

As a de-facto festschrift, I can recommend it to anybody with an interest in an easy-to-digest book about the 150-year history of a shipping company that was never among the prime actors in the market, but always a “great” shipping company. The original German title uses the term ‘groß’ which might refer to “great,” but also simply to “large,” which is true for the Hamburg Süd regardless of whether you agree with the adjective “great” or not. The lovely illustrations also make it a perfect “coffee-table” book. Would I recommend the book to fellow maritime historians? The answer is both yes and no. Due to the absence of a bibliography or footnotes, there are substantial limitations to using the book as a secondary source. Nevertheless, it is a solid overview of the history of a German shipping company that dominated the South America trade throughout most of its existence and that does not shy away from problematic aspects of that history. It provides accurate historical information about a shipping company that owned and/or operated many ships that remain prominent in public memory, whether recalling the catastrophe of a KDF-ship or visiting a memorable museum ship in the city of Hamburg.

The book is available in the original German edition as well as in an identical English edition published at the same time. Although this reviewer is a native German speaker, this review is based on the English edition, as this is the edition probably most relevant to the readers of this review. As expected for a book published on the occasion of the anniversary of an international shipping company, the English translation is of high quality, with only a few telltale instances where the reader might suspect that the book had not been originally published in English.

Ingo Heidbrink  
Norfolk, Virginia

Jean-Sébastien Guibert. *Mémoire de mer, océan de papiers. Naufrage, risque et fait maritime à la Guadeloupe (fin XVIIe-mi XIXe siècles)*. Bordeaux, FR: Presses universitaires de Bordeaux, [www.pub-editions.fr](http://www.pub-editions.fr), 2021. 328 pp., illustrations, tables, notes, tables, bibliography. Euros 35,00 €, paper; ISBN 979-10-300-0282-9.

D’entrée de jeu les objectifs de cet ouvrage sont clairs, puisqu’on aspire à y établir des relations entre histoire et archéologie sous-marine aux Petites-Antilles en utilisant l’exemple de la Guadeloupe. Il s’agit d’un exercice réussi démontrant l’importance des archives dans la localisation des épaves, leur provenance, leur cargaison, leurs équipages, leurs lieux de construction, leur tonnage, etc. La période couverte par l’étude s’étend de la fin du XVII<sup>e</sup> jusqu’au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle. Pour mener sa démarche à bien, l’auteur

établi une typologie des pertes en mer en étalant un outillage de recherche impressionnant comportant plusieurs fonds d'archives, une bibliographie élaborée et subdivisée en champs thématiques.

Le texte s'accompagne de 21 figures, 20 illustrations, 22 tableaux et 10 textes en annexes. L'auteur a bien compris que l'essence même de ce genre de recherche exige un appareil visuel efficace. Là où les lecteurs rencontreront un plus grand défi est au chapitre deux, puisque le texte devient très dense en raison de l'élaboration des résultats statistiques. L'on a parfois l'impression de s'y perdre et de rencontrer certaines redites. Mais l'on s'entend pour reconnaître que les chercheurs ayant à présenter des résultats de recherches quantitatives, doivent faire preuve d'un doigté qui n'est pas toujours à la portée de tous. Il s'entend que pour utiliser ces résultats au profit de l'archéologie sous-marine, cette étude quantitative fournit donc le nombre d'incidents maritimes, leur fréquence, leur localisation et leur répartition chronologique. Comme résultat global de cet exercice retenons un total de 550 naufrages qui, malgré tout, représente moins de 1% de la fréquentation maritime de la colonie. Ce terme signifie qu'à peine 1% des navires venus dans la colonie furent victime d'un incident maritime.

Toutefois l'ouvrage ne se limite pas à déplorer des pertes d'embarcations et aborde aussi les efforts pour accroître la sécurité maritime incluant la cartographie des côtes, les bouées, les phares et les protocoles de sauvetage. Les résultats de la recherche en archives sont étalés dans les cinq premiers chapitres avant d'aboutir à l'étude de cinq des quinze épaves explorées. Le livre se divise en six chapitres. Dans le premier, l'on s'attarde à une discussion éclairante sur les termes associés aux incidents maritimes afin de déterminer la perception du risque associé aux conditions de navigation et des conséquences climatiques. Il importe dès maintenant d'informer le lecteur sur les nuances à prendre en compte, lorsque vient le temps de classer les catégories d'incidents maritimes. Cela implique que chaque incident ne résulte pas toujours d'une seule cause, peut se produire à divers endroits et ne pas forcément résulter d'une perte du navire. Souvent, l'on parle d'un simple échouement se suivant d'un relèvement du navire et du sauvetage de son équipage et de sa cargaison.

Tel que mentionné plus haut, le chapitre deux est à teneur hautement quantitative et nous communique le nombre de naufrages en vertu d'un système de classification. Les questions posées aux sources sont celles que l'on retrouve dans la plupart des ouvrages de ce genre. Par exemple, chez les catégories de vaisseaux, l'on a des navires de commerce, de guerre, de cabotage, des chaloupes, des barques, etc. L'appareil cartographique de l'ouvrage nous permet de voir dans quels secteurs les incidents maritimes se produisent et l'on constate certaines tendances.

Au chapitre trois, l'auteur établit le ratio entre la fréquentation maritime et le nombre de naufrages mais en accordant davantage d'attention aux navires de guerre. Le chapitre quatre lui, aborde une question classique des études sur la navigation soit la compétition pouvant surgir entre les ports afin de s'approprier la part du lion dans le Traffic portuaire. Dans ce cas-ci il s'agit des ports de Basse-Terre et de Pointe-à-Pitre. Mais pour s'approprier du premier rang, un port doit sécuriser ses approches et reconnaître le besoin de maintenir des mouillages à proximité ou plus éloignés. L'auteur prend également soin d'identifier les ports secondaires de la colonie.

C'est dans le chapitre cinq que l'auteur effectue une véritable histoire de l'évolution des démarches de sécurisation de la navigation aux Petites Antilles. Il fallait donc sécuriser l'approche et les sorties des navires des ports, puisque la plupart des incidents se produisaient lors de ces manœuvres et les autorités coloniales s'impliquent de plus en plus dans l'implantation d'infrastructures à cet égard. Certaines embarcations coulaient dans les havres mais pouvaient souvent être renflouées. L'auteur explique que l'apprentissage des méthodes de sauvetage et de prévision des coups de vent, tempêtes ou même cyclones, était en fait une combinaison de connaissances locales traditionnelles et modernes. Par modernes, nous entendons par là les informations compilées par les relevés typographiques et les saisons plus tempêteuses. Elles émanaient souvent des démarches de spécialistes venant de la métropole.

Finalement, le chapitre 6 est l'aboutissement des résultats des recherches en archives. Mais l'auteur se limite à une description des rapports de fouilles pour cinq des quinze sites identifiés et jugés comme ayant le meilleur potentiel d'exploitation. C'est d'ailleurs le cœur du projet, puisque la recherche en archives permet de dresser un inventaire des lieux de naufrage et de reconstituer rétroactivement le parcours de ces navires à partir de leur sortie du chantier navale. L'identification des cargaisons permet aussi de savoir à quoi s'attendre durant les fouilles.

En conclusion, répétons que la lecture de cet ouvrage exige parfois un retour sur certains passages denses et assujettis à des termes dont on doit connaître la signification. Autrement, l'on risque de mal saisir certains éléments essentiels à notre compréhension de l'ensemble de la démarche. N'empêche que ce livre constitue un modèle à suivre dans ce phénomène de convergences méthodologiques entre histoire et archéologie, en émergence depuis quelques années.

Nicholas Landry  
Shippagan, New Brunswick