

**Marc Van Campenhoudt**  
Centre de recherche Termisti  
Institut supérieur de traducteurs et interprètes  
Haute École de Bruxelles  
mvc@termisti.be

## **RENÉ DE KERCHOVE ET L'*INTERNATIONAL MARITIME DICTIONARY* : GENÈSE D'UN OUVRAGE DE RÉFÉRENCE**

**Conférence prononcée à l'invitation des organisateurs de la  
*Third International Conference on Maritime Terminology*  
(Lisbonne, 23-24 juin 2003)**

### **1 INTRODUCTION**

Les signataires de la préface de la première conférence internationale de terminologie maritime, justifiaient ainsi l'organisation de cet événement en Belgique : « Pour la matière qui nous occupe plus spécifiquement, cette nation est sans doute celle qui a compté, et qui compte encore, le plus grand nombre d'auteurs de dictionnaires de marine par mille côtier. On se bornera à rappeler l'extraordinaire œuvre du capitaine Heinrich Paasch, toujours rééditée, ou encore celle de René de Kerchove, dont l'excellent dictionnaire encyclopédique demeure une référence inégalée pour la langue anglaise. » (Newman et Van Campenhoudt 1999 : 14)<sup>1</sup>. Entre autres auteurs, on pourrait encore citer Kuwert-Coppen & Bly-Pastur (1920), Groenen (1939), Van der Tuin & Newman (1993), Verhaege (1994), Vandenberghe & Johnen (1994) ou encore Schooneyt (1995).

Lorsque les organisateurs de cette troisième rencontre nous ont fait l'honneur de nous inviter à prononcer une conférence, nous avons tout de suite songé à proposer une étude de l'*International Maritime Dictionary* du baron René de Kerchove, qui reste à côté de l'œuvre de Heinrich Paasch – à laquelle nous avons jadis consacré notre thèse de doctorat – une référence internationale dans le domaine maritime. C'était mettre le doigt dans un dangereux engrenage, car il nous est ensuite apparu que seule une recherche de grande ampleur permettrait de faire le tour de l'œuvre. La vie de René de Kerchove, largement méconnue, mérite à elle seule une étude historique sérieuse tant elle est marquée par un parcours hors du commun.

Nous avons pleinement conscience de la nature lacunaire de cette première communication : fondée sur les documents d'archives que nous avons déjà pu découvrir, elle a pour seule ambition de mieux cerner la genèse du dictionnaire afin de mieux en comprendre les principales caractéristiques. Nous espérons susciter un intérêt historique et philologique pour une étude beaucoup plus systématique de la vie de l'auteur et de sa technique lexicographique, par exemple dans le cadre de la préparation d'un doctorat. Nous souhaitons aussi que la communauté scientifique se soucie de la

---

1. "In respect of the topic under consideration one should add that this country beyond doubt counts the largest number of maritime dictionary makers per coastal mile. Among them, one may cite the seminal work by Captain Heinrich Paasch, which has been re-edited several times, or René de Kerchove's terminological masterpiece, which is still an unequalled reference work for English maritime terminology." (Newman et Van Campenhoudt 1999: 17.)

valorisation des autres œuvres – méconnues - du baron René de Kerchove, qui sommeillent dans des archives au Musée océanographique de Monaco. Par contre, nous laisserons à un écrivain le soin d'exploiter sous un angle romanesque les clichés qu'il nous reste d'une vie à bien des égards extraordinaire : l'enfance au château, le pilotin au cap Horn, la vie à bord des paquebots, les orphelins de la pêche, les colonies, l'espionnage, la riche héritière, le casino de Monaco, la Rolls Royce et les grands-ducs...

## 2 DESCRIPTION DU DICTIONNAIRE

### 2.1 L'ouvrage au premier abord

Le dictionnaire du baron René de Kerchove est paru pour la première fois en 1948 sous le titre *International Maritime Dictionary. An encyclopedic dictionary of useful maritime terms and phrases, together with equivalents in French and German*. Il était édité par la société D. Van Nostrand Company au format octavo et comportait un total de 946 pages, index compris. Paru en janvier 1948, l'ouvrage a dû être réimprimé dès le mois d'avril de la même année. De nouveaux tirages seront réalisés à intervalles réguliers<sup>2</sup>, preuve d'un réel succès commercial. Réédité en 1961 sous le même titre par Van Nostrand Reinhold, l'œuvre a alors vu sa taille augmenter à 1 018 pages, la partie dictionnaire proprement dite, augmentant de 863 pages à 933 pages. Cette seconde et dernière édition semble avoir fait, elle aussi, l'objet de plusieurs tirages, comme en témoignent les catalogues de diverses bibliothèques<sup>3</sup>. Quand bien même il s'agissait d'étudier la genèse du dictionnaire, nous avons préféré analyser ici la deuxième édition (1961), correspondant au dernier état de l'œuvre parue du vivant de l'auteur. Des références à la première édition seront fournies en cas de nécessité.

L'ouvrage est entièrement rédigé en anglais et propose un classement alphabétique des entrées, systématiquement définies et suivies de leurs équivalents en français et en allemand. Deux index finaux permettent de retrouver chacun des termes propres à ces deux langues. Le sous-titre de l'ouvrage correspond donc parfaitement à son propos : il s'agit non point d'un dictionnaire de traduction, mais bien d'un dictionnaire encyclopédique de langue anglaise proposant accessoirement des équivalents. Il est comparable dans sa conception à d'autres ouvrages encyclopédiques du domaine, tels le fameux *Dictionnaire de marine à voile et à vapeur* de Bonnefoux et Paris (1856) ou le *Dictionnaire de l'océan* du Conseil international de la langue française (CILF 1989).

### 2.2 Les entrées dans chaque langue

Le dictionnaire compte, d'après nos estimations, quelque 11 530 entrées en anglais<sup>4</sup>, un chiffre considérable, comparable à celui d'un ouvrage comme *De la quille à la pomme de mâât* (env. 12 700 entrées dans l'édition de 1901<sup>5</sup>). Un aussi vaste ensemble ne se limite évidemment pas aux seuls substantifs : on y trouve également des verbes, des adverbes, des adjectifs et des expressions

---

2. L'exemplaire que nous avons pu consulter au Musée océanographique de Monaco énumère les tirages : "First Published January 1948. Reprinted April 1948, January 1951, February 1954". Il comporte, par ailleurs, une mention manuscrite : "Sixth printing October 1956".

3. Si nous en croyons le catalogue en ligne de la Faculté de droit de l'Université de Richmond, la seconde édition aurait encore été réimprimée en 1981 ([law.richmond.edu/library/pubs/admiralty/ch29.htm](http://law.richmond.edu/library/pubs/admiralty/ch29.htm)).

4. Évaluation sur la base de 92 pages en anglais (un dixième du corpus).

5. Évaluation d'après Van Campenhoudt (1994 : 254).

idiomatiques. Le corpus est clairement délimité dès la préface de la première édition : il s'agit de prendre en compte un vocabulaire contemporain couvrant les transports maritimes, la pêche et un ensemble précis de domaines connexes, à l'exclusion de la marine militaire. L'auteur y ajoute également la dénomination et la description des embarcations rencontrées à proximité des côtes du monde entier, une matière qu'il estime négligée par ses prédécesseurs. La modernité du vocabulaire n'échappera pas au lecteur averti : l'*International Maritime Dictionary* n'accorde qu'une place restreinte à la terminologie de la marine à voile, ce qui correspond au souci exprimé par l'auteur d'ouvrir plutôt son dictionnaire aux nouvelles technologies.

Comme annoncé dans la préface, tous les équivalents ne sont pas fournis. Si l'on se fie à un dénombrement des index, on s'aperçoit que le dictionnaire ne propose que quelque 6 000 équivalents en français pour environ 7 660 équivalents en allemand<sup>6</sup>. Seule une étude systématique permettrait de déterminer si le déficit plus grand observé en français est lié à une moins grande diversité lexicale en français ou à une absence plus fréquente de traductions proposées dans cette langue. Cette seconde hypothèse renvoie à la question des sources de l'auteur, puisque René de Kerchove est censément de langue maternelle française et que nous ne disposons, pour l'heure, d'aucune information relative à sa maîtrise de la langue allemande.

### 2.3 Les illustrations

Outre l'explication des symboles propres à certaines sociétés de classification (p.ex. *American Bureau of Shipping*, *Bureau Veritas*, *Lloyd's Register of Shipping*), le dictionnaire comporte quelque 284 illustrations. La plupart sont originales, à l'exception de vingt-sept d'entre elles qui proviennent d'une source extérieure<sup>7</sup>. Il s'agit toujours de dessins à l'exception d'une photo du ciel figurant à la page 162. La plupart des illustrations (soit 221) concernent des éléments du navire et présentent souvent des légendes numérotées ; celles-ci figurent uniquement en anglais. Une moindre proportion illustrent des types de bateaux (p.ex. pp. 233, 240) et détaillent parfois certaines de leur parties (p.ex. pp. 34, 372, 388). On ne trouve toutefois pas d'illustration systématique des embarcations indigènes. Celles qui apparaissent sont généralement de très petite taille (p.ex. pp. 61, 81, 88...). On remarque aussi des cartes (pp. 401, 795, 839), des nœuds (pp. 129, 155, 626, 635, 657, 661, 717, 833, 838) et des signaux (page de garde et p. 794). Les représentations de notions abstraites sont nettement moins fréquentes : elles concernent l'architecture navale (pp. 69, 225, 535, 606, 874, 882), le point astronomique (pp. 221, 252, 568, 640, 647, 707) et les allures (p. 643). On remarquera que la première édition contenait de grandes illustrations encartées (entre les pp. 106-107, 420-421 et 728-729) qui ne figurent plus dans la seconde édition.

### 2.4 Principes macrostructurels

#### 2.4.1 UN CLASSEMENT RÉSOLUMENT ALPHABÉTIQUE

Tous les termes anglais sont normalement classés par ordre alphabétique, sans décomposition des syntagmes<sup>8</sup>. L'auteur adopte donc une démarche proche de celle de la terminologie, puisque

---

6. Évaluation sur la base de quatre pages d'index pour les deux autres langues.

7. *American Bureau of Shipping* (p. 102), *American Marine Standard* (pp. 146, 205), *Shipbuilding and Shipping Record* (p. 206), *The Rudder Publishing Co.* (p. 233), *Hyde Windlass Company* (p. 256), *American Engineering Co.* (p. 257), etc.

8. Des exceptions existent, comme par exemple l'entrée *Nautical almanac* qui renvoie vers *Almanac*, alors que l'entrée exacte est *Almanac, nautical*. Il s'agit sans doute d'une trace de l'état original du manuscrit (cf. 4.6.3.2).

chaque terme complexe existe ainsi de manière autonome. Il n'y a toutefois pas d'approche conceptuelle car les synonymes ne sont pas regroupés : ils figurent dans l'ordre alphabétique, avec un renvoi vers le terme vedette, dont la définition signale le ou les synonyme(s) éventuel(s) (p.ex. *Aerial, Driving Mallet, Jew's Harp*). Par ailleurs, l'approche est résolument polysémique, les seuls cas d'entrées homonymiques étant liés à une différence de catégorie grammaticale (p.ex. *Fleet, Tack*)<sup>9</sup>.

#### 2.4.2 LE TRAITEMENT DE LA SYNONYMIE

Si une nuance de sens (p.ex. *Flam*) ou une différence d'emploi (p.ex. *Spectacle Plate*) distingue le synonyme de l'entrée principale, elle est précisée dans la définition de cette dernière. Même lorsqu'on a affaire à des formes tronquées ou à des variantes orthographiques, le renvoi semble s'opérer (p.ex. *Dugout, Jilalo, Jilson*). Toutefois, dans le cas de simples variantes formelles, on peut assister à un regroupement des deux termes en une entrée unique (p.ex. *Dredge* et *Dredger*).

Une relation de synonymie unit parfois un terme monosémique et une acception particulière d'un terme polysémique. Dans un tel cas, le renvoi ne s'opère malheureusement pas vers l'acception concernée, mais vers la vedette (p.ex. *Drift Pin* renvoie à *Drift* et non à son acception n° 5). Par contre, sous l'acception d'un terme, on peut trouver la mention d'une synonymie avec un autre terme, vers lequel on est renvoyé (p.ex. *Saddle 3* renvoie vers *Tongue*).

Dans quelques cas, le renvoi vers des synonymes semble problématique. Ainsi :

- L'acception n° 3 de *Draft* précise « *Also draught* », terme qui ne reçoit pas d'entrée propre.
- *Forebody* renvoie vers une entrée introuvable *Body*. De même, les termes *Japan Current* et *Japan Stream* renvoient à *Kuroshiwo*, qui ne reçoit aucune entrée.
- La définition de *Filler Metal* précise « *Sometimes called deposit metal* », terme synonyme qui ne reçoit pas d'entrée propre.
- La définition de *Filler* précise « *Also called filling chock* », terme qui reçoit sa propre définition et les mêmes équivalents français et allemand.

Ces lacunes s'expliquent tant par la difficulté de l'édition d'un dictionnaire sans recours à l'informatique que par les choix macrostructurels imposés par l'éditeur Van Nostrand, lesquels ont conduit à un difficile remaniement du manuscrit (cf. 4.6.3.2 et 4.6.3.4).

#### 2.4.3 LES ABRÉVIATIONS

Les abréviations sont regroupées en tête du « chapitre » consacré à leur lettre initiale et sont explicitées. Beaucoup des termes correspondants possèdent une entrée propre, mais aucun lien de synonymie n'est généralement établi vers ces entrées, qui, par ailleurs, ne mentionnent pas l'abréviation correspondante. L'auteur semble donc s'adresser à un lecteur modèle qui pourrait ne pas reconnaître une abréviation alors qu'il connaît le terme complet.

---

9. L'adoption d'une approche polysémique plutôt qu'homonymique semble avoir été imposée par l'éditeur (cf. 4.6.3.2). On trouve quelques cas de dégroupements homonymiques (p.ex. *Fix*) qui pourraient – comme dans le cas évoqué dans la note précédente – constituer une trace d'un état antérieur du manuscrit.

## 2.5 Organisation de la microstructure

### 2.5.1 PRINCIPES GÉNÉRAUX

Les vedettes figurent toujours en lettres capitales présentées en caractères gras. Elles peuvent être éventuellement suivies d'une parenthèse limitant l'aire d'usage du terme (p.ex. *Dummy Barge* [G.B.], *Minnow Seine* [U.S.]). Les différents sens des termes polysémiques sont numérotés en gras et chaque acception peut être suivie des équivalents en français et en allemand, ainsi que de renvois éventuels (p.ex. *Mizzen*).

Une définition stricte, généralement fondée sur le genre prochain, est le plus souvent formulée en une seule phrase. Elle est parfois suivie d'un développement encyclopédique, rejeté en fin d'article et présenté dans un corps plus petit lorsqu'il est relativement long (p.ex. *Petroleum*). Des références bibliographiques sont éventuellement fournies à la suite de ce développement (p.ex. *Refrigerated Vessel*).

### 2.5.2 LES RENVOIS VERS D'AUTRES NOTIONS

Il arrive qu'un renvoi s'opère non pas vers un synonyme, mais vers un terme désignant un concept proche sous lequel le premier terme est défini. Par exemple, *Drag Boat* renvoie vers *Dragging* et c'est sous la définition de cette technique de pêche que l'on précise « *The vessels are called drag-boats.* »

En dehors de ces renvois qui, comme ceux des synonymes, renvoient à une autre définition, on trouve également des renvois d'autre nature à la suite des définitions et des équivalents. Nos recherches dans les archives de l'auteur nous donnent à penser que la plupart de ces renvois ont été imposés par l'éditeur et que l'ouvrage a été publié alors que l'auteur avait conscience de leur nature parfois problématique<sup>10</sup> (cf. 4.6.3.4).

Les mentions « See » établissent souvent des liens qui correspondent à une relation sémantique non spécifiée :

- Antonymie (p.ex. *After Perpendicular: See Forward Perpendicular*)
- Hyperonymie (p.ex. *Fore Boater: See Flatner*)
- Hyponymie<sup>11</sup> (p.ex. *Anchor: See Back Anchor, Bower Anchor, Best Bower Anchor, Close-Stowing*)
- Simples concepts associés (p.ex. *Volume Coefficient : See Ullage*)
- Expressions similaires (p.ex. *Aft : see Aft, Fore and Aft*).

---

10. Les renvois lacunaires vers des notions associées semblent moins nombreux que dans le cas de la synonymie. Il s'agit généralement de renvois vers des variantes d'autres entrées (p.ex. *Light Dues*).

11. Les hyponymes sont généralement classés sous la bonne acception des termes polysémiques. Par exemple, sous *Tack 3*, on trouve : *See Lazy Tack, Lee Tack, Midship Tack*.

Quand bien même ils impliquent une relation sémantique (hyponymie, antonymie ou autre), ces renvois sont largement fondés sur une parenté lexicale. On en voudra pour meilleur exemple le renvoi depuis *Tail* vers *Monkey Tail*. Sous cette dernière entrée, on est renvoyé vers un synonyme *Rudder Horn*, sous lequel *Monkey Tail* est présenté comme obsolète. Logiquement, l'auteur aurait donc dû renvoyer immédiatement de *Tail* vers *Rudder Horn*.

En fait, l'ajout de renvois systématiques vers les syntagmes construits autour d'un même noyau semble la contrepartie logique du choix imposé par l'éditeur Van Nostrand de classer systématiquement tous les syntagmes selon l'ordre alphabétique (cf. 4.6.3.2). Par contre, on n'observe aucune volonté apparente de l'auteur de doter le dictionnaire d'un véritable réseau de liens sémantiques : ainsi, il n'y a pas de renvois de *Port* vers *Starboard* (étrangement absent) ou de *Windward* vers *Leeward*.

### 3 LES ARCHIVES DE RENÉ DE KERCHOVE

#### 3.1 Bref historique

Une grande partie de la bibliothèque et des archives de travail du baron René de Kerchove d'Exaerde a été confiée au Musée océanographique de Monaco par ses héritiers, comme l'atteste la correspondance conservée par cette institution. De nombreux livres du défunt sont rassemblés dans la bibliothèque sous la forme d'un ensemble particulier : le fonds de Kerchove. Il s'agit essentiellement d'ouvrages (328 titres), de rapports et études anonymes (64 titres) et de publications en série (34 titres) ayant principalement un lien avec l'océanographie, l'halieutique et l'ichtyologie<sup>12</sup>. En 1963, l'auteur a offert une importante collection de dictionnaires de marine au Bureau hydrographique international (B.H.I.), dont le siège se situe également à Monaco<sup>13</sup>. Cette collection unique, comportant des ouvrages rares et précieux, est toujours présente dans la bibliothèque du B.H.I.

Après le décès de René de Kerchove, un grand nombre de documents personnels et de documents de travail ont été entreposés au musée de Monaco. Rassemblés hâtivement dans treize cartons – une période de deuil n'est guère propice à un tri –, ces documents ont « dormi » jusqu'à cette date et demeurent dans un excellent état de conservation. Le souhait de l'épouse et des beaux-enfants de l'auteur était, semble-t-il, que ses travaux puissent être exploités et publiés, comme l'attestent deux lettres adressées au commandant Jacques-Yves Cousteau, alors directeur du Musée océanographique : la première date du 30 septembre 1971 et est signée par Maisie de Kerchove ; la seconde date du 22 mai 1980 et émane de son fils, Donald White. Le dépôt a été avalisé par la famille de Kerchove, comme l'atteste une lettre de M<sup>e</sup> Albert Van Der Auwermeulen, notaire à Zomergem (Belgique) et exécuteur testamentaire du baron, adressée le 18 novembre 1971 au commandant Jean Alinat, directeur adjoint du Musée océanographique.

Avec l'aide de Jacqueline Carpine-Lancre, qui a longuement côtoyé le baron de Kerchove au Musée océanographique et a été témoin du dépôt des archives, nous avons pu, à l'occasion d'un - trop bref - séjour au musée (les 27 et 28 mai 2003), procéder à un premier inventaire grossier du contenu des cartons. Lors des deux journées passées avec J. Carpine-Lancre, qui nous a fait profiter

---

12. *Inventaire sommaire de la bibliothèque scientifique de Monsieur le Baron René de Kerchove*, Monaco, s.d., Musée océanographique, 20 p. dactylographiées.

13. Comme en témoignent le *Bulletin hydrographique international*, avril 1963, IV, p. 101 ainsi qu'une lettre de remerciement du directeur du Bureau hydrographique international, l'amiral Charles Pierce, datée du 6 juin 1963.

de sa longue expérience d'historienne et d'archiviste, nous avons adopté pour attitude de ne modifier aucun des classements voulus par l'auteur. Par contre, beaucoup de matériaux étant dispersés dans les cartons, nous avons choisi de les regrouper logiquement en fonction du contenu annoncé sur les nombreuses enveloppes et liasses de fiches. Les documents ont été classés sous une rubrique « divers » dès lors qu'il apparaissait que seule une étude approfondie permettrait d'établir leur lien avec l'œuvre.

### 3.2 Approche générale du contenu

Beaucoup de documents figurent dans des enveloppes, la plupart avec l'en-tête « *The New York Public Library* », d'autres dans des chemises. Chaque contenant porte une mention manuscrite décrivant le contenu de manière assez fiable. Celui-ci se compose le plus souvent de documents manuscrits (généralement sur du papier au format nord-américain, jaune ligné avec une marge) ou dactylographiés (souvent en copie carbone) ainsi qu'un nombre impressionnant de photostats de revues et ouvrages spécialisés. On compte également une douzaine de rouleaux contenant des planches et autres illustrations de bateaux. Diverses lettres témoignent d'échanges avec des experts renommés.

Sous réserve d'un inventaire plus approfondi, nous n'avons malheureusement pas trouvé, à cette date, beaucoup de documents de travail relatifs à la première édition de *l'International Maritime Dictionary* ; ceux qui concernent la nouvelle édition semblent beaucoup plus nombreux.

Outre quelques livres ou fascicules imprimés qui ont désormais rejoint le fonds de Kerchove<sup>14</sup>, on trouve aussi divers carnets de notes dans lesquels l'auteur consignait nombre d'informations recueillies au quotidien.

Il importe finalement de souligner que ces archives contiennent deux œuvres inédites de très grande ampleur, auxquelles l'auteur a consacré de nombreuses années de son existence :

- Un inventaire descriptif de toutes les « embarcations indigènes » (appelées selon les cas *native craft*, *small craft* ou encore *local craft*) qui se rencontrent sur toutes les mers du globe (cf. 4.6.1 et 4.6.2). Cet inventaire est consigné dans une série de quelque 15 volumes factices.
- Un dictionnaire polyglotte des organismes marins comestibles proposant pour chaque espèce une définition en anglais, une classification scientifique, les principales caractéristiques et la désignation dans les langues concernées (cf. 4.7). Un nombre impressionnant de fiches manuscrites ou dactylographiées, parfois annotées, sont assemblées par liasses correspondant à plusieurs classements (alphabétique, thématique et par zone).

---

14. *Inventaire sommaire de la bibliothèque scientifique de Monsieur le Baron René de Kerchove. Additif établi au 21 juillet 2003, Monaco, 2003, Musée océanographique, 3 p. dactylographiées.*

## 4 L'HISTOIRE D'UN MARIN, L'HISTOIRE D'UN DICTIONNAIRE

Les pages de titre du dictionnaire ne fournissent aucun élément biographique sur René de Kerchove, dont le nom ne figure pas dans *The Oxford Companion to Ship and the Sea* (Kemp 1988). Tout au plus l'auteur nous apprend-il dans sa préface qu'il a mis une partie de son œuvre à la disposition du gouvernement des États-Unis pendant la Seconde Guerre mondiale.

“A unique feature of the work is the description of the salient characteristics of native or local craft from all parts of the world. This particular field has been woefully neglected in earlier books.

At the request of the United States Government, large sections of this material were placed at its disposal during the war. The designation, identity, and description of native craft in our far-flung theatres of operation proved valuable.” (Kerchove 1948 : V.)

Seule la lecture de la jaquette, rarement conservée, de la seconde édition permet d'en savoir un peu plus sur sa vie :

“BARON RENÉ de Kerchove is a graduate of the Nautical Academy of Ostend, Belgium. He was formerly Marine Surveyor to the Bureau Veritas, Register of Shipping, Paris. Baron de Kerchove is a member of the Technique Maritime, Paris; Association Des Amis du Musée de Marine, Paris; Marine Historical Association, Mystic, Connecticut; and the Society of Naval Architects and Marine Engineers, New York.”

Ne disposant pas de cette source au début de notre enquête, nous nous sommes adressé directement à un descendant de l'auteur : le nom *de Kerchove* étant bien connu dans la noblesse belge, il nous a été relativement aisé d'effectuer cette première démarche.

La figure de l'« oncle René » semble encore bien connue dans la famille de Kerchove, qui a retracé son histoire à partir de 1350. Le troisième volume de l'historiographie familiale (1850-1950), publié à compte d'auteur (Kerchove d'Exaerde 2003 : 277-282), donne des informations intéressantes sur la vie de René de Kerchove. Elles doivent toutefois être passées une à une au crible de la critique historique, certaines étant manifestement erronées.

Du fait de sa carrière inhabituelle, en tout cas à l'écart des voies traditionnellement suivies dans son milieu d'origine, la famille a sans doute conservé de René de Kerchove l'image d'un personnage à part, pittoresque sinon fantasque, auquel elle attribue des hauts faits à la mesure des reproches qu'elle pourrait avoir à lui adresser. Ainsi affirme-t-elle qu'il a joué un rôle dans la standardisation des codes maritimes pendant la Seconde Guerre mondiale, avançant – très candidement – pour preuve le choix des couleurs jaune et bleue du blason des Kerchove pour le pavillon K du code international des signaux...

### 4.1 Un mousse de haute lignée

Né le 25 février 1883, René de Kerchove d'Exaerde est le sixième des sept enfants de Valentine de Kerchove d'Exaerde (1850-1936) et de Raymond de Kerchove d'Exaerde (1837-1932), qui fut pendant quelque trente-cinq années le gouverneur de la province de Flandre orientale en Belgique (1884-1919). Très fortuné, le couple habitait un grand château à Bellem, à mi-chemin entre Gand et Bruges. Chose totalement inhabituelle pour un enfant de la noblesse de ce temps, le jeune

René aurait décidé d'embrasser une carrière dans la marine marchande : selon l'historiographie familiale, il aurait embarqué dès l'âge de 15 ans, en 1898, sur un navire suédois reliant Anvers à Stockholm. Convaincu par cette première expérience, il aurait ensuite navigué sur un navire-école anglais, le *Macquarie*, pour une circumnavigation à destination de Sidney (Kerchove d'Exaerde 2003 : 278).

Deux éléments factuels permettent de confirmer cet embarquement, dont les dates ne sont pas précisées : on trouve dans les archives de l'auteur un article de la revue *Shipbuilding and Shipping Record* du 11 juillet 1944 consacré à ce navire-école<sup>15</sup>, mais aussi une interview de l'auteur parue dans *The New Yorker* quelques mois après la sortie du dictionnaire en 1948.

“Originally destined for diplomacy, the Baron escaped from striped trousers and protocol by going to sea at seventeen in a British full-rigged ship called the Macquarrie [sic], which sailed between London and Sidney. ‘It took us ninety days to go to Sidney,’ he told us, ‘and a hundred and twenty-four to return, and I had plenty of time to brush up on my English and to learn a little about sailing.’ ” (“Seagoing Lexicographer”, dans *The New Yorker*, 4 septembre 1948, p. 16-17.)

Ce premier embarquement aurait été suivi d'un second, à destination de San Francisco à bord d'un navire dénommé *Muskoka*. Ici aussi, les archives confirment ce fait, puisqu'on y trouve un journal de bord de ce navire, écrit entièrement en anglais de la main de l'auteur. Commencé le 21 décembre 1901 à San Francisco, il se termine le 1<sup>er</sup> avril 1902 au large de *Bishop Lighthouse*, dans le canal Saint-Georges<sup>16</sup>.

Comme semble l'attester le témoignage précédent, teinté d'humour britannique, ces longues navigations au contact d'un équipage britannique ont assurément permis à l'auteur de bien maîtriser l'anglais. Il est possible qu'il possédait déjà de bons fondements dans cette langue avant de commencer à naviguer : les nurses anglaises n'étaient pas rares dans les milieux aristocratiques et le collège de Melle (Gand), où il aurait étudié selon l'historiographie familiale<sup>17</sup>, accueillait – semble-t-il – des pensionnaires issus de familles anglaises résidant en Belgique.

## 4.2 Officier au long cours

La réussite est au bout du voyage au long cours : de retour en Belgique, René de Kerchove, qui disposait du temps de navigation requis, a passé avec succès ses examens de lieutenant au long cours à l'école de navigation d'Ostende en 1903. Si nous n'avons pas encore pu vérifier ce fait et sa date dans des archives officielles, il a été mis en avant par l'éditeur Van Nostrand dans la publicité du dictionnaire ainsi que sur la jaquette de la seconde édition. Cet élément a été communiqué par René de Kerchove lui-même dans une courte biographie que lui a demandée l'éditeur dans un courrier du 23 octobre 1947.

---

15. Le *Macquarie*, ex-*Melbourne*, était un trois-mâts carré de l'armement Devitt & Moore qui fut converti en navire-école en 1897.

16. Selon le contenu, on peut déterminer que le *Muskoka* était un quatre-mâts barque de 2 259 tonneaux de port en lourd immatriculé à Windsor (Nouvelle-Écosse) et commandé par le capitaine Albert Crowe. Nous n'avons pas trouvé le temps de lire tout ce journal, qui semble retracer un voyage de San Francisco à Queenstown avant un retour à Falmouth (*for orders* ?).

17. L'acceptation d'une carrière maritime par la famille mériterait d'être mieux analysée. À moins de supposer que le jeune René ait terminé son école secondaire dès l'âge de 16 ans, de piètres résultats scolaires pourraient expliquer la chose. En tout cas, il ne semble pas avoir suivi à l'école secondaire la voie royale des études gréco-latines – la seule qui donnait accès à l'université – puisque des documents attestent qu'il avait du mal à recopier des passages en grec ancien. La consultation des archives du collège de Melle serait sans doute de nature à mieux nous éclairer à ce propos.

“1) – Professional Data : I first went to sea for about four years of training in sailing ships and steamers. I then graduated from the Government’s Nautical Academy at Ostend (Belgium). I have also had several years experience with the management and running of North Seas steam trawlers and auxiliary motor fishing vessel. From 1912 to 1924, I was employed as Ship’s Surveyor for the Bureau Veritas register of shipping, Paris, (France). After this, I became Owner’s representative during the construction of passenger vessels for the Compagnie Maritime Belge from Antwerp at the Ateliers & Chantiers de la Loire Shipyards at Saint-Nazaire (France).” (30 octobre 1947 : Réponse de René de Kerchove à William R. Minrath, Van Nostrand.)

Dans ce descriptif, l’auteur parle de *steamers* ; il ne cite pas explicitement son embarquement à bord du *Vaderland*, un paquebot de la Red Star Line<sup>18</sup> affecté alors à la ligne Anvers-New York et à bord duquel ont traversé de nombreux migrants. Rapporté par l’historiographie familiale, ce fait est corroboré par les archives du baron, dans lesquelles on retrouve un livret manuscrit intitulé « *Scrap logbook SS Vaderland, voyage n° 41, 1905* ». Il s’agit du livre de bord du voyage n° 51 (avril-mai 1905) rédigé au crayon<sup>19</sup> par les chefs de quart, au rang desquels figure René de Kerchove. Le baron a, par ailleurs, fait mention de cette activité dans l’interview accordée au *New Yorker* en 1948 :

“From the Macquarrie [sic], the Baron went on to a couple of other sailing ships, and then into steam, serving as mate with the Red Star Line, running between Antwerp and New York.” (“Seagoing Lexicographer”, dans *The New Yorker*, 4 septembre 1948, p. 16-17.)

L’occupation suivante est beaucoup plus mystérieuse. Dans l’historiographie familiale, on dit : « Grâce aux relations de la famille, il est nommé sur l’Ibis, qui est le bateau royal. » et on attribue la fin de cet embarquement à des problèmes relationnels avec le prince Albert (Kerchove d’Exaerde 2003 : 278). L’auteur précise quant à lui : “I have also had several years experience with the management and running of North Seas steam trawlers and auxiliary motor fishing vessel.” (courrier du 23 octobre 1947 déjà cité ci-dessus.)

Si son oncle, Léopold II, possédait un yacht royal, l’*Alberta*, le roi Albert I<sup>er</sup> de Belgique – qui était très préoccupé par la modernisation de la flotte de pêche belge<sup>20</sup> - a, alors qu’il était prince, fondé le 6 juillet 1906 l’Œuvre royale de l’Ibis, une école destinée à accueillir les orphelins de marins pêcheurs en âge d’école primaire. Cette institution, aujourd’hui toujours active, possédait un navire stationnaire, l’*Ibis I* et toute une flottille servant à la formation des futurs pêcheurs. La découverte dans les archives de Monaco de deux photos de l’*Ibis V*, un bâtiment de pêche à vapeur équipé de deux mâts auxiliaires<sup>21</sup>, tend à accréditer notre sentiment que René de Kerchove a travaillé à un poste de responsabilité au sein de l’Œuvre royale de l’Ibis. Par ailleurs, il est sûr que la famille était liée à l’institution, puisque son père, Raymond, a fait partie des donateurs et qu’une baronne R. (Rosalie ?) de Kerchove d’Exaerde figurait dans le *Beschermcomité der Erevoorzitster* (comité de bienfaisance des présidentes d’honneur)<sup>22</sup>. Le rôle éventuel de René de Kerchove n’est pas mentionné dans l’histoire de l’Œuvre royale de l’Ibis rédigée par Robert Coelus (1981) et nous n’avons malheureusement pas trouvé, à cette date, d’autres informations sur une activité qui a pu occuper jusqu’à sept années de la vie de l’auteur, de 1905 à 1912. Cet épisode professionnel a peut-être

---

18. Selon l’historiographie familiale, il aurait obtenu cet embarquement par l’entremise du comte de Smet de Naeyer, un ministre influent qui donnera son nom aux deux premiers navires-écoles de la marine marchande belge.

19. Une pratique bien connue des officiers de pont...

20. Voir par exemple l’article de A. De Rycker (1910 : 255-256) : « L’océanographie dans ses relations avec la pratique de la pêche ».

21. 196 tonneaux bruts, 39 m de long, construit en 1908.

22. Informations aimablement communiquées par M. Ph. Declercq, directeur de l’Œuvre royale de l’Ibis.

nourri son intérêt ultérieur pour les embarcations de tous pays et pour les organismes marins comestibles.

### 4.3 Expert maritime

Selon la chronique familiale, René de Kerchove serait devenu expert du Bureau Veritas le 11 décembre 1912. Après des stages à Nantes et en Angleterre, il aurait été en poste à Anvers, avant d'être affecté à Cardiff pendant la Première Guerre mondiale. Après celle-ci, il aurait beaucoup voyagé et résidé notamment à Paris et à Casablanca. Le Bureau Veritas n'a malheureusement pas encore donné suite à nos demandes de renseignements à ce propos. Outre le bref *curriculum vitæ* déjà cité en 4.2, nous avons toutefois trouvé dans les archives de l'auteur deux coupures de presse susceptibles de nous éclairer sur cette époque :

"After six years at sea, he was appointed ship's inspector for the French Bureau Veritas, governmental maritime department, where he spent 12 years. For eight of these years he lived in French Morocco." ("De Kerchove, Belgian Lexicographer Working on Dictionary Here Says His Nation Is 'Too Prosperous' in Spots", dans *The Carmel Pine Cone*, 25 juin 1948, p. 1).

"In 1912, when he was twenty-nine and well versed in nautical matters, he became a marine surveyor in the employ of a French firm. He had to look over ships and determine the repairs they needed, internal and external." ("Seagoing Lexicographer", dans *The New Yorker*, 4 septembre 1948, p. 16-17.)

Dans les archives, on trouve également une grande enveloppe remplie de cahiers de charge relatifs à la construction de navires, rédigés en anglais ou en français, et dont l'un porte le cachet « *R. de Kerchove - Rabat* », ce qui apporte la preuve d'un séjour relativement long au Maroc.

Si on en croit le bref C.V. adressé à l'éditeur (cf. 4.2), après douze années passées au service du Bureau Veritas, René de Kerchove serait devenu le représentant sur chantier de la célèbre Compagnie maritime belge (C.M.B.). La formulation originale est problématique, car elle ne précise pas la durée de ce travail. Ici encore, nous ne pouvons que lire la presse, car l'historiographie familiale ne détaille guère cette période.

"Baron de Kerchove was making his headquarters in Paris and was still marine surveying in 1932, things go so tough his company decided to close offices right and left. He was offered a post in Antwerp, spurned it, and having inherited his father's estate, retired from business." ("Seagoing Lexicographer", dans *The New Yorker*, 4 septembre 1948, p. 16-17.)

Il paraît certain que René de Kerchove a travaillé pour l'ancêtre de l'actuelle Compagnie maritime belge : la *Compagnie belge maritime du Congo* (C.B.M.C.). On trouve, en effet, dans ses archives personnelles un carnet rempli de notes, de mesures et de schémas relatifs à la construction de l'*Albertville* ainsi qu'une photographie de celui-ci après sa mise à l'eau. L'*Albertville* était un paquebot de la C.B.M.C. construit par les Ateliers et chantiers de la Loire en 1928. Il était affecté aux liaisons avec le Congo belge, tout comme l'*Élisabethville*, le *Stanleyville*, le *Léopoldville* ou encore le *Thysville*, immortalisé par les aventures de *Tintin au Congo*.

En réponse à notre demande, Mme Riet De Block, du service des archives historiques de la C.M.B.<sup>23</sup>, a très aimablement accepté de se plonger dans les archives de la *Compagnie maritime belge du Congo*. Selon les informations qu'elle a ensuite pu nous communiquer (correspondance du 24 juin 2003), le navire a été mis sur cale aux Ateliers et chantiers de la Loire en juillet 1926, lancé le 31 mai 1927 et terminé en février 1928. Le contrat de construction, toujours conservé, ne mentionnait pas le nom du baron de Kerchove, mais précisait que le navire serait construit sous la surveillance du *Lloyd's Register of Shipping*. L'interview parue dans le *New Yorker* du 4 septembre 1948 confirme la présence de l'auteur au côté de cet expert, dans un rôle d'interprète.

"After a dozen years of this, in France and North Africa, he went to St. Nazaire to supervise the building of a vessel for a Belgian company. In this work, he had to deal with a Lloyd's surveyor who had no French and a French naval architect who had no English. 'I served as intermediary,' the Baron said, 'and I realized how hard it was to translate for them. I guess that's where the notion of putting nautical terminology in some kind of workable shape came to me. I was interested then in collecting ship models, and, thank God, I switched to words. The words make a terrible clutter, but imagine what it would be like living with one of those huge collections of ship models.'" ("Seagoing Lexicographer", dans *The New Yorker*, 4 septembre 1948, p. 16-17.)

En fait, c'est dans un autre dossier conservé par la C.M.B., celui de l'Agence maritime internationale (A.M.I., ex-Agence maritime Walford) que Mme De Block a pu retrouver la trace du travail de René de Kerchove. À défaut de pouvoir en retracer ici tout l'historique, on se bornera à présenter l'A.M.I. comme l'agent et l'opérateur de la C.M.B.C.<sup>24</sup>, l'origine des deux entreprises étant étroitement liée à la colonisation du Congo belge. Divers documents d'archives permettent de déterminer que René de Kerchove a travaillé au bureau parisien de l'A.M.I. jusque vers la fin de l'été 1932 et qu'il y possédait une délégation de signature. Ce bureau, qui était situé au n° 12 de la rue Chauveau-Lagarde (8<sup>e</sup> arrondissement), était dirigé par M. René Thys entre février 1924 et décembre 1936, date de fermeture de la succursale française. Un extrait du procès-verbal de la réunion du conseil d'administration du jeudi 27 octobre 1932 permet de confirmer que le baron de Kerchove a quitté le service de l'A.M.I. cette année-là, soit quatre années avant la suppression du bureau parisien.

Si l'on se fie au C.V. rédigé par l'auteur (lettre du 30 octobre 1947 citée en 4.2), on peut penser qu'il a travaillé pour l'A.M.I. de 1924 à 1932. Peut-être l'A.M.I. a-t-elle ensuite proposé à René de Kerchove de rejoindre son siège anversois, mais il paraît très vraisemblable qu'ayant hérité de la fortune de son père, décédé le 27 février 1932, il a préféré prendre sa retraite... et travailler à son projet de dictionnaire.

Selon la famille, René de Kerchove aurait également participé à la classification du *Normandie*, le célèbre paquebot de la Compagnie générale transatlantique (C.G.T.). Pour l'heure, nous n'avons pas pu vérifier cette affirmation en dépit des démarches entreprises à cette fin. Il est certain que le *Normandie* a été construit de 1929 à 1932, soit après le lancement de l'*Albertville*, par un autre établissement de Saint-Nazaire : les Chantiers de Penhoët. Sa mise à l'eau en 1932 correspond à la fin des activités professionnelles de l'auteur pour l'A.M.I., mais nous n'avons toutefois pas trouvé d'informations sur un éventuel rôle de cet organisme dans la construction du *Normandie*.

---

23. Les archives de la C.M.B. ne sont pas accessibles au public.

24. « In a further aim to diversify its activities, CBMC started to acquire participating interests in service companies, followed and supported in this by its agent and operator, the Agence Maritime Internationale (AMI), successors to Agence Maritime Walford. » (C.M.B., 2003, *CMB our History*, [www.holding.cmb.be/history/history\\_cont.htm](http://www.holding.cmb.be/history/history_cont.htm)).

#### 4.4 Un jeune retraité se marie

Selon l'historiographie familiale (Kerchove d'Exaerde 2003 : 279), René de Kerchove s'est marié à Monaco le 25 février 1935 – le jour de ses 52 ans – avec Mme Maisie Saville Shainwald. Ce fait est confirmé par le service de l'état civil de Monaco. Toujours selon l'historiographie familiale, l'épouse était la jeune veuve d'un riche industriel américain, M. White, qui était à la tête de la société *The Ruberoid Company*, spécialisée dans la production d'un produit synthétique du même nom. De ce premier mariage sont nés deux enfants : Donald et James White. De nombreux indices et témoignages attestent de l'immense fortune de la nouvelle baronne de Kerchove. Le couple possédait une domesticité et une grosse voiture avec chauffeur et il descendait dans les meilleurs hôtels : le Carlton à New York, le Ritz à Londres, le Meurice à Paris. Il y séjournait pendant de longues périodes, comme l'attestent de nombreux documents d'archives. Toujours selon le souvenir familial, la baronne de Kerchove aimait jouer au casino, avec une affection particulière pour celui de Monaco, ce qui explique la présence de René de Kerchove dans la Principauté.

J. Carpine-Lancre, qui a géré la bibliothèque du Musée océanographique de Monaco entre 1958 et 1997, nous a donné un témoignage personnel sur un visiteur qu'elle a côtoyé au quotidien. Selon ses souvenirs, transmis avec la rigueur de l'historienne, le couple a eu plusieurs domiciles à Monaco, puis à Beaulieu-sur-Mer et possédait des domestiques. D'une parfaite éducation et d'une grande discrétion sur sa vie personnelle, M. de Kerchove passait ses matinées et ses après-midi à la bibliothèque du musée, un chauffeur en livrée venant le conduire et le rechercher. J. Carpine-Lancre se souvient que la baronne de Kerchove fut une habituée du casino de Monte-Carlo avant de lui préférer celui de Beaulieu-sur-Mer. Elle confirme également que le couple menait un train de vie qui supposait une fortune considérable. Les époux passaient l'hiver sur la Côte d'Azur et se rendaient à Londres au printemps. Ils logeaient au Ritz et le baron fréquentait alors la bibliothèque du *British Museum*. L'été se passait habituellement au château de Bellem, en Belgique. Il n'était pas rare que les époux séjournent à Paris et ils ont continué à se rendre aux États-Unis tant que leur état de santé le leur permettait encore.

L'article paru dans le *New Yorker* du 4 septembre 1948 donne un témoignage qui recoupe – avec l'exagération du reporter – divers points du témoignage précédent.

“He began work on his book in 1932, setting up at that time a pattern of life that he has seen no reason to alter since. He and his American wife spend six months at the Ritz here, and every weekday morning when he is here, he is driven in his Rolls-Royce to the Public Library, there to spend the day in the pursuit of maritime lore, except for an interruption long enough for brunch at the Schraff's on East Forty-second Street, near Madison Avenue.” (“Seagoing Lexicographer”, dans *The New Yorker*, 4 septembre 1948, p. 16.)

#### 4.5 Le projet du dictionnaire

Nous n'avons guère d'informations sur ce que furent les activités de René de Kerchove de 1932 jusqu'à la Deuxième Guerre mondiale. Divers éléments nous portent à croire qu'il commença à travailler à son dictionnaire dès qu'il prit sa retraite anticipée. Tout d'abord, on trouve dans les archives de Monaco un brouillon dactylographié de préface du dictionnaire dans lequel l'auteur écrit : “For several years prior to World War II the author was engaged privately on research abroad inspired by his own realization of the need for an up to date textbook on nautical terminology.” L'article du *New Yorker* (4 septembre 1948) donne un témoignage intéressant à ce propos : si le dernier extrait cité confirme que le début de l'entreprise date de l'année de son départ à la retraite, celui déjà cité en 4.3 précise que son travail d'expertise sur l'*Albertville* serait à l'origine de l'idée du dictionnaire.

René de Kerchove semble avoir affirmé la même chose quelque deux mois plus tôt au journaliste de *The Carmel Pine Cone*, lequel l'interroge – bien entendu - dans une bibliothèque :

“ ‘The idea for a dictionary with references and indices in French and German came to me in Saint Nazaire, while supervising construction of a Belgian passenger ship’, de Kerchove said. ‘On one side of me in the office was a French naval architect who spoke no English, and on the other an inspector from Lloyd’s of London, who spoke no French. I spoke English, French, and Flemish (a form of Low German used in Belgium.) The confusion was terrible, and as a measure of self-protection, I began compiling cross-references in French and English covering nautical and engineering terms. Later I discover I had become involved in something that was badly needed in the maritime world. And here it is.’ He handed me the book.” (“De Kerchove, Belgian Lexicographer...”, dans *The Carmel Pine Cone*, 25 juin 1948, p. 1 et 3.)

À ce stade de notre dépouillement des archives de l'auteur, nous n'avons guère trouvé de traces du travail lexicographique préparatoire de la première édition du dictionnaire. Les documents disponibles concernent surtout les corrections des épreuves et la préparation de la deuxième édition.

La marque la plus ancienne d'une présence de René de Kerchove au Musée océanographique de Monaco date du 21 mars 1939. Il s'agit d'une lettre adressée depuis l'hôtel Meurice (Paris) à M. Ernest Comet, alors bibliothécaire du musée. L'auteur y évoque des photographies qu'il a fait réaliser par M. Barba, un photographe de Monte-Carlo, et transmet un chèque de paiement à son correspondant. Nous avons retrouvé dans les archives, des photos de maquettes de voiliers de travail méditerranéens portant à leur dos le cachet de ce même photographe. Dès cette époque, René de Kerchove s'intéressait de près aux embarcations de travail italiennes, puisque l'on trouve également dans ses dossiers une lettre rédigée le 5 mai 1939 à Monte-Carlo et signée par un certain Armando Gabaldoni qui lui transmet des informations sur divers types d'embarcations, obtenues auprès d'un ami génois. Ces deux documents constituent, à ce jour, les traces les plus anciennes de son intérêt pour une telle matière.

*A priori*, les investigations sur ce sujet étaient destinées à alimenter un aspect original de l'ouvrage en préparation : intégrer pour la première fois dans un dictionnaire de marine une description systématique de toutes les dénominations des petites embarcations naviguant à proximité des côtes. Les développements pris par cette recherche au cours du second conflit mondial ont peut-être conduit l'auteur à caresser l'idée d'un nouveau projet éditorial comme l'atteste la présence dans ses archives de nombreux factices consacrés à cette matière (cf. 3.2).

## 4.6 La Deuxième Guerre mondiale

### 4.6.1 LE TRAVAIL CONTINUE

La Deuxième Guerre mondiale conduit René de Kerchove et son épouse à se réfugier aux États-Unis, où ils résident visiblement le plus souvent à New York, dans un appartement du Carlton House. Nous ignorons tout de la date de leur arrivée, mais celle-ci est antérieure à l'entrée en guerre des U.S.A. dans les jours qui suivent l'attaque de Pearl Harbour (7 décembre 1941). En effet, la plus ancienne trace écrite de leur présence dans ce pays paraît dater du 22 novembre 1941<sup>25</sup>. Il s'agit

---

25. Selon la famille (Kerchove d'Exaerde 2003 : 279), l'épouse de René de Kerchove était juive par son père, information qui - si elle se confirme - suffit à elle seule à expliquer un déménagement antérieur à cette date.

d'une lettre adressée à M. Overton G. Ellis, à la légation américaine de San Salvador, pour se renseigner sur les embarcations de ce pays. La demande est clairement située dans le cadre de la préparation d'un dictionnaire de marine contenant les noms des embarcations de tous pays. L'auteur pose des questions très précises à son correspondant pour compléter des données rassemblées en bibliothèque.

Cette missive atteste à suffisance que René de Kerchove travaillait à son dictionnaire à cette époque et que l'idée d'y intégrer une description des embarcations indigènes était déjà clairement arrêtée : "I am at present engaged in the compilation of a Nautical dictionary wherein boats of various countries are described." (Lettre de René de Kerchove à Overton G. Ellis, 22 novembre 1941.)

On observera que René de Kerchove établit le contact avec son interlocuteur en précisant que ses coordonnées lui ont été fournies par Frank A. Taylor, conservateur au *United States National Museum*. Cette personne est remerciée au début du dictionnaire. Les archives fournissent des traces de collaborations avec au moins deux autres spécialistes remerciés dans la première édition : « E.L. Stewart, Marine Design Department, Standard Oil Company of New Jersey » et « John Lyman (U.S.N.R.), Hydrographic Office, Washington, D.C. » Ce dernier fera une brillante carrière : d'abord dans les services hydrographiques de la Navy, puis dans la recherche - notamment à la *National Science Foundation* - et finalement à la *University of North Carolina*. Décédé en 1977, il a donné son nom au *John Lyman Book Awards* de l'*American Society for Oceanic History*<sup>26</sup>.

Ces contacts semblent indiquer que René de Kerchove n'a pas rédigé son dictionnaire en compilant simplement les œuvres de ses prédécesseurs, mais qu'il s'est souvent appuyé sur l'avis d'experts. C'est ainsi qu'il a notamment pris conseil auprès de John Lyman pour qu'il se prononce sur la pertinence de changements suggérés par l'éditeur (correspondance du 26 juillet 1944, cf. 4.6.3.2). Dans les archives, on retrouve des traces de contacts entre ce scientifique et l'auteur jusqu'en 1954 au moins.

#### 4.6.2 COLLABORATEUR DE L'OFFICE OF STRATEGIC SERVICES

Nous savons que René de Kerchove a tenté d'intéresser l'armée américaine à son dictionnaire au cours de l'automne 1942. Dans une lettre datée du 17 décembre 1942 et adressée à son père Herbert Abraham, haut responsable de la société *The Ruberoid Co.*<sup>27</sup>, George Abraham, qui travaille au *Naval Research Laboratory* à Washington, indique qu'il s'est enquis de l'intérêt éventuel que pourrait rencontrer le « *Dictionary of Nautical Terms* » de René de Kerchove. Il conseille de s'adresser "to the Chief, Bureau of Naval Personnel, Navy Department, Washington, D.C." et précise les informations qu'il devra fournir dans sa lettre. Herbert Abraham s'empresse, dès le 19 octobre, de transmettre cet avis à l'auteur.

La formulation de la lettre de George Abraham semble indiquer que la volonté de René de Kerchove était de mettre son travail à la disposition de la Navy. Nous ignorons les suites qui furent réservées à ce premier contact militaire, mais il est très vraisemblable qu'il a été à l'origine du travail ultérieur de René de Kerchove pour les services de renseignements américains.

En effet, dans une lettre datée du 24 novembre 1943 et adressée à Adrian N. Clark, responsable de la société Van Nostrand (cf. point 4.6.3.1), René de Kerchove ajoute en post-scriptum : "It may interest you to know that last December the Office of Strategic Services asked me to

---

26. Un *in memoriam* retraçant sa riche carrière est notamment paru dans *Sea Technology*, décembre 1977, p. 36.

27. Il utilise un en-tête "Executive Offices", cf. 4.6.3.1 et note 36.

write two reports on fishing boats and other craft of some foreign nations.” On peut en déduire que l’auteur a entamé une collaboration avec l’*Office of Strategic Services* (O.S.S.<sup>28</sup>) en décembre 1942.

Comme cette époque correspond à celle des démarches entamées auprès de l’*U.S. Navy* sur les conseils de George Abraham, nous pouvons formuler l’hypothèse que l’armée américaine a été moins intéressée par le projet d’un dictionnaire essentiellement tourné vers la marine marchande que par la riche documentation accumulée sur les embarcations rencontrées à proximité des côtes du monde entier. On peut deviner que la possibilité de déterminer depuis le cockpit d’un avion, depuis une passerelle de navire ou à travers un périscope de sous-marin si un bateau *a priori* pacifique se trouve bien dans sa zone de navigation habituelle revêt une importance évidente aux yeux d’un militaire. Connaître l’embarcation banalisée qui permettra le plus sûrement de passer inaperçu aux yeux de l’ennemi pour déposer sur une côte un petit groupe d’agents secrets ou une escouade d’intervention est aussi chose utile...

Voici donc notre homme « embrigadé » par les services de recherche de l’O.S.S. (*Research and Analysis Branch*<sup>29</sup>) à l’approche de ses 60 ans. Les archives de Monaco permettent de bien comprendre ce que fut cette collaboration. René de Kerchove était régulièrement rétribué<sup>30</sup> comme collaborateur extérieur pour rédiger des travaux relatifs à des zones précises. Dans l’un des brouillons d’une préface du dictionnaire, il écrit : “After his arrival in America he was employed in the research and analysis branch of the Office of Strategic Services as a consultant, supplying data on boats and craft of the European and Pacific war areas”.

L’objectif final pour l’O.S.S. était de produire des cartes sur lesquelles figuraient des références chiffrées correspondant aux embarcations susceptibles de naviguer dans la zone considérée. Chaque numéro renvoyait à une fiche mentionnant les principales caractéristiques du bateau : nom, côte concernée, type et usage, grément, principales mesures... Les photographies disponibles étaient reproduites en annexe. Voici comment l’auteur présentait son travail dans le *summary* de son ultime rapport (p. VII) :

“Part IV of *Native Craft in Southeast Asia Waters* describes small boats in use along the coasts and rivers of Borneo and adjacent islands to the northwest.

As in Parts I, II, and III (which covered Java, Sumatra, and the Southeast Asia mainland), a map shows the general distribution of the craft described. Numbers on the map correspond with the numbers to the left of the craft name in the text. Where a name without a number appears on the map, no description is available; where the number does not appear in the text, no location is provided on the map. Photograph and plans have been included wherever possible.

---

28. L’*Office of Strategic Services* n’est autre que l’ancêtre de la *Central Intelligence Agency* (C.I.A.), comme le rappelle le site Internet de la C.I.A. ([www.cia.gov/cia/publications/oss](http://www.cia.gov/cia/publications/oss)).

29. La *Research and Analysis Branch* de l’O.S.S. rassemblait des centaines de chercheurs et autres érudits de toutes les disciplines, parmi lesquels on comptait des gens aussi célèbres que Herbert Marcuse. On trouvera un résumé officiel de l’histoire de ce service à l’adresse [www.cia.gov/cia/publications/oss/art04.htm](http://www.cia.gov/cia/publications/oss/art04.htm).

30. Cette rétribution (250 dollars pour le premier rapport, selon un relevé du 30 juin 1943) devait représenter peu de choses aux yeux fortunés de l’auteur et il est probable que ses motivations étaient avant tout patriotiques. Il serait, à cet égard, utile de vérifier si René de Kerchove a bien servi de guide-interprète aux troupes britanniques dans la région de Gand en octobre 1914 et s’il leur a effectivement offert l’hospitalité au château de Bellem, comme le rapporte la famille (Kerchove d’Exaerde 2003 : 279).

A photographic appendix includes types for which no description is available.” (Office of Strategic Services: Research and Analysis Branch, *Native Craft in Southeast Asia Waters. Part IV (Borneo and Adjacent Islands)*, 1 September 1945, IX-78 p, 28 planches et 1 carte, R & A No. 2327, restricted<sup>31</sup>.)

René de Kerchove est arrivé aux États-Unis avec une riche documentation sur les embarcations de travail italiennes et a continué à y mener des recherches personnelles, notamment sur l'Amérique centrale (cf. lettre du 22 novembre 1941 à Overton G. Ellis évoquée en 4.6.1). Il a pris contact avec l'armée américaine au moment où, ayant débarqué en Afrique du Nord, elle préparait son débarquement en Sicile (juillet 1943), prélude à la longue campagne d'Italie, qui débutera en septembre de la même année. On devine tout de suite l'intérêt que put soulever sa documentation et le souhait de l'exploiter à des fins militaires. Le dossier relatif à l'Italie était particulièrement attendu si l'on en croit les échanges de correspondance avec l'O.S.S. Sa version finale fut adressée le 30 juin 1943 à Sherman Kent, alors chef de la division Europe-Afrique du *Research and Analysis Branch*<sup>32</sup>.

La qualité du travail était sans doute appréciée, puisqu'en juillet 1944, alors qu'après la réussite du débarquement de Normandie, les Américains envisagent une grande offensive dans le Pacifique, on lui demande d'effectuer un travail similaire portant sur l'ensemble du Sud-Est asiatique. L'ampleur de la zone à couvrir<sup>33</sup> - pratiquement tous les territoires occupés par les Japonais à cette date - et l'irréaliste délai de trois semaines proposé conduisent l'auteur à suggérer une réduction de la zone à décrire, quitte à ensuite traiter des autres côtes en disposant d'un délai au moins équivalent. Il rappelle qu'il doit, dans le même temps, se soucier de la publication de son dictionnaire (lettre du 19 juillet 1944). Un accord semble avoir été trouvé entre les parties et les trois premiers rapports seront remis entre le 15 septembre et le 27 octobre 1944, à un moment crucial de la reconquête anglo-américaine<sup>34</sup>. Le dernier rapport (cité *supra*) ne paraîtra qu'un an plus tard, le 1<sup>er</sup> septembre 1945, soit après la capitulation du Japon.

Étrange paradoxe : alors qu'elle semble l'avoir orienté dans un premier temps vers l'O.S.S., la Navy a repris contact avec René de Kerchove en août 1944 pour qu'il effectue des travaux de recherche similaires pour des zones non couvertes par l'O.S.S. (lettre de la *Division of Naval Intelligence, Identification and Characteristics Section*, 21 août 1944). Nous ignorons les suites que connaîtra cette nouvelle demande.

Si l'on en croit le post-scriptum de la lettre adressée le 24 novembre 1943 à Adrian N. Clark (cf. *supra*), deux rapports auraient été commandés à René de Kerchove dès la fin 1942. Dans l'interview donnée le 4 septembre 1948 au *New Yorker*, le journaliste affirme : “The Baron provided the O.S.S. with facts about the craft of various European countries [...]” (p. 17). Dans celle accordée au *Carmel Pine Cone*, l'auteur précise :

---

31. Tous les volumes portent la mention *restricted* à chaque page. Le tome IV porte sur sa couverture la mention manuscrite *Declassified*. Les autres tomes portent, eux, la mention manuscrite “*For Private Use Only*”.

32. Historien et universitaire, il est un des premiers théoriciens de référence du renseignement américain. Sa carrière oscilla entre l'université et les services de renseignement. Il présida le *Board of National Estimates* de la C.I.A. de 1952 à 1967 ([www.odci.gov/csi/books/shermankent/toc.html](http://www.odci.gov/csi/books/shermankent/toc.html)).

33. “The area to be covered includes the following coasts : Burma, Thailand, Malaya and Indochina with their adjacent islands including Hainan; the Andaman and Nicobar Islands; Sumatra, Riouw Archipelago, Java, Borneo and Celebes with their respective surrounding island-groups; the Lesser Sund Islands and the Molluccas; that is, the area extending between Burma and the New Guinea, the Sunda Islands and the Pilippines.” (Lettre du lieutenant James Q. May, officier d'administration de l'O.S.S., adressée à René de Kerchove le 17 juillet 1944.)

34. On pourra consulter les cartes du théâtre des opérations sur le site de l'académie militaire de *West Point* : [www.dean.usma.edu/history/dhistorymaps/WWIIPages/WWIIPacific/WWIAToC.htm](http://www.dean.usma.edu/history/dhistorymaps/WWIIPages/WWIIPacific/WWIAToC.htm)

“I was asked by the O.S.S. to supply detailed drawings of small coastal craft of Italy, Germany, the East Indies, and Southern Asia. I was living in New York at the time, and was glad to be of help. There was only one thing I would not do: go to Washington. That mad house.” (“De Kerchove, Belgian Lexicographer...”, dans *The Carmel Pine Cone*, 25 juin 1948, p. 3.)

À cette date, nous n'avons toutefois pas encore trouvé d'archives attestant de la réalité d'une étude consacrée à l'Allemagne.

René de Kerchove a visiblement mené l'essentiel de ses investigations depuis sa table de travail à la *New York Public Library*, évitant de se rendre à Washington. Sa mission consistait essentiellement à rechercher et à compiler des informations existantes, une tâche réputée essentielle au sein des services de renseignements. Comme il le fait pour son dictionnaire, il tire ses informations du dépouillement de revues spécialisées, d'articles parus dans le *National Geographic Magazine* et de contacts épistolaires ou personnels avec des experts du terrain étudié : anthropologues, ethnographes, hydrographes, historiens, collectionneurs... Sa méthode de travail était sans doute éprouvée de longue date par la préparation du dictionnaire, ce qui explique qu'il a pu aisément répondre de manière idoine aux besoins de l'O.S.S.

L'auteur ne paraît avoir tiré aucune vanité personnelle de cet épisode, tout juste brièvement exposé dans les deux interviews que nous avons déjà citées. De même, s'il l'évoque dans la préface de la première édition (Kerchove 1948 : V, cité au point 4), c'est surtout pour valoriser le contenu du dictionnaire.

#### 4.6.3 ÉDITER UN DICTIONNAIRE EN TEMPS DE GUERRE

Il semble bien qu'à l'automne 1943, René de Kerchove considérait que son travail lexicographique était en bonne voie d'achèvement, puisque la première trace d'une démarche auprès de l'éditeur Van Nostrand date du 19 novembre 1943<sup>35</sup>.

##### 4.6.3.1 UN MARCHÉ VITE CONCLU

Ici encore, c'est le dévoué Herbert Abraham qui joue les intermédiaires : haut responsable de la société *Ruberoid*, il est aussi l'auteur d'un volumineux traité sur les asphaltes publié chez Van Nostrand en 1918 et réédité à maintes reprises (Abraham 1918)<sup>36</sup>. Dans une lettre datée du 19 novembre 1943, il suggère à M. E.M. Crane, président de la société Van Nostrand, d'accorder un entretien à René de Kerchove. Il parle d'un « dictionary of marine transportation » qui comptera plus de mille pages et auquel l'auteur a consacré plusieurs années de sa vie. À partir de là, les choses prennent vite forme, puisque dès le 22 novembre, M. Crane répond en suggérant que l'auteur prenne contact avec son collaborateur Adrian N. Clark. La première rencontre a lieu le 24 novembre 1943 et l'après-midi même, René de Kerchove écrit à Adrian Clark pour le remercier de l'entrevue matinale et lui proposer de lui fournir davantage de matériaux pour parfaire son examen du dictionnaire. Effectivement, le 27 décembre 1943, au terme d'une analyse préliminaire, Adrian Clark demande de recevoir toutes les pages manuscrites et une estimation précise du nombre d'illustrations afin de mieux évaluer les coûts de production, ce qui permettra à sa maison d'édition de prendre une

---

35. Nous ignorons si des démarches ont été préalablement effectuées auprès d'autres éditeurs.

36. La sixième et dernière édition (Abraham 1960-1963) ne compte pas moins de cinq volumes. Selon les catalogues de bibliothèque, Herbert Abraham est né en 1883, comme René de Kerchove.

décision. Selon une annotation de René de Kerchove, une copie carbone du dictionnaire et quatre exemples d'illustrations auraient été déposés chez Van Nostrand le 3 janvier 1944.

Moins d'un mois plus tard, la décision d'éditer le dictionnaire tombe : une lettre d'Adrian Clark datée du 2 février 1944 fait écho à un entretien de la veille concernant un accord verbal sur les royalties. Le responsable de Van Nostrand rappelle que l'ouvrage sera soumis à des réviseurs qui feront des suggestions éventuelles. Il fait également référence à une discussion sur l'ajout d'équivalents espagnols. Dès le 5 février, René de Kerchove accepte les conditions, mais rejette l'idée d'un ajout de l'espagnol : "I feel this would, under the present war conditions, takes such a long time and involve so practical difficulties that I must, very reluctantly turn down your proposition." Il suggère, par ailleurs, de rediscuter la question des illustrations lors d'une prochaine réunion.

Le contrat officiel sera signé fin février 1944 après que l'auteur l'eut soumis pour examen à son avocat, James R. Cherry, du cabinet Hays, St. John, Abramson et Schulman. Le titre retenu par les courriers de Van Nostrand de l'époque est *Dictionary of Marine Transportation and Nautical Terms*.

Nous disposons de la trace d'une correspondance datant de la fin avril 1944 entre René de Kerchove et l'éditeur Simmons-Boardman pour obtenir le droit de citer quelques définitions de la *Shipbuilding Cyclopedia* (Webster 1920). Ceci nous semble attester que l'auteur considère que son travail est très avancé et qu'il est temps de se soucier de ce type de question juridique. Il paraîtra donc étonnant que le dictionnaire ne soit finalement sorti de presse qu'en janvier 1948, soit près de quatre années après la signature du contrat. Plusieurs éléments méritent d'être pris en compte pour expliquer ce long délai : les remaniements suggérés par l'éditeur, le travail concomitant de l'auteur pour l'O.S.S., les difficultés de la composition typographique et l'absence de priorité accordée par l'éditeur à la publication.

#### 4.6.3.2 LES DISCUSSIONS DE FOND

Le 21 juin 1944, le baron de Kerchove écrit à Adrian Clark pour répondre aux suggestions faites par l'éditeur, visiblement d'après l'avis de lecteurs extérieurs. Par chance, les archives de l'auteur contiennent la liste des changements demandés<sup>37</sup>, un document essentiel pour comprendre les choix lexicographiques retenus.

- L'éditeur suggère de séparer les noms de *small craft* du reste du corpus en les classant en quatre catégories au sein desquelles ils seraient ensuite triés selon l'alphabet et décrits brièvement ("displacement, length, nationality, use, etc."). Seuls les navires dont la taille les rend aptes à un affrètement recevraient une entrée dans le dictionnaire.

L'auteur rejette cette proposition :

"The recommendations as to listing the small craft according to the several categories is so unorthodox for a dictionary that I should hesitate to accept it without a very full discussion with the persons who originated the idea. It seems to me that it would tend to increase the bulk of the material out of proportion of its importance or value. I am not sure that I understand the purpose of the proposed change, but perhaps the object can be even better attained by use of key maps, some of which I have already prepared, and which would furnish a geographical reference for all types of native craft in the handiest form." (Lettre de René de Kerchove adressée à Adrian Clark le 21 juin 1944.)

---

37. Au verso, on trouve la mention écrite de la main de l'auteur : « Receive from Mr Clark June 20th ».

Connaissant l'ampleur du travail de recherche accompli par l'auteur pour décrire toutes les embarcations du monde, on sera étonné par son argument "It seems to me that it would tend to increase the bulk of the material out of proportion of its importance or value." Ne s'agirait-il pas plutôt d'une habile manière d'obtenir que ces dénominations reçoivent une entrée à part entière ? Cette proposition le gêne-t-elle parce qu'elle anticipait malencontreusement un projet de publication distinct ou parce qu'il considérait que son œuvre serait plus originale s'il accordait un statut de terme à ces dénominations ? Le fait qu'il propose d'insérer dans le dictionnaire des cartes similaires à celles qu'il prépare pour l'O.S.S. (cf. 4.6.2) semble contredire la première hypothèse. On retiendra en tout cas que René de Kerchove défend ici une conception classique de l'organisation des dictionnaires, puisqu'il rejette par la même occasion toute idée d'un classement systématique.

- L'éditeur demande de s'assurer que les termes sont classés alphabétiquement avec, si nécessaire, l'adjectif rejeté derrière le mot : "Be sure that the terms are kept alphabetical – if necessary put the word first and adjectives afterward." (document non daté.)

On sait que le dictionnaire suit un ordre alphabétique strict, sans dislocation des syntagmes et conduisant à un éclatement des synonymes et des hyponymes. La suggestion va donc à l'encontre du résultat final. L'auteur répond en juin 1944 : "I agree with the suggestion as to keeping terms alphabetical and that words be not repeated." Par ailleurs, dans une lettre rédigée le 12 janvier 1948 pour remercier l'auteur de lui avoir offert le dictionnaire, John Lyman écrit : "I think the alphabetical arrangement, by adjectives, that the publishers forced on you, is not as satisfactory as if the terms were listed under the principal nouns, but maybe I am getting too used to military terminology like 'jacked, field, officers', olive-drab, M-1'." Cette affirmation semble étrangement en contradiction avec la recommandation de l'éditeur citée ci-dessus. Comme nous ne disposons pas du manuscrit soumis à cette époque, il nous est difficile de comprendre, à ce stade, quel était le point de vue de chacun.

Il est en tout cas certain que l'agencement macrostructurel a été modifié à la demande de l'éditeur. En effet, dans une lettre qu'il a adressée le 3 janvier 1946 à Adrian Clark, René de Kerchove rappelle que les renvois ont été ajoutés par l'éditeur le jour où il a été décidé de changer le classement des termes et qu'il n'est pas responsable des renvois qui ne correspondent à aucune entrée.

On a donc la quasi certitude que l'ordre typiquement lexicographique n'était pas voulu par l'auteur, qui - comme John Lyman - aurait préféré un classement plus systématique. Dans le même temps, nous apprenons l'origine des renvois lacunaires (cf. 2.4.2 et 2.5.2), non souhaités par l'auteur.

- En cas de polysémie, ne pas faire d'homonymie.

Cette suggestion – justifiée par la nécessité d'économiser de l'espace - est parfaitement suivie dans le dictionnaire, qui adopte une perspective polysémique, elle aussi typique de la lexicographie. On apprend donc que dans le manuscrit initial, René de Kerchove adoptait une démarche homonymique, plus proche de l'approche du terminographe. Peut-être troublé par sa propre audace, il s'est rapidement rangé à l'avis de Van Nostrand : "I agree with the suggestion as to keeping terms alphabetical and that words be not repeated."

- Ne pas utiliser la mention *to* pour indiquer les verbes.

Cette directive n'est pas suivie dans le dictionnaire, sauf exception. À juste raison, René de Kerchove répond à Adrian Clark le 21 juin : « As to the indication of verb form; if the word 'to' is not used then we have to employ some other means of distinguishing from the substantive form. I am certain we can agree on that would be most appropriate. »

- Intégration des noms des grands ports du monde.

Cette suggestion n'a pas été suivie dans le dictionnaire et l'auteur ne s'attarde pas à y répondre. Sur le document reçu de Van Nostrand, elle est barrée à la main et un point d'interrogation figure dans la marge.

- Regret de l'absence de « *naval terms* », c'est-à-dire de termes relatifs à la marine de guerre.

Ici, René de Kerchove rappelle les limites de son travail : "If 'list attached' refers to my manuscript pages, the omission of 'naval terms' was, of course, intentional, since it was not the purpose of the work to cover more than marine transportation and nautical terms." L'expression finale correspond exactement au titre initialement envisagé pour le dictionnaire (cf. 4.6.3.1).

- Il manque des termes, particulièrement ceux relatifs à la météorologie et à l'océanographie.
- Certaines définitions méritent d'être retravaillées.

La finale de la réponse de René de Kerchove montre qu'il n'apprécie pas vraiment les commentaires du ou des réviseurs, qu'il juge vagues, et regrette l'absence de véritable dialogue frontal.

"As to criticism of particular definitions and suggestion of Meteorology and Oceanography terms that might be included, I await specific suggestions with interest.

You will see that it is extremely difficult to discuss or follow suggestions made so remotely and as I have so often said, some of the matters can only be resolved by a face to face discussion." (Réponse de René de Kerchove à Adrian Clark le 21 juin 1944.)

À la recherche d'arguments face à l'éditeur, le baron de Kerchove adresse le 26 juillet 1944 une lettre à John Lyman (cf. 4.6.1), qu'il remercie pour l'aide qu'il lui a déjà apportée. Il lui soumet pour avis une liste de termes que l'éditeur voudrait voir ajoutés au dictionnaire alors qu'il considère, quant à lui, qu'ils relèvent d'autres domaines, voire de la langue technique générale. Il exprime aussi sa crainte de voir l'éditeur l'obliger à raccourcir certaines définitions pour faire entrer ces termes, dans la mesure où ledit éditeur est déjà attentif à la taille de l'ouvrage.

John Lyman lui répond de manière circonstanciée dès le 29 juillet 1944 et lui donne largement raison tout en lui proposant un critère bien pensé :

"I think the criterion here should be whether these words are used afloat in any sense different from the ones in which they are used ashore, and on this basis they practically all can be thrown out." (Réponse de John Lyman à René de Kerchove le 29 juillet 1944.)

Cette argumentation semble avoir porté ses fruits, puisque seule une infime minorité des termes proposés par l'éditeur figure dans le dictionnaire.

#### 4.6.3.3 UNE PÉRIODE DE LATENCE

Nous n'avons pas trouvé trace à ce jour d'une correspondance entre l'auteur et Van Nostrand de juin 1944 à août 1945. Celle-ci s'est peut-être perdue, à moins que l'on ne suppose que tout attaché à son travail pour l'O.S.S., René de Kerchove n'ait pas cru nécessaire de s'inquiéter du travail de l'éditeur.

Une autre hypothèse, très plausible, est que les relations verbales avec la maison d'édition se soient progressivement envenimées. En effet, le 1<sup>er</sup> août 1945, René de Kerchove écrit à son avocat, James R. Cherry, pour lui annoncer son intention de désormais effectuer toutes ses démarches à l'endroit de Van Nostrand par écrit et de lui adresser une copie de chaque envoi. Dans les jours qui suivent, l'avocat a une conversation téléphonique avec Adrian Clark et en fait rapport à René de Kerchove, qui lui répond le 7 août 1945 par une longue lettre argumentée.

Nous ne rentrerons pas ici dans le détail d'un litige qui s'étalera sur deux années. L'éditeur met en avant les difficultés nées de la période de guerre, mais semble aussi vouloir, selon René de Kerchove, user de manœuvres dilatoires prétextant qu'il est nécessaire d'ajouter l'espagnol, chose à laquelle l'auteur s'était opposé par écrit un an auparavant. Celui-ci se méfie du recours à des traducteurs extérieurs : il veut des garanties de compétence et pouvoir en valider le travail. René de Kerchove exprime aussi des craintes par rapport à l'inclusion d'un nombre inférieur d'illustrations et semble attendre un concours de la part de Van Nostrand pour les redessiner en vue de l'impression (synthèse de la lettre adressée le 7 août 1945 à James R. Cherry).

#### 4.6.3.4 ÉDITER UN DICTIONNAIRE À L'ÉPOQUE DE LA COMPOSITION

En fait, un temps précieux semble avoir été perdu lors de la mise en page de l'ouvrage selon les principes macrostructurels voulus par Van Nostrand. L'auteur a notamment dû se soucier du mauvais traitement des renvois, souvent lacunaires, ajoutés par l'éditeur et du peu d'intérêt de l'éditeur concernant le bon traitement typographique des équivalents français et allemands. La question des illustrations prend également beaucoup de temps à être résolue. On peut déduire des archives que l'auteur a eu recours à un assistant pour veiller au bon suivi du processus éditorial. Signant « SRC », celui-ci adresse le 13 mars 1946 un *Memorandum to Baron de Kerchove* faisant état de tout le travail accompli pour corriger les épreuves. Il semblerait que le réagencement alphabétique des entrées voulu par l'éditeur ait été bien problématique et ait nécessité de longues vérifications de la part de SRC entre octobre 1945 et la fin janvier 1946. Ensuite, de février à mars 1946, il a dû travailler à intégrer les corrections d'auteur et résoudre tous les renvois problématiques voulus par l'éditeur.

Dans un mémo manuscrit rédigé le 10 octobre 1946, l'auteur résume le contenu d'une rencontre avec M. Crane, dirigeant de la société Van Nostrand (cf. 4.6.3.1) à qui il a notamment reproché de ne pas avoir tenu ses promesses : "I reminded Mr C that on May 12th he had promised that by October I would have 'everything but a bound copy' [souligné par l'auteur] of the dictionary and could leave for Europe". En conséquence, il a dû retarder son retour en Europe, ce qui lui a valu, outre des débours supplémentaires, des problèmes avec les services d'immigration.

Rentré en Europe à une date que nous ignorons, le baron René de Kerchove devra attendre encore dix mois pour apprendre par une lettre adressée au château de Bellem, où il réside pendant l'été 1947, que l'ouvrage va enfin paraître. Datée du 22 juillet 1947 et signée par Adrian Clark, le courrier annonce dans un premier temps que la publication est encore retardée de quelques mois du fait de la nécessité de se concentrer sur la sortie des manuels scolaires. Toutefois, le signataire précise dans un post-scriptum manuscrit : "P.S. The official publication date is Jan.I, 1948."

Le dictionnaire paraîtra effectivement en janvier 1948 et recevra de très bons échos dans la presse, ce qui contribuera sans aucun doute au succès commercial que l'on sait (cf. 2.1). René de Kerchove retournera aux États-Unis dès l'été et donnera les deux interviews que nous avons plusieurs fois citées.

#### 4.7 Après le succès

Après la dernière guerre, les époux de Kerchove se sont à nouveau fixés à Monaco, où ils ont eu plusieurs domiciles successifs, puis à Beaulieu-sur-Mer. Selon le témoignage de J. Carpine-Lancre (cf. 3.1), le baron fréquente alors très assidûment la bibliothèque du Musée océanographique adoptant un rythme de vie très proche de celui déjà décrit par *The New Yorker* (4 septembre 1948, cf. 4.4). Les volumineuses archives conservées par le musée attestent qu'il travaille à une deuxième édition, considérablement enrichie, de son dictionnaire. Nos coups de sonde montrent que, malheureusement, une très grande partie des nouvelles entrées ne seront pas intégrées dans cette nouvelle édition. Une correspondance échangée avec l'éditeur Van Nostrand le 16 août 1968 prouve qu'il fut encore question de publier une troisième édition, jamais parue à notre connaissance.

On peut penser que René de Kerchove considérait pouvoir tourner la page de l'aventure du dictionnaire après la parution de la seconde édition. On sait, en effet, qu'en 1963, il a fait don de sa très riche bibliothèque de dictionnaires de marine au Bureau hydrographique international (cf. 3.1). Il a toutefois continué à fréquenter très régulièrement la bibliothèque du Musée océanographique au cours des années 1960. Pendant cette décennie, il a travaillé à un nouveau projet très ambitieux : celui de rédiger un dictionnaire polyglotte des organismes marins comestibles (cf. 3.2). Mené quasiment à son terme, cette œuvre d'une ampleur considérable ne fut jamais publiée pour des raisons qui doivent encore être précisées. Les fiches rassemblées à Monaco mériteraient assurément une évaluation de leur intérêt scientifique et surtout linguistique. L'originalité du projet résidait, en effet, dans la volonté de désigner chaque organisme marin dans toutes les langues véhiculaires des zones concernées par sa présence.

Les archives montrent également que René de Kerchove a veillé à rassembler sous une forme unifiée le résultat de son travail de description systématique des *small craft*. L'ensemble est consultable sous la forme de quelque 15 volumes factices, à ce jour inédits, qui constituent potentiellement une œuvre autonome par rapport au dictionnaire.

Ayant pris la nationalité monégasque et ne touchant qu'une modeste retraite, le baron René de Kerchove aurait éprouvé des difficultés à suivre le train de vie de son épouse (Kerchove d'Exaerde 2003 : 281-282). Ceci le conduisit à vendre, semble-t-il au grand dam de la famille, le château de Bellem dans lequel il ne séjournait que de loin en loin. Pourvu de très nombreuses chambres, la prestigieuse demeure fut acquise par l'évêché de Gand. Nous n'avons malheureusement pas encore pu consulter de documents d'archives relatifs à ces informations, ni même vérifier une hypothétique acquisition de la nationalité monégasque.

René de Kerchove s'est éteint à l'hôpital de Monaco le 19 septembre 1971 à une heure du matin, comme le précise l'acte dressé par le service de l'état civil de Monaco. Selon l'historiographie familiale (*ibid.*), il a été inhumé à Bellem dans le caveau familial. Son épouse Maisie serait décédée à Cannes le 24 mai 1976.

## 5 PERSPECTIVES

En abordant l'étude du dictionnaire de René de Kerchove d'Exaerde, nous pensons essentiellement mener une étude d'ordre métalxicographique. La découverte des archives de l'auteur nous a confronté à une mine de renseignements que, pour l'heure, nous n'avons guère prospectée qu'en surface. À cet égard, on est en droit de juger la présente communication comme quelque peu prématurée.

Le résultat des premières recherches biographiques présentées ici permet d'ores et déjà de mieux comprendre le travail lexicographique de René de Kerchove. L'écriture d'un dictionnaire dans une langue qui n'est pas sa langue maternelle s'explique par une véritable immersion dans le monde anglophone dès l'apprentissage du métier de marin et à différentes époques de sa vie. Les fonctions successives d'officier de pont, d'instructeur des pêches, d'expert maritime et d'agent maritime expliquent largement une connaissance du vocabulaire nautique qui autorise l'auteur à se considérer comme un expert du domaine.

La capacité de René de Kerchove à dialoguer avec des experts scientifiques d'autres disciplines (ethnographie, océanographie, ichtyologie...), qui semblent reconnaître en lui un interlocuteur digne d'intérêt, assoit assurément la légitimité de nombreux articles du dictionnaire consacrés à des matières qui ne relèvent pas de sa compétence propre. On se doit, par ailleurs, de souligner la qualité de la méthodologie de travail documentaire d'un auteur largement autodidacte, réputé avoir quitté l'école à l'âge de 16 ans et qui semble s'être formé à l'université de la curiosité intellectuelle.

L'analyse de la correspondance échangée avec l'éditeur permet aussi de comprendre que des choix lexicographiques fondamentaux ont été imposés à l'auteur. Telle que publiée, son œuvre relève clairement de la lexicographie spécialisée, comme l'attestent l'approche polysémique, le classement alphabétique et les développements encyclopédiques. Divers éléments permettent toutefois de penser que son manuscrit initial – non retrouvé à ce jour – privilégiait une approche plus terminologique, sans doute trop audacieuse pour l'époque.

Les documents conservés par le Musée océanographique de Monaco nous paraissent de la plus haute importance pour une étude de la vie du baron René de Kerchove. Ils sont indispensables pour qui aurait l'ambition de mieux connaître le contexte et la genèse de ses œuvres et en retracer la méthodologie. Il serait vivement souhaitable qu'une équipe scientifique pluridisciplinaire se prononce sur la valeur historique de cet ensemble et sur son intérêt pour un usage contemporain, afin d'envisager une méthode de conservation et de valorisation. Ceci supposerait que des documentalistes veillent en priorité à l'ordonnancement rigoureux et à la bonne conservation des documents actuellement rassemblés au Musée océanographique de Monaco. Un tel travail aurait le mérite de mettre davantage en valeur les travaux inédits du baron René de Kerchove : la description systématique des embarcations rencontrées par-delà les sept mers et le dictionnaire polyglotte des organismes marins comestibles.

*Marc Van Campenhoudt  
Centre de recherche Termisti  
Institut supérieur de traducteurs et interprètes  
Haute École de Bruxelles  
Pôle universitaire européen de Bruxelles Wallonie*

## REMERCIEMENTS

Cet article n'aurait pu être rédigé sans l'accueil du Musée océanographique de Monaco, qui a aimablement accepté de nous ouvrir les archives du baron René de Kerchove d'Exaerde, ni sans l'aide de Mme Jacqueline Carpine-Lancre, historienne, qui a très bien connu l'auteur. Qu'elle soit ici remerciée pour son aide précieuse et pour ses nombreux conseils avisés.

Nous tenons également à citer notre collègue Monique de Bournonville, pour l'aide apportée lors de nos premières démarches, M. R. de Kerchove d'Ousselghem, pour le temps qu'il a bien voulu nous consacrer au début de nos travaux, ainsi que Mme Riet De Block, pour ses recherches dans les archives de la Compagnie maritime belge.

## BIBLIOGRAPHIE

Abraham (H.), 1918 : *Asphalts and allied substances: their occurrence, modes of production, uses in the arts and methods of testing*, New York : Van Nostrand.

Abraham (H.), 1960-1963 : *Asphalts and allied substances: their occurrence, modes of production, uses in the arts and methods of testing*, 6<sup>th</sup> edition, 5 vol., Princeton, London et New York : Van Nostrand.

Bonnefoux (P.-M.-J., de) & Paris (E.), 1856 : *Dictionnaire de marine à voile et à vapeur*, 2<sup>e</sup> édit., 2 vol., Paris : Bertrand.

CILF, 1989 : *Dictionnaire de l'océan*, Paris : Conseil international de la langue française (consultable en ligne : [www.cilf.org/bt.fr.html](http://www.cilf.org/bt.fr.html)).

Coelus (R.), 1981 : *De IBIS-story 1906-1981 : gedenkboek ter visserij*, Bredene, chez l'auteur.

Groenen (L.), [1939] : *Encyclopédie illustrée de la marine. Anglais - français - néerlandais*, Anvers : J. Guillaume.

Kemp (P.), éd., 1988 : *The Oxford companion to ship and the sea*, London, New York, Melbourne : Oxford University Press.

Kerchove (R. de), 1948 : *International Maritime Dictionary. An encyclopedic dictionary of useful maritime terms and phrases, together with equivalents in French and German*, Toronto, New York et London : Van Nostrand.

Kerchove (R. de), 1961 : *International Maritime Dictionary. An encyclopedic dictionary of useful maritime terms and phrases, together with equivalents in French and German*, 2<sup>nd</sup> edition, New York, Cincinnati, Toronto, etc. : Van Nostrand Reinhold Company.

Kerchove d'Exaerde (W.), 2003 : *Kerchove d'Exaerde 1850-1950*, Bruxelles, chez l'auteur.

Kuwert-Coppen (H.G.C.) & Bly-Pastur (G.), 1920 : *Viertelig zeemans-woordenboek (schepen - scheepsmachines - scheepvaart) volgens een nieuwe methode en naar de beste bronnen bewerkt*, Antwerpen : De Nederlandsche Boekhandel

Newman (D.L.) et Van Campenhoudt (M.), éd., 1999 : *Terminologie maritime : traduire et communiquer. Actes du 1<sup>er</sup> colloque international de terminologie maritime (Bruxelles, 15 et 16 mai 1998) = Maritime Terminology : Issues in Communication and Translation. Proceedings of the First International Maritime Conference on Maritime Terminology (Brussels, 15-16 May 1998)*, Bruxelles, Éditions du Hazard.

Paasch (H.), 1901 : *De la quille à la pomme de mât. Dictionnaire de marine en anglais, français et allemand illustré de nombreux dessins explicatifs. [...]*, 3<sup>e</sup> édit., Anvers : H. Paasch, Hamburg : Eckardt & Messtorff.

De Rycker (A), 1910 : « L'océanographie dans ses relations avec la pratique de la pêche », dans *L'Expansion belge, revue mensuelle illustrée*, avril 1910, n° 4, p. 247-256.

Schooneyt (J.), 1995 : *Dictionnaire de la navigation maritime anglais-français = French-English dictionary of sailing*, Surrey : Éditions du Phare Ouest.

Van Campenhoudt (M.), 1994 : *Un apport du monde maritime à la terminologie notionnelle multilingue : étude du dictionnaire du capitaine Heinrich Paasch « De la quille à la pomme du mât » (1885-1901)*, 2 vol., Paris : Université Paris XIII (Thèse de doctorat d'université en sciences du langage).

Vandenberghe (J.-P.) & Johnen (M.), 1994 : *Elsevier's nautical dictionary in English/American, French, Spanish, Italian, Dutch and German*, 3<sup>rd</sup> revised edition, Amsterdam, London, New York, Tokyo : Elsevier.

Van der Tuin (J.D.) & Newman (D.), 1993 : *Elsevier's dictionary of ports and shipping in English, French, Spanish, Italian, Portuguese, Dutch and German*, Amsterdam : Elsevier.

Verhaege (L.), 1994 : *Diccionario de la navegación marítima. Español - Inglés - Francés - Neerlandés basado en el vocabulario normalizado de la navegación marítima de la OMI*, Leuven : Wouters.

Webster (F.B.), éd., 1920 : *Shipbuilding cyclopedia; a reference book [...] and a composite catalog of marine equipment*, New York, Simmons-Boardman Publishing Co.

---

**TABLE DES MATIÈRES**

<b>1 INTRODUCTION</b>	<b>1</b>
<b>2 DESCRIPTION DU DICTIONNAIRE</b>	<b>2</b>
2.1 L'ouvrage au premier abord	2
2.2 Les entrées dans chaque langue	2
2.3 Les illustrations	3
2.4 Principes macrostructurels	3
2.4.1 Un classement résolument alphabétique	3
2.4.2 Le traitement de la synonymie	4
2.4.3 Les abréviations	4
2.5 Organisation de la microstructure	5
2.5.1 Principes généraux	5
2.5.2 Les renvois vers d'autres notions	5
<b>3 LES ARCHIVES DE RENÉ DE KERCHOVE</b>	<b>6</b>
3.1 Bref historique	6
3.2 Approche générale du contenu	7
<b>4 L'HISTOIRE D'UN MARIN, L'HISTOIRE D'UN DICTIONNAIRE</b>	<b>8</b>
4.1 Un mousse de haute lignée	8
4.2 Officier au long cours	9
4.3 Expert maritime	11
4.4 Un jeune retraité se marie	13
4.5 Le projet du dictionnaire	13
4.6 La Deuxième Guerre mondiale	14
4.6.1 Le travail continue	14
4.6.2 Collaborateur de <i>l'Office of Strategic Services</i>	15
4.6.3 Éditer un dictionnaire en temps de guerre	18
4.6.3.1 Un marché vite conclu	18
4.6.3.2 Les discussions de fond	19
4.6.3.3 Une période de latence	22
4.6.3.4 Éditer un dictionnaire à l'époque de la composition	22
4.7 Après le succès	23
<b>5 PERSPECTIVES</b>	<b>24</b>
<b>REMERCIEMENTS</b>	<b>25</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE</b>	<b>25</b>
<b>TABLE DES MATIÈRES</b>	<b>27</b>