

UN REGISTRE ANVERSOIS D'ARMEMENTS MARITIMES DE L'ÉPOQUE RÉVOLUTIONNAIRE.

Christian PFISTER-LANGANAY

Ce registre (Rijksarchie Antwerpen, série C nr. 989) permet de retracer à grands traits la vie maritime à Anvers alors chef-lieu du département des Deux-Nèthes, entre l'an X et l'an XIII. Comme tout registre de ce genre, il fournit de nombreux renseignements, d'une part sur le navire (destination, type, tonnage tirant d'eau, lieu de construction) et d'autre part sur l'équipage (chaque individu est décrit : nom, prénom, âge, lieu de naissance, grade, taille, couleur de cheveux, nationalité). La fin du registre est consacrée aux rôles de désarmement qui sont aussi riches en détails et complètent ceux tirés des rôles d'armement (durée du voyage, remplacement du matelot malade ou déserteur). Tout ce travail d'écriture a pour but de retenir sur la paye de l'équipage les droits que perçoivent les Invalides de la Marine.

Matériellement, ce registre a perdu sa couverture, et l'humidité a commis quelques dégâts. Dans l'ensemble, le document est demeuré en bon état. Chaque rôle est avalisé par un ou deux cachets qui portent comme inscription: "REP. FRA. NETHES LES DEUX" et "A TIMBRER-A-L'EXTRAORDINAIRE". Enfin, à partir du folio 50, une devise à la plume "Empire Français" surmonte celle de République Française (armement du "Général Noques" du 9 Brumaire an XIII: 31 octobre 1804).

Comment expliquer sa présence dans une collection privée dunkerquoise?

Pour cela, il faut remonter au Second Empire. En 1867, le capitaine de frégate Dumas-Vence touche Dunkerque au cours d'une escale. Comme il prépare une étude de géographie historique sur le littoral de la Manche et de la Mer du Nord, il est à la recherche de documentation ancienne.

Il a la bonne fortune d'en trouver, mais en situation précaire.

Il attire donc l'attention des autorités compétentes au Ministère de la Marine à Paris (lettre du 12 décembre 1867): "*Il existe au magasin général de la Marine à Dunkerque un grand nombre de cartons et registres remontant à la fin du XVIII^e siècle*". Il va jusqu'à écrire "*20 000 cartons et registres qui remontent à 1680*" (1) Gallet de Kulture, conservateur en chef des Archives de la Marine demande de plus amples informations au Commissaire de la Marine en poste à Dunkerque. Ce dernier confirme les dires de Dumas-Vence "*après quelques heures de recherches entreprises au détriment de mes bronches et de mes poumons*". Aussi, faut-il "*envoyer une personne zélée et surtout robuste*", et demande "*pour raison hygiénique, l'autorisation de brûler le reste de la collection*" après choix des documents à ramener à Paris (2). La corvée tombe sur G. de Kersauson, enseigne de vaisseau sur la "Vigie". Son inventaire du 21 février 1869, nous apprend qu'il existait, dans les combles du magasin général, les cartons des

(1) A.M.BB8 - 401 - pièce n° 90.

(2) Ibid. pièce n° 93.

Invalides, les comptes des trésoreries, les rôles d'armements et de désarmements pour les ports suivants:

- n° 1 à 92 : Dunkerque (1723-1798)
- n° 93 à 134 : Calais (1709-1800)
- n° 135 à 198 : Boulogne-sur-Mer (1722-1800)
- n° 199 à 241 : Saint-Valéry-Sur-Somme (1701-1800)
- n° 242 à 251 : Ostende (1703-1800).

Il signale à côté des registres de Boulogne, cinq registres appartenant au port d'Anvers, contenant des correspondances et des pièces de comptabilité (1809-1812) (3). Notre registre ne fait donc pas partie de ce lot. En mai 1869, Gallet de Kulture arrive à Dunkerque et procède avec un commis et deux gardiens au triage (selon ses dires). Apparemment, le travail est effectué de manière fort consciencieuse: *"Sans avoir le fétichisme du vieux papier, on ne peut se défendre d'un sentiment pénible devant ce chaos, d'où j'ai retiré, dès les débuts, des documents administratifs utiles et un fort grand nombre de pièces intéressantes l'histoire de la Marine... Cet état de choses m'oblige à examiner ces documents pièce par pièce pour ne pas laisser échapper le bon grain de l'ivraie... C'est un travail fort long qui exige de commencer dès huit heures du matin.*

Heureusement, *"tout le monde ici... montre le plus grand empressement à me secourir, un commis intelligent, plus deux gardiens de bureau fort zélés"* (4) qui travailleront le jour de l'Ascension et deux dimanches (5). Les résultats ne se font pas attendre: dès le 15 mai, les archives sont divisées en trois lots: 570 kg aux archives alors impériales, 1430 kg proposés aux bibliothèques des villes concernées, enfin 9500 kg au pilon. Dans ces conditions, qu'a donc choisi Gallet de Kulture?

Les *"grandes signatures"*, c'est-à-dire les ordonnances contresignées par Colbert jusqu'au Maréchal de Castries et 70 autographes pris comme spécimen concernant la Touch-Tréville, Bruix, Décrès, Troude, Dupérré, Soult. Enthousiasmé par ce nettoyage par le vide, Testard, chef du service de la Marine de Dunkerque, propose le 4 mai d'entreprendre la même opération avec les papiers du bureau de l'Inscription maritime (6). Gallet de Kulture le 2 juin ne demande que de joindre aux 750 kg réservés *"tous les documents de même nature que vous aurez pu réunir dans les archives de votre secrétariat à la suite de l'examen dont vous avez pris l'initiative"* (7). L'épilogue de cette lamentable histoire se termine par un accusé de réception signé du marchand papetier A. Cousin, le 30 juin. Arrivent chez lui, 53 rue du Bac à Paris, 2250 registres, six cumulus d'un m3 chacun, *"ainsi que les cartons condamnés provenant du tirage effectué dans les archives du littoral belge et hollandais par Mr. le Commissaire de l'Inspection maritime"* (8). C'est ainsi que disparurent les archives révolutionnaires et

(3) Ibid. pièce n° 102 à 105.

(4) Ibid. pièce n° 125, lettre du 6 mai 1869.

(5) Ibid. pièce n° 129, lettre du 15 mai 1869.

(6) Ibid. pièce n° 127.

(7) Ibid. pièce n° 155.

(8) Ibid. pièce n° 174.

impériales de cette institution, concernant tous les ports de La Panne à Groningue, mais aussi des quatre départements allemands (de l'Ems occidental aux Bouches de l'Elbe). Ce registre est donc un rescapé de ce carnage archivistique, réalisé avec les meilleures intentions du monde (9). Conservons l'espoir d'en retrouver d'autres dans la mesure où, en l'espace de deux ans, c'est la deuxième découverte de ce genre. Par l'intermédiaire de l'auteur et la bonne volonté de l'archiviste municipale, Melle Varet, les archives de la première région maritime à Cherbourg ont récupéré un registre du même genre concernant la Flotille de Boulogne. Passons à l'étude proprement dite du document anversois, et tout d'abord, les navires, puisque nous disposons de 51 armements et de 22 désarmements.

Les types de navires:

Sur les 73 bâtiments décrits, à peine 3 sont qualifiés de "*navires*", dont nous ignorons les caractéristiques réelles. Pour les autres, le greffier a consciencieusement répertorié le type.

Type	En armement	En désarmement	Total
Barque	1		1
Bateau	1	1	2
Brick	26	12	38
Cutter	1	1	2
Dogre	1		1
Galiotte	1		1
Goélette		1	1
Koff	2		2
Navire	3		3
Senau	2	1	3
Smack	9	5	14
Trois-mâts	3	1	4
<hr/>			
Total	50	22	72

(9) Il est souhaitable de reprendre à fond l'étude du dossier BB8 401 - pièce n° 1 à 174, ce qui permettrait de reconstituer le contenu des différents fonds d'Amirauté du Nord de la France et d'évaluer ce qui en subsiste.

Deux navires dominant: le brick (52% du total) et le smack (19%) et les 9 autres types se partagent les 29 % qui restent. Dans les rôles, le mot brick est utilisé conjointement à brigantin. Le mot cutter n'est pas traduit au profit de cotre. Les navires traditionnels des Pays-Bas n'apparaissent guère: un seul koff, un dogre, une galiotte. La réparation des types selon le tonnage, nous donne t-elle une autre vision des choses ?

Type	En armement	En désarmement	Total	en %
Barque	290	-	290	2,84
Bateau	12	12	24	0,29
Brick	3 832	1 722	5 554	54,41
Cutter	56	56	112	1,09
Dogre	74	-	74	0,72
Galiotte	83	-	83	0,81
Goélette	-	114	114	1,11
Koff	407	-	407	3,98
Navire	646	-	646	6,32
Senau	400	210	610	5,97
Smack	774	360	1 134	11,11
Trois-mâts	896	262	1 158	11,34
Total en tonneaux:	7 470	2 736	10 206	100%

La réponse est globalement positive: les bricks rassemblent 54% du tonnage total, et si la part des smacks diminue (de 19 à 11%), c'est un phénomène normal dans la mesure où se sont de petits navires par leur étymologie même (de l'anglais small). Aussi est-il intéressant de donner le tonnage moyen de chaque type pour en établir la hiérarchie interne.

Barque	290	Galiotte	83
Trois-mâts	289,5	Smack	81
Koff	203,5	Dogre	74
Senau	203,3	Cutter	56
Brick	146,1	Bateau	12
Goélette	114		

Le trois-mâts est en tête, en toute logique: "*Le Neptune*" cité comme barque doit probablement signifier qu'il est gréé en trois-mâts barque. La même différence se retrouve entre le brick et le senau. Ce dernier est un brick avec une mâture qui permet d'amener la grande vergue sur le pont, sans se préoccuper de la brigantine qui reste en place. Souvent, le senau est plus petit que le brick, ici, nous sommes en présence de cas

inverse. Le smack confirme ses caractéristiques de même que le cutter, type assez nouveau, du moins dans la marine française. En effet, le premier, admis en service dans la Royale, remonte à 1771, de construction dunkerquoise, "*La Puce*" de 36 tx. Les chantiers dunkerquois livrent dix autres cotres pour le Roi entre 1779 et 1781 (10). Cela nous amène à poser la question des lieux de construction. Malheureusement, les renseignements demeurent lacunaires car les mentions de "*prise*" et "*d'étranger*" reviennent le plus souvent.

LIEU DE CONSTRUCTION DES NAVIRES SELON LEUR TYPE

Origine	Barque	Brick	Bateau	Dogre	Galiotte	Goëlette	Koff	Navire	Senau	Smack	Trois-mâts
Prise		15							1		1
Etranger		13		1	1		1	1			3
Angleterre	1	3									
Bermudes		1									
Baasrode										3	
Burcht			2								
Bruges										2	
Bruxelles										4	
Dunkerque						1					
Gand							1				
Hollande		2								1	
Malines										1	
Niel										2	
Prusse								1	1		
Room										1	

Sur 65 origines connues, "*l'étranger*" est mentionné 20 fois et les "*prises*" 18 fois. Ces dernières sont toutes d'origine anglaise à l'exception du "*Stadtaurich*", ci-devant portugais. Les chantiers belges sont nombreux et variés : région d'Anvers avec Boom, Baasrode écrit Baisroede, Niel sur le Rupel. Curieusement, les smacks proviennent presque tous des anciens Pays-Bas autrichiens, avec en particulier les chantiers de Bruxelles. Certains détails se révèlent être précieux: ainsi la mention de cette goëlette "*La Sophie*" construite à Dunkerque, en l'an X (1801). La tradition locale voulait que ce soit "*La Louise*", lancée en 1841 à partir d'un prototype de l'ingénieur Gaspard de Malo "*Le Balaou*" (11)

(10) C. Pfister, La construction navale à Dunkerque au XVIIIe siècle, dans : *Revue des Amis du Vieux Dunkerque*, n° 7, 1977, 3-19.

(11) H. du Rin, *Historique de la pêche dunkerquoise à la morue*, T II, 1937, 29.

Les 22 désarmements se concentrent entre le 22 mars 1802 et le 16 avril 1803, c'est-à-dire trois jours avant la signature du traité d'Amiens et un mois avant la rupture. Les routes maritimes redeviennent libres et nous pouvons apprécier l'influence d'Anvers au sortir des guerres révolutionnaires. Les 51 armements s'étendent davantage dans le temps, depuis le 14 décembre 1801 au 7 septembre 1805, avec une interruption en janvier 1803 et juillet 1804. Nous remarquons immédiatement qu'une trentaine de départs interviennent après la reprise des hostilités: le négociants anversois savent profiter d'un blocus encore très tolérant de la part des Anglais qui acceptent, sous l'Empire comme sous le Consulat, la pratique du commerce par l'intermédiaire des neutres, ou du pavillon masqué. Le port peut donc maintenir ses relations avec l'Europe et l'Amérique. Afin de mieux cerner le rayonnement d'Anvers, nous passerons successivement en revue les ports d'attache de navires, la provenance des navires désarmés et la destination des navires armés sur les bords de l'Escaut.

Repartition des ports d'attache

PORTS	Navires armés	Navires désarmés
Ports belges		
Alost	1	
Anvers	22	8
Bruges	1	1
Bruxelles	1	2
Gand	3	
Malines	1	2
Ostende	13	2
Saint-Amand	1	
Tamise	1	
Ports français		
Calais		1
Dunkerque	1	2
Nantes	2	1
Martinique	1	1
Guadeloupe		1

quarante quatre des navires armés sur un total de 51 ont un port d'attache situé dans les départements belges, de même pour 15 des 22 navires désarmés. Anvers, dès ce moment, dépasse de loin Ostende.

L'apport des cités françaises est vraiment accessoire. Ainsi, malgré les hostilités commencées depuis 1792, le bilan n'est pas si sombre: un certain potentiel maritime s'est maintenu dans les deux ports belges (12).

Beaucoup plus instructive encore est la provenance des navires désarmés: deux pays sont concernés par les 22 déclarations. L'Allemagne, tournée vers la Mer du Nord, est présente avec Emden (4 envois) et Altona (2 arrivées). La France concentre le reste du trafic avec la domination de Bordeaux (5 navires) probablement pour le vin et les alcools. Marennes et la Rochelle (2 et 1 navires respectivement) pour le sel, et enfin Rouen avec 2 expéditions. C'est au fond du grand cabotage à quoi nous pouvons rattacher un bâtiment revenant de la pêche au poisson frais. Le long cours n'est représenté que par un retour de Cette et un autre de la Guadeloupe.

Le géographie des départs est-elle la même? Les mers nordiques sont davantage présentes:

10 départs entre les Bouches de l'Escaut et celle de l'Ems.

- Amsterdam :	1 navire
- Rotterdam :	1 navire
- Flessingue:	1 navire
- Emden :	7 navires

La Baltique est touchée 7 fois:

- Copenhague :	2 navires
- Wilburg :	1 navire
- Riga :	2 navires
- St Petersburg:	2 navires

Les ports français recueillent l'essentiel des départs anversoïis, surtout la façade atlantique:

- Rouen :	4 navires
- Brest :	2 navires
- Nantes :	1 navire
- St. Martin:	1 navire
- Bordeaux :	8 navires
- Bayonne :	1 navire

(12) Voir en particulier J. Walgræve, *De bevolking van Oostende en haar betrekkingen met de zee in de Franse tijd (1797-1814)* dans : *Académie de Marine*, T XIV, 1962, 15-34.

A ces dix-sept bateaux, il faut ajouter ceux qui continuent le périple par la péninsule ibérique et la Méditerranée:

- Le Ferrol : 3 navires
- Lisbonne : 1 navire
- Marseille : 1 navire
- La Seyne : 1 navire
- Nice : 1 navire
- Livourne : 1 navire

Encore une fois, les grands voyages sont fort peu nombreux, mais révélateurs des intentions de certains négociants d'Anvers et d'ailleurs. Les îles conservent tous leurs attraits malgré les grandes révoltes d'esclaves à partir de 1792: 1 départ vers la Guadeloupe, 3 vers la Martinique. Enfin, l'Atlantique nord attire les regards de certains avec 4 armements à la pêche à la morue sur les bancs islandais et un autre vers Norfolk.

Malgré la faiblesse de l'échantillonnage, nous sentons parfaitement la volonté chez ses négociants de reprendre leurs activités interrompues depuis près de dix ans, n'excluant pas des adaptations au monde nouveau qui est en train d'émerger à cette époque.

Si le calendrier révolutionnaire reste en usage, il se produit un changement significatif au niveau des vocables. A partir de Thermidor An XII (juillet 1804) les négociants qualifiés auparavant de citoyens, retrouvent avec Louis Coppens le qualificatif de Monsieur. Quant aux noms de navires, ils sont doubles: le pavillon masqué reste de rigueur, c'est-à-dire l'utilisation d'une fausse nationalité pour éviter d'être pris par la Royal Navy. Notons une différence: avant le traité d'Amiens, le subterfuge est utilisé trois fois sur six, alors qu'ensuite, il est employé de manière systématique : 26 fois sous le pavillon prussien, pays neutre, et 4 fois sous celui de Papenbourg. Ce choix relève du domaine de l'armateur. Ces rôles sont précieux pour connaître les propriétaires des navires d'alors, car souvent le domicile est indiqué. Commençons par les villes fla-

Ostende : Guillaume Declerc
Charles Delmotte
Jacques Serruys
Thuys Verbecke

Gand : N.Vanacker et fils
Van Acken et fils
Jan Deloose
Docock et frère (N.J. de Cock et Frère)
Fs. Vandendorre

Alost : Guillaume Declerc

Bruges : Jonaer

mandes: Gand, Ostende, Bruges, Alost regroupant dix hommes d'affaires. Nous pouvons y adjoindre le port de Dunkerque avec Dupouy et compagnie, Test, ainsi que Louis Coppens, habitant la Martinique, mais probablement parent des Coppens, ci-devant seigneur d'Hondschoote, juge et procureur de l'Amirauté de Dunkerque. Reste Nantes avec Gotlich Fisher et Gutin et compagnie. La capitale est représentée par Billing et Jacques Récamier. Les rôles d'armements signalent aussi l'embarquement des passagers. Parfois la mention est fort sèche: deux passagers sur "*La Jeune Caroline*"; souvent, c'est un voyage des plus prosaïques comme celui de Pierre Pihau de 14 ans "*La Marie Elisabeth*" qui va à Brest. Là-bas, son père, officier de santé, l'attend. Quelquefois la famille entière s'en va, ainsi sur "*La Diane*" un capitaine d'Emden rejoint Marennes en compagnie de sa femme et de leur fille de 10 ans. Les grands voyages concernent tous la Martinique restituée par l'Angleterre. Obtiennent des passeports le cuisinier Brossard, 35 ans de Versailles, et son maître probablement au service de Louis Augustin Ruelle "*propriétaire et colon, réfugié*" à Paris, tous deux embarqués sur le "*Commerce*" d'Anvers. Font de même les négociants Charles Daniel Guinaud et Jean Baptiste Fleury respectivement sur "*La Thérèse*" et sur "*La Marie*", sans doute associés, demeurant dans le Haut Rhin, à Saint-Jinier. Ces voyages tournent parfois court: un tordeur de fil d'Anvers, embarqué le 13 novembre 1802 sur "*Le Thérèse*" ne verra jamais les îles puisqu'il tombe à la mer le 7 décembre. Par le biais de passagers, nous arrivons en dernier lieu à la description des équipages, soit 655 hommes dont 445 pour les armements. Nous distinguerons trois catégories: les capitaines, les seconds et enfin l'équipage, depuis le maître d'équipage jusqu'au mousse ou novice, en passant par le charpentier, le coq et le voilier. Y-a-t'il des grandes différences entre capitaines et seconds ? La moyenne d'âge est respectivement de 39 et 34 ans. Mieux vaut étudier leur répartition par tranche d'âge.

Catégories	20-24	25-29	30-34	35-39	40-44	45-49	50-54	55-59	+60
Capitaines	1	9	8	11	13	2	4	1	3
Seconds	9	10	8	7	4	4	1	3	-

Le passage d'une catégorie à l'autre se joue donc vers la trentaine. Après 34 ans, les jeux sont, en grande partie, faits. Il y a 27 seconds de moins de 35 ans contre 18 capitaines, tandis qu'il y a 19 seconds de plus de 34 contre 34 capitaines.

Que ressort-il de l'étude des domiciles ? Les capitaines habitent de préférence Ostende et Dunkerque. Anvers arrive très loin derrière.

La part de villes belges est importante (32 capitaines)

- Bruges : 2
- Marienbourg: 1
- Bruxelles : 1
- Ostende : 25
- Anvers : 3

Le littoral français fournit 26 capitaines

- Dunkerque : 15
- Calais : 1
- St. Valéry/Somme: 3 (13)
- Dieppe : 4
- Le Havre : 1
- Nantes : 1
- Marseille : 1
- St. Amand : 1

Les ports des Pays-Bas fournissent le reste du contingent: un capitaine à Neuzen (Terneuzen), 1 autre à Cadzand, un à Halzen, probablement Hattem sur Ijssel et Zwolle. Les ports allemands rassemblent surtout ceux de Frise.

- Emden : 6
- Greetsiel : 1
- Papenbourg : 2
- Phitton (Prusse): 1
- Altona (Prusse) : 1

Reste un domicile mal situé: 1 à Hochsemerviem. (Ce toponyme revient pour un second). L'aire de recrutement des seconds est infiniment plus variée et nous ne rencontrons plus l'effet dominateur d'Ostende et de Dunkerque, même s'ils arrivent encore en tête. Les localités belges ne rassemblent guère de monde (19 individus) mais Anvers attire autant de Français que d'Allemands, y compris ceux des ports baltes.

- Ostende : 8
- Anvers : 4
- Tisselt : 1
- Alost : 2
- Bruxelles : 2
- Bruges : 1
- Termonde : 1

(13) 1 certain, 2 probables.

Les villes françaises (23 individus) l'emportent grâce à Dunkerque

- Calais :	1
- Dunkerque :	12
- St Valéry/Somme:	1
- Le Havre :	3
- Caen :	3
- Bordeaux :	1
- Thionville :	2
- Honfleur :	1

L'Allemagne bat la France avec 24 seconds

Ports de la Mer du Nord

- Papenburg :	1
- Emden :	1
- Greetsiel :	1
- Norden :	1
- Oldenburg :	1
- Karolinsiel :	1
- Brème :	3
- Prussenmend :	1

Ports de la Baltique

- Flensburg :	1
- Stettin :	3
- Kolberg :	1
- Danzig :	1
- Pillau :	1
- Königsbergen :	1

En revanche, les Pays-Bas échappent à l'attraction anversoise (1 second à Zierikzee, à Boozenbold, à Hoelsmervien et à Flessingue). La Scandinavie est représentée par un officier de Kalmar et un autre de Christiania.

Pour les équipages, nous ne nous sommes préoccupés que de ceux des armements ce qui représente environ 380 individus. La répartition par tranche d'âge nous a incité à faire un sort particulier aux plus jeunes, les mousses et les novices.

Nombre d'années	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
Mousses	1	1	2	3	5	19	2	4	2	6	-	-	-	-
Novices	-	-	-	-	-	1	2	1	7	3	8	3	1	2

Plus de la moitié des mousques embarquent vers 13-14 ans, ce qui n'exclut pas des exceptions dans les deux sens ; nous avons rencontré un mousse de 7 ans mais aussi un autre de 22 ans, ce dernier sur "L'Islande", où il côtoyait un novice de 33 ans. Pour l'équipage proprement dit (coq, matelot et spécialistes comme saleur et tonnelier), la majorité des individus est jeune, chose logique dans un métier aussi dur : 57,53 % ont moins de 30 ans.

Nombre d'années	18-19	20-24	24-29	30-34	35-39	40-44	45-49	50-54	+55
Nombre de matelots	8	95	80	46	40	23	10	10	6
%	2,51	29,87	25,15	14,46	12,57	7,23	3,14	3,14	1,88

Les plus vieux marins atteignaient 62 ans sur "La Poule" et "Le Hasard". Encore plus intéressante est la répartition géographique de leur domicile permettant ainsi d'établir une éventuelle carte des migrations (14).

La dernière catégorie ne doit concerner que les localités de la Mer du Nord, dont le nom francisé empêche de les situer sur une carte actuelle. La prépondérance germanique mérite quelques explications dans la mesure où aucun navire n'a comme port d'attache une ville allemande et que sur 51 départs, à peine 7 concernent les états du Saint-Empire qui vit ses derniers jours. Cet afflux des jeunes marins de la Hanse est avant tout dû à la reprise des hostilités entre la France et le Royaume-Uni. Dans les 18 premiers armements, nous avons 30 des 42 Ostendais embarqués et 44 des 79 Français, mais à peine le maintien des activités maritimes d'Anvers.

Villes

allemandes	129	33,94
belges	84	22,10
françaises	79	20,78
baltés	24	6,31
scandinaves	10	2,63
des Pays -bas	7	1,94
lointaines		
Méditerranée		
Etats-Unis	6	1,57
Indéterminées	41	10,78

(14) A. Cabantous, Migrations frontalières au XVIIIe siècle: les courants migratoires entre Dunkerque et les régions littorales des Pays-Bas flamands entre 1770 et 1790- Actes du 101ème Congrès national des Sociétés savantes, Lille 1976, T I, 19-37.

La Frise est la grande pourvoyeuse de cette main d'œuvre tant recherchée: toutes les localités de l'embouchure de l'Ems y participent. Le contingent belge vient au second rang avec bien sûr Ostende. Soulignons l'importance de l'apport anversoïis (plus de la moitié de celui d'Ostende) alors que la ville abrite huit fois moins de capitaines. Les matelots français s'égrènent tout le long du littoral jusqu'à Bayonne avec une exception de taille : Dunkerque qui fournit 55 individus, soit 14 % de l'ensemble. Ce dispersément (2-3 hommes par localité) affecte le sud de la Scandinavie et la Baltique. Comme toujours, Anvers n'attire pas les équipages des Pays-Bas, à peine 7 hommes alors que l'Espagne, l'Italie et les Etats-Unis en fournissent chacun deux. La documentation se révèle riche. Nous nous sommes efforcés d'en rendre les grandes lignes, mais que de choses encore à révéler, à tous les plans. Pour ceux toujours séduits par l'histoire, des renseignements sont à glaner ici et là: "*L'Hercule*" est pris pour un corsaire anglais le 11 février 1806. Le second, de retour le 7 août, annonce la triste nouvelle. L'anthropologie historique a également voix au chapitre puisque la taille et la couleur des cheveux sont mentionnées. Par les noms propres, les liens de famille sont partiellement dévoilés, de même ceux de voisinage ou de relations d'affaires avec la mention du domicile. La géographie historique trouve ici un terrain de choix et nous insisterons, sur ce plan, sur un seul point mais important: persistance de liens étroits entre Dunkerque et Anvers. Si le trafic entre les deux ports est des plus médiocres, il n'en est pas de même pour les rapports humains. Anvers attire de très nombreux Dunkerquois qui ne trouvent pas de travail dans leur ville. Cette facilité à venir s'embarquer sur les bords de l'Escaut s'explique aussi par le maintien d'une communauté linguistique encore très vivante sous le Consulat et qui s'effilochera progressivement au cours du XIXe siècle (15).

Pour conclure, soulignons d'abord l'existence d'une certaine vie maritime à Anvers pendant cette période si cruciale pour l'Europe. Anvers fait alors partie de l'Empire français et ce que P. Butel constate à Bordeaux et ailleurs se retrouve dans le département des Deux-Nèthes, du moins au niveau proprement commercial (16). Il faudrait donc aller plus loin.

Nous possédons d'excellentes tables de navigation pour le port d'Anvers sous la pério-

(15) A. Cabantous, *La mer et les hommes. Pêcheurs et matelots dunkerquois de Louis XIV à la Révolution*, chapitre XIII, culture maritime et culture Flamande.

(16) P. Butel, Crise et mutation économique à Bordeaux sous le Consulat et l'Empire", dans : *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, T XVII, juillet 1970, 540-558

(17) K. Jeuninx, De verhouding van de haven van Antwerpen tegenover deze van Amsterdam en Rotterdam tijdens het Verenigd Koninkrijk, dans : *Académie de Marine*, T XI, 1958-1959, 147-183.

(18) A. De Vos, De Antwerpse Koopvaardijvloot omstreeks 1830, *ibid.*, T XV, 1963, 101-177, à compléter avec L. Van Coolput, Het opstellen van een lijst der Belgische zeilschepen sinds 1830, *ibid.*, T XXIV, 1976-1977, 1-17.

Année	Total des navires		Tonnage total		Tonnage moyen	
	Selon Beeteme	Selon Jadin	Selon Beeteme	Selon Jadin	Selon Beeteme	Selon Jadin
1801	376	90	18 001	5 954	48	70
1802	988	128	40 508	9 729	41	131
1803	1 006	141	50 300	14 523	50	127
1804	2 250	280	127 899	33 828	56	203
1805	2 424	87	135 741	13 652	56	162

de hollandaise (17), de bons répertoires sur la composition de sa flotte, à partir de 1830 (18), mais le champ historique pour la période française reste en grande partie en jachère.

Citons pour mémoire les chiffres fournis par G. Beeteme en 1893 qui ne cite pas ses sources et ceux de J. Jadin, beaucoup plus bas (19).

	1800	1801	1802	1803	1804	1805
Desarmements	1	2	17	2	-	-
Armements	-	1	19	0	9	22

Notre échantillon, malheureusement, est trop peu important pour tenter de les répartir. De plus, la répartition des opérations s'étend beaucoup trop dans le temps pour notre registre.

Les différences entre les deux auteurs sont tellement importantes qu'elle laissent le chercheur quelque peu rêveur. Citons cependant les chiffres de M. Veraghtert qui est le dernier à avoir travaillé sur le sujet, et qui se rapproche des résultats de Jadin. Attendons qu'un adepte de Clío s'attèle à cette tâche et qu'il consente à y consacrer davantage de temps que nous. Que ce modeste travail soit donc une incitation à l'entreprise !

Années	Total des Arrivées	Tonnage total	Tonnage moyen
1801	153	7 267	47
1802	179	11 472	64
1803	166	12 715	76
1804	274	23 747	86
1805	371	33 902	91

(19) G. Beeteme, *Antwerpen. Moederstad van Handel en Kunst*, 1893, T II, 32-33 et 43-44.
J. Jadin, *Le port d'Anvers sous le régime français*, U.C.L., 1972, 99.

Nom de navire	Dates d'armement	Dates de désarmement	durée du voyage	clôture du rôle
L'Etourdi	28 avril 1799	10 jan 1800	9M / 15J	22 mars 1802
L'Etourdi	14 oct 1800	18 juillet 1801	9M / 8J	22 mars 1802
L'Amitié	21 août 1801	30 nov 1801	3M / 7J	22 mars 1802
Les Deux soeurs	16 sept 1801	6 avr 1801	6M / 19J	21 mai 1802
La Paix	25 nov 1801	6 mai 1802	5M / 13J	5 juin 1802
L'Espoir	6 mai 1802	6 août 1802	3M / 3J	27 août 1802
Le Jeune Charles	10 fev 1802	10 sept 1802	7M / 3J	11 sept 1802
La Thérèse	22 jan 1802	4 sept 1802	2M / 16J	29 sept 1802
L'Amour	21 mai 1802	18 août 1802	3M	10 nov 1802
La Clara Constantina	9 mars 1802	8 nov 1802	8M	23 nov 1802
L'Amphitrite	29 mai 1802	30 août 1802	3M / 4J	1 dec 1802
La Marie	18 août 1802	26 oct 1802	2M / 5J	3 dec 1802
L'Amitié	22 mars 1802	12 oct 1802	6M / 20J	3 dec 1802
La Jeune Caroline	18 jan 1802	30 sept 1802	3M / 10J	20 dec 1802
La Diane	14 janv 1802	25 oct 1802	4M / 9J	24 dec 1802
Le Pierre-Joseph	12 avril 1802	20 oct 1802	6M / 7J	24 dec 1802
La Sophie	19 juillet 1802	21 dec 1802	4M / 7J	11 jan 1802
La Caroline	5 mars 1802	15 dec 1802	9M / 11J	9 fev 1802
	20 oct 1802	13 dec 1802	2M / 13J	28 fev 1803
La Marie-Zusanne	29 mai 1802	15 dec 1802	6M / 16J	14 avr 1803
L'Union	24 sept 1802	14 jan 1803	3M / 23J	16 avr 1803
Le Commerce				
d'Anvers	2 fev 1802	28 mars 1803	1M / 25J	30 mars 1802

