

ANVERS MARITIME

Published @ 2017 Trieste Publishing Pty Ltd

ISBN 9780649437887

Anvers Maritime by Paul Salvagne

Except for use in any review, the reproduction or utilisation of this work in whole or in part in any form by any electronic, mechanical or other means, now known or hereafter invented, including xerography, photocopying and recording, or in any information storage or retrieval system, is forbidden without the permission of the publisher, Trieste Publishing Pty Ltd, PO Box 1576 Collingwood, Victoria 3066 Australia.

All rights reserved.

Edited by Trieste Publishing Pty Ltd.
Cover @ 2017

This book is sold subject to the condition that it shall not, by way of trade or otherwise, be lent, re-sold, hired out, or otherwise circulated without the publisher's prior consent in any form or binding or cover other than that in which it is published and without a similar condition including this condition being imposed on the subsequent purchaser.

www.triestepublishing.com

PAUL SALVAGNE

**ANVERS
MARITIME**



L'Emeraude, malle de l'Etat Belge.

ANVERS



Armoiries de la Ville d'Anvers.

MARITIME

PAR

PAUL SALVAGNE

60 ILLUSTRATIONS

PAR

JOS. MAES

EDITEUR

ANVERS

1898.



ANVERS MARITIME

Ce dont on est certain c'est que vers la fin du 8^me siècle, une espèce de château-fort entouré de marais s'élevait sur la rive de l'Escaut et que plus loin se trouvaient deux hameaux, là où sont situés maintenant le Kiel et la commune de Deurne. Des religieux, les Bénédictins, construisirent une digue qui reliait le château à Deurne et au Kiel. Ces travaux furent améliorés et étendus durant deux siècles, pendant que la ville se formait peu à peu. En 1037 le duc Othilon le Grand commençait à faire endiguer l'Escaut et vers la fin du siècle suivant, certaines de ces digues furent transformées en quais.

Le commerce était né, des navires apportaient à Anvers des marchandises venant de pays lointains, le mouvement sur le fleuve devenait important et l'on vit les installations s'améliorer en raison directe de ce développement.

Sous Philippe le Bon, en 1458, on construisait les premiers quais en maçonnerie et des estampes faites vers l'année 1500, nous montrent devant toute la ville une ligne de quais, coupés seulement par six canaux intérieurs.

Le port s'outillait peu à peu et c'est vers cette époque qu'on voit paraître les grues.

Dès 1263, les moines de l'abbaye S' Michel exploitaient un engin en bois, qui avait à peu près le mécanisme d'une grue. En 1544 on installa sur les quais une nouvelle grue fixe, maniée par trois ou quatre hommes, spécialement destinée à décharger des navires apportant des barriques de vin ; un nouveau quai fut également bâti pour ces mêmes navires.

Cette première moitié du XVI^e siècle fut pour Anvers une période de splendeur commerciale. Du monde entier, surtout d'Allemagne, d'Italie, d'Angleterre, d'Espagne, nous arrivaient des cargaisons diverses et l'Escaut voyait voguer sur ses flots jusqu'à 182,500 navires par an !

Hélas, cela ne dura guère. Il y eut d'abord plusieurs catastrophes : des crues insolites de l'Escaut et des inondations qui détruisirent les quais, emportèrent des maisons, engloutirent l'île de Saftingen et causèrent des dommages énormes.

Puis vinrent les querelles de religion ; les provinces du Nord conquièrent leur indépendance et, comme Anvers était encore aux

espagnols, elles voulurent la ruiner en pourchassant les navires qui remontaient le fleuve.

Dès lors l'Escaut ne transporta plus de bâtiments de commerce mais devint le théâtre d'une guerre meurtrière; les gueux faisaient des expéditions jusque devant la ville; deux flottes espagnoles furent envoyées contre eux, mais ne purent les battre. Enfin les espagnols se retirèrent d'Anvers et la flotte du Prince d'Orange mouilla dans le port.

Farnèse vint alors assiéger la ville par le fleuve. En amont et en aval d'Anvers, il barra l'Escaut au moyen de ponts de bateaux, ressemblant fort à ceux que le génie construit maintenant. Les anversois firent tout ce qu'ils purent pour détruire ces ponts, envoyant contre eux des brûlots ainsi que des navires chargés de poudre et devant faire explosion à un moment déterminé. Il y eut beaucoup de dégâts et beaucoup de morts, mais les ponts ne furent pas détruits et la ville se rendit.

Dans ces conditions naturellement la navigation sur l'Escaut ne présentait plus aucune sécurité et les navires marchands ne s'y risquaient pas. Le commerce languissait et le coup de grâce lui fut donné en 1648 par le traité de Munster, qui déclara l'Escaut définitivement fermé.

Plusieurs moyens furent tentés pour remédier à cette situation désespérée; on avait même commencé à creuser un canal qui devait relier l'Escaut au Rhin, mais les Hollandais intervinrent à main armée et empêchèrent la continuation des travaux.

Pendant de longues années Anvers fut privée de toute communication avec la mer et l'on ne vit dans l'Escaut, en fait de grands navires, que la flotte française qui y mouilla pendant la guerre de la succession d'Espagne.

Enfin on eut quelque espoir lorsque Joseph II monta sur le trône; l'empereur avait formellement déclaré qu'il ferait ouvrir l'Escaut. Les Hollandais n'y prirent garde et capturèrent plusieurs navires qui essayaient d'entrer dans le fleuve. Joseph II prit une attitude menaçante et l'on pouvait croire qu'une guerre allait éclater à propos de cette question de l'Escaut; mais la France intervint et une convention fut signée à Fontainebleau. Anvers était encore une fois sacrifiée, l'Escaut restait fermé.

Mais quelques années plus tard l'Europe entière fut bouleversée par la révolution française. Les français arrivèrent à Anvers en 1792 et le 19 novembre un décret de la Convention déclara l'Escaut ouvert. Une escadre française quitta Dunkerque et remonta l'Escaut ; on organisa de grandes fêtes en son honneur. Les hollandais réclamèrent mais ils durent signer à 's Gravenhage un traité disant que l'Escaut appartiendrait autant à la république française qu'à la république batave. Malgré tout ils continuèrent à barrer le fleuve à Flessingue ; ils ne cédèrent que lorsque les français se préparèrent à prendre des mesures énergiques.

Le 16 avril 1796, la population d'Anvers, accourue toute entière au port, vit arriver dans la rade quatre navires venant de Hambourg, qui furent salués par d'interminables acclamations.

Après avoir été fermé pendant un siècle et demi, l'Escaut était libre ! Dès lors on vit renaître la prospérité d'Anvers et les événements du consulat et de l'empire, aussi bien que la révolution de 1830, ne purent que l'arrêter un moment sans la détruire.

Bonaparte avait compris quels avantages il pourrait tirer de la situation d'Anvers, et quoiqu'il eût surtout pour but d'en faire un port militaire, „ un pistolet chargé braqué sur le cœur de l'Angleterre ", les travaux qu'il fit exécuter tout le long de l'Escaut furent la base des installations grâce auxquelles Anvers devint plus tard un des premiers ports commerciaux du monde.

Il fit hausser les quais, qui devinrent les quais Van Dyck et Jordaens ; il fonda le service du pilotage et fit reconstituer la nation des *Veergasten*, chargés des manutentions des marchandises. Le 7 décembre 1802 s'ouvrit, dans une des salles de la Bourse, une école de navigation. Enfin il fit construire des bassins.

Le gouvernement français avait déjà eu cette idée quelques années auparavant ; un décret avait même paru en 1797, ordonnant la construction de deux bassins à Anvers, mais, au milieu de l'agitation du Directoire, on n'y songea plus. Bonaparte reprit le projet et le fit mettre à exécution, en même temps qu'il faisait construire, au Sud de la ville, un immense arsenal maritime et qu'il continuait à améliorer les quais.

Pour construire les bassins il fallut démolir tout un quartier,

Boerenkwartier (1), et les terrassiers ne purent se mettre à l'œuvre qu'en 1804. La première pierre des murs de quai fut posée le 22 juin 1809 et le 18 décembre 1810 l'eau put entrer dans les bassins ; ceux-ci étaient d'ailleurs encore loin d'être achevés.

Entretiens l'Escaut était de nouveau le théâtre d'importants événements militaires. En 1804 partit d'Anvers une flotte de 52 navires, au moyen de laquelle Bonaparte tenta son fameux coup de main contre l'Angleterre ; la tentative échoua malgré la vaillance des marins et surtout des matelots anversois de la *Ville d'Anvers*, qui firent des prodiges de valeur.

En 1809 une imposante flotte anglaise, composée de près de 300 navires, remonta l'Escaut jusqu'à Bath, mais, pour diverses causes qu'il serait trop long d'exposer ici, s'en retourna comme elle était venue.

Tout cela nuisait naturellement beaucoup au commerce renaissant et la situation devint plus critique encore lorsque fut déclaré le blocus continental. De nouveau on conçut le projet de réunir Anvers au Rhin, par un canal, mais pas plus que la première fois, le projet ne fut exécuté.

Les choses s'améliorèrent sous la domination hollandaise. En 1816, le gouvernement céda les deux bassins existants à la ville, qui aussitôt se mit à les achever et put les livrer définitivement au commerce six ans plus tard. On construisit des quais aux canaux intérieurs et l'on acheva aussi les quais du fleuve, qui furent en état vers 1822 ; on les planta d'arbres et ils reçurent les noms qu'ils portent encore : quais Van Dyck, Jordaens, Van Metteren et Taverniers.

Les nations se développèrent rapidement et en 1816 on nomma un fonctionnaire appelé *waterschout* (2), chargé de la police et de la surveillance du port.

Enfin apparurent les bateaux à vapeur, qui devaient donner un nouveau regain au commerce.

Le premier steamer qui remonta l'Escaut fut le *Prins Van Oranje*, venant de Rotterdam, en 1817. Dix ans plus tard un ser-

(1) Quartier des paysans.

(2) Commissaire maritime.