



PUISQUE TON NAVIRE N'EST PAS FAIT DE PLANCHES...

Métrologies nautiques et conjuration du péril spirituel en situation de « premiers contacts » (Hollande-Insulinde, XVI^e-XVII^e siècle)

[Romain Bertrand](#)

Presses Universitaires de France | « [Ethnologie française](#) »

2015/1 Vol. 45 | pages 19 à 29

ISSN 0046-2616

ISBN 9782130634942

DOI 10.3917/ethn.151.0019

Article disponible en ligne à l'adresse :

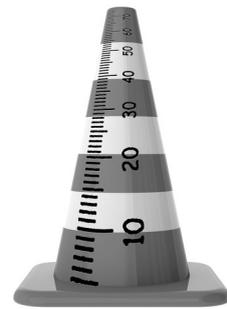
<https://www.cairn.info/revue-ethnologie-francaise-2015-1-page-19.htm>

Distribution électronique Cairn.info pour Presses Universitaires de France.

© Presses Universitaires de France. Tous droits réservés pour tous pays.

La reproduction ou représentation de cet article, notamment par photocopie, n'est autorisée que dans les limites des conditions générales d'utilisation du site ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Toute autre reproduction ou représentation, en tout ou partie, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit, est interdite sauf accord préalable et écrit de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France. Il est précisé que son stockage dans une base de données est également interdit.

Puisque ton navire n'est pas fait de planches... **Métrologies nautiques et conjuration du péril spirituel en situation de « premiers contacts » (Hollande-Insulinde, XVI^e-XVII^e siècle)**



Romain Bertrand
Centre d'études et de recherches internationales

RÉSUMÉ

Au début de l'époque moderne, au XVI^e siècle, des relations commerciales, diplomatiques et militaires intermittentes s'établissent entre l'Europe et le monde insulindien (l'Asie du Sud-Est insulaire). Les premiers voyages des Portugais, des Hollandais et des Britanniques aux Indes Orientales sont l'une des occasions privilégiées de la mise au point – et à l'épreuve – de techniques spécifiques de navigation hauturière, qui toutes visent à jauger et prévenir le péril du naufrage. Mais cette élaboration technique se double d'une préoccupation d'ordre spirituel : il s'agit d'éviter le décès sans sacrement ni sépulture. Quantité de rituels de supplique ont ainsi pour finalité de conjurer le danger de la « malemort » en mer. Ces précautions rituelles s'observent aussi bien côté malais et javanais que côté hollandais et britannique.

Mots-clés : Asie du Sud-Est. Monde malais. Pays-Bas. Monde maritime. Rituels.

Romain Bertrand
CERI – UMR 7050
Institut d'Études politiques
56, rue Jacob
75006 Paris
romain.bertrand@sciencespo.fr

En hommage à Denys Lombard (1938-1998)

Noués au tournant du XVII^e siècle, les premiers contacts commerciaux et diplomatiques entre Hollandais, Malais et Javanais mirent aux prises des acteurs issus de sociétés résolument tournées vers les étendues océanes [Bertrand, 2011]. Le monde maritime fut le milieu privilégié de l'interaction de contact – par quoi il faut entendre aussi bien son milieu social ambiant que sa localisation à mi-distance des mondes en présence. Le domaine des rapports – pratiques, moraux et imaginaires – que les agents de contact entretenaient avec la mer s'offre ainsi comme un champ d'études privilégié à qui souhaite entreprendre la comparaison, non pas structurelle et terme à terme, mais souple et thématique, des mondes qui en vinrent, par la contingence d'une expédition, sinon à se « rencontrer » vraiment, du moins à se frôler.

Or, il paraît impossible de pénétrer l'univers de pensée et de pratique des gens de mer de l'époque moderne sans prendre en compte la dimension

profondément « spirituelle », et des périls qui les guettaient en haute mer, et des procédés rituels auxquels ils recouraient pour s'y soustraire. Ecueils affleurant, typhons, vents tournants : les principaux dangers de la navigation hauturière étaient mesurés, jaugés plutôt, au moyen d'équipements techniques (sextants, ancres de sonde, sabliers d'« estime ») autant que d'un savoir-faire incorporé (le « tour de main » du pilote). Ils renvoyaient cependant, *in fine*, à une peur profonde : celle d'une « malemort », d'un corps sans sépulture dont l'intégrité ne pourrait être restaurée au jour de la Résurrection [Cabantous, 1990]. Les navigations des Indes étaient en outre fréquemment glosées comme épreuves de piété : on pouvait aisément « perdre son âme » au contact des richesses d'Asie. Ce danger-là – la privation de salut, autrement dit la promesse des tourments de l'Enfer – se mesurait à l'occasion de la confession et se conjurait par toutes sortes de prières et de suppliques.

Rappel historique

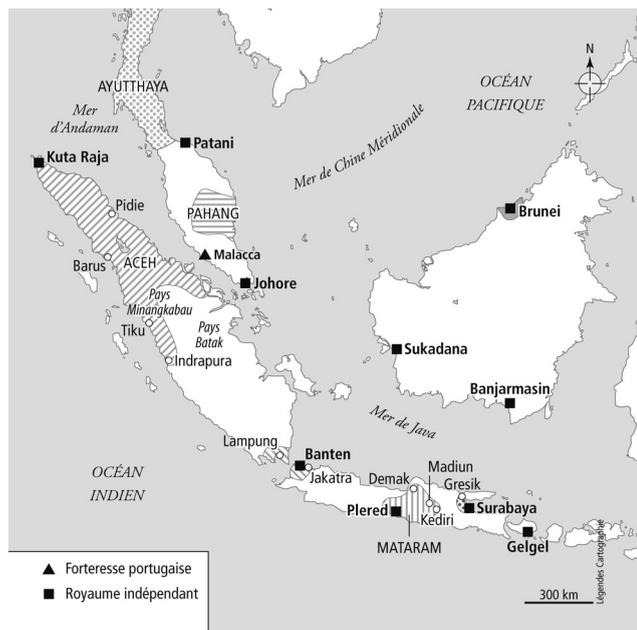
Bien que l'Europe et l'Insulinde – peu ou prou l'Indonésie et la Malaisie contemporaines – aient été reliées dès l'Antiquité par des réseaux de négoce à longue distance transitant par la Méditerranée orientale et la péninsule Arabique, la conquête de la cité-État de Malacca par les forces portugaises d'Afonso d'Albuquerque, en 1511, crée dans la région une situation commerciale et politique sans précédent. Du fait d'un état de guerre permanente avec le sultanat d'Aceh, situé sur l'autre rive du détroit de Malacca, les Portugais ne réussissent cependant pas à réunir les forces suffisantes pour s'implanter durablement sur l'île de Java, qui est alors l'un des hauts lieux du négoce des épices – poivre noir, noix muscade, clou de girofle – en Asie. Ils sont repoussés en 1526 par les armées musulmanes de Demak et de Cirebon, qui viennent tout juste d'envahir la ville de Banten. Java constitue ainsi l'un des maillons faibles de la présence militaire portugaise en Asie, et c'est la raison pour laquelle les Hollandais parviennent, en 1596, à rallier l'île puis, quelques années

plus tard, à y installer un comptoir de commerce. Pour les hommes de ces premières navigations hollandaises vers les Indes orientales, il s'agit non seulement d'aller chercher à la source des épices qui se revendent à prix d'or en Europe du Nord, mais aussi d'affaiblir l'empire hispanique sur son flanc asiatique – puisque Philippe II est, depuis 1580, roi de Portugal aussi bien que d'Espagne, et qu'il finance grâce à l'argent tiré de ses possessions coloniales la guerre sans merci qu'il mène contre les Provinces-Unies (les Pays-Bas) depuis 1568. Pour rationaliser le financement de leurs expéditions ultramarines comme pour parer à la menace d'une concurrence anglaise en Asie, les Hollandais créent en 1602 la Compagnie unie des Indes néerlandaises orientales (v.o.c.). L'arrivée des Hollandais en Insulinde – puis, dans leur sillage, des Britanniques, qui ouvrent une factorerie à Banten en 1603 – donne, pour les potentats et les principautés du monde malais, des possibilités stratégiques nouvelles, notamment d'alliance contre les Portugais.

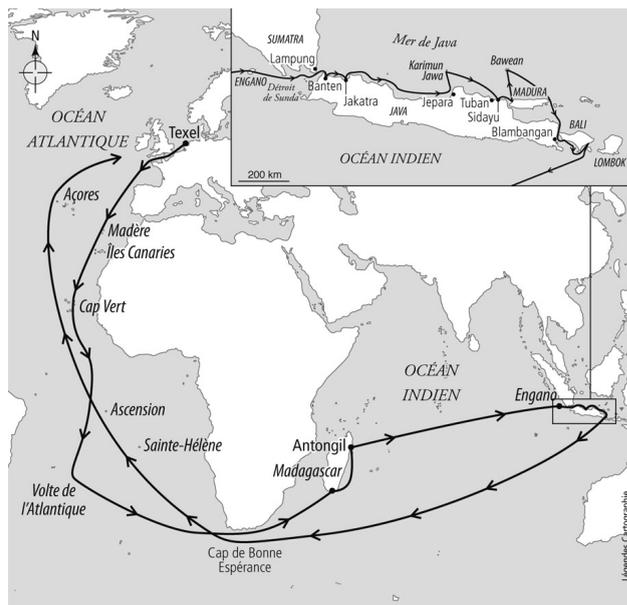
■ Dispositifs de mesure : les savoirs nautiques

Réussite du voyage oblige, c'est en premier lieu sous l'angle d'un rapport de type technique à la mer que s'observent, à l'occasion de leur mise en contact,

un certain nombre de ressemblances entre les mondes hollandais et les mondes malais et javanais. Prime condition d'efficace de la navigation, la répartition de l'autorité à bord des navires obéit, de part et d'autre, à des règles étonnamment analogues. En Europe du Nord, si le capitaine est bien « seul maître à bord » dès



Le monde insulindien vers 1600



Itinéraire de la première expédition hollandaise à Java, (1595-1597)

lors qu'il est question de châtier un mutin, il se doit néanmoins, dans le respect d'une tradition inaugurée par les *Rôles d'Oléron* (1266) et prorogée dans les Flandres par les *Vonnesse van Damme* (c. 1300) [Frankot, 2007], d'écouter les doléances de ses équipages et de prendre l'avis, pour définir la course des vaisseaux, de son bosco et de son pilote [Hanken, 2001].

Sur les navires malais de haut bord, le « capitaine (*nakhoda*) », qui est aussi souvent l'armateur (principal ou minoritaire) de l'expédition, se trouve lui aussi investi de l'autorité suprême. Les codes de droit maritime le comparent à un souverain (un *raja*) autorisé à punir par le fouet tout manque de respect, et lui adjoignent à cette fin un Premier ministre (le timonier), un Chef de la police (le « maître des ancres ») et des chevaliers (les boscos). Pour peu qu'il souhaite dérouter le vaisseau, ce *raja* doit toutefois solliciter l'assentiment de son équipage [Winstedt and Josselin de Jong, 1956 ; Winstedt, 1928 ; Fang, 1976]¹. Il est en outre flanqué d'un chapelain, à qui se trouve dévolue la suprématie spirituelle : le « pilote (*muallim*) », qui est en charge du « bien-être de tous » et s'assure pour cela de la piété de chacun, « car le Pilote est comme un imam pour son équipage, et son équipage est pour lui comme une assemblée de fidèles (*orang dalam jong itu umpama ma'mumnya*) »².

L'importance que les codes de droit maritime malais attribuent au personnage du *muallim* est à proportion de la peur de la tempête et du naufrage qui taraude les équipages. Or, cette peur habite tout particulièrement les nouveaux venus européens, qui ne connaissent rien encore des moussons et des typhons tropicaux. Les hommes des navires de Cornelis de Houtman – qui sont les premiers à rallier Java depuis la Hollande, en juin 1596 – viennent presque tous des villages de pêcheurs de hareng et de cabillaud de la Zuider Zee et des Îles des Wadden [Hart, 1974]. La mer à laquelle ils sont habitués, c'est la Baltique, et non l'océan Indien. Aussi les Hollandais sont-ils, tout du long de la tumultueuse navigation de neuf mois qui les mène de l'Atlantique Sud à la mer de Java, parfaitement conscients des périls auxquels ils s'exposent en s'aventurant en mers inconnues.

Venant tout juste d'essuyer un gros grain, l'un des marins mis en scène par Frederick de Houtman dans son *Spraek ende Woord-boeck* – guide de conversation en malais publié en 1603 – rapporte qu'il n'y avait plus que l'« épaisseur d'une planche entre la mort et lui », avant de conclure que « qui n'a pas voyagé en mer, ne sait pas ce qu'est la peur » [Lombard, 1970 : 166]. Rien que de très banal, à la vérité, dans cette évocation du compagnonnage avec la Faucheuse. Les « chants de matelots

(*matrozenliederen*) » du xvii^e siècle oscillent entre l'éclat des « richesses d'Asie » – épices, corail, porcelaine et gemmes que le marin met sous clé dans son « coffre de bord (*scheepskist*) » – et l'ombre de la Mort qui guette les moindres mouvements des hommes sur le pont et le long des haubans³.

Ce qui nuit et jour

Emplit le marin de chagrin (*wat lijdt den zee-man al verdriet*),
C'est qu'il a la Mort sous les yeux

Mais ne peut s'échapper !⁴

Indice de leur conscience aigüe du danger de la navigation dans les eaux insulindiennes, les Hollandais baptisent de façon suggestive les chapelets d'ilots situés à l'Est de Madura les « Îles Pater Noster »⁵. Les affleurements sablonneux sont tout particulièrement nombreux et élusifs au fil des pertuis de Singapour et de Riau : « Soyez toujours soigneux d'avoir la sonde en la main pour savoir où vous êtes », conseille Jan Huygen van Linschoten dans son *Itinerario* (1596) [Cloppenburch, 1619]. Pour éviter le naufrage, il n'est, de l'avis général, de meilleur garde-fou que le « savoir pratique des pilotes (*kunst der stuerhuyden*) » [Davids, 1986] : un savoir accumulé au fil des ans, et qui s'apparente à un tour de main, voire à un art divinatoire, bien plus qu'à une compétence lettrée⁶. Comme le fait remarquer sèchement le Soldat au Vice-roi de Goa dans le troisième dialogue du *Soldado Pratico* de Diogo do Couto (1573), c'est en « lisant » les algues et les poissons, et non pas les traités des érudits, que le Maître-Pilote se forge une idée des lieux et des directions : « L'expérience [des pilotes] est le savoir vivant, et non pas la connaissance livresque (*um saber vivo, e nao pintado conhecimento*), de la terre, de la mer, des oiseaux, des sargasses, des poissons-trompettes, des phoques, du Cap de Bonne-Espérance, des fonds où se lancent les fils à plomb, des eaux marquées, des côtes » [Do Couto, 2001].

Dans son *Grand routier de mer*, compilation de carnets de navigation portugais et espagnols publiée un an avant son *Itinerario*⁷, Linschoten en appelle pareillement au déchiffrement méticuleux des surfaces maritimes : la navigation hauturière relève d'un véritable paradigme indiciaire. Ainsi le Cap de Bonne Espérance se repère-t-il à distance grâce à plusieurs « signes et indices », telle la présence d'« oiseaux grands comme des corbeaux, ayant le plumage noir et le bec blanc et plat », ou encore la venue à la surface de « gros tiges de roseaux et de loups de mer ». Aux abords de Pulo Condor, ce sont des « serpents marins nageant sur l'eau » qui avertissent en dernière instance de la proximité des récifs coralliens [Cloppenburch, 1619]. Les

« trombes », qui sont de « grands herbages de mer », et les « *alcatras* ou margauts » – une espèce de cormoran – sont, eux, universellement tenus pour les signes annonciateurs de la terre ferme [Lombard, 1996 : 37].

Tout ici est donc affaire de « coup d'œil » [Pérez-Malaina, 1998 : 81]. Les textes malais de la même période ne disent pas autre chose, qui louent la capacité des bons navigateurs à interpréter sans coup férir les moindres aspérités de la mer. Les *Undang-Undang Laut* (« Lois maritimes ») de Malacca, couchées par écrit à compter des années 1420-1450, affirment en ce sens :

Pour ce qui est du Pilote : s'il se montre négligent dans sa navigation (*lupa pelayaran*), le navire s'échouera sur un récif ou sur une pierre, et s'y fracassera. Si l'erreur est du fait du Pilote, celui-ci sera mis à mort, et si l'erreur n'est pas de son fait, il n'est pas besoin de le tuer [puisqu'] Allah – Le Plus-Haut – exercera alors Son pouvoir et Sa majesté à [son] encontre. Le Pilote doit faire montre d'une très grande vigilance lors de son voyage [pour ce qui se voit] sur la mer comme [pour ce qui se voit] sur la terre. Le vent, les vagues et les courants, les affleurements et les récifs sous l'eau, la lune et les étoiles, les années et les saisons de mousson, les baies et les rivages, les caps et les îles, les bancs de sable, les montagnes et les collines : le Pilote doit prendre soigneusement garde à toutes ces choses, afin que son voyage soit parfaitement sûr [...] et qu'il prie [Allah et le Prophète] afin d'échapper aux dangers⁸.

Composé dans la région de Pakuan (Java Ouest) en 1518, un recueil hindou-bouddhiste de préceptes moraux, le *Sanghyang Siksakandang Karesian*, fait également de l'« art de la navigation (*lalayaran*) » un domaine de connaissance pratique – un savoir qui s'acquiert de la bouche des capitaines, et non par la lecture d'un traité abscons :

Si tu veux tout savoir à propos des ports, des bancs de sable de [haute] mer comme d'embouchure, des fortes vagues, des caps et des pointes, des îles et des ilots, des récifs, [des vents et des courants] du Sud-est et du Sud-ouest, des différents lieux qui se rencontrent au large, de [l'art de] la navigation (*lalayaran*), alors demande-le à un capitaine. [Danasasmita, *et al.*, 1987].

■ Figures du danger : les imaginaires des flots et des abysses

La capacité humaine à surmonter les mille et un dangers de la navigation de haute mer habite par ailleurs

un tout autre plan – poétique et non plus technique – des imaginations modernes. Les scènes de tempête et de pêche par gros grain deviennent ainsi, dès les années 1540, un genre à part entière de la peinture flamande. Matthijs Cock, Hendrick Vroom et Pieter Bruegel l'Ancien excellent à figurer en clair-obscur des nefes ballotées par des vagues immenses, sous des ciels zébrés par les éclairs [Russel, 1983]. La lecture de ces œuvres comme de métaphores aussi bien de la fragilité de l'existence humaine que de l'omnipotence divine leur assure une place de choix dans les maisonnières calvinistes.

Or, le plus surprenant serait que les littératures malaises et javanaises ne fassent pas pareillement de la mer, partant de la navigation et de ses périls, l'un de leurs sujets de prédilection. Car dès l'âge classique, le vent du large souffle sur les esprits : on trouve représentés sur les bas-reliefs du temple du Borobudur, construit à Java Centre aux VIII^e et IX^e siècles, des vaisseaux de haut bord à deux mâts, munis de focs et abritant des équipages nombreux⁹. Aux XVI^e et XVII^e siècles, le thème marin est omniprésent dans les épopées malaises, et pour cause : Malacca, Aceh, Barus, Johore, Banten, Tuban, Surabaya sont des villes côtières, dont la survie économique dépend de la venue des vaisseaux indiens et chinois, et qui veillent jalousement à l'entretien et au gouvernement fiscal de leurs facilités portuaires.

La mer devient alors l'un des principaux registres métaphoriques des compositions poétiques de l'âge moderne, et ce qu'il soit question de nourritures terrestres ou spirituelles. Le terme *dagang* ne désigne par exemple pas seulement les « marchands de la mousson », qui naviguent de port en port : il qualifie également les voyageurs mystiques, qui vagabondent en quête du savoir numineux. Dans nombre de récits épiques en prose (*hikayat*) et en vers (*syair*), le narrateur se définit en effet comme un « marchand loin de sa terre natale (*dagang yang hina*) », un « étranger errant (*gharib*) » qui arpente un monde voué au péché dans l'attente du retour dans le sein de Dieu [Koster, 1997 : 64-65 et 71-74]. Chez le grand poète mystique sumatranais Hamzah Fansuri, la mer constitue même l'équivalent par excellence de la Réalité de Dieu : « Ô chercheur de vérité, ce monde est comme une vague et la condition d'Allah est comme la mer » ; « Notre Seigneur est comme l'océan sans limites (*bahr al-amiq*) » [Drewes and Brakel, 1986 : 52-53].

Synonyme de pureté et d'infini, mais aussi de constante transformation et de troublant miroitement, la mer résume le mystère de l'Unité du cosmos – lequel conserve la même essence par-delà la diversité

de ses manifestations. L'évocation de l'océan et de ses furies devient un mode d'énonciation privilégié de l'expérience mystique. Le corps du disciple en proie à l'extase est « comparable à une barque » secouée en tous sens par les vagues, tandis que la Voie mystique est semblable à la course tranquille d'une nef placée sous la garde d'un pilote expérimenté :

Connais-toi toi-même, ô étranger :
Change [cette connaissance] en vaisseau (*markab*) pour ton retour.
Suis un cap déterminé sans osciller,
De telle manière que ton retour soit certain.
Assieds-toi sur le pont supérieur du navire,
Garde ton ancre levée
Et tiens-toi sur les remparts de la Loi (*rubing shari'a*),
Sinon ton vaisseau dévierra de son cours.
Si tu souhaites regarder l'horizon,
Alors méfie-toi des affleurements des récifs.
Empoigne le gouvernail sans jamais laisser ton esprit s'égarer,
De telle sorte que tu gagnes le port en toute sécurité.
Le timonier connaît la route :
Il navigue calmement à travers les mers.
Puisque ton navire n'est pas fait de planches,
Il est sans égal.¹⁰

Au déchaînement des flots, réplique de celui des émotions, répond la tranquillité du havre divin, qui est comme la côte du pays hospitalier que le pilote aperçoit au sortir de la tempête :

Être de Dieu est le nom du bateau ;
Connaissance de Dieu est le nom de sa cale ;
Foi en Dieu est le nom de son gouvernail ;
Assurance de Dieu est le nom du pilote ;
Dieu sait mieux (*Wallahu a'lam*) est le nom de la côte ;
Volonté de Dieu est le nom du port ;
Omnipotence de Dieu est le nom de la rade ;
Paradis délicieux (*surga jannat an-na'im*) le nom du pays
[Braginsky, 1975 : 415].

■ Techniques de conjuration : les rituels de supplique et les piétés navigantes

Cette thématique du périple mystique est en prise sur une réalité sociale ordinaire : celle de communautés de pêcheurs pour qui les flots restent – pour peu qu'on les apaise au moyen des rituels appropriés

– source de pitance et promesse de richesse. Recueillies à la fin du XIX^e siècle dans le Selangor, sur la côte occidentale de la péninsule malaise, plusieurs « incantations au navire (*lancang*) »¹¹ témoignent ainsi du profond respect mystique accordé à l'environnement marin. Prononcées au départ des bateaux ou lors de la pose des casiers par un « devin-guérisseur », elles implorent la bienveillance du « roi de la mer », requièrent l'aide de l'Ange Sabur Ali (qui « détient les vents »), et prient la « divinité des courants (Mambang Tali Arus) » de ne pas faire trop « tanguer les lignes ». Avant de lever l'ancre, les pêcheurs adressent également diverses suppliques à *Si Madu Raya*, la divinité régnant sur les embouchures de rivières et sur l'Océan. Situé au beau milieu des mers, au centre du grand « Lac primordial (Pusat Tasek) », le palais de *Si Madu Raya* y côtoie en effet l'« Arbre de Vie (Pauh Janggi) », sur lequel vit l'oiseau mythique Garuda et au pied duquel se trouve la grotte du crabe géant Pau Amma, dont les allées et venues décident de l'horaire et de l'amplitude des marées – et dont il importe en conséquence de se gagner la clémence¹².

Ne soyons bien sûr pas inutilement naïfs : il s'agit là de récits mythologiques doublement rationalisés – d'une part par des officiers coloniaux britanniques férus d'Indologie, et prompts ce faisant à dénoncer la « corruption » du panthéon hindou-bouddhiste par l'islam, de l'autre par leurs interlocuteurs malais, soucieux de donner une cohérence maximale à leurs propos. Ils ne nous fournissent donc pas d'accès aux modes ordinaires de croyance, ni aux gestes improvisés en-dehors de tout canon. Qui plus est, le comportement religieux est, à l'époque moderne, rigoureusement réglementé à bord des navires de haute mer malais, où le *muallim* lui-même officie souvent comme *imam*. Si les passagers ont le droit, passé une certaine durée de voyage loin des côtes, d'écourter leurs prières et de surseoir au jeûne de Ramadan, les membres d'équipage sont, eux, astreints à accomplir l'ensemble des observances prescrites par le Coran¹³ [Khalilieh, 1996 : 162-165].

Cela étant, l'universalité des petits rituels de supplique dédiés aux puissances de la mer est telle, que cette variation malaise n'a rien de surprenant. Si les marins du Kelantan et du Trengganu (Nord-Est de la Malaisie) honorent chaque année l'« esprit des mers (*hantu laut*) » au moyen d'une cérémonie d'offrande sacrificielle, joliment appelée la « dévotion à la berge (*puja pantai*) »¹⁴ [Cuisinier, 1951 : 17-19 ; Sheppard, 1972 : 197-198], leurs homologues européens

font un usage intensif de processions expiatoires, d'amulettes de Saint-Pierre et d'*ex voto* dédiés à Notre-Dame-des-Flots.

Pour ne prendre qu'un exemple, les gens de mer des Plats Pays accrochent dans les églises des « maquettes votives », finement ouvragées, de navires ayant survécu à une bataille ou échappé de peu à un naufrage. Cette pratique, attestée dès le xv^e siècle, survit aux prescriptions iconoclastes de la Réforme : elle trouve même, au début du xvii^e siècle, un second souffle. Un croquis de Pieter Jansz Saenredam, daté de 1634, montre ainsi plusieurs répliques de grands trois-mâts suspendues dans le transept de l'église Saint-Bavon de Haarlem. Quatre pilotes offrent même en 1649 à l'église de Maasluis, au nom de la guilde des pêcheurs locale, un tableau de bois surmonté de deux maquettes de bateaux, qui porte en légende centrale trente-six lignes de vers exaltant les bienfaits de la pêche et implorant la protection divine contre les dangers de la mer. Car située à l'embouchure de la Meuse, la cité devait non seulement sa prospérité, mais aussi nombre de ses tombes à la traque saisonnière risquée du hareng [Frijhoff, 1989].

Certes, les piétés navigantes protestantes n'épousent pas les formes – souvent spectaculaires – des dévotions ibériques. Tandis que les nef^s sévillanes et les galions portugais de la *carreira da India* portent tous le nom d'un saint protecteur, que les chapelains de bord y bénissent nommément les gréements, que le bosco y annonce les bénédictions, que les mousses y entonnent des cantiques toutes les demi-heures lorsqu'ils renversent les « sabliers (*ampolletas*) », et que leurs équipages implorent la Vierge en cas de tempête [Lopes, 2009 ; Martinez, 1999 ; Tempère, 2009], les Hollandais et les Britanniques écument les mers sur des *Lions Blancs* ou des *Aigles Noirs* et se contentent de deux oraisons quotidiennes et du chant – de préférence intérieur – des Psaumes [Ketting 2002 : 147-151].

La religion officielle et la morale publique n'en sont pas moins de stricte observance à bord des navires hollandais – où l'on trouve, en guise d'*imam* mais en l'absence de pasteurs, des *sieckentroosters* (« consolateurs de malades » [Joose, 2002]). À peine les marins ont-ils posé le pied sur le pont qu'ils se voient sommés de prouver leur piété. Les ordonnances de Maurice de Nassau régissant la vie à bord des vaisseaux de la Seconde Navigation contiennent ainsi un article consacré à l'obligation d'implorer matin et soir la « grâce du Dieu Tout-Puissant », tandis que les instructions remises en 1603 au futur Chef-marchand de

la Compagnie à Banten l'enjoignent à s'assurer quotidiennement du chant des Psaumes après l'écoute de la « Parole sacrée du Seigneur » [Keuning, 1938-1951 : vol. 1 : 153 ; Karel de Jonge, 1862-1870 : 208]. L'East India Company contraint également ses agents faisant voile pour Java, en 1604, à prier « plusieurs fois par jour » et à s'abstenir « en toutes circonstances [de] blasphémer le nom de Dieu » [Corney, 1855, annexe 9]. En 1616, le théologien Samuel Page compose même, à l'occasion du retour d'un navire de la Compagnie à Deptford, deux prières à prononcer en cas de tempête, afin que Dieu « défende [les marins] et intime l'ordre aux vents de rester calmes et aux flots d'apaiser leurs vagues. » [Page, 1616 : 6-8]

Aux Provinces-Unies, il existe même un genre à part entière de littérature d'exhortation morale destiné aux « gens de mer (*varensmannen*) », que les *predikanten* jugent particulièrement enclins à s'adonner, dans l'espace clos des navires de haut bord, à tous les « coupables commerces ». Dans l'*Art chrétien de la navigation* d'Adam Westerman (1611) tout comme dans la *Boussole spirituelle* d'Udemans (1617), ce sont évidemment surtout la « débauche des mœurs » et les jeux de hasard qui sont cloués au pilori. Mais on y trouve aussi, sous la forme d'anecdotes édifiantes de marins ayant tout perdu pour avoir trop misé, des mises en garde contre le goût du gain facile. Puisque le vernis des piétés se craquelle aisément face aux rubis de Pegu (Birmanie) et aux diamants de Banjarmasin (Bornéo), il faut incessamment l'entretenir par la prière intérieure comme par la récitation des Psaumes¹⁵. Les Directeurs de la Chambre de Hollande de la *voc*¹⁶ passent d'ailleurs commande, en 1622, de vingt-cinq exemplaires d'ouvrages piétistes afin de prévenir l'engourdissement spirituel des marins et des officiers de l'*Amsterdam* [Bruijn and Lucassen, 1980 : 131].

Il y a loin de la prescription à la pratique, et les « gens de mer » sont tout sauf des agneaux dociles. Mais les piétés navigantes se situent le plus souvent dans les interstices de la norme religieuse : elles la complètent ou la contournent plus qu'elles ne la contestent. Un chant de matelots anonyme de 1696, qui passe en revue les petites joies et les grands périls du voyage aux Indes, dépeint ainsi un équipage entonnant d'une seule voix, avec l'aide d'un « livre de dévotion », un « chant de louange (*Lof-zang*) » à Dieu¹⁷. C'est que, face à la fureur des flots et à l'imprévu de l'étincelle, le Seigneur est tout à la fois « consolation et refuge (*ons troost en toeverlaat*) » :

Dieu protège notre bon navire
De tous les malheurs,
De la mer, du sable, de la flamme, de l'incendie,
De nos méchants ennemis.
De tout cela Dieu nous protège.¹⁸

■ Reprise : Java et la mer

Nos exemples concernant les rapports insulindiens à la mer sont tous extraits de sources malaises, et non de textes javanais. Aucun hasard à cela : Denys Lombard faisait à juste titre remarquer qu'à l'exception de l'histoire de Dewa Ruci, qui narre la quête de l'élixir d'immortalité au plus profond des mers, le « répertoire ancien du théâtre d'ombres javanais (*wayang purwa*) » reste dépourvu de la moindre référence aux océans [Lombard, 1980 : 318]. Serait-ce à dire qu'en dépit de sa position stratégique le long de la route des épices, Java se serait moins résolument tournée – en pensée tout du moins – vers la mer que les cités-Etats du détroit de Malacca ?

Nuançons cette conclusion. Inséré dans le *Babad Tanah Jawi* (« Chronique de la terre de Java »), le mythe fondateur du royaume de Mataram – principal compétiteur politique et militaire des Hollandais à compter des années 1620 – détaille l'alliance hiérogamique entre le fondateur de la dynastie, le *panembahan* Senapati, et une créature mi-princesse, mi-serpent appelée la *Ratu Kidul* : la « reine des océans du Sud » [Wessing, 1997]. Rappelons la scène inaugurale de cette légende de souveraineté. Senapati reçoit un jour, sous la forme d'une « radiance descendue du ciel (*andaru*) », le signe de son élection comme nouvel homme fort de Java. En quête de « puissance mystique (*kesakten*) », il se rend à l'embouchure de la rivière Opak, sur la côte méridionale de l'île, et s'installe, pour méditer, sur une pierre plate. S'étant endormi, les poissons, alliés aux courants, le transportent à l'embouchure de l'Opak, sur une plage donnant sur l'océan. La puissance de la concentration de Senapati est telle, que les flots se mettent à bouillir, et les poissons à périr par milliers.

Affolée par la dévastation de son royaume, la *Ratu Kidul* implore Senapati de mettre fin à sa méditation. Elle lui offre, s'il accepte de s'unir charnellement à elle, de lui enseigner la « secrète science mystique du gouvernement », et de lui conférer ce faisant le pouvoir de commander aux légions des génies de Java. Senapati accepte, et au terme de trois jours et trois nuits passés en

compagnie de la déesse dans son « palais sous-marin », s'en retourne sur la berge en marchant sur les flots [Meinsma and Olthof, 1987 : vol. I, 80-82 ; vol. II, 77-79]. De nos jours encore, le sultan de Jogjakarta commémore chaque année cette alliance fondatrice en rencontrant la *Ratu Kidul* à l'occasion d'une danse de cour sacrée (la *bedhaya ketawang*), puis en lui adressant, depuis la plage de Parantritis, non loin du sanctuaire de Goa Langse, des « offrandes (*labuhan*) » empilées sur de petites embarcations. [Florida, 1992 ; Bigon, 1982]

Allons plus loin, ou plus exactement : remontons dans le temps. La plupart des inscriptions javanaises sur pierre et sur cuivre des VIII^e, IX^e et X^e siècles contiennent le récit circonstancié soit d'un « accord en justice (*jaya-pattra*) » conclu entre deux parties sous l'égide d'un représentant de l'autorité royale, soit de la cession à une communauté religieuse, par le souverain ou l'un de ses seigneurs, d'un ensemble de privilèges et de franchises fiscales – et ce en récompense d'un service rendu ou en gage de protection d'un culte. Si l'autorité souveraine est bien la garante temporelle en dernier ressort de ces actes de justice ou d'octroi, les textes menacent souvent les contrevenants potentiels aux accords conclus d'une sanction d'une tout autre nature, puisqu'ils contiennent des sorts punitifs les vouant aux pires tourments. Ainsi un édit entérinant l'allocation de terres et de villages en apanage à des seigneurs locaux exhorte-t-il à « fendre en deux le crâne » de celui qui « perturberait » la mise en œuvre de la collecte des taxes, ainsi qu'à « lui arracher les intestins et le cœur, à manger sa chair et boire son sang », et ce afin qu'il « ne reste plus un seul vestige de lui ». Or, le texte en appelle pour finir aux « divinités des rivières » pour que ces dernières fassent en sorte que les « crocodiles et les *mangalu* (?) » le mettent en pièces sitôt qu'il s'approche d'une berge [Sarkar, 1972]¹⁹.

Une autre inscription reprend cette litanie de géhennes en la ponctuant de la menace de périr emporté / étouffé par un monstre marin :

Lorsque [la déshonorable personne qui perturbe l'accord d'apanage] se rend en forêt,
Qu'elle soit mordue par un serpent ;
Lorsqu'elle se rend aux champs,
Qu'elle soit frappée par la foudre alors même qu'il ne pleut pas ;
Lorsqu'elle entre dans l'eau,
Qu'elle soit emportée / étouffée par le monstre marin (*tuviran*).²⁰

Impossible, bien sûr, de faire avec certitude de ces créatures aquatique²¹ – qui ont pour particularité

d'intervenir sur injonction royale pour châtier les auteurs de crimes de lèse-majesté – des monstres des abysses peuplant une conscience collective angoissée par les étendues océanes, ni de les ériger en lointains ancêtres en ligne directe de la *Ratu Kidul*. Mais le fait que les inscriptions évoquant le *tuviran* et les « divinités des rivières » soient très exactement contemporaines, non seulement de l'édification du Borobudur (et donc de la réalisation de ses bas-reliefs de vaisseaux de haut-bord), mais aussi de la présence, dans la statuaire des *candi* (temples) de Java Centre, du motif d'origine indienne de l'« arche en forme de dragon marin (*kala makara*) » [Coral-Rémusat, 1936 ; Kim, 2007], invite à ne pas ranger trop vite Java dans la catégorie pour le moins paradoxale des sociétés insulaires ayant tourné le dos – en imagination s'entend – au monde liquide qui les environne.

Un point pour finir. L'évocation du personnage de la *Ratu Kidul* pourrait laisser penser qu'il existe à l'époque moderne une ligne de partage clairement tracée entre un monde insulindien engoncé dans ses mythes et un monde européen ayant d'ores et déjà basculé dans le camp de l'exactitude descriptive : d'un côté la fantaisie guidée par la déraison primitive, de l'autre les « sciences naturelles » annonciatrices de la « Révolution scientifique ». Or, il n'est rien de plus faux que ce schéma. Au tournant du XVII^e siècle, Java n'a pas le monopole des monstres des abysses, puisqu'on débat alors âprement, en Toscane comme dans les Flandres, de l'existence des sirènes – dont les « sciences naturelles » européenne n'invalideront définitivement l'existence qu'au crépuscule du XVIII^e siècle. [Flores, 2007] Chacun des mondes en présence avait sa part d'imagination.

On se plaît, ces temps derniers, à étirer toujours plus vers l'amont d'une « modernité » réduite à ses versants philosophiques et industriels supposés,

l'histoire des rapports sociaux au « risque ». L'heure est de nouveau à la « macro-histoire (*Big History*) », qui taille très large ses objets et ses chronologies, et à l'« histoire globale », qui aime à s'énoncer comme projet de généalogie en ligne droite de la « mondialisation » contemporaine [Armitage, 2012]. Présupposer, ne serait-ce qu'en forme d'implicite, une continuité quelconque entre les régimes modernes et contemporains du « risque » conduit toutefois à des formes aigües d'anachronisme. Aux XVI^e et XVII^e siècles, l'estimation du « risque » – de son degré d'imminence et de son niveau de gravité – s'opère bel et bien par l'entremise d'instruments, et donc de « traductions » [Akrich, Callon et Latour 2006], spécifiques : un « bâton de Jacob » permet, au moyen d'un simple calcul trigonométrique à partir du relevé des hauteurs de l'étoile polaire et du soleil à son zénith, de calculer une latitude, et ce faisant d'anticiper l'entrée dans une zone connue de turbulences. Une ancre de sonde, en mesurant la profondeur courant du fonds marin à la coque, fournit une indication de cap lors de l'entrée dans une rade.

Pour autant, la mesure ultime du danger reste, à l'époque, de type *spirituel*. Les hommes et les femmes de l'âge moderne n'ont pas un « moi » à scruter, ni même simplement un corps à entretenir, mais une *âme* à préserver du péché et de la souillure de la « malemort » – en l'espèce, le décès sans extrême-onction ni lieu fixe de sépulture. Les rituels de piété et de supplication qui s'observent à bord des bâtiments de haute mer, et ce tout aussi bien en mondes malais et javanais qu'en monde hollandais, sont des dispositifs *spirituels* de conjuration d'une menace qui n'est *naturelle* qu'au sens où elle exprime le dessein d'une transcendance. Parce que la « nature » est encore toute entière le temple de Dieu et le lieu de Sa loi, il n'est possible de se protéger de ses périls qu'en en appelant à Sa bienveillance. ■

I Notes

1. Richard O. Winstedt et Patrick E. Josselin de Jong, 1956 [ci-après *JMBRAS*] ; 1956, 1, 32 : 27 [ci-après *UULaut*] et Richard O. Winstedt, *JMBRAS*, 1928, vol. 6, n° 2 [ci-après *Adat Kedah*], IV.11 : 41. Le simple fait de s'asseoir sur le panneau de l'écotille

avant – à la place réservée du *nakhoda* – est passible de 6 coups de fouet, et la moindre manifestation de « trahison (*khianat*) » à l'encontre de ce dernier expose à la mort (*UULaut*, XIV : 41 et VII : 36). Cf. Liaw Yock Fang (ed.), 1976 [ci-après *UUMel.*], IX.2 : 78-79 pour le droit de haute justice conféré au *nakhoda* en mer (mais sous réserve d'une validation judiciaire à terre). Le *nakhoda* a

l'obligation de « prendre l'avis (*meshuarat*) de tous les hommes d'équipage », non seulement s'il veut faire relâche de façon inopinée dans un port ou s'engager dans un estuaire, mais aussi avant de décider de jeter tout ou partie de la cargaison par-dessus-bord en cas de tempête (*UULaut*, XX : 44-45 et XI : 39-40).

2. *UULaut*, IX : 38.

3. « Goet-rijcke Asia is varende », dans Anon., *'t Amsterdamse Rommel-Zootje...*, Amsterdam, Jacob et Casparus Loots-Man, c. 1650 [ci-après *Amst. Rommel*] :38-40, et « Het Lof van Oost-Indiën », dans Anon., *De Vermakelijcke Buys-man*, Amsterdam, Casparus Loots-Man, 1694 : 66-72.
4. « Nieuw Matroos Liedeken », dans *Amst. Rommel*, p. 54. Pour des éléments de comparaison avec les imaginaires maritimes ibériques, cf. Luis Krus, 1998 : 95-105.
5. « Voyage de l'Amiral Pierre Willemisz Verhoeven aux Indes Orientales, au Japon, &c. », dans René Auguste Constantin de Renneville, 1725, vol. VIII : 99.
6. Aussi est-il possible, non d'une exposition *in abstracto*, mais d'une « description (*beschrijvinghe*) ». Cf. l'ouvrage qui fit référence en la matière au XVII^e siècle : Cornelis Jansz Lastman, C.J. Lastman, 1648.
7. *Reys-gheschrift van de navigatien der Portugalsen in Orienten*, Amsterdam, C. Claesz., 1595.
8. *UULaut*, IX : 38.
9. Nicolaas Krom et Theodoor van Erp, *Beschrijving van Barabudur*, 's Gravenhage, M. Nijhoff, 1920, vol. I, Série 1 (b), pl. XX-VII : 53 ; XLIII : 86 ; XLIV : 88 ; LIV : 108 et vol. II, Série 2, pl. XXI : 41.
10. Hamzah, XXIII.8-11 : 112-113. L'expression de « sans égal » ou de « sans pareil » est récurrente dans les traités mystiques pour faire référence aux choses qui ne relèvent pas du monde matériel.
11. Le terme *lancang* désigne ici un navire à deux mâts muni d'artillerie lourde.
12. Walter W. Skeat, 1900:6-7, 92, 279-280 / 621-622 (CXXVI), 316 / 626 (CXXXIX), ainsi que Fig. 23.2 : 517. Sur les rituels propitiatoires destinés au *raja di laut*, cf. Richard J. Wilkinson, 1906 : 67-68. *Pusat tasek* signifie le « nombril de la mer ». *Paulh jangaj* pourrait être une corruption de l'« arbre de Zanzibar (*pohon Zanggi*) », et désigne souvent le cocotier des Maldives.
13. La durée au-delà de laquelle il était licite de passer outre le respect de certaines observances était usuellement de trois jours.
14. La cérémonie de la *puja pantai*, au cours de laquelle on sacrifiait un buffle au *hantu laut*, fut interdite en 1959 par le Parti Islamiste de Malaisie (PAS).
15. « “Om een woesten hoop te brengen tot de kerck”. Een onderzoek naar zendingsgedachten in piëtistische zeemansvademecums », in August Th. Boone et J. van Ekeris, *Zending tussen woord en daad. Twee hoofdstukken uit de geschiedenis van gereformeerd Piëtisme en zending*, Kampen, De Groot Goudriaan, 1991 : 14-16 et 23-25.
16. Vereenigde Oost-Indische Compagnie (voc) : Compagnie Unie des Indes Orientales, créée sous régime d'octroi en mars 1602 à Amsterdam, sous l'autorité du *stadhouder* Maurice de Nassau et du Grand pensionnaire Johan van Oldenbarnevelt, par regroupement des compagnies d'exploration ultramarine préexistantes (dont la Compagnie van Verre, qui avait armé la Première Navigation).
17. « Jan Ooms Eerste Uytlandige Voyagie, na Oosten », dans *Matroosen vreught* : 55-57.
18. « 't Quaert-liedjen der Matroosen », dans *Matroosen vreught* : 80.
19. Ci-après CIJ, vol. II, LXX (Inscription sur cuivre de Mantyasih I, Kedu, 829 Saka), B.12-13 et B.18-19, pp. 69-70 / 76-77.
20. *CIJ*, LXXII (Inscriptions sur cuivre de Sangsang, 829 Saka), Pl. I, B.6-7: 90-96.
21. Nous sommes ici à la merci de la transcription et de la traduction proposées par H.B. Sarkar.

I Références bibliographiques

- AKRICH Madeleine, Michel CALLON et Bruno LATOUR, 2006, *Sociologie de la traduction. Textes fondateurs*, Paris, Presses des Mines.
- ARMITAGE David, 2012, “What's the Big Idea ? Intellectual History and the *Longue Durée*”, *History of European Ideas*, 38, 4 : 493-507.
- BERTRAND Romain, 2011, *L'Histoire à parts égales. Récits d'une rencontre Orient-Occident (XVI^e-XVII^e siècle)*, Paris, Le Seuil.
- BIGON Cécile, 1982, « *Labuhan*. Rite royal du kraton de Yogyakarta célébré sur la plage de Parangtritis », *Archipel*, 24 : 117-126.
- BOONE August Th. and J. van EKERIS, 1991, *Zending tussen woord en daad. Twee hoofdstukken uit de geschiedenis van gereformeerd Piëtisme en zending*, Kampen, De Groot Goudriaan.
- BRAGINSKY Vladimir, 1975, “Some Remarks on the Structure of the *Syair Perahu* by Hamzah Fansuri”, *BITLV*, 131, 4 : 415.
- BRUIJN Jacobus and Jan LUCASSEN (eds.), 1980, *Op de schepen der Oost-Indische Compagnie. Vijf artikelen van J. de Hullu*, Groningen, Wolters-Noordhoff, 1980.
- CABANTOUS Alain, 1990, *Le Ciel dans la mer. Christianisme et civilisation maritime, XVI^e-XIX^e siècle*, Paris, Fayard.
- CLOPPENBURCH Iean Evertz, 1619, *Histoire de la Navigation de Iean Hugues de Linschot Hollandois, aux Indes Orientales...*, Amsterdam.
- CLOPPENBURCH Iean Evertz, 1619, *Le grand rovier de mer de Iean Hugues de Linschot Hollandois ...*, Amsterdam.
- CORAL-RÉMUSAT Gilberte de, 1936, « Animaux fantastiques de l'Insulinde, de l'Indochine et de la Chine », *BEFEO*, 36 : 427-435
- CORNEY Bolton (ed.), 1855, *The Voyage of Sir Henry Middleton...*, Londres, The Hakluyt Society.
- CUISINIER Jeanne, 1951, *La Danse sacrée en Indochine et en Indonésie*, Paris, Presses universitaires de France.
- DANASASMITA Saleh, AYATROHAEDI, Tien WARTINI and Undang Ahmad DARSA (eds.), 1987, *Sewaka Darma. Sanghyang Siksa-kandang Karesian. Amanat Galunggung. Transkripsi dan terjemahan*, Bandung, DPK, XIX : 85 -109.
- DAVIDS Karel, 1986, *Zeewezen en wetenschap. De Wetenschap en de ontwikkeling van de navigatietechniek in Nederland tussen 1585 en 1815*, Amsterdam, Dieren.
- DO COUTO Diogo, 2001, *O Primeiro Soldado Pratico. Introdução e edição por Antonio Coimbra-Martins*, Lisbonne, CNCDP, III.16 : 375-376.
- DREWES Gerardus W. J. and Lode Frank BRAKEL (eds.), 1986, *The Poems of Hamzah Fansuri*, Dordrecht, Foris / KITLV.
- FANG Liaw Yock (ed.), 1976, *Undang-Undang Melaka. The Laws of Melaka*, La Haye, M. Nijhoff, IX.2 : 78-79.
- FLORES Jorge, 2007, “Distant Wonders. The Strange and the Marvelous between Mughal India and Habsburg Iberia in the Early Seventeenth Century”, *Comparative Studies in History and Society*, 49, 3 : 553-581.
- FLORIDA Nancy K., 1992, “The Badhaya Katawang : A Translation of the Song of Kangjeng Ratu Kidul”, *Indonesia*, 53 : 2-32.
- FRANKOT Edda, 2007, “Medieval Maritime Law from Oléron to Wisby : Jurisdictions in the Law of the Sea”, in Juan Pan-Montojo and Frederik Pedersen (eds.), *Communities in European History. Representations, Jurisdictions, Conflicts*, Pise, Pisa University Press / Edizioni Plus: 157-160.

- FRIJHOFF Willem, 1989, « Barquettes votives ou maquettes profanes ? Éléments pour une solution du problème des navires figurés dans les églises protestantes des Pays-Bas », in Alain Cabantous et Françoise Hildesheimer (dir.), *Foi chrétienne et milieux maritimes, XVI^e-XX^e siècles*, Paris, Publisud, 1989 : 188-208.
- HANKEN Caroline, 2001, *Sebalds reizen. Het verlangen van de zee-man in de zeventiende eeuw*, Amsterdam, Meulenhoff.
- HART Simon, 1974, « Gens de mer à Amsterdam au XVII^e siècle », *Annales de démographie* : 145-163.
- JOOSSE Leendert, 2002, “De kerk onderweg : aan boord en in de verstrooing”, in Gerrit J. Schutte (ed.), *Het Indisch Sion. De Gereformeerde kerk onder de VOC*, Hilversum, Verloren : 101-110.
- KAREL DE JONGE Jan (ed.), 1862-1870, *De Opkomst van het Nederlandsch gezag in Oost-Indië...*, 's Gravenhage, M. Nijhoff.
- KETTING Herman, 2002, *Leven, werk en rebellie aan boord van Oost-Indiëvaarders (1595-1650)*, Amsterdam, Aksant.
- KEUNING Johannes (ed.), 1938-1951, *De Tweede Schipvaart der Nederlanders naar Oost-Indië...*, 's Gravenhage, M. Nijhoff.
- KHALILIEH Hassan S., 1996, *Islamic Maritime Law. An Introduction*, Leyde, Brill.
- KIM Bo-Kyung, 2007, *Indefinite Boundaries. Reconsidering the Relationship between Borobudur and Loro Jonggrong in Central Java*, Los Angeles, University of California : 177-199.
- KOSTER Gijsbert Louis, 1997, *Roaming through Seductive Gardens. Readings in Malay Narrative*, Leyde, KITLV : 64-65 et 71-74.
- KROM Nicolaas and Theodoor VAN ERP, *Beschrijving van Barabudur*, 1920, 's Gravenhage, M. Nijhoff.
- KRUS Luis, 1998, « O imaginario português e os medos do mar », in Adauto Novaes (ed.), *A descoberta do homem e do mundo*, Sao Paulo, Ministerio da Cultur: 95-105.
- LASTMAN Cornelis Jansz, 1648, *Beschrijvinghe van de Kunst der Sver-lyden*, Amsterdam, C. J. Lastman.
- LOMBARD Denys (dir.), 1970 *Le Spraeck ende Woord-boeck de Frederick de Houtman, première méthode de malais parlé (fin du 16^{ème} siècle)*, Paris, EFEO, XII.
- LOMBARD Denys, 1980, « Le thème de la mer dans les littératures et les mentalités de l'archipel insulindien », *Archipel*, 20.
- LOMBARD Denys (dir.), 1996, *Mémoires d'un voyage aux Indes Orientales, 1619-1622 : un marchand normand à Sumatra (Augustin de Beaulieu)*, Paris, Maisonneuve et Larose.
- LOPES Paulo, 2009, *O medo do mar nos Descobrimentos. Representações do fantástico e dos medos marinhos no final da Idade Média*, Lisbonne, Tribuna : 259-299.
- MARTINEZ José L., 1999 [1983], *Pasajeros de Indias. Viajes trasatlánticos en el siglo XVI*, Mexico, FCE : 296-310.
- MEINSMA Johannes Jacobus and Willem Lodewijk OLTHOFF (eds.), 1987, *Babad Tanah Djawi. De prozaverstie van Ngabèhi Ker-tapradja*, Dordrecht, Foris.
- PAGE Samuel, 1616, *God be Thanked. A Sermon of Thanksgiving for the Happy Success of the English Fleets...*, Londres, N. Okes for S. Waterson.
- PÉREZ-MALLAINA Pablo E., 1998 [1992], *Spain's Men of the Sea. Daily Life on the Indies Fleets in the Sixteenth Century*, Baltimore, Johns Hopkins University Press.
- RENNEVILLE René Auguste Constantin de, 1725, *Recueil des voyages qui ont servi à l'établissement et aux progrès de la Compagnie des Indes Orientales formée dans les Provinces-Unies des Pays-Bas*, Rouen, Pierre Cailloué.
- RUSSELL Margarita, 1983, *Visions of the Sea. Hendrick C. Vroom and the Origins of Dutch Marine Painting*, Leyde, Brill.
- SARKAR Himansu Bhusan, 1972, *Corpus of the Inscriptions of Java (up to 928 A.D.)*, Calcutta, K. L. Mukhopadhyay.
- SHEPPARD Mubin, 1972, *Taman Indera: A Royal Pleasure Ground. Malay Decorative Arts and Pastimes*, Kuala Lumpur, Oxford University Press.
- SKERT Walter W., *Malay Magic*, 1900, Londres, Macmillan.
- TEMPÈRE Delphine, 2009, *Vivre et mourir sur les navires du Siècle d'Or*, Paris, Presses de l'université Paris-Sorbonne.
- WESSING Robert, 1997, “A Princess from Sunda. Some aspects of Nyai Roro Kidul”, *Asian Folklore Studies*, 56, 2: 317-353.
- WILKINSON Richard J., 1906, *Malay Beliefs*, Londres, Luzak & Co.
- WINSTEDT Richard O., 1928, “Kedah Laws”, *Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society*, 6, 2, IV.11 : 41.
- WINSTEDT Richard O. and Patrick E. JOSSELYN DE JONG, 1956, “The Maritime Laws of Malacca”, *Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society* 29, 3, I.32 : 27.

ABSTRACT

For your Ship is not made of Planks... Nautical Technologies and the Ritual Warding of Danger in « First Contact » Situations (Netherlands and the Malay World, 16th-17th c.)

In the early modern period, intermittent connections between Europe and the Malay world are established through Portuguese, Dutch, and British voyages to the East Indies. During these long-distance maritime journeys, new nautical devices are set up and put to the test in order to ward off the ever-present danger of shipwreck. This technical enterprise also echoes a deep-seated spiritual concern : that of saving one's soul even if there are no ministers nor burial grounds around, for death at sea is considered one of the most perilous spiritual ordeals one can undergo. Hence the use, on board both European and Malay ships, of multi-faceted supplication rituals, that appeal both to official religious tenets (whether Christian or Islamic) and to local or occupational mythologies.

Keywords : Southeast Asia. Malay world. Netherlands. Maritime world. Rituals.

I ZUSAMMENFASSUNG

Da Dein Schiff nicht aus Planken gemacht ist... Schiffsmessungen und spirituelle Gefahrenbeschwörungen in Erstkontaktsituationen (Niederlande-Smaragdgiirtel, 16.–17. Jahrhundert)

Am Anfang des modernen Zeitalters, im 16. Jahrhunderts, etablierten sich zwischen Europa und dem sogenannten Smaragdgiirtel (das insulare Siiidostasien) zeitweilig geschäftliche, diplomatische und militärische Beziehungen. Die ersten Reisen von Portugiesen, Holländern und Briten im Malaysischen Archipel gaben die einzigartige Möglichkeit, die spezifischen Techniken der Hochseefahrt zu perfektionieren und auf die Bewährung zu setzen. Die Techniken zielen dabei auf die Messung und Bewahrung vor den Gefahren eines Schiffbruchs ab. Die technische Entwicklung wird jedoch durch ein spirituelles Anliegen gedoppelt: Der Tod ohne Sakrament oder Bestattung soll verhindert werden. Eine große Anzahl an Bittschriftsritualen zielt darauf ab, die Gefahr eines tragischen Todes im Meer abzuwenden. Diese rituellen Vorsichtsmaßnahmen sind sowohl auf malaiischer und javanischer als auch auf britischer und holländischer Seite zu beobachten.

Stichwörter: Siiidostasien. Malaiische Welt. Niederlande. Maritime Welt. Rituale.

I RÉSUMEN

Puesto que tu barco no está hecho de tablas... Metrologías náuticas y conjuración del peligro espiritual en situación de « primeros contactos (Holanda-Insulinde, siglos XVI y XVII)

A principios de la época moderna, en el siglo XVI, las relaciones comerciales, diplomáticas y militares, intermitentes, se establecen entre Europa y el mundo insulindio (Asia del Sureste Insular). Los primeros viajes de los Portugueses, Holandeses, y Británicos, a las Indias orientales, son una de las ocasiones privilegiadas de la puesta a punto – y a prueba – de técnicas específicas de navegación en alta mar, que están todas enfocadas en evaluar y prevenir el peligro de naufragio. Pero esta elaboración técnica se acompaña de una preocupación de orden espiritual : se trata de evitar la muerte sin sacramento ni sepultura. Numerosos rituales de súplica tienen por objeto conjurar el peligro de la « mala muerte » en el mar, y se observan tanto en los navíos malayos y javaneses como en los holandeses y británicos.

Palabras-clave: Sureste asiático. Mundo malayo. Países-Bajos. Mundo marítimo. Rituales.