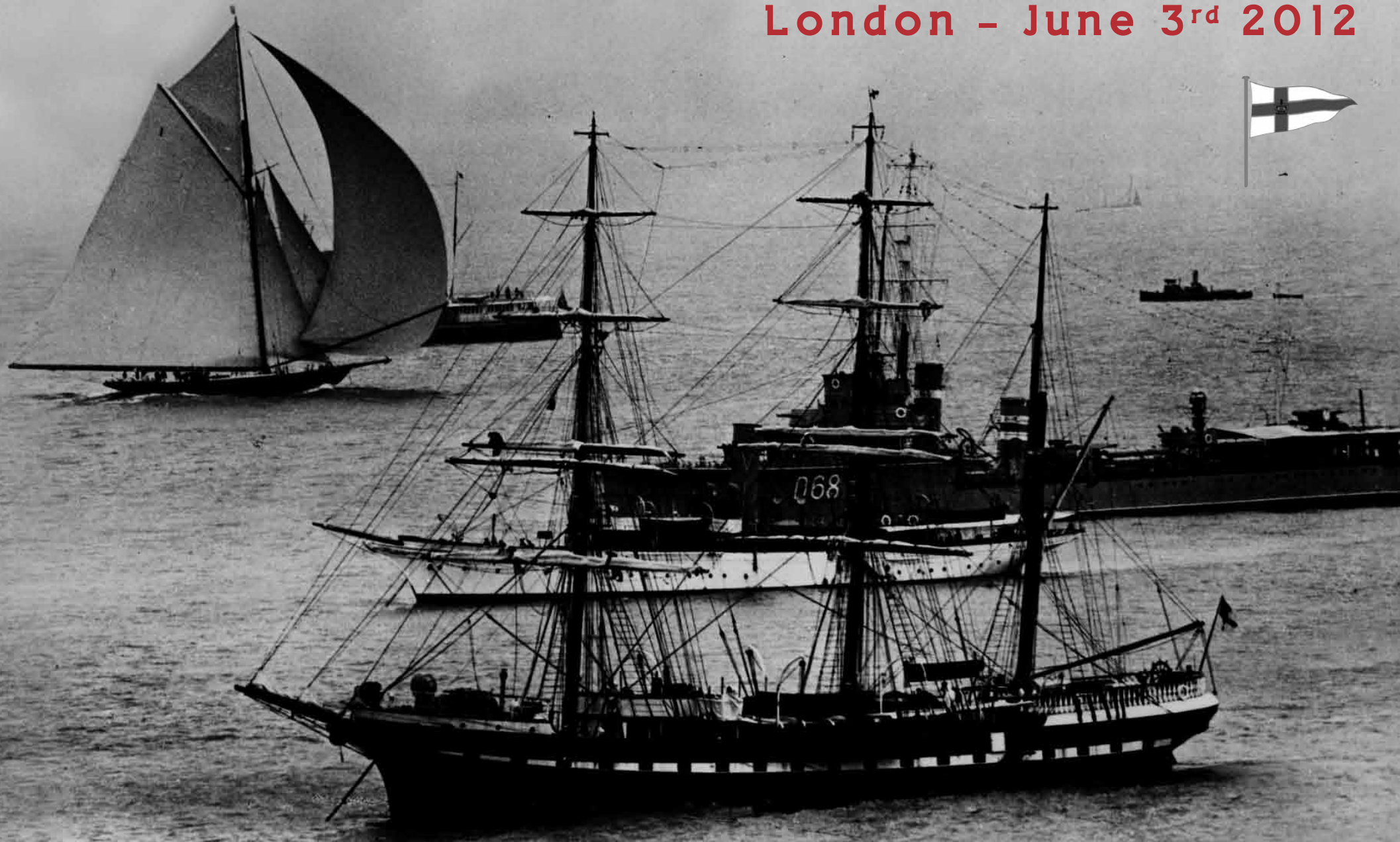


Belem Fantôme II at the Queen's Diamond Jubilee

London - June 3rd 2012



British history of a French three masted ship 1914-1951



Diamond Jubilee of Queen Elizabeth II

Belem, a guest of honour

Jubilé de diamant de la Reine Elisabeth II
Le Belem invité d'honneur



Commemorative medal. Monnaie de Paris
Médaille commémorative. Monnaie de Paris

Belem, Europe's oldest three masted ship still at sea, has been invited by Her Majesty Queen Elizabeth II to take part in the celebrations of the 60th anniversary of her reign. Crowned Queen on February 6th 1952 Elizabeth II is now offering her people the second Diamond Jubilee in the history of the British Monarchy, after that of Queen Victoria in 1897.

These celebrations also mark the fact that her reign is one of the longest in the history of European Monarchy.

On this historic occasion, one of the most spectacular nautical parades ever seen on the Thames takes place between Hammersmith and Greenwich on June 3rd 2012. Aboard the Royal Barge, Her Majesty is heading an impressive pageant of ships that hail from the United Kingdom and the Commonwealth. Belem, a French ship and long living symbol of France's naval history and traditions, has been chosen by the Queen to welcome aboard members of the Royal entourage together with other VIPs and offer them a privileged viewpoint on the naval parade.

Le Belem, le plus ancien Trois-mâts d'Europe encore naviguant, est invité par la Reine Elisabeth II pour célébrer le soixantième anniversaire de son règne. Ayant accédé au trône le 6 février 1952, elle offre à son royaume le second jubilé de diamant de l'histoire de la monarchie britannique après celui de la reine Victoria en 1897. Ces festivités soulignent la longévité du règne d'Elisabeth II, l'un des plus longs de l'histoire de toutes les monarchies européennes. A cette occasion, a lieu le 3 juin 2012 l'une

des parades fluviales les plus grandioses jamais organisées à Londres sur la Tamise entre Hammersmith et Greenwich. La Reine ouvre le cortège à bord de sa barge d'apparat royal, suivie par une myriade de navires venus du Royaume-Uni et du Commonwealth. Chose surprenante, c'est le Belem, un navire français et symbole fort de la tradition maritime de son pays, qui est choisi par la Reine Elisabeth II pour offrir aux membres de l'entourage royal et à d'autres personnalités, une place d'honneur d'où suivre le spectacle.



Belem, symbol of friendship between Britain and France

Le Belem, symbole de l'amitié franco-britannique

Understanding why the British take such pleasure in seeing Belem sail on British waters means taking a look back on the ship's history. On the eve of the First World War, Belem began sailing under British colours. During thirty six years, she belonged successively to two illustrious families. The Duke of Westminster then the Honourable Arthur Ernest Guinness moulded her new image and made her into the ship we still see today. By embellishing and modernising her, they contributed to the survival and very distinctive elegance of a ship that is now classified as an historical monument.

Several alterations dating back to those memorable times can still be seen today and contribute to her characteristic appearance: the wooden balustrade around the stern, the steel lower masts, the presence of engines to enhance the

power of the wind... Internal conversions that remain today include the double revolution staircase in mahogany in the reception area, the book cabinet and Captain's desk, also in Cuban mahogany.

If the last of Europe's great 19th century tall ships is still sailing in such excellent condition, it is definitely due to the dedication of her British owners.

The Belem Foundation wishes to express their profound gratitude to them for having preserved and enhanced this unique historical symbol, a heritage shared by France and the United Kingdom.

What ship other than Belem could so well embody our mutual friendship?

Pour comprendre l'engouement des Britanniques à revoir le Belem naviguer dans leurs eaux et participer à une si emblématique parade nautique, il faut explorer l'histoire du navire. A la veille de la première guerre mondiale, le Belem change pour la première fois de pavillon. Il devient la propriété de deux illustres familles britanniques pendant trente-six années. Successivement, le Duc de Westminster puis l'Honorable Arthur Ernest ont façonné la nouvelle image du Belem, celle qui nous reste encore aujourd'hui. Les travaux d'embellissement et de modernisation du navire qu'ils entreprirent ont contribué à la préservation et à la distinction du Trois-mâts classé aujourd'hui monument historique. Plusieurs transformations datant de cette période faste sont toujours visibles aujourd'hui et lui donnent son caractère. La dunette a été rehaussée et agrémentée d'une

rotonde ornée de balustres de style victorien. Les bas-mâts en bois des mâts ont été remplacés par des bas-mâts en acier, ce qui a permis au mâât d'artimon de servir de cheminée pour l'échappement des moteurs. Enfin, le Belem conserve des aménagements intérieurs de cette époque en acajou de Cuba, le grand escalier à double révolution, la bibliothèque et le bureau de Capitaine.

Si le plus ancien des grands voiliers d'Europe nous est parvenu en si bel état, c'est bien grâce à l'intérêt porté par ses propriétaires britanniques. La Fondation Belem souhaite leur rendre hommage pour avoir préservé et enrichi ce fleuron du patrimoine, fruit d'une histoire partagée entre la France et le Royaume-Uni. Quel navire, mieux que le Belem, pouvait se prévaloir d'un héritage historique et patrimonial capable d'incarner l'amitié franco-britannique ?



The Duke of Westminster

Turning Belem into a fine yacht

Le Duc de Westminster fait du Belem un yacht de luxe

Born into one of Britains most illustrious families, Hugh Richard Arthur Grosvenor, 2nd Duke of Westminster, bore all the hallmarks of his high lineage. With wealth, upbringing and elegance there came also generosity, bravery, great personal charm and a passion for sports. Nicknamed “Bendor” after his Grandfather’s stallion, Bend Or, won the Derby in 1880, he was naturally a lover of horses... But as well as being a polo player he was a motorboat racer for the 1908 London Olympics, a motor car enthusiast and an outstanding sailor.

Westminster discovered and acquired Belem in 1914 at the outbreak of war. He had already served in the Boer War in 1901, where he made friends with a brilliant young journalist called Winston Churchill. During the First World War, he was in command of the “Armoured Motor Cars”; his bravery in the Egyptian Campaign earned him the DSO. But he also took the time and trouble to oversee Belem’s complete overhaul, turning a utilitarian merchant vessel into such an elegant yacht that the novelist Arnold Bennett was moved to call her “a lovely ship... One of the finest yachts afloat; but for all the fantastic luxury there was a real taste”.

In 1921, however, the Duke sold Belem to the Honourable Arthur Ernest Guinness, for his fancy had been taken by a handsome four-masted schooner, Flying Cloud. Four years later, he added to his fleet a steam-powered former destroyer renamed Cutty Sark, carrying a 43-strong crew and, the very next year, replaced Flying Cloud with an even larger version, Flying Cloud II.

His yachts were so well known on the French Riviera, they inspired one of Noël Coward’s celebrated quips: in “Private Lives”, to Amanda’s question “What yacht is that?” Elyot answers “The Duke of Westminster’s I expect. It always is...”

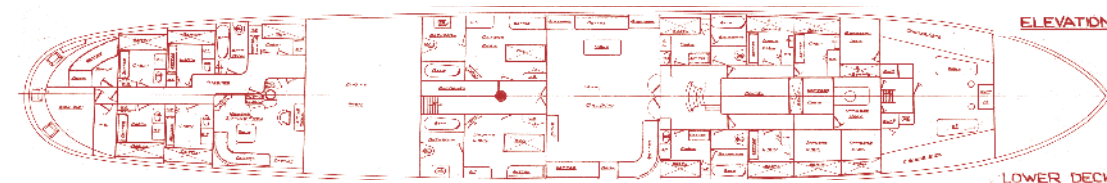
Issu d'une des plus illustres familles d'Angleterre, Hugh Richard Arthur Grosvenor, 2e Duc de Westminster, portait avec élégance et panache les attributs de sa lignée aristocratique. Doté d'une immense fortune et d'une éducation impeccable, il était aussi connu pour sa générosité, son audace, son charme et ses talents sportifs. A l'âge de 15 mois, il fut surnommé « Bendor », en hommage à l'étalon de son grand père, Bend Or, qui avait remporté le Derby en 1880.

Rien d'étonnant donc à ce qu'il ait eu le goût du sport : c'était un remarquable joueur de polo, un passionné d'automobile et de courses de hors-bord - il concourut à ce titre aux Jeux Olympiques de Londres en 1908. Ce fut aussi un excellent navigateur à voile.

Westminster acheta le Belem en février 1914, à la veille de la Première Guerre mondiale. Il avait déjà servi dans la Guerre des Boers, en 1901, se liant d'amitié avec un jeune correspondant de guerre en Afrique du Sud, du nom de Winston Churchill. Pendant la guerre de 14-18, il commanda les « Armoured Motor Cars » (véhicules blindés) de son régiment ; sa bravoure pendant la campagne d'Egypte lui valut le DSO – Distinguished Service Order – une des plus prestigieuses décorations militaires britanniques. Cela ne l'a pas empêché de se préoccuper de la rénovation du Belem, faisant d'un simple navire marchand un yacht si élégant que l'écrivain Arnold Bennett n'hésita pas à le qualifier de « ravissant ! Un des plus beaux yachts sur mer ; d'un luxe fantastique mais d'un goût authentique ».

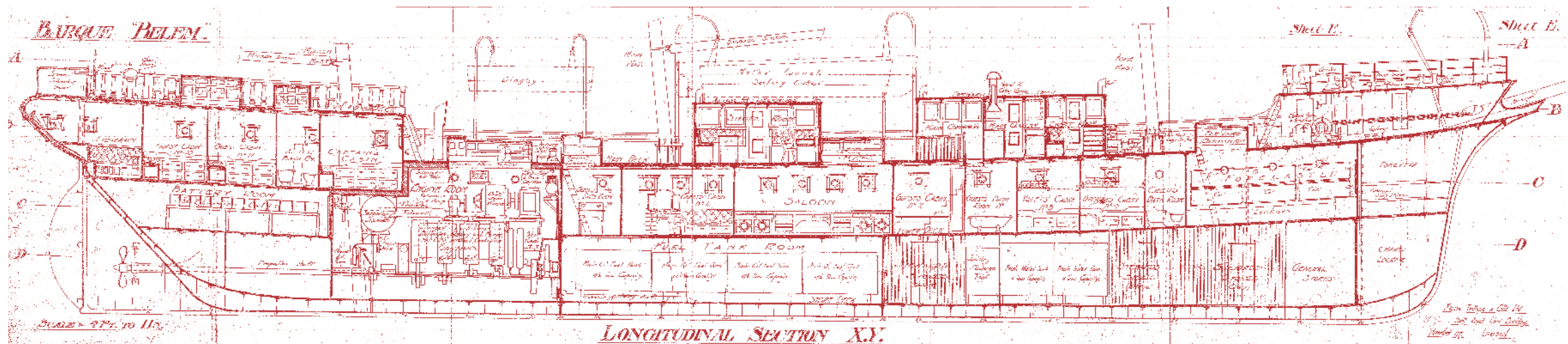
Et pourtant, dès 1921, le Duc de Westminster vendait le Belem à l'Honorable Arthur Ernest Guinness, lui préférant une spectaculaire goélette quatre mâts, Flying Cloud. Quatre ans plus tard, il ajouta à sa flottille personnelle un ancien destroyer qu'il rebaptisa Cutty Sark, embarquant un équipage de 43 hommes. L'année suivante, en 1926, il remplaça Flying Cloud par un quatre mâts encore plus grand, Flying Cloud II.

Ses yachts étaient tellement connus sur la Côte d'Azur qu'ils ont inspiré une de ses fameuses boutades à Noël Coward dans sa pièce « Private Lives ». A la question « A qui est ce yacht ? » la réponse fuse : « Au Duc de Westminster, j'imagine. Comme toujours... »



1914-1919 / Four years in the making

1914-1919 / Un chantier de quatre ans



Belem was bought from the French "Société des Armateurs coloniaux" on February 11th, 1914 at the cost of £3,000 (some £90,000 today). The bill of sale bears the signature of Arthur Bellingham, master mariner, acting on behalf of the Duke of Westminster. Julien Chauvelon, her Captain for 13 years, sailed her one last time across from France in February. She was delivered to the Southampton shipyards of Summers & Payne where plans and blueprints for her complete makeover were carefully scrutinized and given the go-ahead by Bureau Veritas.

During the four long years while the world was at war, the shipyards completed her conversion from trading vessel to top luxury yacht fit for a Peer of the Realm and his entourage. Summers & Payne carried out extensive internal changes in order to make room for as many as 14 cabins for the owner, his guests and valets, for the officers and boatswain, as well as sleeping quarters with 14 bunks for the crewmen beneath the forecabin. Changes included 5 bathrooms, a new galley, a dining-room, a chart room, a smoking room, a semi-circular library, a lounge and a double revolution staircase in mahogany leading to the lower deck housing the cabins... The well-known London firm of Marple & C^o was responsible for the furnishings.

Of course, Belem was equipped with a state of the art water and sanitation system. She who had only ever been powered by the wind could now boast a brand new engine room, complete with twin Bolinder engines (480 break horse power) courtesy of Pollock, Son & C^o. Smoke from the engines was carried up a funnel running along

the mizzen mast. The original guard rail stanchions around the stern were replaced by a wooden balustrade of white columns in the style of the architect Detmar Blow, a disciple of John Ruskin. Steel lower masts, new portholes, painted gun ports, a new figurehead, propellers made by Harland & Wolff (of Titanic fame) all contributed to Belem's new, glamorous image.

By the time the ship was ready to welcome her British crew, under the command of Captain William Henry Simmonds, on New Year's Day 1919, her renovation had cost the Duke about £100,000 (around £3 million today).



Le Belem fut acheté à la « Société des Armateurs coloniaux » le 4 février 1914 pour la somme de 3 000 £ (équivalent à 90 000 £ actuelles). Le contrat portait la signature d'Arthur Bellingham, Capitaine au long cours, agissant pour le compte du Duc de Westminster. En février, Julien Chauvelon, Commandant du Belem pendant 13 ans, prit la barre une dernière fois pour le convoyer jusqu'à Southampton. Là, le trois-mâts entra aux chantiers Summers & Payne, où les plans de sa rénovation furent soumis à l'approbation du Bureau Veritas.

S'ensuivirent quatre années, ces années où la guerre déchirait le monde, pendant lesquelles les chantiers menèrent à bien

les travaux destinés à faire du Belem un yacht digne d'un pair du royaume et de son entourage. L'espace intérieur fut complètement remodelé pour y aménager 14 cabines, les unes dans le nouveau faux-pont pour le propriétaire, ses invités et ses domestiques, les autres sous le gaillard d'arrière pour les officiers et le maître d'équipage et, sous le gaillard d'avant, un espace d'équipage de 14 bannettes doubles. S'y ajoutaient 5 salles de bains, une salle à manger, une salle des cartes, un fumoir, une bibliothèque semi-circulaire, un salon et un escalier en acajou à double révolution pour desservir le faux-pont. La firme londonienne de Marple & Co fut chargée de l'ameublement intérieur.

Le Belem fut naturellement équipé d'un réseau de distribution d'eau et d'un système sanitaire dernier cri. Lui qui n'avait jamais marché qu'à la force du vent s'est vu doté d'une salle des machines où la société Pollock, Son & Co installa deux moteurs Bollinger de 480 cv chacun. L'échappement des moteurs sortait au mât d'artimon. Les batayoles en fer du garde corps de la dunette furent remplacées par une balustrade en bois dans le plus pur style de l'architecte Detmar Blow, un disciple de John Ruskin. Des bas-mâts en acier, de nouveaux hublots, une ligne de faux-sabords, une nouvelle figure de proue, des hélices fournies par Harland and Wolff (dont les chantiers ont réalisé le Titanic), ont contribué à créer la nouvelle image du Belem.

Lorsque, le 1er janvier 1919, le Belem accueillit son nouvel équipage et son nouveau commandant, le Capitaine William Henry Simmonds, les travaux de rénovation avaient coûté au Duc quelque 100 000 £ (environ 3 000 000 £ actuelles).

1919-1921 / Crewed for ducal cruises

1919-1921 / Armé pour la croisière...

Now Belem was ready to rub shoulders with the beautiful yachting fleet of Cowes' Royal Yacht Squadron, Britain's most prestigious yacht club, where she would be made welcome for many years to come.

When she left Cowes Harbour in the summer of 1919 heading for the West Coast of Scotland, the crew she carried on her first cruise was more than double the size of the ones she used to take on her commercial travels across the Atlantic. Where 13 to 15 men – at the utmost – made up her crew for the first eighteen years of her life, their number now reached 31... Same ship, same size, different assignment: no more carrying crates, bales, barrels of merchandise, sometimes even live animals inside a vast hold; now, on her refurbished decks and in her mahogany panelled rooms, the crème de la crème of British society sailed for pleasure and at leisure. For their safety and comfort a good-sized crew was of the essence.

At the helm, Captain William Henry Simmonds was an experienced seaman – Belem was actually the last ship under his command before he retired. His crew consisted of two first mates, a boatswain, a carpenter, two engineers, an electrician, two quarter masters, twelve able seamen, plus two mechanics known as “greasers”, three cooks and four stewards...

In spite of the competence of this large team, Belem's first leisure trip had to be cut short due to the engines having teething trouble but, for the following two years she often took the Duke of Westminster and his friends sailing in the Mediterranean or along various British or Continental coasts.

The Duke of Westminster was, it seems, quite adept at impulse sailing. He would suddenly decide to set sail for Scotland, Monte Carlo or his French estates at Mimizan on the Atlantic coast... particularly if a storm was brewing for he loved being tossed about on a stormy sea. Sometimes, he would also change course in the middle of the night: to his probably queasy guests' bewildered enquiries on their whereabouts next morning, the crew was allowed a single answer: “Looks like Spain to me, sir”...

Ce fut donc un yacht largement en mesure de tenir son rang qui vint s'amarrer aux côtés des magnifiques navires du Royal Yacht Squadron de Cowes, le plus prestigieux yacht club de Grande Bretagne, dont le propriétaire du Belem était un membre éminent. Quand le trois-mâts quitta le port de Cowes en été 1919 pour sa première croisière, dans les eaux de l'Ecosse orientale, les membres de son équipage étaient deux fois plus nombreux qu'à l'époque de ses campagnes marchandes. Là où 13 à 15 hommes (au maximum) composèrent son équipage lors des dix-huit premières années de son existence, ils étaient dorénavant 31. Même trois-mâts, même taille mais une toute nouvelle vocation : terminé les caisses, balles et autres barriques de marchandises, voire les animaux vivants, entreposés en calle ! Sur ses ponts remis à neuf et dans ses espaces de vie tapissés d'acajou, la crème de la crème de la société britannique et internationale naviguait pour son plaisir et à loisir... Afin d'assurer sa sécurité et son confort, un équipage consistant était essentiel.

A la barre du navire, le Capitaine Simmonds, un marin expérimenté dont ce fut le dernier commandement avant qu'il ne prenne sa retraite. Son équipage se composait de deux seconds, un maître d'équipage, un charpentier, deux ingénieurs mécaniciens assistés de deux « bouchons gras » (mécanos), un électricien, deux chefs de quart, trois cuisiniers et quatre valets.

Malgré toute la compétence de cet équipage, la première sortie du Belem fut écourtée par quelques ennuis de moteur. Mais, au cours des deux années suivantes, le yacht a emmené le Duc et ses amis sur de nombreuses croisières en Méditerranée ou le long des côtes britanniques et continentales. Westminster aimait partir sous l'impulsion du moment pour l'Ecosse, Monte Carlo ou ses propriétés de Mimizan. Il avait une préférence pour le mauvais temps, adorait les roulis de la mer démontée et n'hésitait pas à changer de cap au milieu de la nuit. Lorsque, le lendemain, des invités quelque peu perturbés demandaient vers quelle côte on se dirigeait, la consigne de l'équipage était de répondre invariablement : « On dirait l'Espagne, sir... »







Arthur Ernest Guinness

Sailing over the oceans

Arthur Ernest Guinness

Naviguer au long cours

The Duke of Westminster and the Honourable Arthur Ernest Guinness shared a common passion for sea and sailing. They also, evidently, had the same keen eye for elegance when it came to choosing their yachts... and Belem was nothing if not elegant, slim-lined and graceful. But whereas Westminster sailed her for only two years, Guinness grew so fond of her that he kept her for the rest of his life, not as Belem, but under a new name, Fantôme II.

Second son of Edward Cecil Guinness, 1st Earl of Iveagh, Chairman of Guinness breweries, Ernest (as he preferred to be called) achieved brilliant studies at Eton, Trinity College and Cambridge before joining the family business in 1902. Although he took full part in the life of his social circle, going to London for the Season and attending functions at Buckingham Palace, he was a quiet, erudite, practical man, passionately interested in modern technology of the time; he learned to fly at an early age and was the second man in Britain to obtain a pilot's licence. He made sure the breweries were equipped with the best and latest techniques and was very much involved in their everyday functioning, to the extent that he always knew the exact temperature of the beer...

His love of the sea came from his childhood holidays on his father's yacht. He regularly attended Cowes Week and already owned a sailing ship, Fantôme, when he discovered and acquired Belem; later on, he bought a third one, in fact the Duke of Westminster's aforementioned Flying Cloud...

Like everything he did, apparently, he bought Belem/Fantôme II with a specific purpose: he intended to sail her not only on cruises but long distance, and even around the world. He, his wife Lady Clotilde Russel, and their three daughters, Aileen, Maureen and Oonagh, grew strongly attached to her. In fact, in his book *Dark and Light - The Guinness Story*, Derek Wilson writes "She was Ernest's pride and joy and became the centre of an increasingly eccentric life - a life which would have furnished wonderful material for a P.G. Wodehouse novel". But to the Golden Guinness Girls and their young friends she was simply "the happy yacht".

Le Duc de Westminster et l'Honorable Arthur Ernest Guinness partageaient une passion commune pour la mer et la navigation à voile. De toute évidence, ils partageaient aussi le même goût pour les yachts élégants. Et le moins que l'on puisse dire du Belem est qu'il est élégant, effilé et gracieux. Mais, alors que Westminster ne l'a gardé que deux ans, Guinness s'y est attaché tant et si bien qu'il l'a conservé jusqu'à la fin de sa vie, sous un autre nom puisque Belem est devenu Fantôme II.

Deuxième fils d'Edward Cecil Guinness, 1er Comte d'Iveagh et Président des brasseries Guinness, Ernest (le prénom qu'il préférait) a fait de brillantes études à Eton, Trinity College (Dublin) et Cambridge avant d'intégrer l'affaire familiale en 1902. Conformément à son milieu et son rang, il prenait toute sa part dans la vie de la haute société, participant à la saison londonienne et fréquentant le Palais royal de Buckingham. Mais il était avant tout un homme discret, érudit, studieux, passionné par les progrès techniques de son époque. Il apprit très tôt à piloter un avion et son brevet d'aviateur fut le deuxième jamais décerné en Grande Bretagne. Il veillait à ce que la brasserie familiale fût dotée d'équipements techniques innovants et s'intéressait au fonctionnement pratique de l'entreprise dans ses moindres détails, y compris les températures de fermentation de la bière... Son amour de la mer remontait à son enfance et aux vacances sur le yacht de son père. Il assistait régulièrement aux régates annuelles de Cowes et possédait déjà un bateau, Fantôme, quand il fit la découverte et l'acquisition du Belem ; plus tard, il en acheta un troisième, qui était d'ailleurs le Flying Cloud du Duc de Westminster.

Comme dans tout ce qu'il faisait, apparemment, Guinness avait une idée précise en tête quand il acheta le Belem/Fantôme II : s'en servir non seulement pour des croisières mais pour des voyages au long cours, en particulier le tour du monde. Lui-même, sa femme Lady Clotilde Russel et leurs trois filles, Aileen, Maureen et Oonagh se sont attachés au navire. Dans son livre *Dark and Light - the Guinness Story*, Derek Wilson écrit « il faisait la fierté d'Ernest et fut au cœur d'une vie toujours plus excentrique qui aurait pu inspirer une nouvelle de P.G. Wodehouse ». Mais, pour ses filles surnommées les Golden Guinness Girls et leurs amis, Fantôme II était tout simplement « le yacht du bonheur ».

L.S. MOTOR BARQUE "FANTÔME II"

PANELLING IN BOUDOIR

SCALE 1"=10'





1921-1922 / A ship well-equipped for long distance travel

1921-1922 / Un navire équipé pour des navigations lointaines

When the Duke of Westminster put Belem up for sale, the least that can be said is that he was not out to make a profit: she had cost him about £100,000 to renovate, yet he put her on the market for £60,000 and finally sold her to Ernest Guinness for £25,000 on September 24th, 1921... Upon which, another £20,000 were spent by her new owner on a second series of alterations.

Before that, however, Guinness proceeded to have her name changed – an unusual initiative in the sailing world but he obviously wished all his ships to come under a similar identity, so Belem became *Fantôme II*, thus bearing a French name for the first and only time in her life! Then he had her delivered to Camper & Nicholson shipyards in Southampton. A few outer changes were made, such as painting the lower masts, the rigging and the lifeboats black but major work was done on the deckhouses and the living quarters, in order to make the ship fit for long distance travel.

The library, for instance, was turned into a sick bay cum office. The main deckhouse was attached to the smoking room and turned into a dining room; an extra deckhouse was added and made into a ladies' boudoir. Also a telegraph set, a long range wireless and a gyrocompass were installed. In the lower deck, all sleeping cabins were altered to fit more people comfortably and were provided with electric light and electric fans; an electric piano was enthroned in the redecorated saloon.

As one of the newspapers of the time points out: "The *Fantôme* is one of the best appointed yachts in the world and has a crew of 33, including a doctor..."

So, when she took to the sea again in the spring of 1922, *Fantôme II* was not only spic and span but fully equipped and manned for long distance travel on the ocean wave...

Quand le Duc de Westminster mit le Belem en vente, on ne peut vraiment pas dire qu'il essayait d'en tirer un profit : les seules rénovations ont beau lui avoir coûté quelque 100 000 £, il mit le navire sur le marché pour 60 000 £, le vendant finalement à Ernest Guinness pour 25 000 £ le 24 septembre 1921. A la suite de quoi, son nouveau propriétaire dépensa 20 000 £ supplémentaires pour le rééquiper.

Mais Guinness commença par lui donner un nouveau nom - une initiative peu fréquente chez les marins, mais il souhaitait de toute évidence donner une même identité à l'ensemble de ses navires. Belem est ainsi devenu *Fantôme II* - navigant sous un nom français pour la seule fois de sa vie ! Il fut ensuite confié aux chantiers navals Camper & Nicholson à Southampton. Il y eut quelques travaux externes, comme la mise en peinture des bas-mâts, du gréement et des canots de sauvetage mais le plus gros des remaniements a porté sur les roofs et les espaces d'habitation, de façon à mieux équiper le voilier pour la navigation au long cours.

Ainsi, la bibliothèque fut transformée en infirmerie / bureau. Le roof principal fut relié au fumoir et transformé en salle à manger ; un roof supplémentaire fut construit comme boudoir pour les dames. Un télégraphe, une radio à longue portée et un gyrocompas furent installés. Dans l'entrepont, les cabines furent aménagées pour accueillir confortablement davantage de monde. Chaque cabine fut équipée d'électricité et de ventilation ; un piano droit électrique trôna dans le salon. Comme le souligne un des journaux de l'époque : « *Fantôme* est un des yachts les mieux équipés au monde et embarque un équipage de 33 personnes, médecin inclus ».

Quand il reprit la mer au printemps 1922, *Fantôme II* n'était pas seulement dans un état impeccable, il avait l'équipement et l'équipage qu'il fallait pour courir les océans...

Fantôme II 1921-1951

1922-1937 / The “happy yacht’s” adventurous cruises

1922-1937 /

Les grandes croisières du “yacht du bonheur”



Just as Guinness Breweries were a family business, Fantôme II was a family ship so, quite naturally, in choosing her Captain, Ernest Guinness went through family channels. Fantôme II's main Master was Henry E. Frogbrook, experienced yachtmaster to the Earl of Iveagh; he was destined to remain in command of the ship for seventeen years before passing the helm to his chief officer – none other than his own son, Archibald H. Frogbrook... As to the crew, at least half, in some instance two thirds, were born and bred on the Isle of Wight where today number of their descendants still live.

From the moment she left the shipyard, Fantôme II was practically always at sea except when wintering in Cowes or Glengarriff, County Cork. During summer, she would usually come back for Cowes Week or on special occasions such as the Spithead Reviews of 1924 and 1935. Otherwise, the family and their many friends would sail off to the Mediterranean, heading for ports like Syracuse, Elba, Istanbul, Philippeville (Algeria) rather than the more usual Monte Carlo or Nice...

The Guinness family liked to sail regularly in Scottish, Irish or Welsh waters and, more hardily still, on two occasions (1922 and 1932) made for the Baltic Sea, travelling not only along the Norwegian fjords but right up to the Spitzberg in the Arctic Ocean. In 1937, Fantôme II sailed to Montréal, Canada and from there to the Great Lakes. She apparently made record time on the way back, linking Québec to Galway in 10 days. But by then of course, Fantôme II was more than a seasoned traveller – she had actually sailed around the world...

Tout comme les brasseries Guinness étaient une entreprise familiale, Fantôme II fut un bateau de famille et ce fut bien naturellement qu'Ernest Guinness alla chercher son commandant « en famille ». Il s'agissait de Henry E. Frogbrook, « yachtmaster » expérimenté de son père, le Comte d'Iveagh, qui fut le commandant de Fantôme II pendant dix sept ans avant de passer la main à son second, qui n'était autre que son fils, Archibald H. Frogbrook. Quant à l'équipage, une bonne moitié, voire parfois les deux tiers, venait de l'île de Wight où vivent aujourd'hui encore nombre de leurs descendants.

Du jour où il a quitté le chantier, Fantôme II a passé pratiquement tout son temps en mer, sauf pendant l'hivernage à Cowes ou à Glengarriff, en Irlande. L'été, il revenait généralement pour les régates de Cowes ou des événements prestigieux comme les revues navales de Spithead en 1924 et 1935. Autrement, la famille et ses nombreux amis mettaient les voiles pour la Méditerranée, préférant des ports comme Syracuse, Elbe, Istanbul, Philippeville (Algérie) à des destinations plus classiques comme Monte Carlo ou Nice...

La famille Guinness aimait aussi à fréquenter les eaux écossaises, irlandaises ou galloises, voire la Mer Baltique, à deux reprises (1922 et 1932), naviguant le long des fjords de Norvège jusqu'au Spitzberg dans l'Océan Arctique. En 1937, Fantôme II traversa l'Atlantique jusqu'à Montréal puis Chicago et les Grands Lacs. Le retour de Québec jusqu'à Galway (2400 miles) s'accomplit en 10 jours – un temps record. Il est vrai que Fantôme II était alors un voyageur expérimenté ayant fait rien moins que le tour du monde....

1923-1924 / 31,129 miles ...from Cowes to Cowes

1923-1924 / 31 129 miles... de Cowes à Cowes



On March 29th, 1923 Fantôme II set sail from Cowes heading for Gibraltar, on the first lap of a year-long world tour. On board Ernest Guinness, surrounded by his 31-strong crew under the command of Captain Henry Frogbrook, was eagerly looking forward to this voyage for which he had so carefully primed and prepared his ship. 1,100 miles further on, in Gibraltar, he was joined by the rest of the party, namely his wife and daughters, his cousin Algernon Guinness, his daughters' friend Nancy Tennant, two gentlemen friends, Ian Murray and J.A. "Pop" Fane as well as the ships' doctor, Dr Philips, a valet and a ladies' maid. The aim of "the party", as the passengers called themselves was to discover and explore the world's most romantic spots, particularly in the South Seas...

Fantôme II made for Shimizu where Dr Philips and Algernon Guinness went off to bring help and medical supplies to the disaster zone.

After visiting Japan, the party crossed the Yellow Sea to China – Tientsin (and a rail trip to Peking), then Shanghai, Hong Kong and Canton. After which, off to Borneo, Singapour, Malaysia (Malacca, Penang) then to Colombo (Ceylon) in time for Christmas... The journey home took Fantôme II through the Red Sea, the Suez Canal to the Mediterranean with stopovers in Aden, Port Said, Crete, Santorin, Milo and Piraeus/Athens then Messina and Naples, where the passengers came off and covered the last lap home by land. After a final stop-over in Gibraltar, Fantôme II sailed into Cowes Harbour in the middle of a snowfall on March 2nd, 1924 – 338 days after setting off.

It was all in all a successful and fascinating tour. The Guinness family and their fellow-travellers brought back a varied collection of artefacts and mementos – as well as Polly, a gorgeous white cockatoo that became the Captains' pet and the ship's mascot. Some of the ladies kept diaries of their itinerary. Nancy Tennant in particular brought back detailed written testimonials and a large variety of photographs taken during the trip – those of everyday life on board but also of places and people, of animals and birds, costumes and customs from all over the world; those taken on the South Sea Islands contributed to enhance photographic data on the inhabitants of those faraway lands.

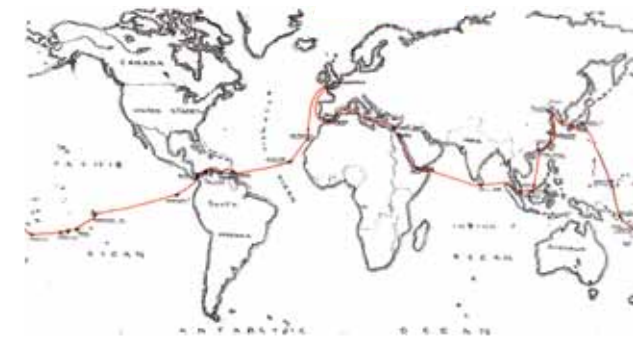
Fantôme II started by crossing the Atlantic via Las Palmas, Cabo Verde, Trinidad and the Caribbean islands, then, along the coasts of Venezuela and Colombia, through the Panama Canal to the South Sea Islands: Galapagos, Marquesas, Tahiti, Cook Islands, Tonga Islands, Fiji, New Hebrides and the Solomon Islands. A two-month and 14,000 mile journey inspired by Robert Louis Stevenson's writings... The ship then headed north to Japan, aiming for Yokohama; however the journey took longer than expected due to one or two unforeseen stopovers along the way: thanks to this delay Fantôme II and all who sailed on her just missed being caught up in the cataclysmic earthquake of September 21st that killed 140,000 people in the Yokohama area. The ship's lucky star was definitely shining bright*...

Le 29 mars 1923, Fantôme II quittait le port de Cowes pour Gibraltar, première étape d'un tour du monde qui allait durer un an. A son bord, Ernest Guinness, entouré de ses hommes d'équipage sous le commandement du Capitaine Henry Frogbrook, se réjouissait à l'avance de cette aventure à laquelle il avait si soigneusement préparé son navire. A Gibraltar, 1 100 miles plus loin, l'attendaient ses autres compagnons de voyage : sa femme, ses filles, deux de ses amis, Ian Murray et J.A. « Pop » Fane, son cousin Algernon Guinness, la jeune Nancy Tennant, amie de ses filles, le médecin de bord, le Dr. Philips, ainsi qu'un valet et une femme de chambre. Le projet de « la bande d'amis », comme ils s'étaient surnommés, était de partir à la découverte des lieux les plus romantiques de la planète, en particulier les Mers du Sud.

Fantôme II commença par traverser l'Atlantique en passant par les Canaries, les Iles du Cap Vert, Trinidad et les Caraïbes puis, longeant les côtes du Venezuela et de la Colombie, il franchit le Canal de Panama pour rejoindre les îles du Pacifique : les Galápagos, les Marquises, Tahiti, les îles Cook, les îles Tonga, Fidji, les Nouvelles Hébrides et les îles Salomon. Cette première étape de 14 000 miles et d'une durée de deux mois trouvait son inspiration dans l'œuvre de Robert Louis Stevenson. Le trois-mâts mit ensuite le cap sur Yokohama, au Japon ; le voyage dura plus longtemps que prévu en raison d'une ou deux escales impromptues en cours de route. Un délai salvateur : grâce à lui, Fantôme II et ses passagers échappèrent de peu au tragique tremblement de terre qui secoua la région de Yokohama le 21 septembre, faisant 140 000 morts. La bonne étoile du navire veillait*... Fantôme II accosta à Shimizu, d'où le Dr Philips et Algernon Guinness partirent pour la zone sinistrée porter du secours et du matériel médical.

Après la visite au Japon, « la bande d'amis » reprit le large, traversant la Mer Jaune jusqu'en Chine : Tientsin (et un voyage ferroviaire jusqu'à Pékin), puis Shanghai, Hong Kong et Canton. Ensuite, en route pour Bornéo, Singapour, puis Malacca et Penang (Malaisie) enfin Colombo (Ceylan) à temps pour fêter Noël. La dernière partie du voyage vit Fantôme II franchir la Mer Rouge et le Canal de Suez jusqu'en Méditerranée, avec des escales à Aden, Port Saïd, la Crète, Santorin, Milos et le Pirée (avec visite à Athènes), puis Messine et Naples, où les passagers débarquèrent pour faire la dernière étape par voie terrestre. Après un ultime arrêt à Gibraltar,

Fantôme II se présenta au port de Cowes sous une tempête de neige le 2 mars 1924 – 338 jours après son départ. Ce fut dans l'ensemble un voyage réussi et fascinant. La famille Guinness et ses compagnons de voyage ramenèrent toute une collection de souvenirs et de curiosités – ainsi que Polly, un magnifique cacatoès blanc qui fit la conquête du Capitaine et devint la mascotte du navire. Parmi les passagères, certaines ont tenu leur journal ; celui de Nancy Tennant en particulier recelait de nombreux descriptifs et un grand choix de photos prises au cours du voyage – on y découvre la vie quotidienne à bord mais aussi les paysages, les personnages, les animaux et les oiseaux, les costumes et les coutumes de ces pays lointains. Les clichés pris dans les Iles des Mers du Sud ont d'ailleurs contribué à enrichir les données photographiques de l'époque sur les habitants de cette partie du monde.



* And not for the first time... On May 8th, 1902 Belem narrowly escaped destruction in the bay of St Pierre de la Martinique when the neighbouring volcano erupted, destroying the town, all the ships in the harbour and killing 30,000 people. Due to a bureaucratic mix-up, Belem's berth had been occupied and she'd had to anchor further along the coast... so her only mishap was to be covered in ashes

* Ce ne fut pas la première fois. Le 8 mai 1902, dans la baie de St Pierre de la Martinique, le Belem échappa de justesse à l'éruption de la Montagne Pelée qui détruisit toute la ville, les navires du port et fit 30 000 morts. La veille, une erreur administrative avait privé le Belem de son mouillage dans le port et il avait du jeter l'ancre dans une baie voisine : à part se faire recouvrir d'une pluie de cendres, il ne subit aucun dégât.

1923-1924 / World tour photo album by Nancy Tennant

1923-1924 / Photo album du tour du monde de Nancy Tennant

Nancy Tennant,
a friend of the Guinness
daughters
Nancy Tennant, une amie
des filles Guinness



Life on board / Vie à bord



Sailing along / La navigation



The party and the crew / Les invités et l'équipage

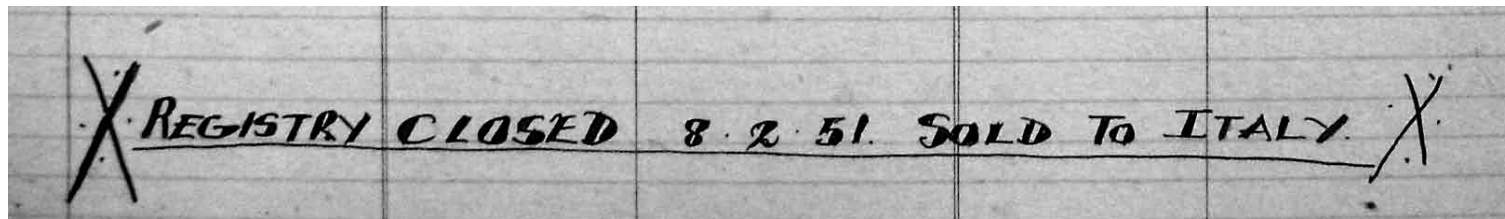


Life ashore
Escales et découvertes



1939-1951 / The end of an era

1939-1951 / La page se tourne



The Canadian trip was to be Fantôme II's last ocean voyage. In September 1939, Britain and France declared war on Germany. Ernest Guinness had his yacht put out of commission and taken to Marvins' Yard shipyards in Cowes; she was put in a mud berth on the River Medina where she remained for the duration of the war.

On May 4th and 5th, 1942 Cowes was subjected to enemy bombings. The bombs did not hit the ship but destroyed many warehouses and buildings in the harbour, including the HQ of the Free French naval forces - who are recorded as having held several meetings aboard Fantôme II.

In 1947, Fantôme II left Cowes for Belfast then Dublin where she was made seaworthy once more. She made several journeys between Ireland and Scotland then, upon Ernest Guinness' death, she returned to Cowes in March 1949 after having spent the winter in Glengarriff.

His daughter Oonagh inherited Fantôme II. On February 8th, 1951 the ship was sold to the Italian shipowners "Società Italiana di Armamento Sidarma". She was to be converted into a training ship by the Maritime Centre of the Cini Foundation in Venice. She sailed for Venice with a technical stop-over in Brest. From the moment she left, her name was changed to Giorgio Cini. The third chapter of her life was about to begin...

Le voyage au Canada devait être la dernière navigation au long cours de Fantôme II. En septembre 1939, la Grande Bretagne et la France déclarèrent la guerre à l'Allemagne. Ernest Guinness fit désarmer son yacht et le confia aux chantiers de Marvins Yard à Cowes, où il fut envasé dans la rivière Medina pour la durée de la guerre.

Les 5 et 6 mai 1942, Cowes subit un bombardement aérien qui détruisit nombre d'entrepôts et de bâtiments du port, y compris la base des Forces Navales de la France Libre dont les membres avaient tenu plusieurs réunions à bord de Fantôme II. Le navire lui-même ne fut pas atteint.

En 1947, Fantôme II quitta Cowes pour Belfast puis Dublin où il fut remis en état de naviguer. Il fit plusieurs traversées entre l'Irlande et l'Ecosse puis, après la mort d'Ernest Guinness en 1949, il retourna à Cowes suivant son hivernage à Glengarriff.

Ce fut Oonagh qui hérita du yacht de son père. Le 8 février 1951, le voilier fut vendu à un armateur italien, « Società Italiana di Armamento Sidarma » pour être transformé en navire école par le Centre Maritime de la Fondation Cini à Venise. Il prit la direction de Venise avec une escale technique à Brest. A son départ déjà, il portait un nouveau nom, Giorgio Cini. Le troisième chapitre de sa vie venait de s'ouvrir...

Continuing the adventure

L'aventure se poursuit...

FONDATION
BELEM



Following the death of Ernest Guinness, her last British owner, the ship was bought in 1951 by the Cini Foundation in Venice. The luxury yacht was turned into a training ship, like many other tall ships at the time.

After sailing as a merchant ship for 17 years and as a yacht in the twenties and thirties, after the Second World War she took up a third career as a training ship which she has kept up to this day.

Bought in 1979 by the Caisses d'Epargne, the three masted barque recovered her original name and colours. The Caisses d'Epargne set up a foundation to whom they donated the ship and which they have been financing since then. The Fondation Belem was officially registered in March 1980.

Belem was completely refurbished although all that remained of British renovations was preserved. She was listed as a Historical Monument in 1984. She took to the sea again in 1986 and for the last quarter-century the general public has been given the opportunity to sail aboard a XIXth century tall ship, a witness to 100 years of maritime history, and to discover the thousand year-old secrets of manoeuvring a square-rigged vessel, for love of the sea, of the values of discipline and solidarity, of the dreams of adventure it has always given rise to.

Our deepest gratitude to the owners and the crews of Belem, Fantôme II and Giorgio Cini who maintained this precious heritage up until our time. And many thanks to all the patrons, trainees and partners who make it possible for this great adventure to go on.

Après la mort de son dernier propriétaire britannique, Ernest Guinness, le navire est acquis en 1951 par la Fondation Cini de Venise. Le prestigieux yacht de luxe est transformé en navire école comme tant de grands voiliers à cette époque.

Après avoir été navire de charge pendant 17 années et yacht de plaisance entre les deux guerres, il amorcé à l'issue de la deuxième guerre mondiale une troisième carrière, celle de navire-école, qui se poursuit aujourd'hui encore. Racheté par les Caisses d'Epargne en 1979, le trois mâts retrouve alors son nom et son pavillon d'origine. Les Caisses d'Epargne en font don à une fondation dont elles ont suscité la création et qu'elles financent depuis lors. La Fondation est reconnue d'utilité publique en mars 1980.

Restauré, en conservant notamment tous les apports de la période anglaise qui subsistaient, le Belem est classé monument historique en 1984. Il reprend la mer en 1986 et, depuis un quart de siècle, il offre au grand public l'opportunité d'embarquer sur un grand voilier du 19ème siècle, témoin de plus de 100 ans d'histoire maritime et de découvrir les secrets millénaires de la manœuvre d'un gréement à phare-carré : pour l'amour de la mer et de ses valeurs de discipline, de solidarité et les rêves d'aventure qu'elle suscite depuis toujours.

Merci aux propriétaires et aux équipages du Belem, de Fantôme II et du Giorgio Cini d'avoir su transmettre ce trésor patrimonial jusqu'à notre époque. Et merci à tous ceux, mécènes, stagiaires, partenaires qui permettent aujourd'hui à cette magnifique aventure de se poursuivre !



Photo credits

Crédits photographiques

Fondation Belem
 James Crathorne
 Benjamin Decoin
 James Philips
 madame papier
 National Archives, Kew
 National Maritime Museum
 Philip Plisson
 Roy Brinton, Isle of Wight Century, 1900-1999
 Southampton Special Collection Museum
 The Yachting Monthly and the Marine Motor Boating Magazine,
 volume XXXI Nos CLXXXI to CLXXXIV May 1921 to October 1921 page 333

Historical and pictorial research for the Belem Foundation

Recherches historiques, documentaires et iconographiques pour la Fondation Belem

Cathy Marzin-Drévilion / madame papier

Texts in French and English

Redaction des textes en français et anglais

Laetitia de Warren

Christelle Hug de Larauze

Design

Conception et réalisation

Didier Saco Design

Fondation Belem

88 avenue de France / 75013 Paris / France

www.fondationbelem.com

Acknowledgments

The Belem Foundation wishes to express its gratitude to all those individuals and organisations who contributed to the achievement of this book. Thanks to them, a vital chapter of the three-masted barque Belem's history has come to light, bringing the general public new and valuable information on the unique adventure of a jewel of the world's maritime history.

Remerciements

La Fondation Belem tient à remercier l'ensemble des personnes et institutions qui ont contribué à l'élaboration de cet ouvrage. Par leur travail, elles ont sorti de l'ombre un vaste pan de l'histoire du Trois-mâts Belem et contribué ainsi à mieux faire connaître d'un large public l'aventure unique de ce trésor du patrimoine maritime mondial.

