

chasse-marée

HISTOIRE ET ETHNOLOGIE MARITIME

N° 95 ● LA SOLE EN MER DU NORD ● LE BOOM DU CHARTER HOLLANDAIS



LE DICTIONNAIRE PAASCH ● CONCOURS DE PLANS ● LE PEINTRE MESDAG

De la quille à la pomme

Le capitaine Paasch, sa vie, son œuvre

Marc Van Campenhout

“De la quille à la pomme de mât” demeure sans aucun doute le dictionnaire de marine le plus diffusé dans le monde.

Certes, le contenu de cet ouvrage trilingue, dont la première édition date de 1885, a aujourd'hui une valeur surtout historique.

Mais “le Paasch” demeure encore une source de référence et d'émerveillement

pour tous les amoureux de la marine à voile et à vapeur.

Qui était donc l'auteur

de cet immortel dictionnaire illustré ?

Pour répondre à cette question,

l'auteur est allé sur les traces du capitaine Paasch,

dans son village natal tout près de Lübeck,

et à Anvers où il résida pendant plus de trente ans.



Lancement de la “frégate de commerce” (trois-mâts marchand) *Succès* de l'armement anversois M. & J. Meeus, en 1856, au chantier naval de L. Lecarpentier (1860). Cette scène, qui se déroule une quinzaine d'années avant l'arrivée du capitaine Paasch dans le grand port belge, résume bien tous les éléments de la

de mât



au Kattendijk. Huile sur toile d'Egide Linnig (1821-
vie maritime auxquels l'érudit consacra sa vie.

Si le fameux dictionnaire *De la quille à la pomme de mât* a connu un succès mondial, la vie de son auteur demeure largement méconnue et l'on serait bien en peine de trouver une biographie de cet homme qui fut pourtant une personnalité réputée du monde maritime en général et du port d'Anvers en particulier.

Certes les différentes éditions du dictionnaire nous donnent quelques bribes d'information sur son auteur. Les pages de titre nous apprennent qu'il est capitaine, qu'il est titulaire de décorations de divers pays et que son prénom commence par la lettre H. On y lit aussi que Paasch est inspecteur du Lloyd's Register of Shipping pour la Belgique et membre de l'Institut d'ingénieurs et de constructeurs de navires d'Ecosse, qu'il est domicilié à Anvers, qu'il est son propre éditeur et qu'il a déjà publié un ouvrage intitulé *Illustrated Marine Encyclopedia*.

Les différentes préfaces du dictionnaire nous donnent également quelques repères biographiques. La première (1885) ne comporte guère qu'une brève allusion à une expérience professionnelle de trente-cinq années passées comme commandant, expert naval et inspecteur du Lloyd's. En revanche, dans la préface de la troisième édition (1901), l'auteur est beaucoup plus prolixe :

“Né sur les rives de la mer, écrit-il, je fus, âgé de dix ans à peine, emmené par mon père à bord de son petit navire côtier. À treize ans, j'eus le malheur de perdre mon père qui, tombé à la mer, se noya, et moi, son unique compagnon de bord, j'eus à ramener à bon port le petit navire laissé sous ma seule direction. Dès mon jeune âge, j'appris ainsi à connaître le côté sérieux de l'existence. À quinze ans j'entraî dans la carrière maritime proprement dite et, après avoir servi dans les marines militaires allemande et danoise, je naviguai à bord de navires marchands allemands, hollandais, américains et russes et commandai pendant huit ans un navire de cette dernière nationalité faisant la navigation au long cours, après quoi je me fixai à Anvers en 1870. Pendant les

dernières trente années où je me suis établi en ce pays, j'ai expertisé environ quatre mille navires et j'ai été constamment appelé à m'occuper de choses se rapportant à la construction des navires, à leur réparation, à des affaires d'avaries, d'arbitrage, etc., etc., de manière que j'eus l'occasion d'acquérir la connaissance, non seulement des diverses branches dont traite l'ouvrage, mais aussi des langues dans lesquelles il a été écrit.”

Si le cursus professionnel de Paasch se trouve ainsi clarifié, des questions demeurent sans réponses, notamment celle de sa nationalité. Le fait que ses premiers embarquements de jeune marin s'effectuent à bord de navires militaires allemands et danois donne à penser qu'il est né au bord de la Baltique. Plus précisément, l'hypothèse d'une nationalité allemande mérite d'être formulée dans la mesure où, vers la fin du XIX^e siècle, une importante commu-

nauté germanique vivait à Anvers. Cependant, tout cela appelle une vérification, car il n'est pas de milieu plus cosmopolite que celui des marins. La France et l'Angleterre sont toutes proches d'Anvers et l'estuaire de l'Escaut, le fleuve qui mène à cette cité portuaire, appartient à la Hollande voisine.

En réalité, la consonance du patronyme de l'auteur laisse plutôt supposer une origine flamande ou hollandaise, puisque le mot *paasch* signifie “pâques” en néerlandais (1). Quant à la bonne maîtrise du français dont témoigne cet auteur, elle n'est guère étonnante pour quelqu'un qui travaille dans la prospère cité flamande d'Anvers à une époque où cette langue est largement dominante dans l'administration, l'enseignement, les affaires et la presse. C'est par ailleurs le lot commun des marins belges du XIX^e siècle de naviguer sous un pavillon étranger puisque la Belgique ne possédait pas encore une importante flotte marchande leur permettant de s'embarquer sous le pavillon national.



Couverture de la troisième édition (1901) du célèbre dictionnaire de Johann Heinrich Paasch.

(1) Le mot s'orthographie aujourd'hui *Paas* – prononcer [pas] – à la suite d'une réforme orthographique.



La maison natale du capitaine Paasch, à quelques mètres de la Baltique, dans le village de Dahme.

Un Allemand du plat pays

Par chance, une partie de la correspondance du capitaine Paasch a été conservée au Musée de la marine d'Anvers. Ces lettres émanant d'ambassades de pays européens ou de cours royales et impériales annoncent à leur destinataire l'octroi de diverses récompenses honorifiques. Mais ces missives contiennent aussi des renseignements qui sont autant de pistes pour des recherches historiques. C'est ainsi que la trace de Paasch a pu être retrouvée dans les registres d'état civil de la ville d'Anvers.

Selon ces archives municipales, le capitaine Paasch se prénomme Johann Heinrich – même s'il semble n'avoir fait usage que du second prénom – et est né le 7 janvier 1835 dans le village de Dahme, sur la côte Nord-Ouest de la baie de Lübeck, dans l'actuel Land du Schleswig-Holstein. Il s'est marié le 21 septembre 1864 avec Claudine Eyler, née la même année que lui (le 4 septembre 1835) dans la ville voisine de Lütjenburg. Les époux se sont installés pour la première fois à Anvers en 1871 et y ont toujours conservé leur domicile, en dépit de trois déménagements.

Pour en savoir davantage, il faut donc poursuivre l'enquête au bord de la Baltique, et notamment dans les villages de Dahme et Grube dont le capitaine et la famille de son épouse sont respectivement originaires. Hélas, selon l'administration locale, les familles Paasch et Eyler ont disparu des environs. Toutefois, le capitaine Paasch y est très bien connu. Le Heimatmuseum de Grube possède ainsi quelques documents qui confirment les éléments biographiques déjà évoqués et permettent de les compléter par des informations nouvelles.

Selon la tradition villageoise, le petit Johann Heinrich était doté d'une mémoire exceptionnelle et d'une facilité de compréhension qui faisait l'admiration de ses professeurs et condisciples. Malheureusement, son humble condition sociale ne lui permettait de fréquenter l'école de Dahme que pendant les mois d'hiver. Dès l'arrivée des beaux jours, il devait seconder son père, qui, à bord d'un modeste bâtiment, commerçait avec les différents ports de la baie de Lübeck. C'est très précisément le 25 octobre 1848 que, de retour de Neustadt, son père est emporté par la mer et que le gamin, qui n'a

pas quatorze ans, doit ramener le bateau à bon port.

L'époque n'est pas des plus calmes. Depuis 1846, le roi du Danemark s'efforce de reconquérir les duchés de Schleswig-Holstein, ses anciennes propriétés. Manifestement, le jeune Paasch sera tirailé par ces événements. Alors qu'il vient à peine de faire sa confirmation, le voici enrôlé dans la flotte prussienne constituée pour lutter contre les incursions danoises. Et quelques années plus tard, en 1852, alors que les duchés sont à nouveau sous domination danoise, on le retrouve à bord des vaisseaux de ce pays.

Était-il volontaire ou enrôlé contre son gré dans ces deux flottes ennemies ? Sa reconversion au commerce, puis son exil à Anvers, loin d'une région maritime pourtant prospère, semblent suggérer qu'il a choisi de s'éloigner d'une contrée par trop agitée (2). Toutefois, les décorations qu'il a choisies de s'éloigner d'une contrée par trop agitée (2). Toutefois, les décorations qu'il s'est vu attribuer par la Prusse (l'ordre de l'Aigle rouge) et l'Autriche-Hongrie (l'ordre de François-Joseph), l'abondante correspondance échangée avec les autorités de ces pays, ainsi que l'amitié entretenue avec un amiral de la flotte allemande suggèrent un fort attachement du capitaine Paasch à la germanité.

Marin et philanthrope

Sans doute la vie aventureuse du capitaine, qui a navigué de la Baltique à la mer de Chine et sous bien des pavillons, donnerait-elle la matière d'un passionnant roman. Mais les informations disponibles aujourd'hui pour reconstituer ses voyages demeurent lacunaires, l'auteur s'étant borné à dire qu'il avait servi à bord de navires de commerce allemands, hollandais et américains.

On sait en revanche qu'à l'âge de 27 ans Heinrich Paasch est déjà capitaine. Il commande alors sur la ligne des Indes orientales un bâtiment de commerce russe basé à Kronstadt. En septembre 1864, à l'occasion d'un congé passé au pays natal, il épouse Claudine, la fille du pasteur de Grube, Georg Heinrich Eyler. Après les noces, la jeune épouse suit son capitaine de mari à Kronstadt et sera pendant plus de six ans sa fidèle compagne de bord, jusqu'à ce qu'il décide d'abandonner le long cours et de se fixer à Anvers (1871).

Il résidera désormais dans cette ville, et adoptera même la nationalité belge en 1885. Pour autant, le capitaine Paasch ne renie en rien son terroir. Il reviendra sou-



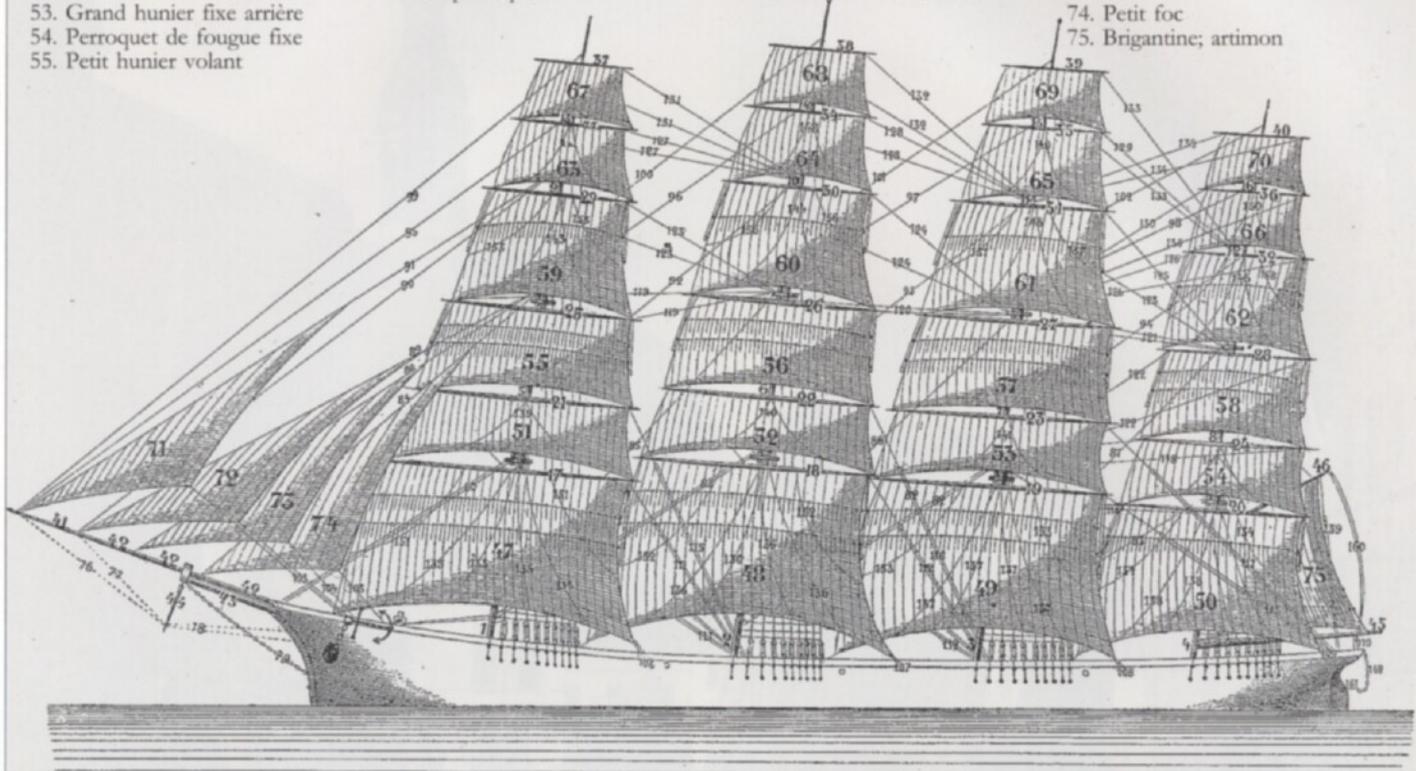
Plaque de bronze apposée en 1905 le long de la "Paasch Eyler Allee" traversant Dahme, pour remercier le mécène d'avoir financé l'aménagement de cette allée boisée.

47. Misaine
48. Grand voile avant
49. Grand voile arrière
50. Voile barrée
51. Petit hunier fixe
52. Grand hunier fixe avant
53. Grand hunier fixe arrière
54. Perroquet de fougue fixe
55. Petit hunier volant

56. Grand hunier volant avant
57. Grand hunier volant arrière
58. Perroquet de fougue volant avant
59. Petit perroquet
60. Grand perroquet avant
61. Grand perroquet arrière

62. Perruche
63. Petit cacatois
64. Grand cacatois avant
65. Grand cacatois arrière
66. Cacatois de perruche
67. Petit contre-cacatois

68. Grand contre-cacatois avant
69. Grand contre-cacatois arrière
70. Contre-cacatois de perruche
71. Clin-foc
72. Grand foc
73. Faux-foc
74. Petit foc
75. Brigantine; artimon



La finesse et la précision des 109 gravures illustrant le dictionnaire ne laissent pas d'émerveiller le lecteur. Toutes les pièces y sont numérotées et désignées précisément dans les légendes. En outre, leur description se retrouve aisément grâce à un classement original et très rigoureux. Concernant ce dessin d'un trois-mâts carré, tous les éléments du gréement courant et dormant sont désignés. Faute de place, nous ne mentionnons ici que les voiles.

vent à Grube et à Dahme durant les dernières années de sa vie. Il deviendra même dans ces deux villages une personnalité vénérée, non point tant pour ses talents de terminographe, mais pour sa générosité de philanthrope.

Le capitaine offre ainsi trois cents marks au village de Grube pour l'embellissement d'un jardin public. En reconnaissance de quoi, la population va planter un chêne à son nom et baptiser ce parc "Paasch Eyler Platz". En 1902, le donateur est même fait membre d'honneur de la Guilde des bourgeois de Grube - fondée au XIII^e siècle -, guilde à laquelle il offre l'année suivante son portrait peint par un artiste anversois. Cette grande huile sur toile représentant un capitaine Paasch à la poitrine constellée de décorations, une main posée sur ses œuvres complètes, trône encore actuellement dans la salle des fêtes de l'auberge de Grube.

Le village voisin de Dahme, où le capitaine a vu le jour, bénéficie lui aussi des largesses du mécène. Là, il offre de fi-

nancer l'aménagement d'une allée boisée traversant toute la localité. Aujourd'hui encore, alors que Dahme est devenue une station balnéaire très fréquentée, ses édiles veillent à l'entretien régulier de la "Paasch Eyler Allee" et de sa plaque de bronze datée de 1905, où figure un por-



La baie de Lübeck était le point de départ d'un vaste commerce entre la cité hanséatique et les ports de la Baltique. Le père du capitaine Paasch naviguait au petit cabotage entre les différents ports de cette baie.

trait en médaillon du capitaine. Certes, les traits de Paasch y paraissent austères, mais comme l'affirmera à sa mort un journaliste anversois, "un cœur en or se cachait sous cette écorce rugueuse" (3). Connue dans le monde entier pour son dictionnaire de marine, l'enfant de Dahme est d'abord célébré au bord de la baie de Lübeck pour ses qualités humaines, même s'il s'y raconte encore aujourd'hui que ses écrits "semblent avoir une grande valeur aux yeux des spécialistes".

Expert maritime et défenseur de la marine à voile

Sans doute le capitaine Paasch était-il très fier de sa reconversion au sein du prestigieux Lloyd's Register of Shipping, la célèbre entreprise britannique de

(2) La question se posera encore longtemps, puisque à la guerre des Duchés (1864) succéda la guerre austro-prussienne (1866) qui déboucha sur l'annexion desdits duchés par la Prusse. En 1920, le duché de Schleswig fut partiellement rendu au Danemark.

(3) *Het Handelsblad van Antwerpen*, 27-28 mars 1904.



La Koolvliet à Anvers, 1875. Huile sur toile de Jan Ruyten (1813-1881). Habitué du port moderne, Paasch, formé sur un petit caboteur, a également côtoyé les bateaux traditionnels, assistant à des scènes évoquant, comme ici, l'ambiance maritime de la Renaissance.

classification des navires, gérée conjointement par les armateurs et les assureurs. Dans ses préfaces, il rappelle volontiers devoir à ce métier d'expert maritime toutes les connaissances rassemblées dans son ouvrage. En outre, jusqu'en 1894, les pages de couverture de ses livres font toujours mention de cette fonction. Bien sûr, le siège londonien du Lloyd's Register conserve la trace de son activité à An-

vers entre 1873 et 1898. Par contre, sa filiale belge semble se soucier comme d'une guigne de la mémoire de son ancien collaborateur et ne répond pas aux questions posées à son sujet...

Voilà une attitude bien ingrate à l'égard d'un homme qui s'est pourtant préoccupé de la politique maritime de la Belgique. N'est-il pas l'un des auteurs du manifeste intitulé *Considérations sur la*

renovation de la marine marchande en Belgique publié en septembre 1898 ? Un texte qu'il a cosigné avec Fr. Gittens et L.-T. Van Den Broeck, deux entrepreneurs anversoises siégeant au conseil municipal, le second étant par ailleurs membre de la Chambre des représentants.

Comme le rappellent les trois signataires, la Belgique est alors une jeune nation en plein développement. Le roi

Léopold II rêve de grandeur, au point de doter son pays d'une colonie, le royaume indépendant du Congo. Anvers, couramment dénommée la Métropole, accueille même l'exposition universelle de 1894. A l'époque pourtant, la flotte marchande belge est peu développée et l'Etat n'intervient guère dans la formation des marins au long cours. Les auteurs du manifeste plaident donc pour la constitution d'une compagnie d'armement qui bénéficierait, du moins à ses débuts, d'une aide gouvernementale et qui servirait de point de départ à la naissance d'une marine marchande nationale.

Les signataires dénoncent d'abord le fait que les marins belges soient considérés comme déserteurs dès lors qu'embarqués sous un pavillon étranger, ils ne peuvent obéir en temps voulu aux lois sur la conscription militaire : "A la caserne le matelot ! La Belgique n'a pour lui d'autre sollicitude que de nuire à sa carrière." Les auteurs proposent donc que, en l'absence d'une force navale où ils puissent servir, les marins soient affectés à bord de navires marchands belges. Là, ils recevraient une formation professionnelle qui assurerait à la Belgique "le noyau de marins nécessaire à équiper les navires que l'on se proposerait d'acheter ou de construire".

Ensuite, le plaidoyer souligne les avantages économiques et pédagogiques de la marine à voile par rapport à une marine à vapeur. Le propos peut sembler paradoxal sous la plume de l'un des premiers auteurs de dictionnaire à accorder une large place à la propulsion mécanique. Mais en réalité, à cette époque la marine à voile, moins coûteuse à l'investissement et moins lourde à gérer, reste encore souveraine sur les longs parcours à destination du Pacifique ou de l'océan Indien. En outre, les signataires rappellent que ce sont les grands voiliers qui forment les meilleurs marins : "Nous répétons donc encore et nous le répéterons jusqu'à satiété : pas de marine sans marins, pas de bons marins sans navires à voile."

Concrètement, Paasch et ses deux amis se proposent de fonder eux-mêmes la société d'armement qu'ils appellent de leurs vœux. Ils annoncent pouvoir réunir un capital de départ de 1 500 000 francs belges – une somme considérable pour l'époque (4) – et demandent que l'Etat prenne en charge les primes d'assurance en échange des services que rendrait au pays une telle entreprise.

Ce texte a sans doute retenu l'attention et sera même réédité. La compagnie d'ar-

mement envisagée ne semble pourtant pas avoir vu le jour. Il est certain, en revanche, que la marine belge évoluera dans le sens souhaité par les auteurs du manifeste. En 1899, le roi Léopold II charge un officier d'artillerie, le comte de Borghrave d'Altena, d'élaborer le projet d'un navire-école. Quelques années plus tard, l'Etat subventionne le fonctionnement de l'Association maritime belge (AS-MAR), fondée en 1903 et chargée de former les futurs officiers à bord d'un grand voilier. Par ailleurs, les marins belges seront dispensés de service militaire à condition de naviguer pendant cinq années sous pavillon belge. A la veille de la Seconde Guerre mondiale, la flotte marchande de ce pays compte une centaine de navires, ce qui représente quelque 423 000 tonnes de jauge brute.



On peut penser, en outre, que cet appel correspond à un tournant de la carrière du capitaine Paasch, déjà âgé de 63 ans. En effet, il est publié l'année même où, selon le journal anversois *Le Matin*, le Lloyd's Register "provoqua l'étonnement général en renonçant à certain moment (sic) à ses services". Paasch précise d'ailleurs, dans la préface de la troisième édition de *De la quille à la pomme de mâ*, que c'est précisément en septembre 1898 qu'il s'est décidé à préparer une nouvelle version de son dictionnaire. On peut donc supposer qu'il y a bien concomi-

tance, sinon rapport de cause à effet, entre le départ du Lloyd's Register, la tentative de création d'une compagnie d'armement et la décision de reprendre la plume. On peut aussi imaginer que c'est l'échec de son projet de créer une compagnie qui a conduit Paasch à consacrer sa fortune à améliorer le sort de ses premiers concitoyens.

L'introuvable sépulture

Rien ne prouve toutefois que le capitaine ait tenu les Belges pour des ingrats. A sa mort, le 26 mars 1904, la presse anversoise ne manque pas de consacrer divers articles à sa mémoire. Par-delà le caractère convenu de ce type d'exercice littéraire, ces nécrologies témoignent de la parfaite intégration de l'enfant de la Baltique dans une cité anversoise à laquelle il est resté fidèle durant plus de trente ans.

Il est vrai que l'auteur du dictionnaire est une sommité. Sa disparition est d'ailleurs annoncée dans la presse étrangère. Ainsi, dans sa livraison du 16 avril 1904, le journal *Le Yacht* écrit-il : "Une personnalité universellement connue dans le monde maritime, le capitaine Henri Paasch, s'est éteinte ces jours-ci à Anvers à l'âge de soixante-neuf ans. Le capitaine Paasch (sic) est l'auteur de deux ouvrages sur la marine marchande, qui sont dans toutes les mains, l'*Encyclopédie maritime illustrée* et *De la quille à la pomme du grand mâ* (sic)."

Heinrich Paasch sera enterré dans les faubourgs d'Anvers, au cimetière du Kiel. Celui-ci sera transformé en parc après la Première Guerre mondiale et seules les concessions funéraires à perpétuité seront transférées vers l'actuel cimetière municipal. Les archives ne mentionnent toutefois pas un tel transfert pour la sépulture de Paasch et il semble hautement improbable que l'on puisse encore en retrouver la trace.

D'après les registres anversois, le capitaine Paasch n'a pas eu d'enfant. Cette absence d'héritier explique sans doute que lui et son épouse aient, à la fin de leur vie, été si généreux à l'égard de leurs villages d'origine. La présence au Musée de la marine d'Anvers d'une partie de la correspondance de l'auteur et du manuscrit définitif de son *Illustrated Marine Encyclopedia* semble d'ailleurs attester une dispersion des biens familiaux.

(4) Selon l'analyse financière présentée, un bon long-courrier de seconde main de 3 000 t coûtait alors 300 000 francs belges.

Une encyclopédie ambulante

Pourquoi le capitaine Heinrich Paasch décide-t-il en 1885 de publier un dictionnaire trilingue ? Ses motivations semblent fondées avant tout sur un constat de carence, l'existence d'un public potentiel et le sentiment de se sentir le plus qualifié pour la réalisation d'une telle tâche.

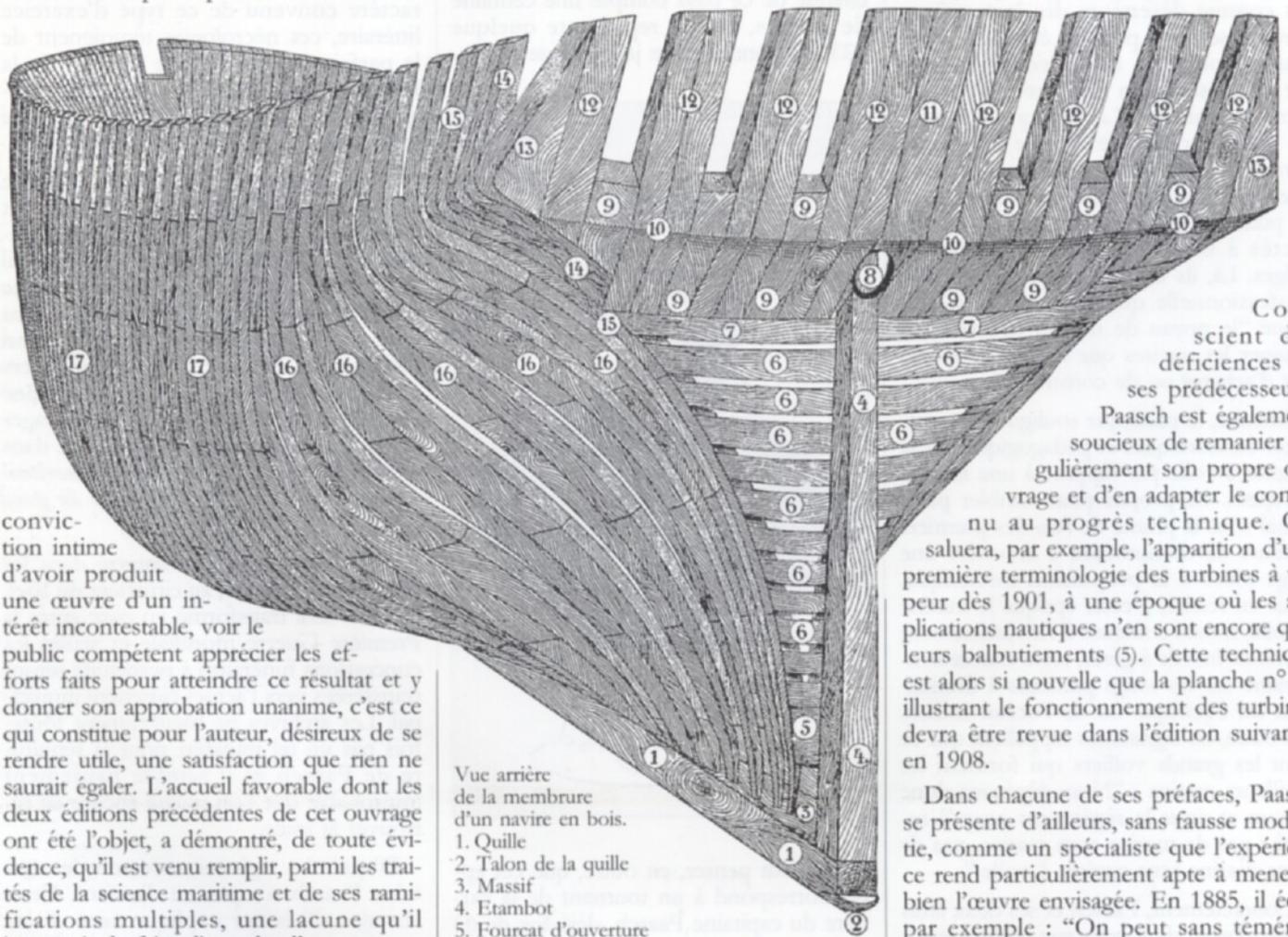
Dans sa préface de 1885, Paasch se borne à écrire que "son attention a été fréquemment appelée sur la nécessité d'un guide efficace pour un sujet exceptionnel dans l'espèce". Seize ans plus tard, en présentant sa troisième édition, il évoque le succès remporté par son travail : "La

trise moins bien. Cet objectif explique sans aucun doute qu'un classement thématique ait été préféré à l'ordre alphabétique, car le premier répond mieux au souci didactique d'offrir au non-initié un accès structuré à l'information.

Dès 1894, Paasch observe que de nombreux dictionnaires de marine sont incomplets ou truffés d'erreurs. Il attribue ces lacunes à diverses causes : le plagiat d'ouvrages plutôt orientés vers la marine de guerre, la trop grande spécialisation du propos, ou encore l'incompétence technique de rédacteurs polyglottes peu au fait des choses de la mer. Même s'il ne nomme personne, l'auteur se montre particulièrement féroce en citant de nombreux

exemples d'erreurs de traduction :

"Il n'est donc pas étonnant que même dans des dictionnaires de marine relativement récents, on trouve le terme français "balancine de brigantine" traduit par *boom-mainsail-balance* au lieu de *mizzen-boom topping-lift*; "barre de cabestan" par *winding-beam* au lieu de *capstan-bar*; "fardage" par *bed for stowing* au lieu de *dunnage*; "dôme d'une chaudière" par *cover of a boiler* au lieu de *boiler-dome*; "cercle de bout de vergue" par *boom-ring* au lieu de *yard-arm-iron*; "petit cacatois" par *fore-topgallant-royal* au lieu de *fore-royal* (...). Des centaines d'inexactitudes pareilles pourraient y être relevées, mais nous arrêtons nos observations aux quelques lignes qui précèdent."



conviction intime d'avoir produit une œuvre d'un intérêt incontestable, voir le public compétent apprécier les efforts faits pour atteindre ce résultat et y donner son approbation unanime, c'est ce qui constitue pour l'auteur, désireux de se rendre utile, une satisfaction que rien ne saurait égaler. L'accueil favorable dont les deux éditions précédentes de cet ouvrage ont été l'objet, a démontré, de toute évidence, qu'il est venu remplir, parmi les traités de la science maritime et de ses ramifications multiples, une lacune qu'il importait de faire disparaître."

Le traducteur professionnel n'est pas, loin s'en faut, l'unique usager potentiel du dictionnaire, quand bien même celui-ci est entièrement conçu et organisé de manière à permettre une traduction rigoureuse. Paasch affirme plutôt s'adresser à un vaste ensemble de professions liées au milieu maritime pour permettre à chaque spécialiste de trouver des informations sur des aspects de la navigation qu'il maîtrise

Vue arrière de la membrure d'un navire en bois.

1. Quille
2. Talon de la quille
3. Massif
4. Etambot
5. Fourcat d'ouverture
6. Barres d'écusson, barres intermédiaires
7. Barre d'hourdis; lisse d'hourdis
8. Jaumière
9. Allonges de voûte; jambettes de voûte
10. Intersection de la voûte et du tableau
11. Allonge de poupe contre la jaumière
12. Allonges de tableau; quenouillettes de tableau
13. Allonges de cornière
14. Allonges de la hanche
15. Estain
16. Couples dévoyés
17. Couples droits; couples de levée

Conscient des déficiences de ses prédécesseurs, Paasch est également soucieux de remanier régulièrement son propre ouvrage et d'en adapter le contenu au progrès technique. On saluera, par exemple, l'apparition d'une première terminologie des turbines à vapeur dès 1901, à une époque où les applications nautiques n'en sont encore qu'à leurs balbutiements (5). Cette technique est alors si nouvelle que la planche n° 51 illustrant le fonctionnement des turbines devra être revue dans l'édition suivante, en 1908.

Dans chacune de ses préfaces, Paasch se présente d'ailleurs, sans fausse modestie, comme un spécialiste que l'expérience rend particulièrement apte à mener à bien l'œuvre envisagée. En 1885, il écrit par exemple : "On peut sans témérité dire que nul, quelle que soit sa connaissance des questions se rapportant à la navigation, ne saurait sérieusement prétendre qu'il connaît toutes les matières dont traite l'ouvrage, à moins que, de

(5) Si l'invention de la turbine par Charles Parsons remonte à 1884, son intérêt pour la navigation ne fut toutefois reconnu qu'en 1897, quand, pour imposer son invention, Parsons se résolut à troubler une parade de la flotte britannique : son navire expérimental, le *Turbinia*, atteignit ce jour-là la vitesse inégalée de 35 nœuds.

Un outil moderne

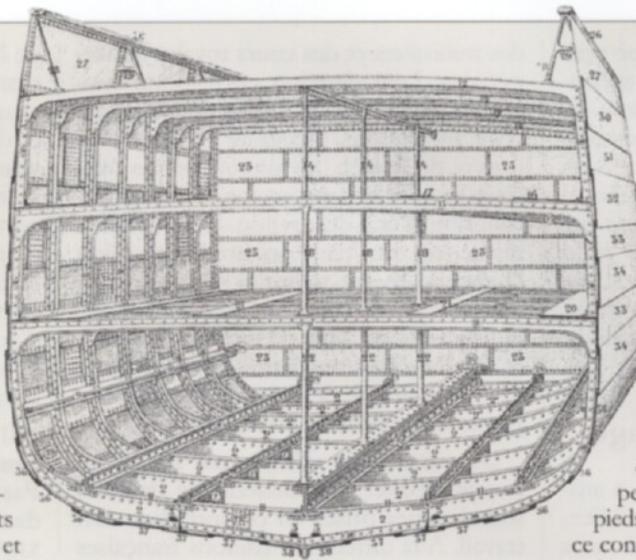
De la quille à la pomme de mât n'est pas un dictionnaire de marine classique, comparable au *Glossaire nautique* d'Augustin Jal ou au *Dictionnaire de la marine à voiles* du capitaine de Bonnefoux. On n'y trouve que très peu d'explications générales, car l'ouvrage est avant tout dédié aux spécialistes du milieu nautique qui rencontrent des problèmes de traduction ou de terminologie. Sa mission n'est donc pas tant d'expliquer la fonction de chaque objet que d'en désigner toutes les variétés utilisées à bord de tous les types de navires.

Traditionnellement, les auteurs de dictionnaires polyglottes classent les mots d'une langue dans l'ordre alphabétique et proposent à leur suite un équivalent dans chaque langue envisagée. Le capitaine Paasch innove en décidant que ce mode de travail est inadéquat dans la mesure où de nombreux termes possèdent plusieurs significations et appellent donc autant de traductions différentes. Il note ainsi que selon la réalité désignée, l'anglais *stay* se traduira en français par *étais*, *draille*, *tirant*, *entretouise*, *jambe de force*, *traverse* ou encore *séjour*.

Adoptant le strict point de vue du technicien, Paasch a d'abord réalisé un vaste inventaire de toutes les pièces présentes à bord de nombreux types de navires à voiles et à vapeur. Il n'a pas oublié non plus de répertorier les concepts propres à la science de la navigation et aux activités portuaires. Ce n'est qu'ensuite, en se fondant souvent sur des illustrations fines et détaillées, qu'il propose des termes pour dénommer chaque notion identifiée. Cette méthode garantit un très bon degré d'exactitude, d'autant plus que la visite quotidienne de navires de toutes les nationalités permet à l'auteur de contrôler *in situ* la validité des équivalences proposées.

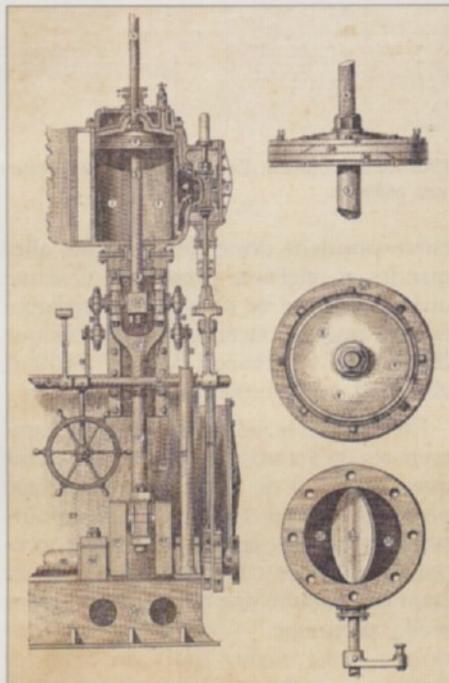
Le résultat de ce travail titanesque est un ouvrage incontournable qui comptabilise plus de 11 000 concepts différents, désignés par une moyenne d'environ 14 000 termes par langue, soit un total de plus de 40 000 entrées. Malheureusement, Paasch n'a fourni aucun mode d'emploi au lecteur de son dictionnaire. A priori, la consultation de *De la quille à la pomme de mât* est simple, puisque des index alphabétiques permettent de retrouver les mots de chaque langue dans le dictionnaire. Il reste qu'il est fastidieux de devoir ouvrir celui-ci à plusieurs pages différentes avant de trouver l'information souhaitée.

Pour consulter efficacement l'ouvrage, il faut toujours conserver à l'esprit qu'il est organisé autour des concepts et que ceux-ci se désignent par des mots. Dans un dictionnaire classique, un terme complexe comme *vergue de petit perroquet fixe* sera – dans le meilleur des cas – mentionné à l'intérieur de l'article consacré au mot *vergue*, tandis que dans *De la quille à la pomme de mât*, la moindre pièce du



Vue en perspective de la coque d'un navire en fer.

navire fait l'objet d'une entrée particulière. En outre, Paasch a classé les réalités décrites en fonction des domaines dont elles relèvent (gréement courant, machines, construction en bois...). A l'intérieur de ces domaines, il a tenté de les classer en fonction de liens de sens pertinents, souvent observables dans les illustrations. Ainsi, les nombreux éléments du gréement sont-ils toujours classés par types et en fonction de leur localisation : les vergues, les voiles et tous leurs accessoires se distingueront donc du mât de misaine au mât d'artimon, étage de mâture par étage de mâture (basses voiles, hunier, perroquet, cacatois...).



La précision du classement multilingue de Paasch a permis d'utiliser son dictionnaire pour expérimentier un logiciel utilisé à l'Institut supérieur de traducteurs et interprètes de Bruxelles !

Une fois que l'on a perçu ces principes de classement systématique, il devient souvent inutile de recourir aux index. En outre, ce procédé permet à l'auteur de se montrer exhaustif sans devoir nécessairement définir le type, l'usage, l'aspect ou encore la place de bon nombre d'éléments relevant d'une même réalité. Cela explique le faible nombre de définitions observé dans les parties consacrées à la construction navale, aux machines et au gréement : il est inutile de définir ce qu'est un marche-pied de vergue de grand perroquet fixe avant, dès lors que ce concept est classé de manière pertinente parmi les types de marche-pieds. Par contre, il est utile de mentionner ce concept très particulier dans la mesure où un lecteur pourrait chercher à le désigner en français, en allemand ou en anglais.

Les clés du Paasch

Classement par domaine. Il importe de bien maîtriser la table des matières, afin de rechercher l'information au bon endroit. On notera que le domaine des "Divers" contient tous les accessoires du navire qui n'ont pu être classés ailleurs et que celui des "Termes généraux" inclut des réalités propres à des domaines connexes (météorologie, hydrographie, commerce, assurances...). Les expressions figées et les termes qui ne sont pas des substantifs sont classés dans les parties "Termes techniques de mécanique" et "Termes généraux".

Distinction des types et des parties. Les types d'un objet sont toujours énumérés avant ses parties. Par exemple, les types de cabestan sont énumérés avant les éléments constitutifs du cabestan.

Classement logique des types. Les variétés d'une même réalité peuvent être classées en fonction de différents critères : critères spatiaux (de la proue à la poupe, du bas-mât vers le mât le plus élevé, de la cale vers le pont, dans le sens des aiguilles d'une montre, à bâbord et à tribord, au vent et sous le vent...), critères temporels (selon la saison, selon l'heure, selon la marée...), critères de mesure (selon le nombre de cylindres, selon la force du vent, selon le nombre de brins...), etc.

Classement en fonction de l'anglais. Si aucun critère logique ne peut être retenu, les concepts sont classés en fonction de leur désignation en anglais. Le mode de tri alphabétique permet toutefois de continuer à distinguer types et parties selon les deux procédés suivants : Classement alphabétique à gauche du terme pour désigner les types et sous-types (*capstan*, *after-capstan*, *double-capstan*, *jeer-capstan*, *main-capstan*, *steam-capstan*, etc.). Classement alphabétique à droite du terme pour désigner les parties et sous-parties (*capstan-bar*, *capstan-bar-hole*, *capstan-barrel*, *capstan-pawl*, *capstan-pawl-bead*, *capstan-pawl-rim*, *capstan-spindle*, *capstan-spindle-collar*, etc.).

même que l'auteur, il ne se soit voué pendant de longues années, à l'étude spéciale des différentes branches qui y sont réunies; et l'on peut dire sans exagération que peu de personnes eurent l'occasion exceptionnelle d'apprendre à connaître la généralité de ce qui se rapporte à la navigation ainsi que cela a été le cas pour l'auteur." Il semble bien en effet que, selon les termes d'un journaliste anversois, "le capitaine Paasch est une encyclopédie ambulante" (6).

Pionnier du publipostage

Terminographe émérite, Paasch a aussi la bosse du commerce. Comme il l'explique dans sa préface de 1901, il saura assurer le succès de son ouvrage en recourant à ce que l'on appellerait aujourd'hui un "mailing très ciblé". "Lors de l'apparition de la première édition à cinq mille exemplaires de ce dictionnaire, il y a de cela seize ans, un libraire maritime bien connu de Londres m'écrivit : « Le livre est bon, je le sais, mais je serais au regret si vous aviez fait des frais pour sa publication, car vous perdriez votre argent ». Sa prédiction ne se réalisa point. Bien que j'eusse dépensé pour éditer mon ouvrage environ soixante mille francs, je ne reculais pas, dans le but de le faire connaître, devant un acte qui aurait pu faire hésiter d'autres, moins convaincus que moi du résultat final. J'envoyai un certain nombre d'exemplaires à des personnes compétentes dans tous les ports de mer de quelque importance, non seulement en Angleterre et en d'autres pays maritimes de l'Europe, mais aussi en Amérique, en Afrique, en Chine, au Japon, aux Indes, bref, je le fis connaître dans tous les centres maritimes du globe. De cette façon, une centaine d'exemplaires furent perdus, mais mon but était atteint; l'ouvrage était connu et avait attiré l'attention du monde spécial auquel il s'adressait particulièrement."

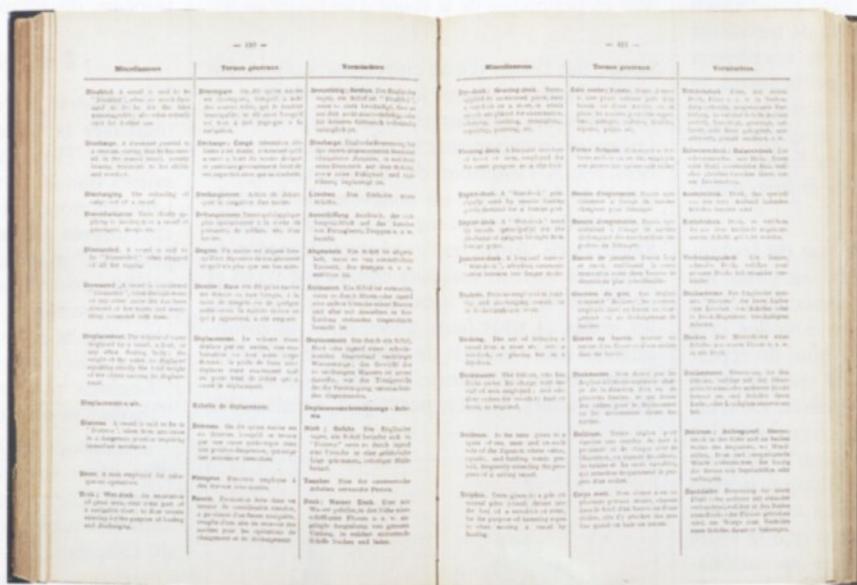
Cette méthode de vente est confirmée par la découverte au Musée de la marine d'Anvers de lettres de remerciement adressées à l'auteur par des ambassades,

des ministères et des cours royales ou impériales. Leur datation correspond toujours avec la période de parution des différentes éditions. Accusant réception de l'envoi de Paasch, les auteurs de ces missives lui annoncent souvent en retour l'attribution d'une décoration. Et l'auteur se révèle très sensible à ces honneurs. Selon l'habitude de son temps, il ne manque jamais d'aligner ses titres, mérites et récompenses en tête de ses ouvrages. Il adressera même une lettre au roi Léopold II pour obtenir de lui l'autorisation de porter ses médailles étrangères.

On notera, par ailleurs, que Paasch se soucie d'éditer son dictionnaire dans les trois langues prises en compte dans son travail. Aux différentes éditions françaises

de la tâche, rendue plus ardue par la succession des progrès techniques : "On ne saurait perdre de vue que l'emploi du fer et de l'acier dans la construction des navires a complètement bouleversé la nomenclature des termes autrefois en usage et que bien des nations maritimes n'ont pas, même à l'heure qu'il est, des dénominations pour désigner les différentes parties qui composent la coque d'un navire moderne et qui sont généralement désignées par des termes empruntés à la langue anglaise."

Il est vrai que, comme Augustin Jal, l'auteur du fameux *Glossaire nautique*, Paasch est un travailleur solitaire, bien dans la tradition des lexicographes du XIX^e siècle. Dans la première édition de son dictionnaire, il avoue seulement devoir "de la reconnaissance à plusieurs de ses amis, qui par leurs aptitudes spéciales ont pu lui rendre de réels services". Cependant, Paasch évolue avec son temps et se laisse peu à peu gagner par la perspective d'un travail d'équipe. Ainsi annonce-t-il, dans la préface de 1901, que deux collaborateurs se proposent de le rejoindre pour inclure l'espagnol et l'italien dans une prochaine édition. Le premier est l'amiral espagnol P. Montojo, ex-commandant en chef de l'escadre des îles Philippines; le second,



Extrait de l'édition de 1901 du dictionnaire. Paasch a adopté une mise en pages très lisible où chaque langue occupe une colonne.

correspondent donc des éditions allemandes et anglaises présentant chacune une couverture et une préface rédigées dans la langue concernée. Cette politique éditoriale a sans aucun doute contribué, elle aussi, au rayonnement de l'ouvrage.

En dépit de la judicieuse stratégie commerciale qu'il a mise en œuvre, il est clair que l'ambition de Paasch est davantage pédagogique que mercantile. "La poursuite du gain n'a jamais été ma préoccupation, affirme-t-il, mon unique désir étant de produire une œuvre d'une valeur réelle, reconnue." C'est pourquoi il renonce – du moins dans un premier temps – à inclure de nouvelles langues dans son dictionnaire trilingue. Dès la préface de la deuxième édition, il se fait l'écho de diverses demandes en ce sens, qu'il a dû décliner en raison de l'ampleur

Giuseppe Romairone, est traducteur assermenté auprès du tribunal et de la Chambre de commerce de Gênes.

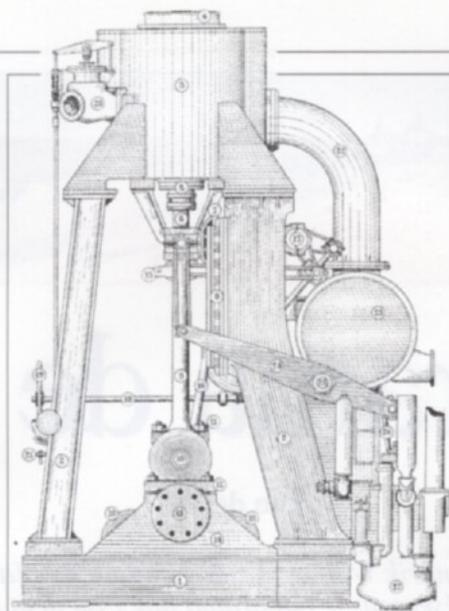
Heinrich Paasch disparaît avant d'avoir pu achever cette quatrième édition en cinq langues, mais le flambeau sera repris par Augustin Challamel. Cet éditeur réunira en effet une équipe internationale chargée d'achever le travail entamé. L'espagnol et l'italien seront traités par les deux personnes déjà présentées par Paasch, l'allemand sera révisé par les capitaines Matthiesen et Budde, professeurs de navigation à Hambourg, tandis que le capitaine Pierre Challamel, fils de l'éditeur, préparera les textes en français et en anglais. Cette édition posthume sera publiée en 1908.

(6) *Flet Handelsblad van Antwerpen*, 5 septembre 1894.

En 1937, une cinquième et dernière édition est publiée par l'ancienne maison Challamel, devenue Société d'éditions géographiques maritimes et coloniales. Mais l'ouvrage est profondément remanié, comme le laisse deviner son sous-titre : *Dictionnaire de marine français-anglais-espagnol-italien établi d'après l'ancien dictionnaire du capitaine Paasch*. Les nouveaux auteurs – assistés par le bureau Veritas – sont Louis Bataille, inspecteur de la Compagnie des chargeurs réunis et Marcel Brunet, ingénieur aux Ateliers et chantiers de la Loire à Saint-Nazaire. Ceux-ci ont conservé les parties consacrées à la marine à voile, déjà défunte, mais ont modifié la table des matières pour intégrer les nouveautés techniques (moteur diesel, électricité, etc.). Les préfaciers ne manquent pas de justifier ces améliorations, assurément conformes au souci permanent que manifestait Paasch d'adapter son œuvre à la modernité.

Un ouvrage de référence

La renommée de l'œuvre de Paasch fut et demeure incontestable : dix mille exemplaires de son dictionnaire ont été imprimés et épuisés de son vivant. Un tirage digne de respect pour un ouvrage aussi spécialisé. En 1937, les continuateurs de la dernière édition affirmaient ainsi que ce dictionnaire était devenu "un



Machine à vapeur alternative.

instrument de travail indispensable aux capitaines, officiers de pont ou de machine, ingénieurs, armateurs, courtiers maritimes et à toutes les personnes qui s'occupent de navigation, d'architecture navale ou de traductions de documents nautiques, et qui en font un usage fréquent."

Il ne fait aucun doute, en effet, qu'au début du siècle, *De la quille à la pomme de mâ*t était devenu une référence incontournable. Selon le témoignage de Hubert Renson, ancien élève-officier à bord du

navire-école belge *L'Avenir*, ce dictionnaire constituait pour chaque cadet "un véritable livre de chevet". Un livre que l'on se transmet de génération en génération; pour preuve cet exemplaire écorné de la première édition portant trois dédicaces successives : celle de l'auteur à un professeur de l'École de navigation d'Ostende, celle dudit professeur offrant son livre à un cadet de *L'Avenir* "en souvenir de son premier examen", celle enfin de l'élève devenu commandant et léguant son dictionnaire à l'Union des officiers de la marine de l'Etat.

*De la quille à la pomme de mâ*t n'a plus été mis à jour après la Seconde Guerre mondiale, mais cet ouvrage n'en continue pas moins d'exercer son influence. Manifestement, plusieurs dictionnaires de marine multilingues ultérieurs en sont inspirés. Le maître livre du capitaine est devenu une sorte de talisman que nombre de traducteurs et de marins conservent religieusement dans leur bibliothèque et qu'ils appellent simplement "le Paasch", avec cette vénération réservée aux grands monuments.

Remerciements : L'auteur tient à remercier le personnel du Nationaal Scheepvaartmuseum d'Anvers, qui l'a autorisé à reproduire des extraits de la correspondance du capitaine Paasch; MM. K. Puck de Grube et R. Reshöft de Dahme, qui lui ont permis de mieux connaître l'enfance de Paasch; les éditeurs Eckardt & Messtorff et Fisher Nautical, MM. H. Renson, J.-Fr. David, Mmes de Wispelaere et H. Luyckx, qui l'ont aidé à retrouver toutes les éditions du dictionnaire; Pierre Lerat, professeur à l'université Paris XIII, qui a dirigé la thèse de doctorat dont cet article est issu.



Le vapeur *Stanleyville* devant la rade d'Anvers, en 1900; peinture de J.H. Mohrmann. Témoin privilégié de l'évolution des navires, l'inspecteur du Lloyd's qu'était Paasch a intégré dans les différentes éditions de son dictionnaire les dernières innovations techniques en matière de propulsion à vapeur.