

L'Amirauté flamande et les corsaires dunkerquois (1583-1646)

Jacky MESSIAEN

Membre étranger de l'Académie Royale de Marine de Belgique

Membre honoraire de l'Académie de Marine de France

Un curieux phénomène marque l'Histoire Maritime de Dunkerque : pendant de nombreuses décennies cette histoire parut débiter avec le rachat de la ville à Charles d'Angleterre en 1662, et plus précisément encore avec les exploits du fameux Jean Bart, trop souvent romancés soit dit au passage. Habilement exploitées, les campagnes de ce corsaire écrasèrent par la suite tous les exploits guerriers d'autres grands capitaines dunkerquois.

C'est un fait socio-politique certain que Louis XIV, par Vauban et Comte d'Estrades interposés, s'efforça de transformer cette « belle place d'Europe » selon ses propres termes, en un bastion français planté face à l'Angleterre et aux Pays-Bas. Un bastion français non seulement au sens militaire du mot mais jusque dans les moindres détails de la vie publique : il fallait chasser un demi-siècle de présence espagnole, active enrichissante, cultivée, glorieuse et tout à fait conforme aux désirs et besoins de la race flamande.

L'on vit très bientôt la cité corsaire ceinturée à grand prix (l'énorme rempart à la géométrie devenue classique, et son port se protéger par des forts marins établis aux jetées, forts d'une puissance étonnante. L'on vit aussi interdire l'usage du flamand à l'école, à l'église, au tribunal et dans les actes publics, tant et si bien qu'à la mort de Jean Bart en 1702, Dunkerque toute à sa gloire française avait déjà oublié son passé espagnol.

Quelques historiens locaux rappelèrent de temps à autre les belles heures de Dunkerque espagnole : Faulconnier en 1730, Derode en 1850, le docteur Lemaire en 1927 qui rédigeèrent des « Histoire de Dunkerque » et plus près de nous notre regretté Léon Moreel, proche ami de nombreux académiciens. Léon Moreel s'efforça de rappeler dans d'agréables plaquettes telles « Voleurs de Gloire » ou « Grands Marins à Dunkerque », l'existence de fameux capitaines et gens de mer dunkerquois avant la francisation du plat pays.

Léon Moreel dominait facilement tous les sujets qu'il traitait. Sa grandeur de vision et l'éloquence spontanée du bâtonnier ne s'arrêtaient pas aux détails et il ne donna de l'époque dont je vais traiter que de larges évocations brillantes et remarquables certes, mais trop vastes et parfois mal vérifiées.

Ma formation de Capitaine au long-cours, la rigueur d'exécution de mon métier de pilote, me donnent une tournure d'esprit bien plus rigide. Celle-ci explique que j'ai construit mon exposé d'une part suivant un ordre chronologique naturel et d'autre part avec un souci de vérité dans les faits cités?

Un premier chapitre intitulé « Dunkerque sous Philippe II (1583-1598) » me donnera l'occasion de rappeler en particulier cette superbe histoire si mal connue de l'Invincible Armada.

Le second chapitre « Dunkerque sous l'Infante Isabelle (1598-1633) » montrera l'audace cruelle de nos premiers corsaires dunkerquois soutenus spirituellement par les Pères Jésuites de la Mission Navale.

Enfin, le dernier chapitre consacré aux grandes heures de la caprerie (1633-1646) évoquera la mémoire héroïque des amiraux Jacobsen et Colaert, les exploits de leurs capitaines et de leurs équipages.

Mon récit demeurerait peu compréhensible si je ne le plaçais au préalable dans son contexte historico-politique à l'origine en 1583 et ne brossais un tableau physique du havre de Dunkerque à la même époque. Ce décor portuaire formera une toile de fond permanente à ce demi-siècle d'aventures maritimes.

Il convient de rappeler qu'en 1577, par le fait des guerres et des successions, Dunkerque devient propriété de Guillaume d'Orange,

prince calviniste. Don Juan d'Autriche, bâtard de Charles Quint, gouverne les Pays-Bas où seules trois provinces sur dix-sept sont demeurées fidèles à l'Espagne. Ce Prince trouvera la mort en 1578 devant Namur, Alexandre Farnèse le remplacera au gouvernement des Pays-Bas.

Guillaume d'Orange, le rebelle, espérant soumettre rapidement les dunkerquois, ses plus récents sujets, place aux postes dirigeants de la ville des calvinistes convaincus ; en 1583, le Duc de Parme, fidèle à Philippe II, profitant des erreurs stratégiques et politiques de l'administration calviniste que n'acceptaient pas les dunkerquois, se rendit maître par les armes, de cette cité. Peu de temps après il investissait toute la Flandre, Ostende excepté.

Le retour à l'Espagne était pour la ville la meilleure des issues possible car le commerce n'existait plus, les riches bourgeois catholiques ayant fui et ses marins étant partis servir sous d'autres cieux.

Alexandre Farnèse, le Duc de Parme, se félicitait de cette prise car le port, bien que mal en point, était des plus nécessaire au roi d'Espagne devant les Pays-Bas rebelles qui possédaient encore Ostende, Blankenberge et Anvers.

Dunkerque en 1583 n'évoque en rien le grand port moderne que nous connaissons. Le havre dans lequel les bâtiments trouvent ancrage et amarrage se limite à un bras d'eau long de trois cent mètres, large de quatre-vingt où la marée se fait sentir. Ce plan d'eau abrité des vents du large par un majestueux cordon de grandes dunes littorales clôt-me à la mer du Nord par un chenal naturel bordé de jetées sommaires. Une particularité rend le port imprenable de la mer : le chenal d'accès se termine à l'équerre d'un banc de sable, le Schurken, qu'il faut contourner pour atteindre au chenal principal de Dunkerque, pratiquant pour cela la passe de Mardyck parallèle à la côte. Cette particularité géographique fera que pendant un siècle tous les blocus seront déjoués par nos marins qui utilisent habilement la protection du banc Schurken. Les hollandais ou les anglais souvent présents en grand nombre, mouilleront au nord du banc et les navires dunkerquois évolueront impunément hors de portée de l'artillerie ennemie chaque fois que le vent sera favorable pour pratiquer la passe de Mardyck au sud du Schuken. Plus tard, un fort de

bois dénommé Fort Mardyck sera bâti à l'ouest de la passe, ôtant tout espoir aux hollandais de maîtriser un jour un bâtiment dunkerquois sous ses murs.

Mais en 1583 plus un bâtiment ne fréquente Dunkerque. Alexandre Farnèse pour qui le port représente le moyen de rendre coup pour coup sur mer aux hollandais, s'empresse le 1^{er} septembre 1583 d'élaborer un « Règlement concernant la navigation et le Commerce », appelé « Règlement pour la Marine ».

Il faut attendre octobre 1584 pour trouver quatre petits bâtiments armés par des indigènes, et 1585 pour que le commerce reprenne vie avec quelques transports de blé. Une main de pêcheurs locaux osa traquer le hareng sous la protection indispensable des bâtiments de guerre confiés au commandement de l'Amiral de Wacken, un enfant bâtard de la Maison de Bourgogne. Les pêches s'avérant mauvaises, la flottille de de Wacken se livra à la course en Mer du Nord à partir de février 1585. Il faut croire que les affaires de cet insaisissable groupe corsaire furent florissantes — les documents d'époque ne nous sont pas parvenus — car le 28 Août 1587, les Pays-Bas décident que les dunkerquois seront traités en pirates et tous ceux qui seront pris seront impitoyablement jetés à la mer.

Nos marins préparaient déjà une formidable opération de pacification des Pays-Bas révoltés, opération dont la seule phase réalisée sera immortalisée sous le vocable « Invincible Armada » et dont la Marine dunkerquoise tirera parti durant tout le règne des successeurs de Philippe II d'Espagne.

Une des plus heureuses initiatives du plus grand souverain que la Terre n'ait jamais porté, Philippe II, roi d'Espagne, du Portugal, du Brésil, des Irlles, de l'Angola, de Guinée, Archiduc d'Autriche, Comte de Flandre, du Tyrol, du Hainaut, Duc de Brabant, de Luxembourg, de Bourgogne et j'en passe ! Une des plus heureuses initiatives de ce souverain sera de créer dès 1583 à Dunkerque un corps de pilotes côtiers. Ceux-là trouveront en effet le moyen de sauver l'Armada de la destruction totale qui aurait dû être sienne en Flandre.

Le quatre mai 1588, une flotte de cent trente bâtiments (65 vaisseaux de guerre, 57 bateaux annexes, 4 galéasses et 4 galères), emportant 30.000

hommes dont tout ce que l'Espagne compte de plus noble, 2.500 canons et des provisions en quantité énorme, le tout aux ordres du duc de Médina Sidonia (un grand d'Espagne plus enclin à la culture des orangers qu'à la guerre navale), prend mouillage à Belem à l'entrée du Tage. Les vents ne lui sont pas tout de suite favorables, il faut attendre deux semaines pour qu'elle puisse appareiller.

Son but : Dunkerque en Flandre où elle trouvera vivres, eau, voiles, boulets, poudre, pilotes de Mer du Nord et surtout vingt mille mercenaires parfaitement entraînés aux ordres d'Alexandre Farnèse. Sa mission : d'abord réduire à l'obéissance les quatorze provinces révoltées des Pays-Bas, après quoi venger Philippe II des incessants affronts provoqués par la reine Elisabeth. Pour cela l'Armada attaquera l'Angleterre, dont la couronne, en cas de succès, ira à l'Infante Isabelle, fille du souverain espagnol.

Quand l'escadre appareille de Belem, l'Amiral s'aperçoit que vivres et eau sont devenus inconsommables, pour cause, ils sont embarqués depuis cinq mois ! La flotte relâche alors un mois à Santander pour renouveler ses provisions et changer les équipages parmi lesquels la dysenterie fait des ravages. En juillet, cette monstrueuse force navale — depuis l'Antiquité jamais roi ne put réaliser pareil rassemblement — fait voiles en bon ordre vers les mers du Nord.

Farnèse et les Flamands ne sont pas restés inactifs : à Dunkerque, Watten, Bruges et Gand les chantiers ont construit soixante-quinze embarcations capables d'aller en mer, cent cinquante plates pouvant servir à transporter des chevaux ou à débarquer des troupes, et dix heus, petits bateaux de rivière pouvant assurer par les canaux tout fraîchement dragués, des déplacements rapides et importants de soldats. À Gravelines on a rassemblé vingt mille tonneaux qui pourront servir à la fabrication de radeaux.

Certes, les plus grands n'atteignent que vingt mètres — sont armés et constamment prêts à appareiller dès le 22 juin 1588. Tant de préparatifs n'échappent pas à la vigilance des hollandais qui à l'occasion d'une opération surprise parviennent à détruire à l'intérieur de notre port huit des navires mobilisés.

Heureusement l'Armada attendue s'est mise en route. La Reine d'Angleterre depuis longtemps informée a requis trois puissantes escadrilles navales placées sous les ordres des plus prestigieux chefs maritimes d'Angleterre. L'Amiral en Chef de cette flotte se nomme Howard ; cousin de sa Majesté c'est un marin réputé, aimé, respecté de tous. Ses seconds sont les vice-amiraux Francis Drake, Martin Frobisher, John Hawkins auxquels viendra se joindre Lord Seymour.

Francis Drake est un officier général sorti du petit peuple il débuta comme mousse dans la marine. Les Espagnols le connaissent bien et le redoutent, ils lui ont donné le surnom de « El Druage », le diable, pour avoir pillé et rançonné des convois de trésors des Amériques et coulé deux ans plus tôt une importante flotte à Séville. Drake eut la subtile générosité de partager ses prises avec la Reine ce qui lui valut rang d'amiral.

Martin Frobisher a laissé son nom à un détroit du côté de la Terre de Baffin, pour avoir cherché dans des conditions très pénibles un passage vers le Japon par le nord de l'Amérique John Hawkins est un homme d'ordre, conseiller écouté de la reine on lui doit la remise à neuf de la flotte royale et l'on parle encore par exemple de la longévité d'un galion comme l'Ark Royal. Hawkins a le surnom d'ami du vent.

Le 19 juillet 1588, la vigie du « San Martin », navire amiral de l'Armada, hurle d'une voix blanche d'émotion « Cap Lizard et voiles anglaises droit devant ». Les lourds vaisseaux anglais sont là qui attendent. L'Armada a déjà adopté une formation de combat et loin de s'émouvoir, Médina Sicionia lance sur l'Anglais son extraordinaire force navale.

Le soir venu, quand les amiraux dressent le bilan de la journée de combats, (rappelons qu'on ne se bat pas encore la nuit, et qu'il n'y a guère longtemps que l'on accepte un adversaire d'un rang inférieur), la déception règne. Les anglais sont principalement préoccupés par la puissance de l'artillerie adverse de bien plus grande portée que leurs meilleures pièces. Les espagnols découvrant la tactique des anglais sont déroutés car leurs mouvements ne sont pas conformes aux usages de la mer.

Le lendemain les escadres se sont reformées et font voile vers l'est. Les anglais sont convaincus qu'un débarquement se fera à l'île de Wight et

tentent une nouvelle attaque devant Porland le 22 juillet qui faillit mal tourner pour eux sans l'intervention inattendue de l'escadrille de Drake qui la veille avait disparu. Le 25 l'Amiral Howard dont la flotte talonne à courte distance les voiliers espagnols se rend compte que l'Armada arrive à Whight. Il jette alors toutes ses unités au combat qui fait rage toute la journée sans toutefois occasionner de perte de vaisseau.

Il faut dire que la flotte espagnole était formée de navires à la coque construite avec les meilleurs chênes très résistants à l'impact des boulets et mitrilles.

Et le 26 les anglais stupéfaits voient l'escadre de Médina Sidonia continuer sa course vers l'est pour arriver le samedi 27 juillet devant les murailles de Calais où elle prenait mouillage. Médina Sidonia ne voulait pas aller plus avant sans l'aide de pilotes côtiers, ceci à cause du voisinage des Bancs de Flandre de sinistre réputation.

Les anglais qui n'avaient cessé de talonner l'Armada et pris mouillage à quelques encablures passèrent la journée du dimanche à confectionner plusieurs brûlots avec les plus vieux de leurs navires qu'ils bourrèrent de fagots, de paille et d'autres matières inflammables.

Mettant à profit la grande marée de minuit, ils lancèrent ces brasiers sur les vaisseaux espagnols. Leurs officiers effrayés, voyant fondre sur eux des « maquinas de minas » dont ils avaient fait la triste expérience quelques années plus tôt au siège d'Anvers, donnèrent l'ordre de couper les tables qui tenaient les bâtiments au mouillage.

L'Armada partit en dérive avec le flot qui pousse à trois nœuds à cette heure-là, alors qu'aucun vaisseau n'avait été atteint par un brûlot, et elle ne se ressaisit vraiment que devant le port de Gravelines où elle s'efforça, le courant mollissant de reprendre mouillage dans un désordre des plus total. Pendant ce temps, à Dunkerque, plus de 20.000 hommes se tenaient prêts à embarquer. Alexandre Farnèse qui avait tout prévu fit envoyer à l'amiral espagnol trois des meilleurs pilotes côtiers dunkerquois. On sait que le capitaine Jacques Rycx en était car les documents des archives de la ville le prouvent. Le deuxième fut peut-être François Ryndt et la légende locale y ajoute le capitaine Michel Jacobsen, dont aucun document n'atteste la présence.

La rade de Dunkerque est tenue en blocus par une escadre hollandaise qui contrarie toute sortie en masse des flamands. Les pilotes dunkerquois sont à peine arrivés à bord du « San Martin » que se lève une violente tempête de noroît qui drosse lentement mais fermement les bâtiments espagnols à la côte basse et sablonneuse. Médina Sidonia ordonne des prières pour que cesse ce vent ennemi, faute de ressource dans la science nautique. Sa foi le sauve, les vents tournent subitement au suroît, c'est alors que les pilotes le convainquent de fuir en faisant route au nord-est car le Pas-de-Calais est bloqué par une flotte anglaise en force supérieure depuis l'arrivée de l'escadre de la Tamise commandée par Lord Seymour.

Jusqu'à l'Armada n'avait pas trop souffert : une galère avait coulé en Manche, les trois autres trouvant refuge au Havre, une galéasse s'était échouée devant Calais et quatre galions avaient coulé bas au cours de combats isolés, ce qui est peu sur une telle flotte. On peut cependant se demander pourquoi, rendue à dix-huit kilo: mètres de son objectif, l'Armada abandonnait sa mission principale. Les pilotes flamands n'ont-ils pas exploité le désespoir avoué des espagnols pour leur suggérer une fuite et éviter ainsi une guerre qui aurait mis une fois de plus la Flandre à feu et à sang alors que cette province n'aspirait qu'à la paix intérieure ? Car, on le verra tout au long de ce récit, les flamands s'accommodaient bien des escarmouches internes avec les hollandais, elles n'étaient pas nouvelles et ce peuple fier n'avait pas besoin de se suzerains pour attiser de vieilles querelles qui se régleront au sabre et au canon sur mer pendant cinquante ans.

L'épisode de l'Armada ramenée en Espagne par les pilotes dunkerquois attire cependant l'attention de l'historien maritime sur deux choses : la première l'affirmation de la suprématie sur mer des anglais pour les trois siècles à venir. Désormais il n'y aura plus de flottes privées — je rappelle qu'en anglais corsaire se dit « privateer » — mais tel et bien une « Royal Navy » attachée à la couronne. La seconde remarque c'est que la flotte mère espagnole rentrera au pays presque anéantie alors que la flottille de Flandre qui est demeurée au port se trouve en 1588 sous complet armement et va hériter de nombreuses missions.

Le plan de fuite imaginé par les dunkerquois peut se résumer ainsi : route nord-est jusqu'aux passages d'Ecosse puis doubler l'Irlande en

faisant du suroit et enfin cap sur les ports de La Corogne et de Santander. Les bateaux espagnols déjà rendus aux limites de la résistance n'ont presque plus d'eau ni de vivres, les blessés et moribonds y sont légion les navires font eau, ils manquent de voiles. . . Quelques quarante capitaines croiront trouver en Irlande tout ce qui leur manque ; hélas, quitter l'escadre leur sera fatal : ceux qui ne feront pas de dramatiques naufrages seront pris par les irlandais, pendus ou passés au fil de l'épée. Seuls les deux-tiers de l'Armada parviendront à regagner l'Espagne en bien piteux état.

Cette phase de l'Histoire maritime flamande terminée, les dunkerquois se retournèrent à leurs problèmes traditionnels, le blocus du port par les hollandais, la défense de leur ville, le partage des prises de mer...

Le blocus hollandais durera de 1589 à 1594. Les marins dunkerquois s'acharmeront à inventer des moyens de gêner la présence ennemie en rade et en particulier couleront quelques vieux navires chargés de pierres et de ferrailles sur les lieux habituels de mouillage hollandais. L'Amiral de Wacken à la tête de sept bâtiments flamands renforçant les treize du roi d'Espagne fera quelques bonnes prises qui contrarieront les hollandais.

Alexandre Farnèse, protecteur des capitaines dunkerquois meurt en décembre 1592. L'Archiduc-Cardinal Albert d'Autriche devient gouverneur des Pays Bas. A la rupture du blocus les dunkerquois réalisent des exploits et particulièrement selon l'historien Faulconnier, Michel Jacobsen sur le « Lévrier » et de Koster sur le « Saint Eloi ». Ce capitaine pris un jour au milieu d'une flottille hollandaise fera sauter son bateau plutôt que de se rendre. Qu'il soit bien compris que nos marins, souvent de nationalité mal définie, sont de véritables gueux de mer, frustes, rudes méprisant la mort mais toujours prêts à la donner, n'ayant peur de rien, souvent mutilés et bardés de cicatrices plus ou moins horribles...

En somme de parfaits corsaires conformes à l'imagerie mais redoutables bretteurs au port, ce qui nécessite une police ferme dans les petits quartiers de la ville.

Les dunkerquois apprirent bientôt le mariage du Gouverneur des Pays-Bas avec Isabelle la fille du roi Philippe II lequel rendit l'âme en 1598.

En Flandre une époque nouvelle débutait placée sous la sollicitude éclairée des souverains Albert et Isabelle.

I. Dunkerque sous l'Infante Isabelle (1598-1633)

Albert et Isabelle reçoivent en 1598 le gouvernement d'un vaste pays divisé : les Pays-Bas formés d'un côté au nord et à l'est quatorze provinces protestantes et rebelles, ralliées à la famille d'Orange, de l'autre côté trois provinces catholiques dont la Flandre fidèle à l'Espagne. Parmi les provinces rebelles, la Hollande présente un vaste front de mer, des ports nombreux et actifs, des chantiers de construction navale réputés et ingénieux et surtout une lignée remarquable de grands capitaines que suivent nombre de hardis et fiers marins.

En 1600 l'Espagne ne peut guère opposer à cet État que l'escadre de Dunkerque, une douzaine de petits bateaux placés sous les ordres de de Wacken, qui inquiètent principalement les pêcheries de harengs. A la mort de cet amiral, c'est Adrien Diericksen, un flamand, qui prend la tête de la flottille. Il convient de préciser qu'à l'époque « amiral » n'a pas le sens moderne que nous lui donnons, il s'agit simplement du titre donné au chef d'une escadre et n'importe quel capitaine peut devenir amiral du jour au lendemain.

Les hollandais qui ont déclaré les dunkerquois « pirates » ne leur font pas de quartier : chaque fois que l'un d'eux est pris, il est jeté pieds et poings liés à la mer ou bien tout bonnement pendu haut et court. Cette cruauté démesurée émeut le souverain Albert qui en 1601 envoie à l'Amiral Diericksen l'ordre secret suivant, distribué aux capitaines de l'escadre flamande :

« L'on ordonne à tous les capitaines qu'ils auront à couler à fond tous les vaisseaux anglais qu'ils ne pourront pas mener dans le port de Dunkerque et qu'au regard des hollandais et autres rebelles, ils ne couleront pas seulement à fond leurs navires mais aussi leurs équipages à moins que de pouvoir en tirer une bien grande et extraordinaire rançon ».

Antoine Rycx rentre à Dunkerque le 27 septembre 1601 et rend compte à son armateur, le Gouverneur don Pedro d'Avilar que suivant les ordres

reçus il a jeté à la mer soixante-deux prisonniers lors de sa dernière sortie.

Les repréailles seront du même goût et quand Adrien Diericksen le corps horriblement traversé d'un coup d'épieu, trouve la mort lors d'un combat en 1605, les survivants de son bâtiment finissent pendus à Amsterdam, « tommes pirates et écumeurs des mers » (als piraten en zeeschuijmers).

Cependant, de part et d'autre les forces maritimes ennemies s'épuisent, il faut bien plus de temps pour construire un vaisseau que pour le couler bas, et les souverains choisissent de s'affronter par guerre sur terre. Ainsi les Archiducs reprennent-ils Ostende en 1604. Les Pays Bas, protestants et catholiques, las de fournir hommes et argent « à faire la guerre », sont exsangues, ils finissent par signer d'abord un armistice de six mois, puis par l'entremise du sage Henri IV Roi de France et Seigneur de Dunkerque, une trêve de douze ans signée le 9 avril 1609 met un point final à une guerre qui durait depuis 43 ans !

La paix était revenue, on n'osait y croire ; Dunkerque s'empessa de désarmer la flotte de guerre, dissoudre l'Amirauté ; la vie du port passa par un vide, juste le temps de transformer les bâtiments en gros bateaux de pêche. Les harenguiers prirent à nouveau le large et leurs apports furent intéressants. En 1617 un certain Jean Le Clerk arma sept baleiniers en association avec un marchand de Rouen au nom de circonstance puisqu'il s'appelait Lesturgeon. Ces baleiniers interrompirent prématurément leur campagne au Spitzberg, chassés par quatre vaisseaux hollandais de quarante canons, eux-mêmes refoulés de Jean Mayen par les marins danois.

1621 est une année de deuils : Philippe III d'Espagne et l'Archiduc Albert trépassent ; Albert n'ayant pas laissé d'enfant, les Provinces Unies retournent directement à l'autorité du roi Philippe IV d'Espagne qui déclare la guerre aux bataves. Isabelle devient Gouvernante des Belges. Sous son autorité on met en chantier à Dunkerque douze navires d'un type nouveau : des frégates. Ce sont de petits vaisseaux de 25 à 30 mètres de long, 8 de large, rapides et calant peu d'eau. Cette particularité leur permettra de passer par-dessus les têtes des bancs de Flandre distançant ainsi les poursuivants calant bien souvent plus de douze pieds d'eau.

La frégate dunkerquoise tire son nom d'un petit navire rapide de Méditerranée, la frégata, utilisée en escadre pour porter des messages. Plus tard les naturalistes donneront ce nom à un oiseau, cela laisse deviner la grâce de ces voiliers que les dunkerquois ont en chantier en 1621. Ces douze frégates recevront le nom des apôtres et se rendront fameuses sous le qualificatif flamand » de Twaalf apostelen ».

Et la guerre reprit.

L'Amiral hollandais Herman Kleuter conduisit une flotte de trente bâtiments en blocus devant Dunkerque, Nieuport et Ostende. L'Archiduchesse Isabelle, un moment surprise par les événements, trouva en Amboise Spinola un habile conseiller qui sut parfaitement la seconder. Sot.8 son impulsion les dunkerquois bâtirent à l'entrée de la fosse de Mardyck un fort qui tint à bonne distance les hollandais et permit aux dunkerquois des allées et venues impunies. Spinola installa une amirauté à Bergues et autorisa les pères jésuites à embarquer avec les corsaires dunkerquois. Les Pères installèrent dans ce port une « Missio Navalis » ancêtre à la fois de la Mission de la Mer et des aumôneries navales. La Missio Navalis allait tout de même perdre une trentaine de ses prêtres au cours des combats.

Car il n'y a pas de quartier, la loi du talion règne.

Le deux octobre 1622, le capitaine Jean Jacobsen, un des fils de Michel, le Renard de la Mer, appareille d'Ostende, escorté de deux espagnols. Neuf navires hollandais attaquent son « Saint Vincent », tandis que fuient les espagnols. L'amiral Herman Kleuter aborde le premier. Jacobsen coule bas son bateau et Kleuter est sauvé in extremis de la noyade. L'amiral Mooy Lambert et un autre hollandais se présentent, dont une salve d'artillerie fauche trente marins du « Saint Vincent ». On imagine ce carnage et Mooy Lambert ému offre aux dunkerquois de se rendre, il sera fait quartier dit-il. L'abordage est la réponse flamande mais les dunkerquois tombent à un contre quatre et après huit heures de combat sanglant, il ne reste plus que quatre hommes autour du capitaine Jacobsen ensanglanté.

S'adressant à ses derniers amis il hurle « Si quelqu'un rentre un jour vivant à Dunkerque, qu'il dise comment nous nous sommes défendus » !

Quelques instants après le « Saint Vincent » explose, un de ses canons retombe sur un navire hollandais qu'il crève de part en part ce qui le fait couler ; Jacobsen avait ordonné à un mousse de faire sauter la réserve de poudre.

On retrouvera 22 hommes du Saint Vincent qui seront tous pendus à Enckhuysen. Seul le jeune Gaspard Bart bénéficiant de la complicité d'un marin hollandais apitoyé par les douze ans du mousse, réchappera et pourra raconter l'agonie des 182 marins du Saint Vincent et la bravoure du capitaine Jean Jacobsen. Herman Kleuter avait perdu deux navires et plus de quatre cent de ses hommes.

Ceil pour œil, dent pour dent, Isabelle fera pendre 22 prisonniers hollandais.

II. Les grandes heures de la capererie

Tous les dunkerquois connaissent cet épisode de la fin du Saint Vincent et beaucoup d'entre eux ont entendu parler de Michel Jacobsen, père du vaillant capitaine. Il est vrai qu'il n'est pas d'auteur d'une biographie de Jean Bart qui n'ait manqué d'ajouter que Michel Jacobsen était aussi grand-père maternel de Bart.

Malheureusement les documents nous manquent pour suivre de près l'époque où se distinguaient les Jacobsen, Rombout, Colaert, Dauwère, de Koster, Dorne, Diericksen, Bart, Pieters et Maes, pour ne citer que les plus fameux de nos capitaines. La connaissance fragmentaire de quelques faits d'armes a été consignée par Faulconnier en 1730 d'après la tradition orale c'est dire s'il convient d'être prudent.

Un chercheur dunkerquois, Monsieur Jean Dams, a entrepris depuis plusieurs années la patiente lecture de documents espagnols d'époque, desquels il extrait de temps à autre de très intéressants détails qui permettent de cerner lentement la personnalité de Michel Jacobsen, vérifiant ou infirmant les informations connues. La famille Jacobsen est d'origine hollandaise, ayant fui la terre natale par fidélité à la religion catholique. Le père de l'amiral a prêté serment de fidélité au Magistrat de Dunkerque comme le prouve le registre d'archives « Renouvellement du Magistrat de 1584 à 1633 ».

Comme clans toutes les familles de l'époque; les naissances chez les Jacobsen, sont plutôt nombreuses : dans les registres de naissance de 1624 à 1679, on trouve trente et une fois le nom de Jacobsen.

Michel, celui qui nous intéresse, serait né vers 1563. Fils de marin, il est probablement embarqué fort jeune avec des membres de sa famille. Faulconnier le signale en 1588 comme « très excellent pilote », sauveur de l'Armada espagnole. Cette petite phrase fera que quelques amateurs d'histoire plutôt imprudents iront affirmer que Jacobsen était pilote de Dunkerque et sauveur de l'Armada sans vérifier ou tenter de le faire. Rappelons qu'au seizième siècle les négociants armateurs sont souvent présents à bord de leurs navires en qualité de « capitaines » c'est à dire chef de l'expédition maritime. Le vrai marin dans l'affaire, c'est le pilote, le navigateur, qui n'a rien de commun avec le pilote moderne essentiellement pratique de certains lieux et manœuvrier. C'est à ce même titre, si cela peut se prouver, qu'il conviendrait de présenter la possible assistance de Jacobsen à l'Invincible Armada.

De 1590 à 1598, Michel Jacobsen, capitaine du « Lévrier » fait la guerre aux hollandais pour le compte du Roi d'Espagne en atteste un document en flamand: "Consentement du Roi d'Espagne au Capitaine Michel Jacobsen pour aller en course sur l'ennemi".

En 1606 on le trouve dans l'escadrille de Guillaume Janssen. A la paix de 1609 il reçoit le commandement de l'escadre de Dunkerque, un peu fantôme puisque désarmée et reconvertie en bateaux de pêche, mais il garde ce commandement en 1621 quand la guerre reprend. On perd sa trace jusqu'en 1630 époque où il est fait Vice-Amiral de Dunkerque et Chevalier de l'Ordre de Saint Jacques et qu'il conduit plusieurs convois de troupes d'Espagne à Dunkerque, notamment par le nord Ecosse pour éviter la Manche infestée d'anglais.

La date de sa mort est mal établie, aux environs de 1633. Les historiographes dunkerquois avancèrent tous qu'il était enseveli entre Christophe Colomb et Cortes dans la cathédrale de Séville. Monsieur Jean Dams déjà cité, est allé s'en assurer, et il n'en est rien, il n'y a aucune trace d'un amiral Jacobsen dans la cathédrale et qui plus est, Cortès est enterré à... Mexico ! Les historiens ont parfois la plume délirante...

Michel Jacobsen donna sept garçons et cinq filles à la postérité. On retiendra particulièrement les deux capitaines Jean Jacobsen, du « Saint Vincent » et Charles Jacobsen qui fut un capitaine redouté de l'un des « Twaalf Aposteleri » les fameuses frégates dunkerquoises.

Une des branches donna par mariage la lignée des seigneurs de Noirmoutier dont de très nombreux souvenirs existent encore dans l'île, en particulier le château et une rue Jacobsen qui intrigue forcément les touristes dunkerquois non avertis.

Il n'en demeure pas moins que les renseignements glanés sur Michel Jacobsen sont trop fragmentaires encore et que beaucoup de recherches restent à faire. Nous possédons fort heureusement un peu plus de renseignements sur un autre amiral flamand, Jacques Colaert.

Ce dernier a bien failli sombrer dans un oubli total : une société locale d'amateurs d'histoire, l'Union Faulconnier avait en 1902 entrepris quelques recherches sur sa famille mais ce n'est qu'en 1975, intrigué par le portrait de l'amiral au musée de Dunkerque, que je révélais après des recherches passionnantes, le passé prestigieux de Jacques Colaert, amiral flamand, capitaine dunkerquois.

Il est âgé de quarante ans quand commence la part glorieuse de sa carrière : une lettre de l'Infante Isabelle datée du 17 septembre 1623 lui donne le commandement du « Saint Xavier », une grosse chaloupe en mauvais état qu'il doit commencer par radouber et armer. Avec lui embarquent seize marins et sept soldats. À sa première sortie il tasse son mât, répare de fortune et se poste à la côte, entre Waldam et Calais. De là, par beau temps on surveille tout l'accès du Pas-de-Calais. Son attente est de courte durée, passe un navire de Flessingue que le « Saint Xavier » chasse. Au premier coup de canon le hollandais baisse pavillon. La prise est fort bonne : à bord se trouve une cargaison de harengs et une centaine de soldats français ayant servi en Hollande.

L'escadre de sept galions qui le 15 juin quitte Dunkerque pour l'Espagne. L'amiral Don Diégo de Oliveira embarqué sur le « Saint Ignace » joue de malchance, son bâtiment échoue à la sortie de la passe et il est aussitôt chassé par le Vice-Amiral hollandais Mooy-Lambert qui coule l'espagnol. Oliveira rapidement récupéré reforme sa flottille qui fuit vers l'ouest talonnée par une vingtaine de vaisseaux hollandais.

Heureusement pour les flamands, la rade des Dunes —les Downs— au Nord-Est de Douvres, zone traditionnellement neutre est proche et nos navires s'empressent d'y aller jeter l'ancre. Les hollandais organisent alors sur place un blocus serré, qui, incroyable, durera cinq mois ! Dès le début de ce blocus le « Saint Charles » de Jacques Colaert attire l'attention en faisant de temps à autre mine d'appareiller —ce qui provoque le branle-bas hollandais— pour quelques encablures plus loin jeter l'ancre de nouveau. Ces fausses manœuvres à chaque fois alarment l'escadre ennemie, mais après plusieurs semaines de ce manège, les hollandais ne bougent même plus une drisse. C'est bien ce que Colaert a prévu, qui le 14 octobre 1624 appareille mais cette fois franchit le blocus et cingle sur Dunkerque. Oliveira essaie opportunément de mettre à profit la pagaille qui règne dans l'escadre hollandaise à cette occasion, mais Mooy-Lambert l'attaque. Le combat est d'une rare violence, cinq mois de souffrances ont exaspéré les marins flamands, cette fois ils ne cèderont pas. Oliveira est gravement blessé lors de l'échauffourée. Son aumônier jésuite se baisse pour lui administrer les derniers sacrements quand un boulet les emporte tous deux. Mooy-Lambert est tué à son tour et son bateau envoyé au fond.

Jacques Colaert arriva le soir même à Dunkerque avec tout son monde sain et sauf. Ce brillant stratagème lui donnera le commandement d'une escadrille de cinq bâtiments.

En 1625 l'amiral hollandais Van Dorp se présente avec vingt-trois navires pour prendre blocus de Dunkerque, Colaert et ses capitaines les mettent tous en fuite. En octobre de la même année avec douze vaisseaux il détruit les pêcheries ennemies coulant ou brûlant plus de cent barques de pêche, ramenant cent cinquante prisonniers. Les États offrent dix mille florins à qui ramènera un des douze apôtres. Deux ans plus tard la prime sera de 30.000 florins ! De 1626 à 1634 il a été établi que 1726 bateaux avaient été pris ou coulés — depuis la simple barque jusqu'au vaisseau — par les corsaires de Dunkerque.

C'est en 1627 que Piet Hein, le plus brillant des amiraux néerlandais, réalise pour la première fois un blocus efficace du port de Dunkerque, par une judicieuse disposition de ses bâtiments. Trois capitaines flamands s'offrent de les déloger : Matthieu Rombout, Jacques Besage d'Ostende et Piet Osten. Ils attaquent le bateau amiral sur lequel Piet -

Hein est gravement blessé puis meurt. L'escadre appareille pour ramener en Zélande la dépouille du héros, aux ordres d'un jeune officier qui fera parler de lui: Martin Tromp.

Pour sa part Colaert ne cesse d'attaquer et détruire les busses de pêche et spécialement celles du port d'Enkhuysen. Dans la seule année 1635 il amène 775 prisonniers. Une véritable émeute de la population maritime se produit alors en Hollande où pour l'exemple quatorze capitaines de vaisseaux sont cassés de leur commandement ! La France, alliée des Pays-Bas décide d'intervenir. Elle perdra quarante-deux bâtiments dont le « La Rochelle », la plus belle unité de l'époque. A l'issue d'un des combats, Abraham Duquesne, père du fameux Duquesne est amené mourant à Dunkerque. La suprématie flamande sur mer est devenue incontestable et Dunkerque rengorge de prises de butins et de captifs.

En janvier 1636 Colaert apprend qu'une importante flotte marchande fait voiles vers la France. Il appareille à la hâte avec une escadrille mal préparée et trouve devant Dieppe le convoi signalé qu'il attaque fougueusement. L'amiral Evertzen répond à cette attaque et aborde le bateau de Colaert par les formes arrières tandis qu'un autre bombarde le flanc à bout portant. Le flamand coule lentement; Colaert sent qu'il a perdu et ordonne de mettre le feu aux poudres. Trop tard, les soutes sont déjà noyées ! C'est la défaite; Colaert est repêché avec cent cinquante de ses hommes. Il est emmené prisonnier en Hollande avec Rombout et les survivants et sera échangé en juillet.

Aussitôt réembarqué il conduit en octobre un convoi à San Sébastian où il demeure en hivernage. Le roi Philippe l'aurait reçu à la cour durant l'hiver lui accordant le titre de Chevalier de Saint Jacques. Colaert devait hélas décéder de maladie en début 1637, alors qu'il s'apprêtait à retourner en Flandre. Blessé 17 fois au cours de sa carrière il avait pris 109 navires marchands et 27 navires de guerre auxquels il faut ajouter plus de 1.500 canons.

Il est à peine croyable que le renom d'un tel marin se soit éteint à même son pays natal. Il est vrai, je l'ai déjà dit que le culte de Jean Bart a tout écrasé. Louis XIV voulait Dunkerque et voulait que cette ville soit française en tout, si bien que tout ce qui précéda l'annexion fut volontairement oublié. Dans le traité d'alliance de 1635 signé entre la

France et les États des Provinces Unies, on peut lire le partage des terres et la création d'une Flandre française dont les limites sont bien précisées. C'était aller vite en besogne, l'Espagne allait tenir Dunkerque pendant onze ans encore.

Les accords militaires franco-hollandais font établir un nouveau blocus du port de Dunkerque. Il est clair qu'une fois coupé du monde espagnol, le port sera vite asphyxié. Là encore c'est aller trop vite, il faut compter avec les capitaines dunkerquois, jeunes certes mais la tête toute pleine des exploits de leurs aînés.

En août 1638 l'Amiral Van Berchem paralyse Ostende avec cinq vaisseaux tandis que Martin Tromp mouille son escadre devant Dunkerque. Un blocus représente pour les nerfs des gens de mer une épreuve qui devient rapidement pénible parce qu'elle garde constamment les hommes aux postes de veille sans la moindre activité telles les manœuvres des voiles ou la poursuite d'autres vaisseaux. En outre, même en plein été la Mer du Nord n'est pas des plus calmes et la tenue du mouillage parfois problématique, si bien que le blocus est abandonné en novembre à la grande satisfaction de tous.

Il n'a d'ailleurs guère gêné le nouvel amiral Dunkerquois Michel Dorne qui, avec son escadrille de frégates et dans la seule période de mai à décembre 1638, s'empare de 118 navires dont 31 de guerre armés sous pavillon français ou anglais.

Dès le mois de février 1639, Martin Tromp revient encombrer la passe de Mardyck. Michel Dorne a reçu l'ordre de se porter à la Corogne en renfort de l'Amiral Oquendo. Le 18 février il tente de forcer le blocus hollandais avec douze frégates et huit transports. Le combat s'engage ; Dorne et son second Rombout jettent tous leurs hommes dans la bataille, mais le nombre de victimes et les terribles avaries que subissent les frégates font plier les flamands. La flotte dunkerquoise terriblement ébranlée se replie sur son port. Les pertes se montent à 1600 hommes, c'est le combat le plus meurtrier depuis le début du siècle. Ulcéré d'avoir vu le retour des bâtiments, le gouverneur espagnol fait jeter en prison Dorne et Rombout ! Belle façon de récompenser le courage ! Heureusement réhabilités, les deux marins sont libérés et retrouvent leur commandement. Dès mars ils ont repris la mer et reviendront hiverner

en octobre avec un honorable palmarès de prises. Très habiles ils assureront durant l'été 1640 plusieurs transports sur La Corogne, mais en 1641 ils n'auront pas de chance.

En juin 1641 le port est bloqué, le Gouverneur ordonne à Rombout de sortir. Celui-ci a fait envoyer une chaloupe en rade pour s'informer du blocus mais le vent étant peu favorable il demande au Gouverneur d'ajourner le départ. Celui-ci qui a fort mauvais caractère s'emporte et pique au vif Rombout sur la question de son courage. Touché dans son orgueil, sachant qu'il va à l'échec, Rombout décide d'attaquer et appareille. La lutte est trop inégale, à un contre dix les flamands y laissent leur vie et Rombout s'écroule mortellement blessé. Quelques jours plus tard, Michel Dorne, grand ami de Rombout et amiral dunkerquois, s'emparait de sept vaisseaux à l'île de Ré mais gravement blessé mourait lui aussi avant que son vaisseau n'ait touché La Corogne.

Ces deux morts marquent le constant et rapide déclin de la lignée des grands corsaires dunkerquois de la Maison d'Espagne. Certes l'escadre flamande continuera à s'illustrer sous Josse Pieters aux combats de Carthagène ou de Vivaros, mais Tromp était parvenu à réaliser un blocus parfait de Dunkerque. Tout commerce devenait impossible, la voie maritime était définitivement fermée. Au printemps de 1644 le gouverneur Pedro de Léon obtint du gouverneur des Pays-Bas l'autorisation de construire un fort à palissades à l'ouest de la ville et en bordure de mer. On lui donnera le nom de « Fort Léon » qui deviendra plus tard la Citadelle et dans les temps modernes le centre actif de toutes les affaires maritimes.

Durant cette année 1644 les troupes d'infanterie françaises aux ordres du Duc d'Orléans avancèrent en Flandre, prenant leurs quartiers d'hiver à trente kilomètres de Dunkerque.

En 1645, le blocus naval du port, aux ordres de Martin Tromp, est cette fois permanent, l'étau terrestre se resserre un par un les forts espagnols tombent : Lynck, Saint Venant, Cassel, Estaires.

Mazarin a envoyé en Flandre ses meilleurs régiments et les plus grands de ses stratèges : secondent le duc d'Orléans les fameux généraux Gassion, Villequier, le Comte de Rantzau qui obtient son bâton de

maréchal à la prise de Bourbourg et souvenons-nous —entre autres— qu'un certain d'Artagnan perdit la vie dans ces campagnes de Flandre.

En 1646 le siège de Dunkerque est total. Le jeune et fougueux duc d'Enghien, vainqueur à Rocroi, dirige les armées qui se sont concentrées en grand nombre, à Mardyck sur la côte, dans l'est du port et tout alentour dans le sud malgré les inondations volontaires des polders.

Les soldats espagnols tenus par un gouverneur flamand bien décidé à ne pas plier, le Marquis de Lède, enfant d'une vieille famille de la région d'Alost près de Bruxelles, les espagnols vont opposer une résistance meurtrière aux assauts des français. Le duc d'Enghien, grand seigneur, se refusant à ordonner un massacre, envoya au Marquis Gouverneur un parlementaire, donnant trois jour pour capituler si le Marquis ne recevait pas de renfort.

De Lède qui du haut de la tour de Dunkerque avait pu mesurer la puissance considérable de ses assaillants, accepta le onze octobre 1646 une digne capitulation : la garnison sortit de la ville avec les honneurs militaires.

La prise de Dunkerque eut dans toute l'Europe un retentissement à peine croyable, elle représentait pour l'Espagne l'affirmation de son irréparable affaiblissement.

À propos de cette prise, le grand Corneille écrit :

« Et maintenant par la conquête d'une seule ville, je vois d'un côté nos mers libres, nos côtes affranchies, notre commerce rétabli, la racine de nos maux publics coupée ; d'autre côté la Flandre ouverte, la source de notre abondance en notre pouvoir... ».

* * *

*