue les énormes masses de marchandises transportées par la voie des mers et les possibilités illimitées où se meut le commerce maritime. Le passé est là pour dire que nulle industrie n'a tant contribué à l'élargissement du champ des activités humaines. A mesure que le transport maritime s'est développé, des territoires immenses, considérés jusqu'alors comme dépourvus de valeur économique, sont entrés dans le cercle du mouvement commercial mondial. Bientôt la route des mers polaires sera ouverte et les vastes régions de la Sibérie, jusqu'ici inaccessibles au commerce, mettront elles aussi en circulation les inépuisables ressources de leur sol.

Au point de vue qui nous intéresse, la formation commerciale supérieure, il n'est pas inutile de signaler, en passant, combien l'étude des transports par eau l'emporte sur celle du transport par rail, dont les possibilités d'adaptation aux besoins immédiats sont limitées. Les tarifs de chemins de fer, rigides et sans souplesse ne s'accommodent souvent que trop tard aux fluctuations incessantes du commerce ou ne s'y accommodent pas du tout. Il en est tout autrement du transport par mer. Un simple coup d'œil sur les oscillations du fret maritime dont la masse, même des hommes d'affaires, ne soupçonne pas les innombrables facteurs dans l'établissement du prix de transport, permet d'entrevoir ce qu'il faut à l'armateur, à ses représentants, d'intelligence, de perspicacité, de connaissances diverses, Métier complexe et délicat, qui suppose en celui qui journellement se débat au centre de tant de problèmes divers, une combinaison harmonieuse de qualités parfois contraires : l'esprit d'entreprise et de prudence, l'instruction et le jugement, l'audace et la réflexion, une vue de *la situation économique du monde entier*.

Les dirigeants de la « Hamburg-Amerika Linie » l'avaient compris quand, au fronton de la somptueuse demeure qui abrite leurs bureaux à Hambourg, ils inscrivirent en lettres d'or la fière devise : « Mein Feld ist die Welt ».

Les connaissances maritimes, dès lors, ne doivent pas être l'apanage exclusif de l'armateur, des intermédiaires du commerce par mer et cela pour la raison que celles-ci touchent à toutes les branches de l'activité du pays. Il n'est pas inutile de

rappeler que chaque progrès réalisé dans l'industrie du transport a diminué les distances, réuni les contrées séparées, étendu les marchés; de là, plus grande activité dans la production, satisfaction des nécessités les plus diverses, stabilité des prix. Un marché restreint amène la dépendance du consommateur, du producteur, diminue le choix des biens, détruit l'équilibre entre l'offre et la demande.

J'ignore jusqu'à quel point nos industriels réalisent ces principes, et encore plus s'ils méritent le reproche qu'un *économiste américain* adressait à ceux de son pays : « Ils se convainquent trop souvent que leur rôle cesse au moment où le produit a passé le seuil de l'usine. Ils s'intéressent peut-être à l'emballage de la marchandise; ils chercheront à diminuer les frais de douane, à atteindre le maximum permis de poids et de mesure, mais jamais sans doute ne songent-ils que le navire moyen transportera dans les conditions les plus favorables si la marchandise occupe l'espace de 55 pieds par tonne de poids; cela ne les intéresse pas; l'influence sur le prix du transport en temps de tonnage abondant leur échappe, parce que la théorie du fret maritime leur est complètement inconnue. »

L'enseignement commercial supérieur doit, dans l'intention de ceux qui furent les auteurs de sa réorganisation, tendre à développer la culture générale de nos futurs hommes d'affaires, à élargir l'horizon intellectuel, à ne pas limiter le champ de leurs études aux frontières du pays. Il n'y a pas longtemps, un homme d'affaires, un Américain — c'est peut-être pour nous paradoxal — reprochait à ses concitoyens l'étroitesse de leurs connaissances. « Nous ne nous intéressons qu'à ce qui se passe dans notre Etat, ignorant tout des Etats voisins; et, ce qui se passe dans le monde, c'est à peine si nous le soupçonnons. »

Cette éducation à larges vues s'impose plus que jamais depuis que la politique d'autarchie tend à diviser davantage les peuples; politique néfaste parce qu'elle viole les lois de la nature elle-même, car l'homme est destiné « à vivre et à se développer dans une étroite collaboration avec son semblable ».

Quoi que l'on fasse, il y aura toujours des régions du globe qui produiront plus que leurs habitants ne sauraient consommer et qui, pour vivre, exporteront le surplus de leur production vers les pays qui en ont besoin. Tel pays manque

de matières premières, tel autre de main-d'œuvre qualifiée, un troisième de capitaux.

Partout se manifeste la nécessité de se compléter par le transport.

Il y a déjà longtemps que Ballin disait : « des Etats et des Individus peuvent disparaître, mais pas les peuples ni le transport qui naît de leurs besoins et de leur situation géographique ».

Les tentatives de faire produire par le sol national de quoi satisfaire les besoins des habitants ont été stériles; elles n'eurent d'autres conséquences que d'amener un état d'instabilité, d'inquiétude, de malaise, incompatible avec la confiance mutuelle et le repos moral, conditions nécessaires pour que l'activité de l'homme se déploie normalement.

« Le commerce dirigé, d'après la méthode contemporaine est presque identique à la guerre et peut difficilement manquer de conduire à la guerre. » Tel est l'avertissement de Lord Rosebery aux étudiants de Glasgow. La politique autarchique ne ramène-t-elle pas les temps où l'étranger était synonyme d'ennemi ? A quoi bon pousser à la culture générale et désintéressée de nos classes dirigeantes si toutes les activités d'un pays, avec le choc inévitable d'intérêts opposés les uns aux autres, se concentrent dans le domaine étroit des frontières ? A persévérer dans cette voie, n'arriverait-on pas un jour, comme l'histoire du Nationalisme le montre, à voir les Etats défendre à leurs sujets d'aller étudier en dehors des limites territoriales et à expulser des Universités de l'époque, les étudiants étrangers ?

Il est du devoir de l'élite intellectuelle et morale du pays d'opposer à la violence, la force invincible des principes de fidélité aux lois économiques dont le jeu normal seul peut rétablir l'équilibre.

L'expérience du passé montre qu'il en fut ainsi autrefois; la fameuse parole « périssent les colonies plutôt que les principes », n'est que l'écho de ce que se sont dit dans le fond de leur conscience tant d'hommes clairvoyants, désintéressés, dont les pays eurent tout intérêt à écouter et à suivre les conseils pratiques.

Le besoin d'une élite s'impose avec plus d'urgence en ces temps où tout le monde se croit la vocation et la mission de prendre une part directive dans le gouvernement des pays.

Un des hommes les plus remarquables du siècle passé, qui semble avoir eu la claire vision du bouleversement des idées qui se préparait et de la méconnaissance des valeurs intellec-

tuelles et morales, disait : « à mesure que les bases de la Société s'élargissent, il importe que les sommets ne baissent pas ».

L'enseignement commercial supérieur, tel qu'il est conçu, réclame à bon droit une place dans cette œuvre constructive.

Il lui incombe la tâche de conserver et d'enrichir le patrimoine intellectuel du pays; cette tâche, il saura la remplir. La fidélité au programme des problèmes auxquels l'étudiant s'initie sous la conduite de maîtres imbus des traditions pédagogiques qui préfèrent une tête bien faite à une tête pleine, nous permet tous les espoirs. Mais en présence de l'évolution du trafic maritime moderne qui, par son caractère international, touche si intimement à toutes les branches de l'économie mondiale, une étude plus approfondie des questions maritimes ne peut manquer d'apporter sa part dans la culture générale.

Le statut organique de l'enseignement commercial supérieur laisse à l'étudiant, au début de la quatrième année, le choix entre les Sections : consulaire — maritime — financière. Or, il est un fait d'expérience que le diplôme de Licencié en Sciences consulaires exerce sur les jeunes gens, et peut-être, sur les parents davantage encore, un véritable pouvoir de fascination. Non pas qu'ils se bercent de l'espoir d'être du petit nombre des élus, mais l'ensemble des cours de la Section consulaire présente un réel attrait à ceux qui, par un perfectionnement général, veulent se préparer aux multiples professions de la carrière des affaires.

Pour combler la lacune signalée dans la formation de nos futurs agents à l'étranger et de nos diplômés en sciences consulaires, il suffirait, et la chose est possible, sans charger le programme, d'y réserver une place modeste à l'étude des problèmes les plus importants de l'industrie du transport maritime.

Ce serait un moyen efficace de créer dans les sphères dirigeantes ce que l'on pourrait appeler une opinion maritime, qui nous manque et dont il est urgent de faire saisir la nécessité.

Car la méconnaissance de cette branche d'études, on la retrouve à tous les degrés de notre enseignement public. Aussi des jeunes gens munis du certificat d'humanités complètes témoignent-ils parfois d'une ignorance invraisemblable de tout ce qui a rapport à la mer. On a pu dire avec raison que l'ignorance des choses nautiques n'est chez aucun peuple aussi profonde que chez nous. Les notions les plus simples, les



opérations les plus élémentaires, les termes les plus usuels, toute l'âme maritime lui échappe. On a dit encore que le Belge, qu'il soit ouvrier, paysan, industriel, tourne le dos à la mer.

Il est bien vrai que pour reconstituer les réserves ou calmer le système nerveux, beaucoup, et c'est heureux, aiment à passer quelques jours à la plage, respirer à pleins poumons le vent vivifiant du large, mais pour la masse, la mer est un livre fermé.

Quoi d'étonnant que devant une pareille mentalité, les conseils de nos rois et leurs efforts pour créer une opinion maritime soient venus se buter contre l'indifférence, l'apathie, le manque absolu d'intérêt que le public porte aux questions de la mer.

N'est-ce pas Léopold II qui disait et aimait à le répéter, qu'un pays n'est pas petit lorsqu'il est baigné par la mer ? A l'heure actuelle, sous l'action intelligente du Directeur Général de la Marine, s'est amorcée une propagande intense en vue de créer une mentalité maritime dans le pays. L'accueil qui lui fut parfois réservé de la part d'un public éclairé, serait de nature à le décourager s'il n'avait pas la conviction énergique de rendre un service réel au pays.

Quelle pourrait être la cause de cette déplorable indifférence ? M. Henry de Vos croit la trouver dans le caractère même du peuple belge, dans l'égoïsme de certaines positions acquises, dans la situation privilégiée où nous sommes de trouver d'autres se chargeant de transporter à bon compte nos produits sans que nous ayons à nous en préoccuper nous-mêmes. D'autres font tomber la responsabilité sur les pouvoirs publics dont la sollicitude pour les questions maritimes ne dépasse guère le stade oratoire. En France, où l'opinion publique souffre du même mal, on en veut au Parlement où dominant les ruraux que la lutte des pavillons n'intéresse pas autant que la moindre élection au Conseil Général. Ne confondons pas l'effet avec la cause; il faut remonter à l'origine du mal. Ne serait-ce pas que ceux qui ont la mission de l'éducation de la jeunesse des écoles méconnaissent l'importance des problèmes de la mer et n'ont pas songé à leur réserver dans l'enseignement une place qui leur revient dans un pays, comme le nôtre, où l'industrie du transport maritime est à la base de notre activité économique ? A parcourir les programmes de notre enseignement public, de quelque degré qu'il soit, on y chercherait en vain, parmi les cours nombreux et à

qualification si spéciale, quelques heures réservées à l'étude des sciences de la mer. Les conférences de propagande, les films, les excursions en mer, les croisières, les visites de bateaux, si utiles qu'elles soient, ne sont et ne peuvent être que le complément d'un enseignement méthodique, contrôlé sanctionné par des épreuves dans les mêmes conditions de garantie que les autres branches du programme. L'expérience personnelle nous apprend chaque jour un peu mieux que de toutes les choses apprises à l'école, celles-là demeurent qui furent la matière d'un examen sérieux. C'est la récompense de l'effort; les caractères burinés dans l'airain défient la morsure des siècles; ceux écrits sur le sable s'effacent et disparaissent au premier souffle du vent.

La propagande est une semence qui ne s'élève que dans un terrain préparé. Le statut de l'enseignement commercial supérieur prévoit et recommande les visites d'usines, de ports maritimes. Depuis des années, il s'est formé à l'Institut Saint-Ignace une tradition de visiter le port de Rotterdam. Le bateau du service de la rade attend les étudiants; voyage sur la Meuse, parfois jusqu'à l'Hoek van Holland à travers les installations maritimes si admirablement adaptées au trafic, les bassins en contact immédiat et direct avec le fleuve, le mouvement incessant de la navigation, grâce à la situation géographique de Rotterdam et aux conditions de la marée. La visite est toujours complétée par quelques heures passées dans l'un ou l'autre remarquable musée maritime avec ses maquettes des ports, les modèles des différents types de bateaux, les engins de propulsion, les merveilleux progrès dans la signalisation en mer et sur les côtes, avec une bibliothèque riche d'ouvrages, de revues, de documents; un ensemble idéal qui permet à l'étudiant de réaliser l'enseignement reçu et développe chez les meilleurs, le goût et l'esprit de recherche dans ce vaste domaine. Quand alors, au retour, l'étudiant cherche à savoir auprès du professeur, si Anvers dispose d'une institution semblable, son embarras est extrême.

Parmi nos concitoyens, un homme que le monde maritime entoure d'estime et de respect, eut l'initiative de doter notre ville d'un Musée maritime et de réunir au prix de beaucoup d'efforts et de sacrifices personnels, une collection de spécimens de navires les plus intéressants, complétée par des ouvrages scientifiques, des périodiques de la marine. Or, pour donner un abri à la collection, on n'a trouvé dans toute la ville d'Anvers, qu'un grenier abandonné où le visiteur, s'il

s'en présente, a à gravir soixante-douze degrés pour y atteindre; il manque en Belgique une opinion maritime; l'enseignement à l'école comblera cette déplorable lacune.

Tout récemment, un écrivain de la *Revue des Deux Mondes* déplorait l'indifférence presque générale à l'égard du commerce maritime qu'il tient pour responsable de la crise où se débat la marine marchande de son pays. Par contre, ailleurs, nous voyons les puissances navales du moment ressusciter et développer leur activité sur mer et cela au prix des plus lourds sacrifices. Les peuples supportent ces sacrifices sans amertume là où l'opinion publique admet qu'un pays dont la flotte s'affaiblit, est, comme il fut dit au Parlement anglais, un pays qui perd le sang par tous les pores de son corps.

A la séance du Sénat du 13 mars 1937, le Baron Nothomb, à propos du problème hollando-belge, rappelle sagement combien l'opinion publique est l'indispensable auxiliaire de la diplomatie. Or, sur le terrain du litige porté devant la Haute Cour de La Haye, il manque au Gouvernement et à nos diplomates pareil auxiliaire, alors que les défenseurs de la thèse hollandaise savent qu'ils ont derrière eux, une opinion publique bien exercée, toujours en éveil et particulièrement chatouilleuse quand les intérêts maritimes du pays sont en jeu.

### Conclusion.

Parmi les avantages de la culture générale, on cite volontiers celui de la connaissance du passé qui aide à mieux comprendre le développement de l'histoire et la marche fatale de l'évolution humaine.

Écoutons donc pour finir la voix grave de l'histoire. Elle nous dira qu'il s'est trouvé une Institution politique, la République de Venise, qui, chose inconnue dans les annales de l'humanité, sut se maintenir pendant onze siècles, jusqu'à l'heure où les canons de Napoléon menaçaient les portes de la cité. Dans cette longue existence, elle connut des époques de splendeur et de puissance, de décadence aussi, quand, comme dit l'historien anglais Toky : « Venice forgot that her strength lay in maritime commerce ».

Qu'elle fut prodigieuse la puissance de la Reine de l'Adriatique ! Quand le Doge Mocenigo sentit approcher sa dernière heure, il réunit autour de son lit de mort les sénateurs vénitiens. « En cette cité, disait le grand vieillard, il y a trois mille navires de petites dimensions, montés par dix-sept mille

marins; trois cents navires de grand tonnage, montés par huit mille marins et, chaque année, quarante-cinq galères prennent la mer pour la protection de notre commerce. Continuez ainsi et vous serez les maîtres de la Chrétienté; vous serez respectés. Mais, je vous en supplie, évitez comme le feu de prendre le bien des autres et de vous engager dans des guerres injustes; les princes, alors, ne peuvent pas compter sur le secours de Dieu. »

C'était le temps où, chaque année, les galéasses embarquaient chacune huit jeunes gens de la haute classe de la société, afin de les familiariser avec les sciences navales et de leur faire acquérir l'expérience du commerce. « Who were thus trained in naval science and gained experience of commerce ».

L'exemple de la Reine de l'Adriatique confirme la grande leçon du passé : « toutes les nations qui ont joué un rôle dans la vie mondiale ont étendu leur champ d'action pacifique à la mer ».

---