

# Malte : Les arsenaux maritimes au cours des années aperçu de leurs dimensions urbaines

Simon Mercieca, *Historien*

La position géographique des îles maltaises au centre de la Méditerranée est un facteur important de leur évolution politique, sociale, culturelle et économique. Situées à une distance de 93 kilomètres de la Sicile et de 290 km de la Tunisie, l'archipel maltais, de 316 kilomètres carrés, participa pleinement aux événements politiques de la Méditerranée au cours des siècles. La mer fut un moteur, un moyen par lequel Malte pouvait être en liaison avec l'Afrique et l'Europe. Donc on ne s'étonnera pas que, sur un des sites archéologiques, les temples de Tarxien (3000–2500 avant J.-C.) on trouve de nombreux graffiti de bateaux et d'autres petites embarcations sur un des piliers de ce temple préhistorique. Alors que l'on a beaucoup d'informations sur les moyens de transport employés aux époques phénicienne, carthaginoise, romaine, byzantine et arabe, on ne dispose d'aucune information permettant de savoir si, pendant les années de colonisation de ces différentes puissances, on bâtit à Malte des arsenaux pour la construction de bateaux.

## Les chantiers de construction au Moyen-Âge

Les premiers renseignements relatifs à un chantier de construction remontent au <sup>xiv</sup><sup>e</sup> siècle. Des documents du Moyen-Âge indiquent que, dans le port de Malte, dans un endroit appelé Birgù, se trouvait un *tarsena* ou arsenal destiné aux réparations et peut-être à la construction de gros navires. Il est fait mention de réparations effectuées sur un bâtiment en 1501 et 1502.

En 1501 on y extrayait de la pierre et employait des forgerons pour fabriquer les charnières de fer de la porte qui fermait ce lieu. Il semble qu'il ait fallu réparer la porte de nouveau en 1502. Pourtant ces documents ne nous indiquent pas où se situait ce site à Birgù, ni quand il fut construit. Néanmoins, d'après une autre référence, on trouvait déjà en 1374 une sorte de chantier. On y fait de nouveau référence en 1478, ce qui prouve l'existence d'un arsenal au haut Moyen-Âge à

ċertament jikkonkludi li dan il-post kien jinsab fuq il-moll tal-Birgu, magħruf aħjar bhala l-moll ta' San Lawrenz għall-knijsja li kien hemm tagħti għal fuqu. Iżda fejn kien eżatt dan il-post għadu enigma sal-lum. Id-dokumenti li jtkellmu dwar ix-xogħol li kien sar fuq il-bieb tat-tarzna jiddeskrivu wkoll xogħol iehor li kien sar fuq il-kastell li hemm fil-ponta tal-Birgu u li kien propjetà tal-Kastellan. Dan iwassal biex wiehed jahseb li t-tarzna kienet taqa' direttament taħt il-kastellan u kienet tinsab xi mkien fix-xatt, li kien viċin hafna tal-kastell jekk mhux ukoll tahtu.

Hemm min jahseb li t-tarzna medjevali kienet tinsab hdejn it-*tagliata* jew il-foss li kien jifred lill-kastell mill-bqija tal-Birgu. Dan il-foss, li għadu jeżisti sal-lum, għandu fond li saħansitra jippermetti li jidhol fih l-ilma tal-bahar. Din it-tarzna medjovali setgħet kienet eżattament hdejn it-*tagliata*, fil-post fejn sa ftit ilu kien għadu jidher mahżen bil-faċċata nofsha mwaqqgħa. Ta' din l-idea kien C. Zabarella li jinsisti li fid-deċennju ta' l-1530 it-tarzna kienet fiż-żona l-aktar viċin il-foss tal-kastell ta' Sant'Anġlu. Dan il-fatt jista' jkompli jissahħah minn analiżi urban ta' din iż-żona. Nafu li fil-medju evu t-tarznari kienu jinbnew għall-irdoss tas-swar tal-belt jew taht il-harsien ta' xi kastell. Fil-każ tal-Birgu, peress li s-subborg fil-medju evu ma kienx wiehed iffortifikat, it-tarzna setgħet tinbena biss għall-irdoss tal-kastell. Fuq kollox, minhabba raġunijiet ta' strateġija, l-ispazju ta' quddiem il-kastell hafna drabi kien jithalla liberu, u l-bini kien jinbena numru ta' metri 'l bogħod. Din l-istrateġija kienet rispettata fil-Birgu għax nafu li hdejn il-kastell matul il-bidu tas-seklu sittax kien għad hemm xi għelieqi. Għalhekk, jekk qatt kien hemm xi tarzna, din kienet ser tkun kemm jista' jkun lejn il-parti tal-kastell, jekk mhux ukoll tahtu, halli din iż-żona libera ta' difiża tibqa' tkun rispettata. Fuq kollox, għal din ir-raġuni wkoll, it-tarzna kienet tkun magħmula aktar ta' l-injam milli tal-ġebel, halli tkun tista' titneħha malajr f'każ ta' xi attakk mill-għadu.

Dawn l-imhażen jidher li kienu mibnija bi struttura arkitettonika li tixbah hafna lil dik użata f' tarznari simili f'portijiet Ewropej oħra, bhā dawk ta' Pisa. Minn deskrizzjoni ta' l-ewwel nofs sas-seklu sittax u minn informazzjoni orali dwar il-bini li kien hemm f'din il-parti qabel ma twaqqgħet ftit tas-snin ilu biex jittella' blokk appartamenti, wiehed jista' jiehu idea ta' kif kienet din it-tarzna fil-Birgu. Kienet tikkonsisti minn tinda waħda rettangolari li, matul l-ewwel żminijiet tal-perjodu ta' l-Ordni, nafu li kienet twila t-tul ta' galera. Din id-deskrizzjoni ssahħah dak li ntqal fuq, għaliex minn ritratti antiki ta' dan il-maħżen jidher li dan il-bini kellu spazju ta' tinda waħda kbira, eżattament taht il-kastell.

Birgù. L'endroit se trouvait très probablement sur le quai Saint-Laurent, à l'emplacement de l'église qui lui donna son nom. Mais savoir où se trouvait exactement l'arsenal, reste une énigme. Les documents qui font mention des travaux sur la porte de l'arsenal décrivent aussi ceux réalisés sur le château du pont de Birgù qui appartenait au chef de la capitainerie. Le chantier relevait donc certainement de l'autorité du chef de la capitainerie.

Il est probable que le chantier médiéval se soit trouvé à côté des *tagliata* (mot italien utilisé pour douves) qui séparaient le château du reste de Birgù. Ces douves existent toujours; elles sont tellement profondes que la mer y entre. Juste à côté des *tagliata* on trouvait un entrepôt qui fut probablement utilisé comme arsenal ou comme cale. C. Zabarella, auteur italien qui décrivit le grand siège de Malte de 1565, était de cet avis. Il affirme que, pendant la décennie 1530, l'arsenal se trouvait dans une zone proche des douves de Sant'Angelo. Ce fait permet de consolider l'analyse urbaine de cette zone. Jusqu'au xvi<sup>e</sup> siècle, pour des raisons stratégiques, on laissa libres les terrains situés devant le château et on construisit les bâtiments à quelques kilomètres. Ainsi, si un arsenal existait, cela ne pouvait être qu'à proximité du château ou au-dessous, afin de maintenir une zone libre pour la défense. C'est pourquoi l'arsenal était construit en bois et non en pierre, pour un démontage rapide en cas d'attaque.

On construisit cet entrepôt sur le modèle architectural des chantiers européens où la construction des navires s'effectuait en plein air, certainement sur les mêmes paramètres et délinéations que l'ancien. L'arsenal médiéval se composait d'un seul entrepôt entouré d'arches en pierre recouvertes de bois. L'entrepôt était d'une taille importante car il servait d'atelier pour les recherches sur la construction des navires. Au cours des siècles ce bâtiment subit beaucoup de changements. Au temps des Chevaliers, il fut transformé en prison d'esclaves et à l'époque britannique, sa façade extérieure fut complètement reconstruite.

Ce bâtiment, qui existait certainement au Moyen-Âge et qui fut préservé des destructions de la deuxième guerre mondiale, n'échappa pas aux spéculations financières. Avec l'aval de l'Autorité maltaise pour la construction (MEPA), on démolit dernièrement l'arsenal, considéré sans aucune valeur architecturale, et autorisa la construction d'immeubles d'habitation en béton.

Malta kellha bżonn l-użu ta' tarznari matul il-medju evu tardiv u dan jidher mill-fatt li, għall-inqas f'dan il-perjodu, kien hawn Maltin li kellhom il-bastimenti tagħhom. Fosthom jissemma l-kaptan Michele di Malta li, minhabba l-abbużi li kien għamel fil-baħar Eġew meta attakka bastimenti nsara, spiċċa biex kien interċettat mill-galeri tal-kavallieri ta' San Ġwann, li dak iż-żmien kienu jgħammru f'Rodi, u nqatel fil-ġlieda li kienet saret kontrih. Dan mhux l-uniku każ storiku li minnu johroġ il-kuntest marittimu tal-gżira matul il-perjodu medjevali. Fl-1348 giet imposta taxxa mir-renju ta' Aragona, li Malta kienet taqa' tahtu, halli jingabru flus għall-bini ta' galeri. Skond l-medjevalista Malti Godfrey Wettinger, ma tantx jidher li f'din it-tarzna tal-Birgu kien isir bini ta' bastimenti, daqskemm it-tiswijiet tagħhom. Il-bini kien jithalla għat-Tarzna Rjali fi Sqallija jew f'partijiet oħra tar-renju t'Aragona jew tarznari kbar Ewropej oħra. Dan jista' jiġi kkonfermat ukoll permezz ta' l-analiżi urbana ta' Malta. Għax, waqt li fil-Mediterran kollu l-aktar tarznari importanti kienu dawk li jinsabu f'belt li tħares fuq il-kosta jew li kellha xmara navigabbli, fil-każ ta' Malta dan il-mudell ma jsegwix. L-unika belt li kien hawn fil-gżira sa l-1530 kienet tinsab fiċ-ċentru tagħha, f'nofs iż-żona rurali, waqt li fil-Birgu kien hemm biss subborg żgħir li kien jithares mill-kastell. Fuq kollox, it-tarznari importanti fil-Mediterran dejjem kellhom warajhom bliet li kienu mgħammra, hafna darbi, minn aktar minn hamest elef ruh.



*Les arsenaux de Birgù. Aspect au XVIIIe siècle, lithographie (© Dr. A. Ganado).*

Les descriptions du milieu du xvi<sup>e</sup> siècle et d'anciennes photos nous renseignent sur l'aspect de cet arsenal : c'était un entrepôt rectangulaire de la longueur d'une galère, en dessous du château. Malte avait certainement besoin d'un arsenal pendant la dernière partie du Moyen-Âge, les Maltais possédant des navires. Parmi eux il y avait le capitaine Michele di Malta connu pour ses excès en mer. Il sévissait en mer Égée où il attaquait les navires chrétiens et finit par être capturé par les galères de l'Ordre de Saint-Jean qui se trouvait alors à Rhodes. Ce n'est pas la seule preuve d'un contexte maritime à cette époque. En effet, en 1348, une taxe était imposée aux habitants maltais pour augmenter les fonds destinés à la construction des galères. Selon Godfrey Wettinger, spécialiste d'histoire médiévale maltaise, seuls les radoubs étaient effectués à Birgù. La construction restait du ressort de l'arsenal royal de Sicile, ou d'autres, comme ceux du royaume d'Aragon. Cela se vérifie aussi à travers l'analyse urbaine de l'île. Alors que dans toute la Méditerranée, les terrains les plus importants étaient situés sur les côtes proches des fleuves navigables, dans le cas de Malte ce n'était pas le cas. Jusqu'en 1530, l'île ne possédait qu'une ville en son centre, au milieu de la zone rurale. Birgù n'était qu'un petit faubourg protégé par le château, quand dans le reste de la Méditerranée, les villes à arsenaux étaient toujours peuplées d'au moins cinq mille personnes.



*Port médiéval.*

## **Il-Birgu u t-Tarzna tal-Galeri**

Fl-1530, l-Ordni tal-Kavallieri ta' San Ġwann (magħruf aktar tard bhala l-Ordni tal-Kavallieri ta' Malta) adotta l-gżira ta' Malta bhala d-dar ġdida tiegħu. L-għażla ta' l-Ordni li jiġi fi gżira, li ma' l-ewwel daqqa t'għajn ma tantx kienet ideali għalihom minhabba li kienet nieqsa minn kollox, mill-ilma sal-kultura, kienet deċiża minn fattur wiehed; il-gżira kellha wiehed mill-aħjar portijiet fil-Mediterran, għalkemm sa dik is-sena l-ebda qawwa f'dan ir-reġjun ma kienet hadet il-potenzjal tiegħu bis-serjetà. Il-Port il-Kbir għandu hames dahliet importanti magħmula minn dik li illum saret magħrufa bhala d-Dahla ta' l-Irnella, il-Port ta' l-Ingliżi (id-dahla ta' wara l-Birgu li tagħti għal fuq ir-raħal tal-Kalkara), id-Dahla tal-Galeri (bejn il-Birgu u l-Isla), il-Port tal-Franċiżi (bejn L-Isla u l-gholja ta' Kordin) u d-Dahla ta' Kordin. In-naħa l-oħra, jiġifieri wara l-peniżola li fuqha nbriet il-belt Valletta, hemm port ieħor kbir u spazjuż. Dawn kienu fatturi importanti hafna għall-kavallieri li, matul il-hakma tagħhom f'Rodi, kienu żviluppaw flotta b'saħħitha, li meta ġew biex telqu minn Rodi fl-1522 kellha numru ta' galeri u anki żewġ karrakki. Kien minhabba l-eżistenza ta' din il-flotta li meta l-kavallieri waslu Malta għażlu dan il-port bhala r-residenza tagħhom u marru fil-post li kellu strutturi rudimentali urbani, jiġifieri dak tal-Birgu. Hawn wiehed għandu jahseb fil-fatt li fil-Birgu wkoll kien hemm tarzna u dan il-fatt żgur li kompli influwenza din il-għażla. Li hu żgur hu li l-kavallieri mill-ewwel urew interess f'dan il-post minhabba li huma kellhom bżonn tarzna biex jagħmlu t-tiswijiet tal-bastimenti tal-flotta tagħhom fiha.

Il-Dahla tal-Birgu kienet toffri protezzjoni lill-flotta ta' l-Ordni. Waqt li l-Port il-Kbir kien ġeneralment kenni, fix-xitwa dan il-port kien miftuh għall-grigalati peress li l-bokka tiegħu thares lejn il-grigal. Għalhekk id-dahla tal-Birgu kienet meqjusa ideali biex fiha ddaħhal il-flotta fix-xhur tal-maltemp, jiġifieri bejn l-aħhar ta' Ottubru u l-bidu ta' Mejju, li matulhom kienu jsiru wkoll it-tiswijiet u t-tqalfit meħtieġ.

Għall-ewwel għaxar snin, l-Ordni ta' San Ġwann jidher li għamel użu mit-tarzna medjevali, anki jekk wiehed jissuspetta serjament, li din it-tarzna setgħet kienet ġiet imkabbra u rranġata halli tkun tista' tlahhaq aħjar mal-htigijiet tal-galeri ta' l-Ordni. Wiehed jissuspetta li l-Kavallieri kienu għamlu fiha tiswijiet, u forsi anki tkabbret xi ftit biex fiha tkun tista' tinbena galera. Izda strutturalment thalliet kif kienet fil-medju evu, jiġifieri b'tinda waħda, jew, skond l-espert marittimu Malti Joseph Muscat, "*gabled shed with the whole structure being made of wood*" (Muscat 2001: 5) u mhux wiesgħa aktar minn 25 metru minn ġenb għal ġenb. Li hu żgur hu li fl-1535 din it-tarzna

## **Birgù et l'arsenal des galères**

En 1530 l'Ordre de Saint-Jean de Jérusalem, plus tard connu sous le nom d'Ordre de Malte, adopta l'île comme nouvelle base pour ses opérations en Méditerranée. Ce choix ne semblait pas idéal de prime abord car tout manquait, de l'eau jusqu'à la terre cultivable. Mais l'île présentait un avantage majeur : elle offrait un des meilleurs ports de la Méditerranée que, jusqu'à cette année-là, aucune puissance régionale n'avait pris en considération. Le grand port dispose de cinq bras de mer importants, Rinella Creek, English Creek (l'entrée derrière Birgù qui donne sur le village de Kalkara), Galley Creek (entre Birgù et l'Isla), French Creek (entre L'Isla et Corradino Hill) et Corradino Creek. De l'autre côté, derrière la péninsule sur laquelle on a construit la Valette, il y a un autre port grand et spacieux. C'étaient là des atouts très importants pour les chevaliers, qui avaient créé une flotte puissante pendant leur règne sur Rhodes. En 1522, ils possédaient un grand nombre de galères et galéons, deux carracks et un certain nombre de brigantines et autres vaisseaux. C'est pourquoi les chevaliers choisirent de s'établir dans le port de Birgù où existaient déjà un arsenal et une structure urbaine même rudimentaire.

Les chevaliers montrèrent un vif intérêt pour ce bras de mer abrité de la plupart des vents. Son seul inconvénient était qu'il se trouvait menacé par le grécale, vent qui pouvait causer des dégâts à toute flotte ancrée dans le grand port. On estima que cet endroit était idéal pour abriter la flotte depuis octobre jusqu'aux premiers jours de mai, période pendant laquelle on radoubait et calfatait.

Il semble que l'Ordre de Saint-Jean ait utilisé l'arsenal médiéval pendant les dix premières années puisqu'il fut agrandi et modifié pour accueillir les galères. Cependant, la structure ne fut pas touchée : on a laissé l'arsenal exactement comme au Moyen-Âge : un seul hangar à pignons, en bois large de 25 mètres, au plus. En 1535, l'arsenal possédait déjà la longueur d'une galère puisque cette année-là commençait la construction d'une galère, terminée l'année suivante, suivie immédiatement par une autre.

Mais rapidement l'arsenal ne parut plus adapté, et on décida d'en construire un nouveau. Les travaux commencèrent en 1540. Selon l'historien de l'Ordre de Saint-Jean, Giacomo Bosio dans son oeuvre

kellha t-tul ta' galera, għax f'dik is-sena fiha bdiet tinhadem galera li tlestiet sas-sena ta' wara. Ix-xogħol jidher li ntgħoġob, tant li immedjatament kif tlestiet għe ordnat il-bini ta' galera ġdida.

Iżda ma damx ma beda jinhass li din it-tarzna ma kinetx wahda addattata għal dan ix-xogħol u għe deċiż li tinbena ohra ġdida, xogħol li nbeda fl-1540. L-istoriku ta' l-Ordni ta' San Ġwann, Giacomo Bosio, fil-ktieb tiegħu *Historia*, ippubblikat fl-1602, jiġifieri hafna snin wara li kienet inbniet din it-tarzna, jgħid li din għet mibnija "*quasi in mezzo della strada della marina del Borgo*". (Bosio: footnote iii, 184). Fi kliem iehor, dan il-post il-ġdid kien jinsab probabbilment eżatt fejn illum hemm il-Mużew Marittimu fil-Birgu. Jekk dan hu minnu, allura l-għażla ta' dan il-post kienet wahda determinanti għax, matul il-ħakma kollha ta' l-Ordni, jiġifieri sa 1798, it-tarzna tal-galeri fil-Birgu qatt ma bidlet postha iżjed, imma baqgħet f'dan il-post ġdid tagħha, dejjem attiva matul dawn is-sekli kollha. Li hu żgur hu l-fatt li t-tarzna li kien hemm fil-medju evu ma kinetx l-istess wahda bħal dik li bnew l-Ordni fuq ix-xatt tal-Birgu. Dan għaliex il-Kavallieri għat-tkabbir ta' din it-tarzna kienu esproprijaw numru ta' binjiet li kienu jinsabu fuq ix-xatt. Iżda min-naħa l-ohra l-kavallieri qagħdu attenti li meta jibnu din it-tarzna l-ġdida ma jgħattux il-knisja ta' San Lawrenz tal-Birgu, li matul l-ewwel snin ta' l-Ordni f'Malta, jiġifieri bejn l-1530 u l-1571, kienet isservihom bħala l-knisja konventwali tagħhom. Dan ikompli jsahhah dak li għadni kif għidt dwar il-post magħżul għat-tarzna, post li jaqbel ma' dak li kien kiteb l-istoriku ta' l-Ordni ta' San Ġwann, Giacomo Bosio, li t-tarzna l-ġdida kienet tinsab f'nofs il-moll.

Għalhekk, għall-ewwel għaxar snin l-Ordni baqgħet tuża t-tarzna medjevali għall-bżonnijiet tagħha. Min-naħa l-ohra, il-fatt li l-kavallieri mill-ewwel bdew jaħsbu biex jibnu tarzna ġdida juri kemm huma kienu jagħtu importanza lill-flotta tagħhom. Wiehed irid jiftakar li l-ewwel tletin sena ta' l-Ordni f'Malta kienu ddominati minn perjodu ta' inerzja kbira. Hafna kavallieri kienu tal-fehma li l-waqfa tagħhom f'Malta kienet wahda proviżorja u li l-Ordni kellu jhalli l-gżira ma' l-ewwel okkażjoni li tiġih, speċjalment jekk kien ser jirnexxilhom, kif dejjem holmu, jerggħu jiehdu lura Rodi, li huma kienu tilfu lill-Ottomani wara assedju mdemmi fl-1522. Dan wassal biex il-kavallieri kważi kważi ma għamlu l-ebda proġett kbir fil-gżira matul l-ewwel nofs tas-seklu sittax, u dan jgħodd ukoll għad-difiża. Kienu biss l-invażjoni mill-kursara Misilmin fl-1551, li matulha l-popolazzjoni tal-gżira l-ohra, dik ta' Ghawdex, kważi ttiehdet kollha fil-jasar u t-telfa tal-fortizza ta' Tripli fl-istess sena mill-istess kursara li wasslu biex il-kavallieri jibdeu jiehdu d-difiża tal-gżira bis-serjetà. Huma bdew





*La passe de Dghajsa tal-pass pour aller de la Valette à Cottonera (© J. Muscat).*

*Historia* (1602), l'entrepôt fut construit « presque au milieu de la rue de la marine de Borgo », à l'emplacement de l'actuel musée maritime à Birgù.

L'Ordre construisit l'arsenal sur le même quai que le précédent. Le choix du lieu fut décisif, car pendant le règne de l'Ordre, jusqu'en 1798, l'arsenal des galères ne fut jamais déplacé. Les Chevaliers avaient recouru à plusieurs expropriations sur la rive, mais ils firent attention à ne pas empiéter sur l'église Saint-Laurent. De 1530 à 1571, Saint-Laurent fut utilisée comme église conventuelle. Bien que l'Ordre ait utilisé l'arsenal du Moyen-Âge pendant les dix premières années, il pensa immédiatement à en construire un nouveau. Mais pendant les trente premières années, l'Ordre de Malte connut une période d'inertie complète. Un grand nombre de chevaliers pensaient que leur séjour était temporaire et que l'Ordre quitterait l'île à la première occasion, surtout si leur rêve de reconquérir Rhodes, perdue en 1522, se réalisait.

Pendant toute la première moitié du xvi<sup>e</sup> siècle, les chevaliers n'envisagèrent ni grand projet, ni défense de l'île. Ce fut seulement à partir de 1551, avec l'invasion par des corsaires musulmans de l'île de Gozo dont les habitants furent emmenés en captivité, et la perte de la forteresse de Tripoli prise par ces mêmes corsaires, que les chevaliers commencèrent à réfléchir sérieusement à la défense de l'île.

proġetti kbar ta' difiża. It-tarzna tal-Birgu kienet eċċezzjoni għal dan kollu, għax inbdiet tna-x il sena qabel is-sena 1552.

Din it-tarzna, mibdija fl-1540, kienet magħmula bhal dik ta' qabilha minn tinda waħda magħmula minn numru ta' arkati ta' l-injam, jew forsi anki tal-ġebel, imsaqqfa bl-injam. Ix-xogħol fuqha malajr tlesta għax fl-1554 ġiet varata l-ewwel galera, dik magħrufa bhala l-*Capitana Santa Maria della Vittoria*. Il-bini ta' galeri u opri ohra tal-bahar baqa' sejjer sa tmiem is-seklu tmintax. Il-galera *San Luigi* kienet l-aħħar galera li nbriet f'Malta.

Biss wara l-assedju saru numru ta' tentattivi biex jinbnew tarznari ġodda fix-xaqqliba l-ohra, jiġifieri n-naħa tal-belt il-ġdida, iżda dawn ma kellhomx hajja twila. Dan kien ifisser li t-tarzna tal-Birgu baqgħet għall-kavallieri d-djamant prezzjuż fil-kuruna tagħhom. Lejn l-aħħar tas-seklu sittax, l-Ordni beda jhoss aktar il-pressjoni biex iqiegħed fis-sod is-sisien tat-tarzna tal-Birgu. Għall-bidu d-diskors kien li tinbena tarzna ġdida. Tant hu hekk li fl-1597 twaqqaf kumitat apposta biex jistharreg din il-possibilità, biss ma ttiehdet l-ebda deċiżjoni għal għaxar snin minn dik is-sena. Fl-1607, il-Gran Mastru Alof de Wignacourt jidher li għalaq din it-tarzna mibnija fl-1540, biex minflokha jibni waħda akbar. Iżda din it-tarzna minflok twaqqgħet, ġiet imkabbra billi ttiehdu żewġ idjar mogħtija minn Fra Agostino Mego, u b'hekk setgħet tiżdied tinda ohra. B'hekk din it-tarzna saret waħda magħmula minn żewġ tined. Biss dan it-tkabbir xorta waħda ma ssodisfax iż-żieda tax-xogħol fuq it-tiswijiet tal-galeri, tant li fl-1636 il-Gran Mastru Fra. Jean Paul Lascaris de Castellar (1636–1657), li kien għadu kif ġie elett, flimkien mal-Kunsill, approva l-bini ta' tinda ohra għal dan il-bini.

Għalhekk sa nofs is-seklu sbatax din it-tarzna tal-Birgu kellha tliet arkati, iżda li kollha kienu jsegwu l-istess mudell ta' l-ewwel arkata, jiġifieri dak ta' tinda mibnija minn arkati tal-ġebel, jew ta' l-injam, imma imsaqqfa żgur bl-injam. Kull waħda minn dawn l-arkati kellha tul ta' 52 metru (li kien it-tul ta' l-iskall, li kien ukoll it-tul tal-galera) u 13-il metru iehor li fihom kien isir ix-xogħol. Fl-1667 it-tarzna rat trasformazzjoni importanti. L-injam tagħha tnehħa biex minflok jibnena saqaf magħmul kompletament minn arkati tal-ġebel. L-injam il-qadim ma ntremiex iżda ġie użat fil-bini tat-tarzna l-ġdida fil-Belt Valletta li saret magħrufa bhala dik tal-*Vecchia Calcara*. Dan ix-xogħol irid jiġi inkwadrat fil-proċess ta' tiġdid urban li sehħ f'dan il-moll tal-Birgu u li laħaq il-qofol tiegħu matul il-hidma tal-Gran Mastru Adrien de Wignacourt (1690–1697). Dan il-Gran Mastru rranġa l-faċċati tal-bini max-xatt tal-Birgu biex jagħtihom dehra aktar maestuża. Kien ukoll matul ir-renju ta' l-istess Gran Mastru, fis-sena 1696, li l-iskallijiet kollha ġew imtawla, halli fihom ikunu jistgħu jilqgħu l-galera *Kapitana*, li bdiet tinbena itwal mill-

On termina rapidement les travaux de Birgù et dès 1554 fut lancée la galère *Capitana Santa Maria della Vittoria*. La construction des galères et d'autres types de bâtiments continua jusqu'à la fin du xviii<sup>e</sup> siècle. La galère *San Luigi* fut la dernière construite à Malte. Ce n'est qu'après le siège de 1565 qu'on tenta de construire de nouveaux arsenaux sur la rive de la ville nouvelle, mais ils ne durèrent pas. L'arsenal de Birgù demeurait un joyau précieux de la couronne. Vers la fin du xvi<sup>e</sup> siècle l'Ordre commençait à ressentir l'urgence de créer des fondations solides. En 1597, une commission fut constituée pour étudier les diverses possibilités mais aucune décision ne fut prise. En 1607, le Grand Maître Alof de Wignacourt (1601–1622) ferma cet arsenal pour en construire un plus grand. Mais plutôt que de le démolir, on l'agrandit en intégrant deux maisons offertes par Fra Agostino Mego, l'augmentant ainsi d'un autre hangar. Mais malgré cet agrandissement, il demeurait insuffisant pour satisfaire la demande de travaux de réparation. Ce ne fut qu'en 1636, quand le Grand maître Jean de Lascaris Castellar (1636–1657) et son conseil approuvèrent la construction d'un autre édifice, que la taille de l'arsenal devint suffisante.

C'est pour cela que jusqu'au xvii<sup>e</sup> siècle, l'arsenal de Birgù disposa de trois travées, construites sur le même modèle : une remise au toit en bois, construite avec des arches en pierre ou en bois. Chaque travée avait 52 mètres de long (longueur de la galère) plus 13 mètres dans lesquels on faisait les réparations. En 1667, on remplaça complètement le bois par de la pierre qu'on réutilisa pour le nouvel arsenal de la ville de la Valette et qu'on commençait à appeler la vieille Calcara. On doit imaginer ces travaux avec les changements apportés par le Grand Maître Adrien de Wignacourt (1690–1697) qui rénova la façade pour lui donner un aspect majestueux.

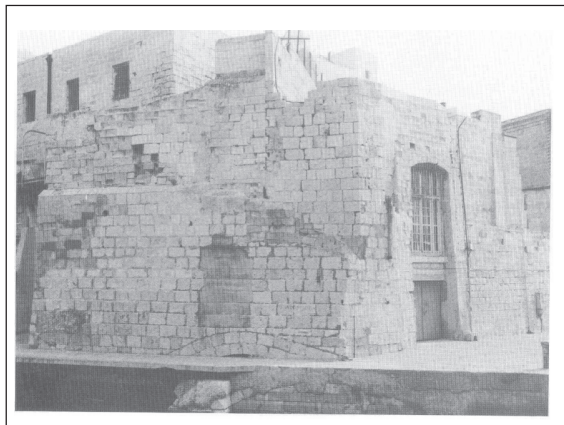
En 1696, on prolongea toutes les cales pour y faire entrer la galère capitaine, une nouvelle galère beaucoup plus longue. La mer continuait à entrer jusqu'à la cale de construction ou jusqu'à l'entrepôt, favorisant le lancement des vaisseaux. Chaque arsenal devait avoir une longueur de 84 mètres dont 58 mètres étaient occupés par la galère et 13 mètres étaient consacrés aux travaux. Chaque cale avait une largeur de 9,5 mètres et une pente de 8 % jusqu'à l'eau. Les plates-formes latérales avaient une longueur de 6,5 mètres sur lesquelles les artisans pouvaient travailler.

galeri l-oħra komuni ta' l-Ordni. B'hekk it-tul kollu ta' kull tarzna issa sar ta' 84 metru, li minnhom iridu jitnaqqsu 68 metru għall-ispazju tal-galera, u l-bqija, jiġifieri t-13-il metru l-oħra, kienu biex fihom isir ix-xogħol. Fi kliem ieħor, l-ilma baħar kien jibqa' diehel sa fuq l-iskall jew aħjar kważi sad-dahla tat-tined, biex hekk jithaffef il-varar tal-bastimenti. Kull skall kien wiesa' madwar 9.5 metri u kellu pendil ta' 8 fil-100 li kien jibqa' sejjer sal-baħar. Il-pjattaformi ta' ma' ġenb l-iskall, li fuqhom in-nies tas-sengħa kienu jaħdmu l-biċċiet tal-bastiment, kienu 6.5 metru fuq kull naħa.

Matul il-hakma ta' Adrien Wignacourt, lit-tarzna tal-Birgu saritilha faċċata ġdida billi giet iddekorata bi statwi, balavostri, skudi dekorattivi u armi ġentilizji. Il-bini kollu ta' fuq il-moll kien relatat mal-hidma tal-galeri, u kull binja nġhatatilha dehra majestuża, tant li dan il-moll, li fl-antik kien magħruf bħala ta' San Lawrenz, beda jsir magħruf dejjem aktar bħala il-*Molo Grande*.

Sa tmiem is-seklu sbatax, din it-tarzna kienet ikkomplementata minn numru ta' palazzi u mħażen mibnija f'linja dritta magħħa; l-ewwel imħażen fuq il-moll, jiġifieri dawk li kienu jinsabu fejn hu mahsub li qabel kien hemm it-tarzna medjevali, sewwasew il-binja ta' maġenb il-kastell, bdew iservu bħala ħabs ta' l-ilsiera. Dan kien bini importanti għax fih kienu jinżammu l-qaddiefa tal-galeri li hafna minnhom, iżda mhux kollha, kienu lsiera jew priġunieri maqbuda fil-gwerra ma' Ottomani u reġenzi barbareski ta' l-Affrika ta' Fuq. L-imħażen l-oħra ta' hdejhomm, illum magħrufa bħala l-imħażen ta' Caraffa għall-Gran Mastru Gregorio Caraffa (1680–1690) li bniehomm, bdew jintużaw bħala mħażen għall-galeri. Wara kien hemm tliet palazzi lussużi, li f'kull wiehed minnhom kien joqgħod wiehed mill-kaptani tat-tliet galeri ta' l-Ordni, u r-raba' palazz kien ta' l-ġeneral ta' l-iskwadra tal-galeri. Min-naħa l-oħra, il-bini li kien imiss dirett mat-tarzna kien użat mill-amministrazzjoni ta' l-istess tarzna, bhall-*prodomo* jew il-kontrollur tat-tarzna, segretarji u skrivani li kollha kienu jaħdmu f'din l-istess tarzna.

Hawn wiehed irid isemmi wkoll li l-imħażen hekk imsejha ta' Caraffa kienu nbnew minflok il-knisja ta' Sant'Andrija, li originarjament kienet inbniet fl-1524, iżda li matul iż-żmien tilfet l-użu tagħha. Id-dedikazzjoni tal-knisja turina li f'din iż-żona kienu jgħixu numru ta' sajjieda, li Sant'Andrija hu l-patrun tagħhom f'Malta. Il-fatt li din il-knisja ma baqgħetx tintuża juri li n-numru ta' sajjieda fil-Birgu naqas, probabbilment minħabba dħul ta' snajja' ġodda tal-baħar, bħalma kienu dawk marbutin mal-bini u tiswijiet tal-bastimenti, u dawn is-snajja' kienu jhallu qligħ akbar minn tas-sajd. Għalhekk fl-1613 din il-knisja twaqqgħet biex minflokha jsir il-bini ta' l-imħażen għat-tarzna. Minflokha tqiegħed salib ta' l-injam li wara



*Emplacement supposé de l'arsenal médiéval, Birgù.*

Birgù fut alors très influencé par la culture baroque émergente. Son arsenal ne fit pas exception. Il fut doté d'une nouvelle façade et de statues, de balustrades et d'écussons. Tous les édifices servaient aux travaux des galères. On donna une allure majestueuse à chacun, si bien que le quai, connu jusqu'alors sous le nom du quai Saint-Laurent fut désormais appelé *Molo Grande*. Les premiers bâtiments comportaient l'édifice qui avait remplacé le vieil arsenal médiéval, suivi de magasins contigus pour les marchandises et autres matériels des galères, appelés entrepôts de Caraffa, du nom du Grand maître Gregorio Caraffa (1680–1690) qui les fit construire. Trois palais luxueux furent aussi bâtis, alignés aux précédents, pour chacun des capitaines des galères de l'Ordre. De l'autre côté, l'immeuble jouxtant directement l'arsenal était utilisé pour les bureaux de l'arsenal : le prud'homme ou le contrôleur, les secrétaires et les employés. Au bout du quai, à côté de l'ancien arsenal, se trouvait l'entrée principale de la prison des esclaves, lieu important où l'on trouvait aussi les rameurs des galères dont beaucoup étaient prisonniers ou esclaves, capturés pendant la guerre contre l'Ottoman et la Barbarie.

En plus de ces immeubles, des entrepôts de l'arsenal et des ateliers se développèrent autour de la zone du chantier, sur l'emplacement de l'église Saint-André, construite en 1524 dont on n'avait plus besoin. Saint-André étant le protecteur des pêcheurs, la désaffectation de cette église indique que le nombre de pêcheurs commençait à diminuer à Birgù. La cause en est probablement l'apparition de nouveaux métiers comme la

nbidel f'wiehed skolpit fil-ġebel, li għadu jeżisti sallum u jinsab f'dahla fil-faċċata ta' l-aħħar maħžen qrib Sant'Anġlu.

Il-mod kif kienet amministrata din it-tarzna juri l-importanza li l-Kavallieri kienu jagħtu lil dan il-bini. Il-Gran Kummendatur ta' Provenza, wiehed mill-aktar dinjitarji importanti fi hdan l-Ordni, kien ukoll il-Kaptan tat-Tarzna, u l-post tiegħu kien jiġġedded kull sentejn. Min-naħa l-oħra, il-lingwa ta' l-Italja kellha d-dritt, permezz ta' l-ammiral li kien il-prijur ta' din il-lingwa, li taħtar il-kontrollur, li wkoll kien iżomm l-uffiċċju tiegħu għal sentejn. Hu kellu x-xogħol li jikkompila rapport amministrattiv fuq it-tarzna kull xahar u jagħtih lill-Gran Kommendatur u lill-awdaturi. Min-naħa tiegħu, it-teżor ukoll kien jirċievi minghand ir-riċevitur ta' l-istess tarzna żewġ rapporti dwar l-kwalità u l-kwantità ta' xogħlijiet li jkunu għaddejnin.

Fl-iskala immedjata wara r-riċevitur u l-kaptan tal-galeri kien jiġi l-kapumastru jew il-mastru tal-bini tal-galera, li kien ukoll il-kap ta' l-artiġjani u l-maestri tal-lexxuna, jew *axia* kif kienet imsejha bit-Taljan, li kienu jaħdmu fit-tarzna. L-aktar snajja' importanti fit-tarzna kienu dawk tal-mastrudaxxi u tal-qlafat. Biss kull tarzna kienet teħtieġ is-servizzi tal-buttara, il-haddieda, is-segaturi, dawk li jagħmlu l-arbli tal-qluġh, it-tarjoli, kif ukoll dawk li jagħmlu l-imqadef, il-fundiera, u dawk li jagħmlu l-armamenti. Haddiema tas-sengħa oħra li kienu meħtieġa fit-tarzna kienu dawk li jagħmlu u jaħdmu fuq id-dekorazzjonijiet kif ukoll fuq l-għamajjar ta' fuq il-bastimenti bħalma kienu l-haddieda, dawk li jagħmlu l-fanali, il-piżaturi, il-mastri ta' l-armi, il-kurdara, it-tapizzara, id-dekoraturi u l-iskulturi, l-induraturi, il-haddiema ta' l-attrezzatura tal-hbula, il-velieri u n-nissieġa tal-qluġh. Ma' dawn wiehed irid isemmi wkoll l-għassiesa u s-suldati mal-bibien tat-tarzna halli jgħassu kontra kull tip ta' serq. Magħhom wiehed irid iżid ukoll l-ilsiera Musulmani li hafna drabi kienu jiġu mhaddma f'xogħlijiet umli bħala haddiema ta' l-id ta' mingħajr sengħa, jew bħala burdnara jew kenniesa.

Wiehed jista' jgħid li x-xogħol ta' l-1667 kien l-aħħar wiehed importanti li sar fuq din it-tarzna. Fis-snin ta' wara, din it-tarzna kellha t-tiswijiet ta' rutina biex b'hekk inżammet taħdem sa 1798, l-aħħar sena ta' l-Ordni f'Malta. Sa tmiem il-ħakma ta' l-Ordni Malta kellha erba' tarznari statali, iżda dik tal-Birgu kienet l-unika waħda f'pajjiżna li baqgħet tiffunzjona matul il-perjodu kollu ta' l-Ordni ta' SanĠwann. Matul dawn is-snin kollha, fit-tarzna tal-Birgu nhadmu galeri ta' kull tip, kollha jsegwu mudelli eżistenti Ewropej u jinkludu dawk magħrufa bħala l-kapitani, nofs galeri. Inhadmu wkoll qxur oħra tal-baħar bħalma kienu galeotti, brigantini, fregati, felukki, kif ukoll dgħajjes oħra ta' qluġh latini ta' għamla iżgħar, bħall-kajjikki u l-fregatini. F'termini ta' persentaġġ, għal kull żewġ galeri

construction et la réparation des navires, beaucoup plus rémunérateurs que le métier de pêcheur. Ainsi, on démolit l'église en 1618, et à la place on plaça une croix en bois qui plus tard fut remplacée par une croix en pierre. Cette croix existe toujours sur la façade de l'entrepôt situé au bout sur le côté de Sant'Angelo.

La façon dont fut géré l'arsenal indique l'importance de cet édifice pour les chevaliers. Le commandeur de Provence, l'un des dignitaires les plus importants de l'Ordre, était commandant de l'arsenal, poste renouvelé tous les deux ans. Avec l'autorisation de l'amiral, il nommait le contrôleur qui occupait lui aussi son poste pendant deux ans. Il présentait chaque mois un rapport de gestion de l'arsenal au commandant en chef et aux auditeurs. La trésorerie recevait également deux rapports sur la qualité et la quantité d'articles de l'arsenal.

Le maître d'œuvre venait ensuite, c'était le chef des artisans de l'arsenal. Les charpentiers et les calfats étaient les plus nombreux. Mais l'arsenal avait aussi besoin de tonneliers, de fabricants de poulies, de scieurs, de fabricants de mâts et d'avirons, de fondeurs et d'armuriers. Il y avait également des artisans pour l'ameublement et la décoration : les rétameurs, les fabricants de fanaux, les fabricants d'armes, les cordiers, les tapissiers, les peintres, les sculpteurs, les doreurs, et les gréeurs. Enfin, il y avait les gardes et les concierges pour prévenir le larcin et surveiller l'arsenal. Il faut ajouter enfin les esclaves musulmans qu'on employait souvent comme ouvriers non qualifiés, dockers et agents de nettoyage.

Les travaux de 1667 furent les derniers importants effectués sur cet arsenal qui resta en fonction jusqu'à 1798, fin de la présence de l'Ordre à Malte. Malte finit par avoir quatre arsenaux d'Etat mais celui de Birgù était le seul en service pendant toute la période de l'Ordre de Saint Jean. On y construisit des galères de tous les types existant en Europe comme la *Capitana*, les demi galères, galiots, galions, brigantins, frégates, felouques, bateaux, barques et caïques. Deux galères sur cinq y auraient été construites. Il faut garder en mémoire que l'on ne se limitait pas à la construction, on y faisait aussi les réparations. Au premier signe de fatigue ou de casse dans la mâture d'une galère on la changeait immédiatement. Les parties du gréement, des voiles ou les fissures dans la superstructure en bois étaient facilement traitées. On effectuait les

u nofs li kellu l-Ordni, wahda minnhom kienet tkun saret f'din it-tarzna fil-Birgu. Hawn wiehed irid ifakkar li f'din it-tarzna ma kienx isir biss il-bini ta' bastimenti iżda wkoll it-tiswijiet tagħhom. Ta' min isemmi li l-arbli u l-antenni kienu jinbidlu ma' l-inqas sinjal ta' dghufija jew kif jibdedw jidhru x-xquq. Partijiet mill-attrezzatura tal-ħbula, qluġh jew kull haġa li kienet tinqata', tiżżarrat jew tinkiser, kienu jiġu malajr irrangati. It-tqalfit kien isir ta' spiss, b'mod partikolari fuq il-buk jew żaqq tal-bastiment, speċjalment dik il-parti li kienet tkun taħt l-ilma. Din il-parti riedet attenzjoni partikolari.

It-tkeċċija ta' l-Ordni minn Malta fl-1798 twassal għat-tmien ta' l-iskwadra tal-galeri f'pajjiżna. Il-forza Franciża li giet minflokha kienet tagħmel użu mill-vaxxelli. L-istess jista' jingħad għall-forza Britannika li hadet post dik Franciża fl-1800. Għalhekk dan l-ispazju tilef l-iskop oriġinali tiegħu. L-Ingliżi ma kellhomx aktar bżonn tarzna għall-galeri. Il-galeri kien għadda żmienhom u għalhekk dawn ma kinux fuq il-lista tal-bastimenti tagħhom. Ma damx wisq li dal-post tilef l-iskop li għalih inbena. Dawn il-loġoġ jew arkati tat-tarzna baqgħu wieqfa sa l-1842, meta nhattew halli minflokhom jinbnew il-fran ta' l-Ammiraljat fuq id-disinn tal-perit Ingliż William Scamp (1801–1872). L-istess jghodd għal kull tarzna oħra li fethet f'Malta matul il-hakma tal-kavallieri. Għal xi raġuni jew oħra, din kellha tagħlaq.

### **Il-Belt Valletta: Tarznari Ġodda għall-Ordni ta' San Ġwann**

L-Assedju ta' l-1565 fuq Malta ġab fi tmiemha kull aspirazzjoni li l-Kavallieri ta' San Ġwann kien għad baqgħalhom li jhallu din il-gżira. Iżda t-telfa Ottomana gabet ukoll anzjetà għall-kavallieri għaliex hafna kienu ċerti li t-Torok kienu ser jerġgħu jaħbtu għall-gżira fi żmien qasir. Għalhekk, hekk kif intemm l-assedju, il-Gran Mastru ta' dak iż-żmien, il-Franciż Jean de La Valette (1557–1568) intefa' biex jibni belt ġdida fortifikata halli tkun tista' tilqa' ahjar għal kull invażjoni oħra li seta' jagħmel l-ghadu Musulman fuq din il-gżira. Din il-belt il-ġdida kellha tiġbor fl-ispazju urban tagħha l-istrutturi kollha assoċjati mal-kultura, id-difiża u l-amministrazzjoni tal-gżira. Dan kien ifisser ukoll li t-tarznari kellu jinstabilhom post anki taħt il-kenn tas-swar il-ġodda.

Fil-bini tat-tarznari fil-Belt, il-Kavallieri ma segwewx mudelli oħrajn prevalenti fl-Ewropa, bħalma ġara fil-każ ta' Pisa bil-bini tat-tarznari tal-Mediċi jew kif kien jithaddem l-*arsenale* ta' Venezja, fejn kollox kien iċċentralizzat. Huma ghażlu li jifframentaw il-funzjonijiet ta' l-*arsenale* u għalhekk ippruwaw jiżviluppaw numru ta' tarznari f'żoni differenti tal-belt il-ġdida. Hekk fl-1582, sittax-il sena wara t-tqeghid ta' l-ewwel ġebbla tal-belt





*La Valette : emplacement de l'arsenal Salvago (© S. Mercieca).*

opérations de carénage sur les coques, en particulier sur les parties en dessous de la ligne de flottaison.

L'expulsion de l'Ordre de Malte en 1798 provoqua la fin de la flotte des galères. Les forces françaises qui remplacèrent l'ordre utilisaient les mêmes vaisseaux que les Anglais, à partir de 1800. Mais les Anglais n'avaient pas besoin d'arsenal pour galères, celles-ci ne figurant pas dans leur flotte, et rapidement cet endroit perdit son utilité. Les travées restèrent en place jusqu'en 1842, année où on les démolit pour y construire le fournil de l'amirauté britannique selon le dessin de l'architecte anglais William Scamp (1801–1872).

### **La Valette : de nouveaux chantiers pour L'Ordre de Saint-Jean**

Le siège de Malte de 1565 mit fin aux espoirs des Chevaliers de quitter l'île. Le Grand maître de cette époque, le Français Jean de la Valette, s'appliqua donc à construire une nouvelle ville fortifiée pour faire face à une éventuelle nouvelle attaque des musulmans. On projeta pour cette ville tout l'espace nécessaire aux structures culturelles, défensives et administratives. On devait aussi trouver de la place pour les arsenaux, au-dessous de nouveaux remparts.

En construisant les arsenaux à la Valette, les chevaliers n'ont pas suivi les modèles européens, où tout était centralisé au sein de l'arsenal. Ils

il-ġdida, il-Kavallieri harġu bl-ewwel pjanijiet tagħhom ta' tarzna ġdida fil-port. L-idea kienet li tintuża parti mill-Belt, eżattament fuq ix-xaqliba ta' Marsamxett, jew dik id-dahla li thares lejn il-punent, biex fiha jinbena port militari. Il-hsieb kien li tithaffer hofra kbira halli sservi ta' port kenni fejn jistgħu jiddaħhlu l-galeri u xwieni oħra ta' l-Ordni. Il-post magħżul beda jissejjah *mandracchio*, terminu grieg użat f'Rodi fejn post bħal dan kien jissejjah *mandraki*, jew menqa li fiha jistgħu jiddaħhlu l-bastimenti. Biex ihaffu dan il-proġett, fl-1582 il-Kunsill ta' l-Ordni kien hareġ digriet biex il-ġebel kollu li kellu jintuża għall-bini tal-Belt kellu jinqata' minn din iż-żona. Iżda ġara, li wara li kienu niżlu mhux hażin, sal-livell tal-baħar, sabu li l-blat kien tal-qawwi. Din kienet wahda mir-raġunijiet għala dan il-proġett kellu jiġi abbandunat.

Mil-lat urbanistiku, il-fatt li dan il-proġett falla kien ta' gwadann indirett għaż-żona tal-Port il-Kbir. Peress li dan il-mandraġġ kellu jiżviluppa fuq ix-xaqliba l-oħra tal-belt, f'port li sa l-1566 kien għadu ma ra l-ebda żvilupp urban, jiġifieri dak ta' Marsamxett, dan seta' jfisser li l-port veru kien ser ikun f'din in-naħa, bil-konsegwenza li dak magħruf bhala l-Port il-Kbir jitlef l-importanza tiegħu. Kieku sehh dal-proġett, wiehed kien jaħseb li t-tarznari futuri tal-Kavallieri kienu jinbnew f'din iż-żona biex ikunu qrib ta' dan il-port magħluq, jekk mhux ukoll ġewwa fih.

Il-fatt li dan il-mandraġġ qatt ma żviluppa wassal biex il-galeri baqgħu jidhlu u johorġu mill-Port il-Kbir. Għalhekk kull żvilupp urban li sehh fil-Port il-Kbir sar ukoll għax il-galeri baqgħu jużaw dan il-port. Kieku dan ma sehħx, kien ikun diffiċli biex wiehed jaħseb li l-Port il-Kbir qatt seta' jiżviluppa kif żviluppa. Minflok kien jiżviluppa dak ta' Marsamxett. Iżda minhabba li l-proġett tal-mandraġġ falla, l-iżvilupp ta' Marsamxett kien destinat biex jibqa' fuq l-ixkaffa, u kull tentattiv li sar, sa l-aħħar tas-seklu dsatax, qatt ma wassal għal żvilupp veru tiegħu. Anki jekk il-Kavallieri nfushom ippruvaw jiżviluppaw din id-dahla, bħal ma kien il-każ fis-seklu tmintax meta nbriet Forti Manoel fuq il-gżira li hemm f'nofs dan il-port, xorta wahda din ma wasslitx għal żvilupp holistiku ta' dan l-ispazju u sa tmiem il-hakma tal-Kavallieri l-iżviluppi ta' dan il-port kienu għadhom 'il bogħod hařna. Dan il-port kellu jistenna l-perjodu Inġliż, speċjalment il-bidu tas-seklu għoxrin meta, minhabba li ma kienx għad hemm postijiet biżżejjed fil-Port il-Kbir fejn isorġu l-vapuri militari Inġliżi, il-port ta' Marsamxett beda jservi wkoll għat-trakkar ta' hařna vapuri li magħhom ġabu żvilupp urban f'din iż-żona. Għalhekk dan jispjega għaliex il-Port il-Kbir matul il-hakma ta' l-Ordni f'Malta baqa' magħruf bhala *Il-Real Porto di Malta* jew *Porto Generale*. Wiehed ikollu jikkonkludi li dan il-falliment ta' żvilupp ta' menqa għall-

décidèrent de fractionner l'arsenal en plusieurs secteurs éparpillés dans des zones différentes de la ville. En 1582, seize ans après avoir posé la première pierre, les chevaliers présentèrent le projet pour le nouvel arsenal du port. On pensait utiliser une partie de la ville du côté de Marsamxetto, l'entrée qui donne à l'Ouest, pour y créer un port militaire et creuser une grande ouverture pour obtenir un abri clos convenable pour les galères. L'endroit choisi fut la zone appelée aujourd'hui le *Mandragg* de *mandracchio*, terminologie grecque employée à Rhodes pour un espace semblable que les chevaliers appelaient le *mandraki* durant leur période à Rhodes. En 1582, le Conseil de l'Ordre émit un décret par lequel toute la pierre nécessaire à la construction de la ville devait provenir de cette zone. Mais, après avoir pénétré jusqu'au niveau de la mer les travaux furent bloqués par les rochers trop durs. Il fallut abandonner le projet. Ce fut un avantage indirect pour la zone du grand port, puisque le *mandragg* aurait dû être développé de l'autre côté de la ville, à Marsamxetto, dans un port qui, jusqu'en 1566, n'avait jamais connu aucun développement urbain. Le grand port aurait perdu son rôle essentiel, et les chantiers y auraient été construits pour être à côté de ce port fermé, si ce n'est dedans.

Du fait de l'abandon du projet de construction de *mandragg* les galères continuèrent à entrer et à sortir du grand port. Le développement de Marsamxetto était destiné à être abandonné et malgré plusieurs tentatives jusqu'au xix<sup>e</sup> siècle il resta inexploité. Si tel n'avait pas été le cas, il est difficile de penser que le grand port aurait pu se développer comme il l'a fait.

Même si les chevaliers de Saint-Jean avaient tenté de développer ce côté du port, comme cela se produisit au cours du xviii<sup>e</sup> siècle quand ils construisirent le fort Manoel sur l'île au milieu du port, ils n'achevèrent cependant pas le développement global. Le port devait attendre l'arrivée des Anglais et le début du xx<sup>e</sup> siècle. Le grand port manquait de place pour accueillir les navires militaires anglais. On utilisa alors le port de Marsamxetto, ce qui entraîna le développement urbain de la zone. C'est pourquoi, pendant le règne de l'Ordre de Malte, on appelait cette partie du Grand Port le *Porto Reale di Malta* ou *Porto Generale*. L'échec du *mandragg* décida du développement et de la mise au point des chantiers dans la zone du grand port.

Au moment de la construction de la Valette, on pensa à construire les chantiers au-dessous des nouveaux remparts dans la ville nouvelle, sur

galeri fil-post li sal-lum għadu magħruf bhala l-mandraġġ iddetermina wkoll id-direzzjoni tal-proġetti futuri u l-iżviluppi tat-tarznari biex ikunu ffukati fuq iż-żona tal-Port il-Kbir.

Il-bini tal-belt għab miegħu l-hsieb li t-tarznari li kellhom jinbnew fil-Port il-Kbir kellhom jinbnew taht il-harsien tas-swar tal-belt il-ġdida. Fi kliem iehor, kull tarzna li għet mahsuba biex tinbena fil-belt il-ġdida segwiet il-mudell tat-tarzna medjevali li kien hemm fil-Birgu. Kull proġett li għe mahsub dejjem kien għall-irdoss ta' xi fortizza importanti.

Il-bini ta' *arsenale* fuq din in-naħa kien ifisser li dan il-bini kellu jħabbat wiċċu mal-problema ta' l-hekk imsejjah riħ mill-grigal. L-ewwel proġett ta' bini ta' tarzna fuq ix-xaqliba tal-Belt għe afdat lill-perit Ġormu Cassar, il-bniedem li beda jiehu hsieb il-bini ta' din il-belt il-ġdida, Valletta. Cassar hejja l-pjanti għal proġett ta' *arsenale*. Il-post magħżul kienet il-marina tal-Belt, u kien jinsab fejn kien hemm il-Funtana ta' Nettunu u l-Barriera ta' l-Infetti. Cassar ipproġetta *jetty* jew moll kbir li kellu johroġ minn dan ix-xatt naturali tal-Belt Valletta. Dan il-moll kellu jservi ta' qluġh kontra l-imbatt tal-baħar, b'mod partikolari l-grigal li jaffettwa direttament lill-port, minhabba li r-riħ qawwi jiġi direttament mid-dahla tal-port. Għal xi raġuni mhux magħrufa, dan il-proġett ma sarx. U mn'alla illi dan ma sarx, għax kieku l-marina tal-Belt ma kinetx tiżviluppa kif fil-fatt żviluppat. Din il-*jetty* li fuqha kellhom presumibilmment jinbnew l-iskallijiet kienet tkun ta' tfixkil għall-iżvilupp tax-xatt tal-Belt f'marina. Għax ma saritx, żviluppa f'dan il-post il-moll tal-bastimenti kummerċjali, li miegħu bdew jorbtu d-dgħajjes iż-żgħar.

Iżda sakemm kellu jitwettaq il-proġett tal-Mandraki jew dan il-proġett ta' Cassar, il-Kavallieri bnew dak li jista' jitqies bhala *arsenale* ta' natura proviżorja biex ikunu jistgħu jaqdu l-bżonnijiet tagħhom. L-ewwel tarzna li fil-verità nbriet kienet fil-post magħruf bhala l-Fossa, li jinsab għall-irdoss tal-Forti Sant'Iermu. Din inbniet madwar l-1570. Din it-tarzna tidher li għet mahsuba għall-bini u t-tiswijiet tal-galeri. Kien mahsub biex din it-tarzna tiehu post dik tal-Birgu, iżda spiċċat biex kienet falliment. It-tieni tarzna għet ukoll mibnija ġewwa foss, din id-darba f'dak li jifred lill-Belt mill-bqija tal-peniżola, jew ahjar fil-foss li hemm taht il-Barrakka ta' Fuq, eżattament wara l-post magħruf bhala d-Dwana, taht wahda mill-kavallieri jew fortizzi ta' difiża għad-dahla tal-Belt. Maż-żmien din it-tarzna bdiet titqies li kienet saret żgħira hafna. Madwar l-1633, il-Kavallier Giovanni Battista Vertova kien għamel proposta ġdida għall-bini ta' *arsenale* fix-xatt tal-Belt, fin-naħa li tagħti fuq il-Port il-Kbir. Il-post magħżul kien qrib l-hekk imsejja Barriera ta' l-Infetti, jew fejn kienu jinżammu

le modèle de l'arsenal médiéval de Birgù; chaque projet serait ainsi toujours à l'abri d'une forteresse importante.

La construction de l'arsenal sur cette côte indiqua que ce bâtiment devait affronter le vent fort du « *grigal* ». Le premier projet pour la construction d'un arsenal sur la côte de la Vallette fut donné à l'architecte Girolamo Cassar, l'artisan qui commençait à suivre la construction de la ville nouvelle; la Vallette. Cassar établit le dessin pour le projet de l'arsenal. L'endroit choisi fut la marina de la ville où se trouvait la fontaine de Neptune et la carrière surnommée l'Infetti.

Il dessina aussi une jetée où un quai qui devait sortir hors de la côte naturelle de la Valletta. Ce quai devait servir d'écran de protection contre la fureur de la mer, mais aussi contre le grégale qui attaquait le port directement à cause du vent fort de la direction de l'entrée au port. Pour un motif inconnu ce projet ne fut jamais entrepris. Dieu l'a voulu ainsi car sinon la marina de la Valletta n'aurait jamais été mise au point comme en effet il s'est passé. Cette jetée sur laquelle on aurait dû bâtir le quai aurait été une entrave pour le développement de la côte en marina. Par contre, ce lieu est devenu un endroit pour cargos où les bateaux commencèrent à s'amarrer. Pourtant en attendant qu'on donnât l'approbation au projet Mandraki ou le projet de l'architecte Cassar, les chevaliers commencèrent à bâtir ce qu'on peut considérer comme l'arsenal provisoire pour faire face à leurs exigences. Le premier arsenal à être construit se trouva sur le terrain surnommé « *fossa* » qui donna sur le fort Saint Elme.

On commença à construire vers 1570. Cet arsenal allait servir à construire et radouber les galères, et devait à terme remplacer celui de Birgù, mais il n'y parvint pas. Le deuxième arsenal se trouvait dans un fossé qui séparait la Valette du reste de la péninsule. Le fossé était situé à l'entrée de la ville, au-dessous de la place Barrakka supérieure, derrière la douane ou forteresse de défense. Vers 1633, le chevalier Giovanni Battista Vertova proposa un nouveau projet pour la construction d'un arsenal sur la côte de la ville qui donna sur le Grand Port. Le terrain choisi était connu comme la carrière de l'Infetti où on tenait en quarantaine les voyageurs nouveaux venus du Levant et de l'Afrique du Nord. Mais ce projet comme celui de Girolamo Cassar ne fut jamais exécuté.

Pendant ce temps, l'arsenal dans le fossé de St Elmo devenant trop petit avec le temps, le bailli Fra Girolamo Salvago, en 1652, finança la

kwarantina fil-Belt dawk li kienu jiġu Malta minn pajjiżi tal-Lvant u ta' l-Afrika ta' Fuq. Izda dan il-proġett, bħal dak li kien għamel Ġlormu Cassar qablu, li kien ukoll fl-istess żona, baqa' ma sehħx.

Fl-1652, il-balliju Fra Girolamo Salvago hallas l-ispejjez biex tinbena tarzna ġdida fil-post fejn kien hemm it-tarzna ta' viċin id-dwana. Biss din it-tarzna ma kellhiex hajja twila hafna. Fl-1685, f'dak li jidher li kien mument ta' traskuraġni, it-tarzna hadet in-nar. In-nar tant kien qawwi li t-tarzna nqerdet għalkollox.

Din l-ahħar tarzna, magħrufa bħala Salvago, ma kenitx l-uniku wahda mibnija f'din iż-żona. Ftit 'il bogħod minnha, fl-1667 sar tentattiv ieħor għall-bini ta' tarzna. Din it-tarzna tat isimha lil dan il-post, cjoè il-post tal-*Calcara Vecchia*. Hija nbriet mill-fdalijiet tat-tinda tat-tarzna tal-Birgu, wara li din kienet ġiet żarmata. (Din ġiet mibnija mill-ġdid eżattament fejn il-lum hemm il-Maritime Authority jew l-imħażen magħrufa bħal ta' Pinto, imsemmija għall-Gran Mastru Emanuel Pinto de Fonseca (1741–1773) li bnieshom.) Din it-tarzna ma kellhiex hajja twila, għax matul is-seklu tmintax intesiet għal kollox. Skond l-istoriku marittimu Joseph Muscat, din it-tarzna setgħet kienet wahda proviżorja minhabba l-fatt li t-tinda tagħha kienet mibnija mill-injam qadim riċiklat mit-tarzna tal-Birgu, u għalhekk ma tantx seta' kellha hajja twila. Infatti, dan l-injam kien tneħħa biex minflok ssir tarzna tal-ġebel fil-Birgu. L-użu ta' l-injam f'din it-tarzna f'dan il-perjodu partikolari jindika kostruzzjoni temporanja.

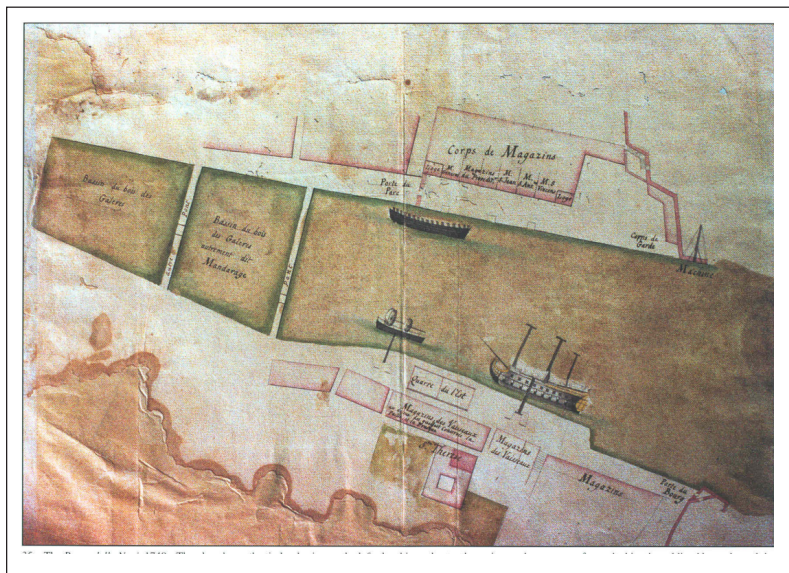
Hawn wiehed bilfors irid jistaqsi għala, anki jekk kien hemm erba' tarznari fiż-żona tal-Belt Valletta, l-ebda wahda minnhom ma kellha hajja twila u kollha spicċaw sa tmiem is-seklu sbatax. Ir-raġunijiet jistgħu jkunu hafna. Waqt li l-fortuna lagħbet il-logħba tagħha, bħalma jidher li kien il-fatt fit-tarzna ta' Salvago, li kien jidher li kienet ser tkun suċċess iżda nar aċċidentali wassal għall-mewt hesrem tagħha, fatturi ta' natura ġeografika setgħu lagħbu wkoll il-logħba tagħhom. Wiehed ma jistax ma jgħidx li x-xatt tal-Belt, waqt li vera jinsab ġo port, għandu żvantaġġ wiehed; hu miftuh għar-riħ, l-hekk imsejjah *grigale*. Dan kien ifisser li kull tarzna mibnija fuq ix-xaqliba tal-Belt kellha tiffaċċja l-qilla tar-riħ, waqt li dawk li kienu jinsabu fid-dahliet bħal dik tal-Birgu kellhom protezzjoni aħjar mill-elementi. Li hu żgur hu l-fatt li matul is-seklu tmintax l-ebda tentattiv li għamel l-Ordni ta' San Ġwann biex jibni tarzna ma ha x-xatt tal-Belt inkonsiderazzjoni, iżda dejjem haress lejn wahda mid-dahliet tal-port, bħalma kienet dik tad-Daħla tal-Galeri jew inkella d-Daħla tal-Franċiżi. Każ partikolari kien il-bini tat-tarzna għat-tiswijiet u l-kostruzzjoni tal-vaxxelli.

construction d'un nouvel arsenal dans la circonscription de la douane. Mais en 1685, celui-ci prit feu à cause d'une négligence et fut complètement détruit.

Connu comme l'arsenal Salvago, ce dernier arsenal ne fut pas le seul construit dans la zone. Un peu plus tard, en 1667, on tenta d'en construire un autre, exploitant la matière en bois démantelée de l'arsenal à Birgù avec la conséquence qu'on surnomma Birgù la vieille Calcara. Ce bâtiment était situé où se trouvent aujourd'hui les entrepôts Lascaris, du nom du Grand Maître Lascaris qui les commanda. Mais peu après, au milieu du xviii<sup>e</sup> siècle, on oublia complètement cet arsenal.

Selon l'historien maritime maltais Joseph Muscat, cet arsenal était peut-être provisoire parce que sa remise était en bois, matériau qui, au xvii<sup>e</sup> siècle, à Malte, n'était pas utilisé pour des constructions de longue durée. Comme nous l'avons dit plus haut cet arsenal fut construit avec le bois récupéré à l'arsenal de Birgù après qu'on eût reconstruit celui-ci en pierre.

Aucun des quatre arsenaux de la zone de la Valette n'eut une longue vie et tous disparurent à la fin du xvii<sup>e</sup> siècle. Il ne faut pas oublier que le côté de la ville, bien qu'elle se trouve dans un port, a le grand



Arsenal de Bormla, c. 1740 (© National Library, Valletta).

### **Ix-Xaqliba ta' l-Isla: It-Tarzna tal-Vaxxelli u Ohrajn Privati**

Waqt li l-arsenali ta' Venezja u dak ta' Pisa huma kbar u komplessi biex fihom dawn il-potenzi marittimi setghu jibnu l-flotot tagħhom fil-Mediterran u fihom jidher ukoll li kien isir ix-xogħol fuq kull tip ta' bastiment, it-tarzna mibnija mill-Ordni fl-1540 għall-galeri waqfet mill-iżvilupp wara l-1696. Għalhekk wara din id-data ma sarux aktar estenzjonijiet ta' din it-tarzna iżda biss tiswijiet rikorrenti, anki jekk xi drabi kienu maġġuri biex tkun tista' tibqa' tithaddem bhala post ta' tiswija u bini tal-galeri. Għalhekk il-Kavallieri ta' San Ġwann, li dejjem qiesu l-flotta bhala l-assi tad-difiza tagħhom, kellhom bilfors jaħsbu għall-bini ta' tarznari ohra biex iservu għal skopijiet ġodda tal-flotta li nholqu mal-medda taż-żmien. Hekk meta fil-bidu tas-seklu 18 ġew introdotti l-vaxxelli, jew kif inhuma magħrufa ahjar ix-*ships of the line*, ġew mibnija mhażen apposta għalihom. Kull wiehed mill-erba' vaxxelli kellu l-maħzen tiegħu, kif ukoll kien hemm żewġ imhażen ohra għal skopijiet ta' hażna generali.

Fl-1700 l-Gran Mastru Ramon Perellos y Rocaful (1697–1720) ippreżenta fil-Kunsill ta' l-Ordni l-proposta għat-twaqqif ta' skwadra ġdida tal-bahar magħrufa bhala vaxxelli. L-ewwel żewġ vaxxelli nbnew f'Toulon, iżda wara li kienet twaqqfet it-tarzna ġdida għal dawn it-tip ta' bastimenti, xi drabi bdew jinbnew anki f'Malta. Il-bini ta' dan it-tip ta' bastimenti tal-gwerra bi qluġh kwadru kien jitolb skallijiet differenti minn dawk użati għal galeri. Dan ifisser li dawn kellhom jew jinbnew ġo xi tarzna li kien hemm diġà attrezzata bhal ma kienet dik ta' Toulon, jew inkella kellu jinbena xi skall apposta għalihom f'Malta. L-istoriċi jaqblu li dawn il-vaxxelli ġew mibnija f'tarzna li mbniet apposta għalihom fid-Dahla tal-Franċiżi fuq ix-xaqliba ta' Senglea, eżattament taht is-swar magħrufa bhala ta' San Raffaele, hdejn id-dahla jew ahjar il-bieb ta' Bormla. Din it-tarzna saret il-post għal bini kif ukoll għat-tiswijiet kollha mehtieġa ta' dawn il-vaxxelli u kellha l-haddiema u l-amministraturi tagħha li kienu indipendenti minn dawk tat-tarzna tal-Birgu.

Il-bini ta' dan it-tip ta' bastiment wassal biex ikun hemm bżonn ta' *parco* u numru ta' mhażen speċifikament għalihom. L-ewwel imhażen inbnew f'dik il-parti tax-xatt ta' Bormla li kienet tmiss mas-swar ta' l-Isla. Dan ix-xogħol inbeda fl-1702 u wassal għall-bini ta' sitt imhażen, li erbgha minnhom kellhom iservu għall-ewwel erba' vaxxelli li nbnew. B'kolloxx dawn l-imhażen kellhom tul ta' 120 metru u wisa' ta' 20 metru kull wiehed. Huma kienu mibnija fuq tliet sulari, b'arja ta' 10,800 metru kwadru. L-iskwadra kienet tagħmel ukoll użu minn imhażen li kien hemm il-Belt u li fil-passat kienu jagħmlu parti mit-tarzna mibnija mill-Balliju Salvago.



inconvenient d'être exposé aux vents du nord-est. Chaque arsenal construit dans cette partie de la ville devait subir la violence du vent, alors que ceux situés à Birgù étaient complètement protégés. On sait qu'au xviii<sup>e</sup> siècle chaque tentative pour construire des arsenaux ne prit jamais en considération la côte de la Valette, mais au contraire préféra les rades de l'entrée du port, comme celle de Galley Creek ou de French Creek.

### **Le quai de Senglea : l'arsenal des vaisseaux et les arsenaux commerciaux**

L'agrandissement de l'arsenal des galères construit par l'Ordre en 1540 s'arrêta après 1696. Il n'y eut après aucun élargissement mais on continua à y faire les réparations nécessaires, parfois de grande ampleur, afin qu'il demeurât en mesure d'effectuer les réparations des galères.

La flotte était la carte maîtresse de la défense des chevaliers, aussi furent-ils obligés de construire d'autres arsenaux pour satisfaire ces exigences.

Au début du xviii<sup>e</sup> siècle on introduisit les vaisseaux de ligne, pour lesquels on construisit des remises pour servir d'entrepôts et d'ateliers. En 1700, le Grand maître Ramon Perellos y Rocaful (1697–1720) proposa la création d'une nouvelle escadrille : les bâtiments de ligne. On construisit les deux premiers à Malte, ce qui nécessita de disposer de cales de construction différentes de celles utilisées pour les galères. Ces vaisseaux furent construits hors du chantier de Birgù, dans un autre chantier déjà existant, ou dans un quai bâti exprès.

Les vaisseaux étaient construits à French Creek, exactement au-dessous des remparts San Raffaele, à la porte de Bormla. Ce chantier devint complètement indépendant de celui de Birgù; on y effectuait les constructions et les radoubs nécessaires, et on y installa l'administration et les ouvriers.

La construction de ce genre de vaisseaux nécessita un *parco*, un ensemble d'entrepôts, édifiés en plusieurs endroits de Bormla. On construisit les six premiers entrepôts en 1702, dont quatre furent utilisés comme magasins des quatre premiers vaisseaux. L'entrepôt, d'une superficie totale de 10 800 mètres carrés sur trois niveaux, faisait 20 mètres de long et 20 de large. L'escadrille utilisait aussi un entrepôt de la Valette, fermé depuis plusieurs années, qui faisait partie de l'arsenal construit par le bailli Salvago. On construisit d'autres entrepôts pour le foin de l'autre

Imhażen ohra nbnew fuq in-naħa l-ohra tax-xatt ta' Bormla, ftit 'il barra mill-bieb tal-Birgu, eżattament taħt il-kunvent ta' Santa Tereża. F'dawn l-imhażen kien jinżamm it-tiben u l-huxlief. Din il-parti ta' Bormla kompliet tiżviluppa, għax fl-1738 f'dan il-post taħt Santa Tereża nbnew erba' *arsenali* żgħar għal hażna tal-kanuni wżati minn dawn il-vaxxelli. Fl-Isla, imbagħad, il-post fejn illum hemm il-bini magħruf bhala d-*Dockyard Terrace* beda jintuża mill-kapitani tal-vaxxelli tant li dan il-post sar magħruf bhala l-*Hotel des Capitaines des Vaisseaux*. Dan il-bini kien jintuża wkoll minn xi kaptani tal-galeri. Fl-Isla wkoll, fuq in-naħa tad-Dahla tal-Frañċiżi, jiġifieri biswit it-tarzna tal-vaxxelli, inbnew imhażen ohra fl-1720 biex fihom jintrefgħu l-qluġ ta' dawn ix-xwieni.

Dawn il-bastimenti baqgħu jirċievu attenzjoni partikolari sa tmiem il-ħakma ta' l-Ordni f'Malta. Qrib dan il-post fejn inbnew l-imhażen għall-vaxxelli fuq ix-xaqliba ta' Bormla komplew jinbnew imhażen ohra matul il-perjodu tal-Gran Mastru Emanuel De Rohan (1776–1783). Hu żied in-numru ta' l-imhażen, biex b'hekk in-numru tagħhom tellgħu għal erbatax. De Rohan haseb ukoll biex jibni l-ewwel *drydock* f'Malta, jiġifieri l-bini ta' baċir li fih kellu jkollu l-kapaċità li permezz ta' pompi jitbattal mill-ilma. Il-post magħżul kien eżattament fid-dahla ta' wara l-Isla, jiġifieri f'dik li hi magħrufa bhala d-Dahla tal-Frañċiżi. Izda dan l-esperiment kellu jiġi abbandunat minhabba l-qagħda diżastruża li waqa' fiha l-Ordni b'riżultat ta' problemi finanzjarji. Fuq kollox, ix-xogħol sab intoppi kbar ohra minhabba li t-thaffir ikkawża infiltrazzjoni ta' ilma li għalih ma setax jinstab kontroll.

Għalhekk id-dahla tal-Port il-Kbir, li tinkludi fiha kemm il-peniżola tal-Birgu u dik ta' l-Isla, ġiet kważi kważi mibdula f'tarzna wahda. Max-xatt tal-Birgu kellek it-tarzna tal-galeri, in-naħa l-ohra taħt Bormla, jew aħjar inti u diehel lejn il-belt ta' l-Isla kien hemm l-hekk imsejħa Maċina, jew aħjar wahda mill-Kavallieri tal-port jew torrijiet ta' difiża li fuqha kien intrama parank kbir magħmul minn żewġ antarjoli, u permezz ta' dan il-krejn kemm il-vaxxelli kif ukoll il-galeri kienu jistgħu jiġu żarmati mill-arbli tal-qluġ halli b'hekk ikunu jistgħu jiddaħhlu fit-tinda ta' l-arsenale jew inkella jiġu ankrati halli jgħaddu x-xitwa fil-kenn tal-port. Skond l-istoriku Malti, il-konti Gio Francesco Ciantar, il-kelma *maċina* ġejja mit-Taljan, u hi varjant tal-kelma *macchina*, jew aħjar dak il-krejn magħmul minn żewġ antarjoli li permezz tagħhom kienu jitniżżlu l-arbli tal-galeri. Wiehed hawn irid jgħid li Ciantar kien qiegħed jikteb lejn tmiem is-seklu tmintax. Waqt li lingwistikament jista' jkun li l-kelma Romanza *macchina* tinbidel fil-lingwaġġ Malti f' *maċina*, li hi wkoll kelma Romanza li tfisser ġebba kbira li permezz tagħha jiġi mithun il-qamħ, din l-ispejgazzjoni ma teskludix oriġini semitika. Wisq probabbli,

côté de Bormla, au-dessous du couvent de Sainte-Thérèse. Cette partie de Bormla continuait de se développer. En 1738, on construisit, juste au-dessous de Sainte-Thérèse, quatre petits dépôts pour conserver les canons usés des vaisseaux. Les capitaines des galères puis ceux des vaisseaux s'installèrent à Senglea, où se trouve le Dockyard Terrace, plus tard connu comme l'hôtel des capitaines des vaisseaux.

A Senglea, sur la côte de French Creek, à coté de l'arsenal des vaisseaux, on bâtit en 1720 d'autres entrepôts pour les voiles. Près de là, on construisit jusqu'à quatorze entrepôts, en partie pour les bâtiments de ligne, sous le règne du Grand Maître Emmanuel de Rohan (1776–1783). Ce dernier pensa aussi construire la première cale sèche de Malte. Mais la situation financière de l'Ordre étant désastreuse, on dut abandonner le projet. De plus, les travaux avaient causé des infiltrations d'eau qu'on ne pouvait pas contrôler.

Ainsi l'entrée du grand port incluant la péninsule de Birgù et celle de Senglea était presque devenue un arsenal. Sur le quai de Birgù il y avait l'arsenal des galères et de l'autre côté se trouvait la *macina*, une tour de défense sur laquelle on avait assemblé une grande grue à deux poulies qui permettait de démonter la mâture d'un vaisseau ou d'une galère pour qu'ils passent l'hiver dans la remise de l'arsenal ou à l'abri du port. Selon le comte Ciantar, historien de la fin du xviii<sup>e</sup> siècle, le mot *macina* est italien, dérivant du mot *macchina*, poulie. Il est difficile de concevoir que le mot roman *macchina* se soit transformé en un mot maltais sémitique pour devenir *macina*, mot roman pour une grande pierre qu'on utilisait pour écraser le grain. Ce mot provient certainement de la plate-forme qu'on plaçait devant les édifices au cours du xvii<sup>e</sup> siècle, afin que les chevaliers puissent y avoir « *il gioco di fuoco* ». Cette structure donna le nom à l'endroit par l'association de cette plate-forme en bois flottant avec la pierre pour broyer, *maccinare*. C'était une structure provisoire qui ne fut probablement pas utilisée longtemps, de sorte qu'elle apparaît rarement dans l'iconographie de l'époque.

Au temps des chevaliers on développa plusieurs quais pour la construction de bateaux, mais aussi de vaisseaux privés importants, dans un fossé entre Bormla et Senglea, qui eut deux entrées l'une à French Creek, l'autre à Dockyard Creek, à côté de l'entrée du quai de Bormla. La cale de construction la plus ancienne était celle située en face de Galley

din il-kelma ġeġja mill-pjattaforma li kienet tintrama quddiem dan il-bini matul is-seklu sbatax biex minn fuqha, il-Kavallieri kienu jistgħu jaharqu n-nar jew *gioco di fuoco*. Din l-istruttura setgħet tat l-isem lill-post, peress li din il-baga jew ċattra kienet qed tkun assoċjata mal-ġebbla li kienu jużaw f'dak il-perjodu biex jagħsru – *macinare*. Din kienet struttura temporanja u milli jidher ma tantx damet fl-użu, imhabba li rarament tidher f'disinji u ikonografiji ta' l-epoka, tant li l-istoriku Ciantar, fis-seklu ta' wara, jidher li tilef is-sens ta' l-origini ta' din il-kelma.

Fi żmien il-Kavallieri żviluppaw ukoll numru ta' skallijiet għall-bini ta' opri, anki kbar, tal-baħar mill-privat. Dawn żviluppaw fil-foss bejn Bormla u l-Isla u għalhekk jidher li huma spiċċaw ikollhom żewġ dahliet, minhabba li dan il-foss kien jibda mix-xatt magħruf bhala d-Dahla tal-Francizi u jspiċċa f'dak magħruf bhala d-Dahla jew il-Port tal-Galeri jew f'dak li illum hu magħruf bhala d-*Dockyard Creek*, fix-xatt ta' Bormla. Leqdem skall kien dak li jinsab ihares lejn id-Dahla tal-Galeri. F'dan l-iskall kienu jinbnew ħafna tipi ta' bastimenti kbar bħal tartani, pollakki, fregati, galeotti u brigantini fost l-ohrajn. Fis-seklu tmintax inbena skall iehor, ukoll f'dik il-parti tal-foss bejn Bormla u l-Isla li thares fuq Kordin, u fiha, skond dokumenti ta' l-epoka, kien il-post jew *luogo ove si fabricano tartane e altri bastimenti*. (Muscat 2005: 5, no. 26)

Wiehed jista' jgħid li dawn it-tarznari kollha kienu jsegwu l-istess mudell f'dak li għandu x'jaqsam max-xogħol fuq il-bastimenti u dgħajjes. Kemm fit-tarzna tal-galeri fil-Birgu kif ukoll fit-tarznari l-ohra, kemm tal-Belt u dawk privati, ix-xogħol f'dawn it-tarznari kien isegwi t-tradizzjoni tax-xogħol imhaddma fil-Punent. Il-materjal użat biex jinbnew il-bastimenti kbar f'Malta, in partikulari l-galeri u vaxxelli, kien jingieb minn Venezja u postijiet ohra fit-tramuntana ta' l-Ewropa. Malta ma kellhiex biżżejjed siġar jew il-materja prima kollha meħtieġa għall-bini tal-bastimenti. L-uniku eċċezzjoni kienet il-qlugh. Sa minn żmien l-Għarab, Malta żviluppata l-industrija tal-qoton, u l-qoton tagħha kien meqjus bhala wiehed mill-aqwa tal-Mediterran.

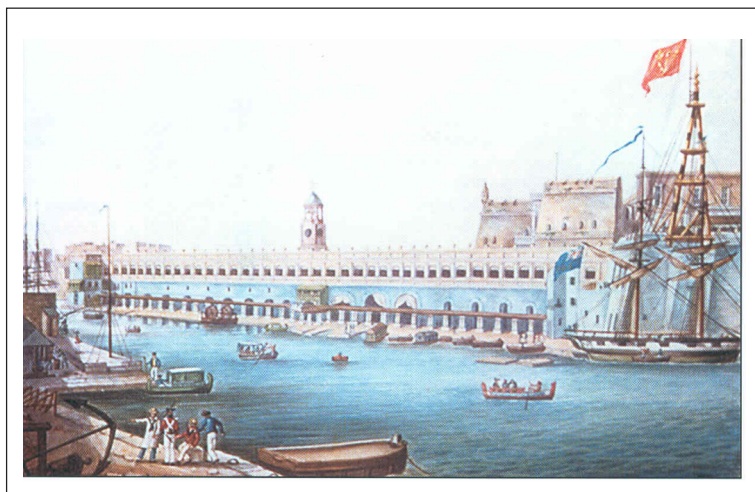
Ix-xogħol fuq il-galera jew vaxxell kien jikkonsisti fil-bini tal-buk li kien jinbena fit-tarzna. Meta tilesta, u tkun imqalfata tajjeb, il-galera jew vaxxell kienet tiġi varata fil-baħar u x-xogħol jibqa' sejjer bil-buk fl-ilma marbut mal-moll. Fil-każ tal-galera, l-imghallmin tas-sengħa kienu jaraw li t-talar ikun f'postu sew min-naħa għall-ohra. Kienu jiċċekkjaw ukoll li l-*jougs* kienu f'posthom, waħda fil-poppa u l-ohra fil-pruwa, ħafna drabi, ir-rambata, il-kalina u l-bankijiet tal-qaddiefa kienu jiġu mwahħla wara li l-buk tal-galera kien ikun ġie varat. Il-bini tal-vaxxelli f'Malta, bħalma kien il-każ tal-galeri, baqa' sejjer sa tmiem il-hakma ta' l-Ordni. Hekk per

Creek. On y construisit plusieurs types de bateaux : navires, tartanes, polacres, frégates, galiotes et brigantins.

Au xviii<sup>e</sup> siècle une seconde cale de construction fut construite dans la partie du fossé entre Bormla et Senglea en face de Corradino, où selon les documents de l'époque se trouvait « *luogo ove si fabricono tartane e altri bastimenti* ».

Dans les arsenaux des galères de Birgù, ceux de la Valette, tout comme dans le secteur privé, les travaux suivaient la tradition occidentale. Les matériaux de construction des grands navires à Malte arrivaient de Venise. La seule exception concernait les voiles. Depuis l'époque arabe, Malte développait l'industrie du coton, considéré comme une des meilleures de la Méditerranée.

On construisait d'abord la coque. Dès qu'elle était prête et bien calfatée, le talar bien à sa place, l'apostis et le jougs également, l'un à la proue et l'autre à la poupe, la galère ou le vaisseau était mis/e à l'eau et les travaux continuaient. Le rambate, le carosse et les bancs des rameurs dans le cas des galères étaient souvent mis en place après le lancement. La construction des vaisseaux à Malte, comme celle des galères, perdura jusqu'à la fin du règne de l'Ordre à Malte. Le *San Gioacchino*, construit dans cette cale, fut vendu au roi de Naples en 1780 pour 177 000 scudi. Le dernier vaisseau construit à Malte fut le *San Giovanni*. Il fut mis à



Arsenal de Bormla, XIX<sup>e</sup> siècle (© National Library, Valletta).

eżempju il-vaxxell *San Gioacchino*, li kien inbena f'dan l-iskall ta' l-Isla, kien inbiegħ lir-re ta' Napli fl-1780 għas-somma ta' 177,000 skud. L-aħħar vaxxell li nbena f'Malta kien is-*San Giovanni*. Dan il-vaxxell ġie varat fis-sena 1798, jiġifieri fis-sena li l-flotta Franciża taħt it-tmexxija ta' Napuljun Bonaparte, fi triqtha lejn l-Eġittu, hatfet lil Malta. Dan il-vaxxell flimkien mal-bastimenti l-oħra ta' l-Ordni waqa' f'idejn il-Franciżi, u l-vaxxelli b'mod partikolari ġew inkorporati fil-flotta Franciża.

### **L-Ingliżi f'Malta**

Mal-wasla tagħhom f'Malta, l-Ingliżi għarfu mill-ewwel l-importanza marittima ta' dan il-port. Sena wara l-wasla tagħhom, jiġifieri fl-1801, iddikjaraw lil Malta bħala port hieles, waqt li mis-sena 1807, dawn il-gżejjer, permezz ta' numru ta' ordinanzi, bdew igawdu statut speċjali għall-kummerċ fil-Mediterran. Bejn l-1811 u l-1812 waslet Kummissjoni Rjali f'Malta li fost l-oħrajn tkellmet dwar il-port u indikat li l-materji primi għat-tiswijiet tal-bastimenti kienu qed jinġiebu l-aktar mill-Adrijatiku.

Min-naħa tagħhom l-Ingliżi ma abbandunawx it-tarzna tal-Birgu, anki jekk l-inkwiet politiku fl-Ewropa minhabba l-gwerer Napoljoniċi tefa' l-ewwel snin ta' l-Ingliżi f'Malta f'konfużjoni kbira. Hekk, sa l-1803 ma kienx għadu ċar jekk Malta kellhiex tmur lura għand il-Kavallieri, jew tghaddi għand is-Saltna ta' Napli, jew tibqa' għand l-Ingliżi. Dan it-taqlib kollu affettwa b'mod dirett u indirett it-tarznari Maltin. Fl-1804 n-Navy Commissioner Commander Otway kien iddikjara li f'din it-tarzna kien hemm jaħdmu 240 ruh. Hu sabha f'konfużjoni u nieqsa anki mill-armar meħtieġ għat-tiswijiet tal-bastimenti. Jidher mill-ewwel li l-Ingliżi ma hadux grazzja mal-post fejn qabel kien hemm it-tarzna tal-galeri, tant li l-kummissarju kien ordna li l-haddiema jitnaqqsu għal 106 erwieħ biss. Imma Otway ma damx ma kellu jibdel l-opinjoni tiegħu. Il-gwerer navali bejn Franza u l-Ingilterra waslu Orazio Nelson jibgħat hawn il-vaxxelli tiegħu, bħalma kienu "*Camelio*", "*Seahorse*", "*Childers*" u "*Madras*", għat-tiswija.

Bħalma kien mistenni, l-Ingliżi gabu magħhom preżenza qawwija ta' biċċiet tal-baħar, tant li minn kmieni beda jinħass il-bżonn ta' baċir fil-port ta' Malta. Fl-1811 insibu l-ewwel tentattiv mill-Ingliżi biex jibnu baċir f'pajjiżna. Intgħażlu żewġ postijiet fejn setgħet issir din it-tarzna. L-ewwel wiehed kien fil-menqa ta' Sant'Anġlu, jiġifieri f'dak l-istess post fejn kienet tinsab it-tarzna f'Malta matul il-perjodu medjevali. It-tieni post kien fid-dahla ta' Bormla. L-għażla waqgħet fuq din ta' l-aħħar. Ix-xogħol inbeda fl-1811, iżda ma damx ma kellu jieqaf. Fl-1813 faqqgħet

l'eau en 1798, année où la flotte française commandée par Napoléon Bonaparte, en route vers l'Égypte, s'empara de Malte. Le *San Giovanni* et les autres navires de l'Ordre tombèrent entre les mains françaises et les vaisseaux furent incorporés à la flotte de Bonaparte.

### **Les Anglais à Malte**

A peine arrivés à Malte, les Anglais comprirent l'importance du port. Une année plus tard, en 1801, ils déclarèrent le port libre. Dès 1807, ces îles commencèrent à jouir de règlements spéciaux pour le commerce en Méditerranée. En 1811 ou 1812, une mission royale arriva à Malte qui, entre autres sujets, étudia le port et précisa que le matériau principal pour le radoub des navires vint de l'Adriatique. Les Anglais n'abandonnèrent pas la cale sèche en raison du malaise politique en Europe et des guerres napoléoniennes qui mettaient les Anglais de Malte dans une grande confusion. Ainsi, jusqu'en 1803 il ne fut pas clairement déterminé si Malte devait retourner aux Chevaliers, si elle devait passer à la France, au royaume de Naples ou si elle devait rester aux Anglais. Cette confusion touchait directement ou indirectement les cales sèches maltaises. En 1804 le Commandant commissaire de la marine Otway déclarait que ce chantier employait 240 personnes, qu'il y régnait une réelle confusion et qu'on manquait d'instruments nécessaires pour les réparations de vaisseaux. Dès le début il est clair que l'emplacement de l'arsenal des galères ne plaisait pas aux Anglais, et le commissaire donna l'ordre de réduire le nombre des ouvriers à 106 personnes. Mais, bientôt les batailles navales entre la France et l'Angleterre obligèrent Nelson à y envoyer ses vaisseaux ; le *Camelio*, le *Seahorse*, le *Childers* et le *Madras* pour effectuer les réparations nécessaires.

Très rapidement la nécessité d'avoir une nouvelle cale dans le port de Malte se fit ressentir. Les Anglais étudièrent deux endroits : le premier dans l'enclos de Sant'Angelo, où se trouvait la cale au Moyen-Âge ; le deuxième à l'entrée de Bormla. Le choix s'arrêta sur ce dernier. En 1811, on commença les travaux mais bientôt tout s'arrêta. La peste éclata à Malte en 1813 et le responsable du projet, le maître constructeur naval William Bray en fut victime. On reprit ensuite les travaux, mais de nouveaux problèmes survinrent : l'endroit souffrait d'infiltrations d'eau. Jusqu'en 1818 les Anglais essayèrent d'y remédier, en vain. La technologie à cette

il-pesta f'Malta u l-persuna wara dan il-proġett, il-*master shipwright* William Bray, safa wiehed mill-vittmi tagħha. Ix-xogħol reġa' nbeda wara t-tmiem tal-pesta, iżda ma damitx ma tfaċċat problema oħra. Din iż-żona wkoll kienet tbatu minn hrug ta' ilma mill-blat. L-Ingliżi ghamlu minn kollox biex jikkontrollaw din il-problema, u sa l-1818, kienu għadhom jistudjaw biex jaraw kif jistgħu jsolvuha. Iżda kien kollu għalxejn. Bit-teknoloġija ta' dak iż-żmien ma mnexxilhomx jilhqu l-għanijiet tagħhom, tant li wara ftit taż-żmien abbandunaw dan il-proġett.

Iżda dan l-abbandun kien wiehed qasir għax, qabel l-aħħar nofs tas-seklu dsatax, l-istess zona reggħet giet identifikata għall-bini ta' *dock* ġdid. Id-dhul tal-vapuri jahdmu bl-*isteam*, (l-ewwel wiehed dahal fil-port ta' Malta fl-1825) zied il-persjoni fuq il-Port il-Kbir. Fis-sena ta' wara, fid-dahla maghrufa bhala tal-Franċiżi, spiċċa x-xogħol fuq il-bini ta' moll ġdid (maghruf bhala *Parlatorio Wharf*). Dan ix-xatt kien sar biex jgħin kemm fil-forniment ta' l-ikel lill-bastimenti kif ukoll fit-tqalfit, it-tnehhija u tqeghid ta' l-arbli u t-tiswijiet tal-bastimenti. Iżda ż-żieda ta' xatt ma kinetx biżżejjed. Iż-żieda fl-użu tal-port mill-flotta militari u kummerċjali Ingliża wasslet biex jittiehed bis-serjetà l-bini ta' *drydock* modern f'Malta, b'faċilitajiet li sa dak iż-żmien ma kienx għad hawn f'din il-gżira.

Il-preparamenti kienu għa' nbew fl-1841 meta jidher li tfaßlu l-ewwel pjanti. Għall-ewwel, l-Ammiraljat kellu għażla bejn żewġ postijiet: jew jiżviluppa d-dahla ta' Bormla jew inkella jiżviluppa d-dahla ta' wara l-Isla. Għall-ewwel, l-Ammiraljat deher li kien inklinat li jiżviluppa din it-tieni dahla, tant li fl-1840 kien beda jiehu taht idejh il-moll maghruf bhala "tal-Franċiżi". Iżda wara ftit biddel l-idea għax fl-1842 l-Ammiraljat Ingliż beda jespropria proprjetà fix-xatt ta' Bormla halli jakkwista l-ispazji neċessarji biex jibni dan il-baċir. Dan wassal biex saru hafna protesti min-nies tal-Kottonera (Bormla, il-Birgu u l-Isla), speċjalment dawk ta' Bormla għax raw li b'din il-manuvra Bormla kienet ser tifle l-uniku żbokk li kellha għall-baħar. Dan kien ifisser li n-nies kienu fehmu tajjeb li dan il-baċir il-ġdid kellu jkun ferm ikbar minn dak imfassal fl-1811, għax dak in-nhar ma kienet saret l-ebda protesta kontra dan il-baċir, anki jekk forsi s-sitwazzjoni fil-gżira matul l-ewwel deċennju tas-seklu dsatax ma tantx ghenet halli jkun hawn protesta jew petizzjonijiet. Fl-1843 giet imqieghda l-ewwel ġebbla ta' dan il-baċir, u x-xogħol baqa' sejjer għal hames snin shaħ. Il-baċir gie inawgurat fl-1848 u sar maghruf bhala Dock No. 1, għax kien l-ewwel *dock* li nbena f'Malta.



époque ne permit pas de résoudre le problème. Ils durent abandonner le projet.

L'abandon fut de courte durée. Au milieu du <sup>xix</sup><sup>e</sup> siècle, on choisit cette zone pour y créer la nouvelle cale. L'arrivée des navires à vapeur (le premier entra dans le port de Malte en 1825) augmenta considérablement l'activité du grand port ; l'année suivante on termina les travaux sur le nouveau quai à l'entrée de French Creek, le quai Parlatorio. Ce quai fut construit pour faciliter l'approvisionnement des magasins d'alimentation générale, mais aussi le carénage, le matage et les réparations des navires. Mais cela ne suffisait pas : l'augmentation des activités des marines militaire et commerciale anglaises fut telle qu'il devint nécessaire de construire à Malte une cale moderne avec toutes les installations qui manquaient.

Les préparations commencèrent en 1848 où l'on présenta les premiers plans. L'Amirauté envisagea dans un premier temps de développer French Creek, à l'entrée derrière Senglea. En 1840, elle prit le contrôle du quai des Français. Mais en 1842 elle changea d'avis et expropria tous les biens du quai de Bormla pour y construire le bassin. Cela entraîna de nombreuses manifestations de la part des habitants de Cottonera (Bormla, Birgù et Senglea) en particulier ceux de Bormla qui savaient que la ville perdrait son unique ouverture sur la mer.

Les habitants comprirent que ce bassin serait beaucoup plus grand que le modèle de 1811 ; il n'y avait eu alors aucune manifestation, le début du <sup>xix</sup><sup>e</sup> siècle n'étant propice ni aux manifestations ni aux pétitions. En 1843 on posa la première pierre du bassin et les travaux durèrent cinq ans. L'inauguration eut lieu en 1848 et on l'appela Dock n°1.

On constate que la cale était une des plus grandes en Méditerranée à l'époque. Le bassin était long de 310 pieds, profond de 25, et large de 82. Pourtant cet espace ne suffit pas à accueillir les navires qu'on commença à construire vers la moitié du <sup>xix</sup><sup>e</sup> siècle. Le bassin n'était pas assez grand pour accueillir les navires de la guerre de Crimée (1854) comme le navire de transport *Himalaya*, ni pour faire face à l'augmentation du nombre des navires ; en mai 1854, plus de 74 navires entrèrent dans le port. On trouva la solution en agrandissant le Dock n°1 et en portant sa longueur à 564 pieds, sa largeur à 122 pieds et en le divisant pour créer deux bassins. Les travaux commencèrent en 1856

B'harsa lejn id-daqs tiegħu, wiehed jinduna li għal żmienu kien wiehed mill-ikbar baċiri li kien hawn fil-Mediterran. Kien twil 310 piedi u fond 25-il pied. Il-wisa' tiegħu kien ta' 82 pied. Biss dan il-kobor xorta wahda ma kienx biżżejjed biex jilqa' fih il-vapuri l-ġodda li bdew jinbnew fit-tieni nofs tas-seklu dsatax. Il-Gwerra tal-Krimea (1854) wriet lill-Ammiraljat li dan il-baċir, allavolja kien wiehed ġdid, ma kienx kbir biżżejjed biex jilqa' fih bastimenti tal-gwerra ġodda bħalma kien il-vapur tat-trasport *Himalaya*, per eżempju. Fuq kollox baċir wiehed biss ma kienx biżżejjed għaž-żieda tal-vapuri fil-port. Matul il-gwerra tal-Krimea, per eżempju, f'Mejju biss tas-sena 1854 dahlu fil-port mhux inqas minn 74 vapur. Dan kien ifisser li kien hemm bżonn ta' *dock* ieħor. Is-soluzzjoni nstabet billi d-Dock No. 1 jiġi mkabbar u jittella' għat-tul ta' 564 piedi u l-wisa' tkabbar għal 40 piedi. Fl-istess hin, kienet saret diviżjoni interna biex jekk ikun hemm bżonn, dan jinqasam fi tnejn. L-estensjoni nbdiet fl-1856 u spicċat fil-1857. F'din it-tieni estensjoni kellhom jiehdu aktar spazju miċ-ċentru urban ta' Bormla, u bdiet tissejjah Dock No. 2 jew "*Inner Dock*".

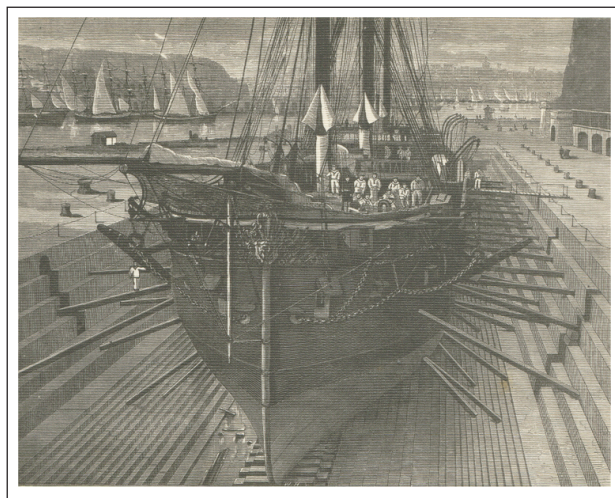
Jidher li dan it-tkabbar xorta wahda ma kienx biżżejjed, u mill-ewwel bdiet tintwera x-xewqa li t-tarzna tkompli tikber. Hekk fl-1862 kienet saret proposta biex dan id-Dock No. 1 ikompli jtkabbar u jibqa' diehel sa taht il-knisja ta' Santa Tereża – jiġifieri t-tkabbar tiegħu ma jibqax wiehed biss bħalma kien s'issa, u jsir fid-direzzjoni taċ-ċentru urban ta' Bormla iżda anki jiehu aktar mill-kosta jew ix-xatt ta' din il-belt.

Bil-ftuh tal-Kanal ta' Swejz fl-1869, ix-xogħol tal-baħar żdied u t-tarzna ta' Malta gawdiet minn din il-hidma. Ix-xogħol għat-tarzna kompli jikber minhabba l-iżviluppi politiċi li bdew isehhu fl-Ewropa, in partikolari l-unifikazzjoni ta' l-Italja li qiegħdet lil din l-industrija aktar fl-attenzjoni ta' l-Ammiraljat Inġliż. Aktar tard, l-Ingilterra żiedet il-preżenza marittima tagħha fil-Mediterran. Biex bhallikieku jilqgħu għal dan it-tibdil kollu fl-1864, saru l-pjanti għall-bini ta' baċir ġdid ieħor. Din id-darba, l-għažla waqgħet fuq id-dahla ta' wara l-Isla, viċin il-post fejn darba l-Gran Mastru De Rohan kien ried jibni l-ewwel baċir modern f'Malta. Ix-xogħol fuq dan il-baċir il-ġdid dam sejjer sa l-1871, u minhabba li l-baċir l-ieħor kien magħruf bhala No. 1 u No. 2, dan il-baċir il-ġdid ġie mogħti l-isem ta' *Somerset Dock* jew ahjar Dock No. 3. Dan il-dokk il-ġdid kien ferm itwal minn dak li kien hemm f'Bormla. Kien fih 538 piedi tul u 82 piedi wisa'. Dan id-dock ma damx wisq bhala l-ahħar wiehed għax ftit wara li tlesta ntweru l-hsieb li jinbena ieħor ġdid minhabba li t-tarzna xorta wahda ma baqgħetx tlahhaq max-xogħol fuq it-tiswijiet tal-vapuri. Fuq kollox, il-vapuri l-ġodda ta' l-*isteam* kienu kbar, bir-riżultat li tnehhiet id-diviżjoni

et se terminèrent en 1857. Pour cette nouvelle partie, qu'on appela Dock n°2 ou *Inner Dock*, on réquisitionna d'autres espaces du centre urbain de Bormla.

On ressentit pourtant la nécessité de continuer à agrandir la cale. En 1862 une proposition fut avancée pour agrandir le Dock n°1 jusqu'au-dessous de l'église Sainte-Thérèse ; outre le centre urbain de Bormla on réquisitionna aussi le flanc ou le quai de la ville.

Avec l'inauguration du Canal de Suez, en 1869, la navigation augmenta et la cale de Malte en ressentit des retombées favorables. La cale continuait d'avoir du travail à cause des changements politiques en Europe, en particulier de l'unité d'Italie, qui amenèrent l'Amirauté anglaise à prêter encore plus d'attention à cette industrie. L'Angleterre augmenta sa présence navale dans la Méditerranée.



*Bateau en cours de réparation en cale sèche, Bormla, 1871*  
(© J. Muscat).

En 1864, on projeta une autre cale pour faire face à cette augmentation d'activité. On choisit l'entrée derrière Senglea, près de l'endroit où le Grand Maître Rohan avait voulu construire le premier bassin moderne à Malte. Les travaux sur ce bassin continuèrent jusqu'en 1871. On l'appela Somerset Dock ou Dock n°3. Longue de 538 pieds et large de 82 pieds, cette cale était bien plus grande que celle de Bormla. On envisagea bientôt d'en construire une autre, pour faire face aux exigences des bateaux à vapeur. On dut ôter la cloison qu'on avait installée

li kienet saret fl-ewwel *dock* biex b'hekk dan seta jibda jintuża ghat-tiswijiet ta' vapur wiehed biss (u mhux tnejn f'daqqa bħalma kien jġgri qabel). B'hekk il-kapaċità fiżika tat-tarzna kienet tnaqqset b'*dock*.

Ix-xogħol fuq ir-raba' baċir (li ismu sar Dock No. 2) inbeda fl-1890 u tlesta fl-1892. Il-post magħżul għal dan ir-raba' *dock* kien eżattament taht il-knisja ta' l-Isla, u maġenb id-Dock No. 3. Hu ġie msemmi *Hamilton Dock* għax jinsab mal-moll li jġib l-istess isem. Dan id-*dock* hu twil 472 u wiesa' 58 pied.

Għall-kuntrarju ta' dak li kien sehħ fi żmien il-Kavallieri, l-Ingliżi ma xtaqux li jkollhom tarzna frammentata, magħmula minn hafna sezzjonijiet, iżda riedu waħda unita u din l-unità ma kellhiex tkun biss amministrattiva iżda wkoll fiżika. Għalhekk allavolja Dock No. 1 u Dock No. 3 kienu jinsabu f'żewġ daħliet differenti tal-port, (jġigifieri waħda fid-dahla ta' Bormla u l-oħra fid-Dahla tal-Franċiżi) iddeċidew li jithaffru żewġ mini biex tinholoq triq taht l-art halli dawn iż-żewġ tarznari (dik ta' Bormla u l-oħra ta' l-Isla) isiru fiżikament waħda. Ix-xogħol fuq l-ewwel mina nbeda fl-1865, waqt li dak fuq it-tieni waħda – maghrufa bħala ċ-Church Tunnel tlesta fis-sena ta' wara. Kien għalhekk ukoll li meta ġew biex jibnu t-tielet *dock*, (li hu maghruf bħala Dock No. 2) dan inbena maġenb Dock No. 3.

Din iż-żieda tar-raba' *dock* ma kinetx biżżejjed, għax hekk kif qaleb is-seklu l-Ammiraljat Ingliż beda jaħseb biex jibni żewġ baċiri ikbar, maħsuba biex fihom ikunu jistgħu jibdeu jidhlu ghat-tiswija l-klasi ġdida ta' vapuri tal-gwerra maghrufa bħala *dreadnoughts*. Dan kien xogħol kbir li l-Ingliżi riedu jispicċawh malajr, minhabba l-ġirja li kienu daħlu fiha fil-kompetizzjoni li kellhom mal-Ġermanja. Dan il-bini wassal biex jitwaqqgħu strutturi importanti barokki, fosthom fortifikazzjoni fid-dahla tal-belt ta' Bormla, kappella tas-seklu tmintax u villa. Iżda ma damux ma feġġew il-problemi. Il-post kien eżatt fejn De Rohan, 'il fuq minn mitt sena qabel, ried jibni l-ewwel baċir u bħalma kien ġara dak in-nhar reġa' ġralhom l-Ingliżi issa – sabu quddiemhom problemi kbar ta' ilma jnixxi mill-blat.

Ix-xogħol fuq dawn iż-żewġ baċiri ġodda nbeda fl-1902 taht id-direzzjoni ta' l-inginier Ingliż E. Pearson u tlesta fl-1906. L-ewwel baċir, dak maghruf bħala no. 4, kien twil 790 pied (mill-qiegħ) u wiesa' 95 pied, waqt li l-baċir no. 5, kien twil 550 pied (mill-qiegħ) u wiesa' 95 pied. Hdejn il-baċir no. 5 nbniat l-hekk imsejha *factory* jew il-maħżen tax-xogħol mimli magni ta' l-ingerinija, u kien anki jospita fih il-funderija.

Il-kobor tat-tarzna u l-fatt li kienet tinsab f'żoni differenti wassal, kif ġa rajna, biex jinbnew mini taht l-art, iżda wkoll biex tkun introdotta l-

dans le Dock n°1, pour n'y réparer qu'un seul bateau et non plus deux en même temps comme auparavant. La capacité de la cale diminuait.

Les travaux sur le quatrième bassin (qui devenait Dock n°2) commencèrent en 1890 et se terminèrent en 1892. L'endroit choisi était situé exactement au-dessous de l'église de Senglea et près du Dock n°3, la situation est restée identique aujourd'hui. On l'appela Hamilton Dock, d'après le quai où il est construit. Cette cale a une longueur de 472 pieds et est large de 58 pieds.

Contrairement aux Chevaliers, les Anglais ne voulaient pas de cales morcelées mais une cale unie tant physiquement qu'administrativement. Comme les Docks n°2 et n°3 se trouvaient à deux entrées différentes (Bormla et French Creek) on décida de creuser deux tunnels, celui de Bormla et celui de Senglea, formant ainsi une galerie souterraine créant une seule cale. On commença les travaux sur le premier tunnel en 1865, et on termina le second, Church Tunnel, l'année suivante.

La construction de la quatrième cale ne suffit pas et au début du xx<sup>e</sup> siècle l'Amirauté envisagea de construire deux autres bassins pour les réparations des nouveaux navires de guerre, les *dreadnoughts*. C'était un grand projet que les Anglais, en compétition avec l'Allemagne, voulaient achever rapidement. Ils firent appel à des ouvriers italiens et espagnols. Pour construire ce bâtiment on démolit des édifices baroques, parmi lesquels la fortification de l'entrée de Bormla, une chapelle du XVIII<sup>e</sup> siècle et un pavillon. Mais bientôt les Anglais durent faire face à de gros problèmes : l'eau coulait des rochers.

Les travaux sur ces deux bassins débutèrent en 1902 sous la direction de l'ingénieur anglais E. Pearson et furent terminés deux ans plus tard. Le premier bassin, le n°4 avait une longueur de 790 pieds (du fond) et une largeur de 95 pieds, tandis que le bassin 5 avait une longueur de 550 pieds (du fond) et une largeur de 95 pieds. Près du bassin n°5 on construisit une usine de construction mécanique ainsi qu'une fonderie. Les dimensions de la cale et le fait qu'elle se trouvait dans une zone différente nécessitèrent des tunnels souterrains et l'introduction d'un chemin de fer pour transférer facilement les métaux de construction et de réparation des navires. Pearson utilisa la locomotive lors de la construction des Dock n°4 et n°5, mais le chemin de fer, encore visible aujourd'hui, entra dans la cale à titre définitif en 1906. La construction

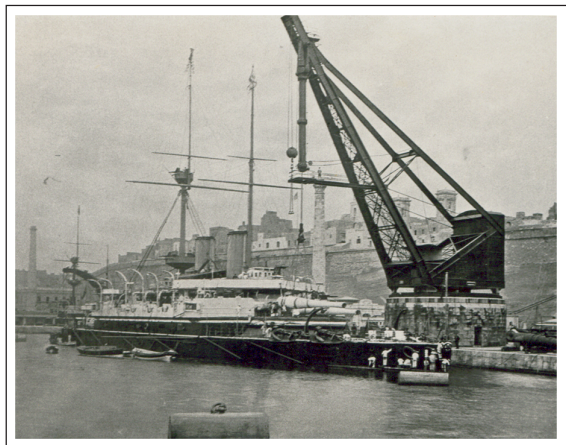
ferrovija halli, permezz ta' lokomotivi u l-użu tal-linji tal-ferrovija, il-materjal tal-hadid tqil assoċjat ma' l-industrija tal-bini u t-tiswijiet tal-vapuri jkun jista' jingarr minn post għal iehor minghajr hafna problemi. Hekk, per eżempju, fil-bini tad-Dock No. 4 u 5 intużat il-lokomotiva minn Pearson, waqt li fit-tarzna ddaħhlet il-ferrovija b'mod permanenti fl-1906. Illum din ma għadhiex tinuża iżda l-linji tal-ferrovija għadhom jidhru sal-lum.

Il-bini ta' baċiri ġodda ma kienx l-uniku proġett kbir li seħh f'Malta mat-tibdil tas-seklu. Proġett kbir iehor kien il-bini tal-*breakwater* fid-dahla tal-Port il-Kbir li l-bini attwali tiegħu nbeda fl-1903. Dawn iż-żewġ hitan fil-baħar kienu saru biex titkabbar il-kapaċità tal-port. B'hekk il-port seta' jiehu aktar vapuri waqt li jhares lil dawn l-istess vapuri kontra l-grigalati. Għalhekk, biex l-Ingliżi setgħu jlahhqu ma' dawn il-proġetti kollha kienu anki ġabu haddiema Spanjoli u Taljani biex jaħdmu f'Malta.

### **It-Tarznari Privati fi Żmien l-Ingliżi**

Dan l-iżvilupp kollu ta' baċiri wassal biex ikunu affettwati t-tarznari privati f'Malta. Matul il-hakma Ingliża, l-iskallijiet privati bdew bil-mod il-mod jinqatgħu, jew aħjar jinqatlu, anki jekk dan it-tmien seħh bil-mod u fuq skali differenti. Din l-istqarrija qed issir, kif jgħidu l-Ingliżi, *with the benefit of hindsight*, minhabba l-fatt li l-kummerċ iġġenerat mill-Ingliżi kien kbir hafna, u ċerti ġrajjet li seħhew fl-ewwel nofs tas-seklu dsatax, bħalma kienet il-gwerra ta' l-Indipendenza Griega u l-battalja ta' Navarino (1827), ġabu magħhom żieda fil-kummerċ marittimu. Għalhekk fil-bidu l-mollijiet privati bdew jiżdiedu f'Malta, u ż-zona taht Kordin (jigġifieri dik ix-xaqliba tal-port li ma ratx żvilupp fi żmien il-Kavallieri) bdiet tesperjenza tiġdid marittimu. Iżda l-Gvern kolonjali beda juri l-interessi tiegħu u daħal jikkompeti mal-privat Malti, li miegħu dan ma setax ilahhaq. Hekk hu beda jixtri l-artijiet f'din ix-xaqliba. Sa l-1840 kienu nbnew mill-gvern kolonjali hames imhażen għall-faham, moll ġdid u żewġ mollijiet herġin fil-baħar ġewwa Kordin.

L-ewwel ma hadu d-daqqa tal-mewt kienu l-iskallijiet li kien hemm f'Bormla. Dawn kellhom jagħlqu minhabba li l-post eventwalment ittiehed mill-Ammiraljat Ingliż, kif ġa rajna għall-bini ta' l-ewwel baċir f'Malta. Dawk li kienu jinsabu wara l-Isla, fid-Dahla tal-Francizi, bdew jitilfu l-vijabilità. L-introduzzjoni ta' l-*isteam* fil-bidu tas-seklu dsatax u aktar tard id-dhul tal-bini tal-vapuri tal-hadid għamiluha kważi impossibli lil dawn l-industriji ta' artiġjanat lokali li kienu jispeċjalizzaw fil-bini ta' dghajjes ta' l-injam biex ikomplu. Anki jekk il-bini ta' skejjen mill-injam baqa' b'saħħtu fil-Mediterran sal-bidu tas-seklu għoxrin, il-preżenza kolonjali f'Malta wasslet għall-mewt bikrija ta' din is-sengha, hlief għall-bini ta'



*Grue spéciale utilisée pour le mâtage des bateaux, Senglea (© J. Muscat).*

de nouveaux bassins ne fut pas le seul grand projet de Malte au début du siècle. Un autre grand projet fut la construction d'un brise-lames dans le Grand Port dont les travaux commencerent en 1903. En effet, ce brise-lames fut construit pour agrandir la capacité du port et en même temps protéger les navires du vent fort du gregale. Pour achever les travaux les Anglais ont dû engager aussi des ouvriers italiens et espagnols.

### **Les cales privées à l'époque des Anglais**

Au cours de la période anglaise, les quais privés commencerent à diminuer pour disparaître. Le commerce entraîné par les Anglais avait été très important et certains événements du xix<sup>e</sup> siècle comme la guerre d'indépendance en Grèce et la bataille de Navarin (1827) avaient augmenté le commerce maritime à Malte. Les quais privés s'étaient développés en particulier en dessous de Kordin (le côté du port qui n'avait pas été développé par les Chevaliers) qui connut alors un regain d'activité maritime. Mais le Gouvernement colonial commença à faire concurrence au secteur privé maltais. Il acheta des terrains dans cette zone et en mai 1840 il avait déjà construit cinq entrepôts pour le charbon, un nouveau quai et deux autres qui s'avançaient en saillie dans la mer de Kordin.

On donna d'abord le coup de grâce aux quais de Bormla. L'endroit fut pris par l'Amirauté comme cela s'était déjà passé avec le premier bassin de Malte. Les quais derrière Senglea, à French Creek, commençaient à perdre leur compétitivité. L'introduction de la vapeur au début du xixe

dghajjes żġhar u xi dghajsa tal-ġarr tal-merkanzija bejn iż-żewġ gzejjer – imsejha appuntu d-Dghajsa tal-Latini. Hekk il-hafna hwienet tas-sengħa wara l-Isla ġew mitluba jagħlqu jew iwarrbu, u dawn spicċaw għalkollox sas-sena 1858. Meta kien qed isir dan l-gheluq, sar tentattov biex titwaqqaf kumpanija ta' *drydock* merkantili minn sidien Britanniċi f'Malta. Il-kumpanija giet irregistrata f'Malta f'Ottubru 1855 u d-*dock* tagħha nbena ġewwa Kordin. Izda din il-kumpanija wkoll ma setax ikollha hajja twila għax il-Gvern Kolonjali ma damx ma beda jakkwista propjetà f'din iż-żona għall-użu mill-Ammiraljat.

Hekk, fl-1860 kien imiss l-iskallijiet li kienu nbnew taht Kordin, jġifieri faċċata ta' dawn il-mollijiet li kien hemm fl-Isla. F'dik is-sena, il-Gvern Imperjali xtara minghand il-privat il-moll li kien magħruf bhala "ta' San Franġisk". Dan kien ifisser li l-Maltin li kellhom il-hwienet tax-xogħol tagħhom f'dik it-taqsim, kif ukoll l-iskallijiet privati għall-bini u tiswijiet tal-bastimenti, kellhom jagħlqu. L-iskallijiet privati ma kienx fadlilhom wisq hajja. Wiehed mill-aħħar bastimenti li saru f'Malta, kien fl-1863, u nbena fil-baċiri ta' taht l-Isla mid-ditta ta' Gregorju Mirabatur u kien jiżen 1,108 tunellati. Dan il-bastiment bl-isem *Malta* kien iddestinat biex jivvjaġġa f'ibhra miftuħa, għall-ġarr ta' merkanzija bejn l-Amerika u l-Ewropa. B'hekk ingħalaq kapitlu ta' akkwist ta' propjetà mill-Gvern kolonjali fit-taqsim ta' Kordin, li dam sejjer bejn l-1859 u l-1874. Wara li l-Ammiraljat kien irnexxielu jakkwista l-arja kollha tad-Dahla tal-Franċiżi, il-kumpaniji lokali li kienu jahdmu fil-qasam tal-bini tal-bastimenti u dghajjes kbar ma kienx baqgħalhom triq ohra hlief li jittrasferixxu l-operat tagħhom f'żona ohra tal-port, jġifieri f'dik l-arja magħrufa bhala l-Marsa. Din tinsab fl-aktar dahla 'l ġewwa tal-Port il-Kbir. Minhabba dawn l-iżviluppi godda, din iż-żona saret magħrufa mal-Maltin bhala Portu Novu, li hija varjazzjoni lingwistika tal-kelma Taljana *Porto Nuovo* jew il-Port il-Ġdid. Dan il-bini ta' port ġdid ġab miegħu wkoll il-ftuh ta' tarzna privata ohra f'din iż-żona, minn wiehed Zammit. Din it-tarzna baqgħet taħdem, tajjeb jew hażin, sal-bidu tat-Tieni Gwerra Dinjija.

Dan il-port ġdid jista' jitqies bhala wiehed mill-akbar proġetti li għamlu l-Ingliżi f'Malta fis-seklu dsatax. Dominic Fenech ra f'dan il-proġett diżlokazzjoni urbana minhabba l-fatt li, sakemm it-tarznari privati kienu għadhom taht l-Isla, f'din il-belt kellek l-akbar konċentrazzjoni ta' nies li jaqilghu hobżhom, b'mod dirett jew indirett, mill-flotta kummerċjali. Min-naħa l-ohra, il-belt ta' quddiem l-Isla, jġifieri l-Birgu, u xi f'it anki Bormla, l-abitanti tagħhom kienu aktar mixhuta fuq xogħol mal-flotta militari jew merkantili Ingliża. Minhabba l-ispostament tat-tarznari u l-flotta merkantili lejn il-Marsa, din id-differenza kemxejn netta f'dan it-tessut urban tal-port



siècle et plus tard, la construction des navires en fer firent que c'était presque impossible pour les artisans locaux, spécialistes de la construction des bateaux en bois, de continuer à travailler. Bien que la construction des goélettes continuât jusqu'au début du xx<sup>e</sup> siècle, la puissante présence coloniale donna le coup de grâce à ce métier excepté pour les petits bateaux et les bateaux de transport entre les deux îles.

Jusqu'en 1858, il fut demandé à tous les ateliers de métier situés derrière Senglea de fermer, et quand ils eurent tous fermé leurs portes, on construisit à leur place la nouvelle cale. Il y eut une tentative de la part des propriétaires de créer une nouvelle société de cales sèches. On enregistra la société en 1855. Cependant le gouvernement colonial commença à acheter du terrain à Corradino où la cale fut construite, à l'usage de l'Amirauté.

Il en arriva de même aux cales construites sous Kordin, face aux quais de Senglea. Le gouvernement impérial acheta à un propriétaire privé le quai de San Frangisk. Les ateliers maltais durent fermer définitivement, tout comme les quais privés de construction ou de réparation des bateaux.

L'un des derniers navires construits à Malte dans les bassins sous Senglea, en 1864, le fut par la société de Gregorio Mirabatur. Ce bateau de 1 108 tonnes, *Malta*, était destiné à faire la navette entre l'Amérique et l'Europe pour transporter des marchandises. Après la totale acquisition de French Creek en 1874, les constructeurs furent obligés de se déplacer à l'intérieur du port dans la zone de Marsa qui devenait le *Porto Novu* (de l'italien *Porto Nuovo*). La construction du nouveau port amena un certain Zammit, habitant de la zone, à ouvrir une autre cale sèche privée. Cette cale continua à fonctionner tant bien que mal jusqu'à la deuxième guerre mondiale.

On considère le port nouveau comme un des plus grands projets des Anglais pendant le xix<sup>e</sup> siècle. D'après Dominic Fenech ce projet emporta une dispersion urbaine parce que jusqu'à l'époque où les ouvriers du bassin privé travaillaient à Senglea cette ville avait la plus haute spécialisation et ils pouvaient gagner leur vie directement ou indirectement avec la flotte commerciale. Par contre, les habitants de la ville en face de Senglea, c'est-à-dire Birgù, et peut-être aussi Bormla travaillaient plus pour la flotte navale Anglaise. Avec le déplacement de la marine marchande comme aussi des ouvriers vers Marsa cette différence dans le contexte urbain

il-kbir spiċċat. L-Isla tilfet dan il-primat fil-kwalità ta' l-abitanti taghha, bil-konsegwenza li tibda tkun hija wkoll aktar imfittxija bhala post ta' abitazzjoni minn dawk il-haddiema li kienu jghixu b'mod dirett jew indirett min-*Navy* Ingliża, u dan kien jinkludi haddiema fit-tarzna ta' l-ammiraljat. (Fenech: 136–149)

Hekk kif l-ispazju għal tarznari privati beda jonqos, xi intraprendituri ppruvaw jirkupraw din is-sitwazzjoni billi jinvestu fi *floating docks*. Iżda dan l-iżvilupp ma sarx minn Maltin, għax hadd f'Malta ma kellu f'dak iż-żmien il-kapital neċessarju biex jidhol għal intrapriża bħal din. L-investituri kienu Britanniċi u kienu jafu li l-Ammiraljat kien ser ikollu bżonn din it-teknoloġija ġdida li huma kienu qed jimpurtaw go Malta. Hawn wiehed irid ifakkar li l-Maltin qatt ma nġhataw postijiet jew gradi għolja fit-tarzna. Dawn kienu riservati biss għal sudditti li kienu ġejjin mir-Renju Unit. Iċ-ċans ta' l-investituri Maltin li jiehdu kuntratti diretti fit-tarza ta' l-Ingliżi kien limitat għall-ahħar.

Dawn l-investituri Ingliżi hasbu biex ikollhom f'Malta *Hydraulic Dock*, jew ahjar *floating dock* għat-tiswijiet tal-vapuri, kemm dawk tal-militar kif ukoll oħrajn merkantili. Dan il-*hydraulic dock* inhadem fl-Ingilterra u wasal f'Malta fl-1871. Ha sentejn biex jiġi mmuntat. Huwa kellu t-tul ta' 360 pied, kien wiesa' 60 pied u fond 8 piedi. It-tunnellaġġ totali ta' dan il-baċir kien ta' 1,100 tunnellata. Dan il-*hydraulic dock tqiegħed fil-port ta' Marsamxett, fil-post li jissejjah l-Imsida. Il-bini ta' Docks No. 4 u 5 jidber li taw id-daqqa tal-mewt lil dan id-dock* għax il-kumpanija għalqet l-operazzjonijiet taghha fl-1903.

### **Is-Seklu Għoxrin**

Wiehed jista' jgħid li l-ewwel snin tas-seklu għoxrin kienu snin ta' hafna xogħol għat-tarzna. Bejn l-1901 u l-1911, il-popolazzjoni ta' Malta żdiedet minn 184,742 għal 211,564. It-tarzna wkoll kibret matul dan il-perjodu. Hekk fl-1880, it-tarzna kienet thaddem madwar elf ruh. Fl-1900, it-tarzna rat żieda kbira u telgħet għal hamest elef ruh. Ma' dan wiehed irid iżid madwar 5000 ruh oħra li kienu jahdmu fit-tarzna b'mod indirett, impjegati ta' kuntratturi li kienu jingħataw jew jirbħu kuntratti ma' din l-industrija. Din iż-żieda fit-tarzna kienet dovuta għall-espansjoni militari Tedeska u s-sistema ta' alleanzi li giet ikkreata, meta fl-istess żmien il-Gran Brittanja kienet thaddem il-politika ta' l-hekk imsejha *Splendid Isolation*. Meta din is-sistema waqgħat bl-iffirmar ta' l-*Entente Cordial* ma' Franza (1904) u aktar tard bil-holqien tat-*Triple Entente* fl-1907, l-Ingilterra bidlet il-politika navali taghha u wasslet biex ċediet l-harsien

du Grand Port finit. Senglea perdit sa primauté d'habitants spécialisés et en conséquence les ouvriers qui directement ou indirectement gagnaient la vie avec la marine Anglaise commencèrent à considérer la ville comme lieu d'habitation y compris les ouvriers du bassin de l'amirauté (Fenech p. 134–149).

Tandis que l'espace pour les cales privées commençait à manquer, les entrepreneurs investirent dans des cales flottantes. Mais ce développement ne fut pas le fait de Maltais qui n'avaient pas le capital nécessaire. Les investisseurs étaient britanniques : ils connaissaient le besoin de l'Amirauté en technologies modernes. Il ne fut jamais permis aux Maltais d'occuper un poste à responsabilité dans la cale, ces postes étant réservés exclusivement aux britanniques.

La première initiative fut prise par une société privée avec une cale hydraulique, une cale flottante pour les réparations de navires militaires ou de la marine marchande. Cette cale hydraulique fut construite en



*Les magasins des vaisseaux avec les modifications fait par l'anglais.*

Angleterre et arriva à Malte en 1871. Il fallut deux années pour l'installer. Elle mesurait 360 pieds de longueur, était large de 60 pieds et profonde de 8. Le volume total de ce bassin était de 1 100 tonnes, elle entra par le port de Marsamxetto et fut installée dans la zone de Msida. Mais la construction des Docks n°4 et n°5 donna le coup de grâce à cette cale et la société ferma définitivement en 1903.

## **Le xx<sup>e</sup> siècle**

Au cours des dix années précédant la première guerre mondiale, il y eut beaucoup de travaux dans la cale. La population de Malte passa, entre 1901 et 1911, de 184 742 à 211 564 personnes. Pendant cette

tal-Mediterran lil Franza waqt li l-flotta tagħha bdiet topera fl-Atlantiku. Din il-politika internazzjonali ġdida wasslet għal dipressjoni ekonomika kbira f'Malta, bir-riżultat li l-perjodu bejn l-1904 u l-1914 kien wiehed mill-agħar għat-tarzna. Kienet biss il-Gwerra l-Kbira li reġgħet gabet l-espansjoni tax-xogħol fit-tarzna. Ix-xogħol kompli jżded matul din il-Gwerra. It-tarzna spiċċat thaddem 14,600 ruh, li kien ifisser li, bejn l-1914 u 1918, it-tarzna kienet ziedet il-*workforce* tagħha bi 3,400 ruh ohra.

Kien ukoll matul dan il-perjodu ta' l-Ewwel Gwerra li Malta rat żviluppi godda f'dik li hija l-industrija tat-tarznari waqt li l-effetti ta' din il-gwerra ma damux ma bdew jinhassu anki f'pajjiżna. Hekk matul iż-żmien ta' l-Ewwel Gwerra Dinjija ġiet żviluppata tarzna ohra f'Malta, fil-post magħruf bhala Kalafrana, fil-port ta' Birżebbuġa, għat-tiswija tas-*sea planes* li bdew jintużaw f'Malta wara l-1916 biex jikkombattu lill-*U-boats* Germaniżi.

It-tmiem tal-Gwerra ġab f'Malta żviluppi godda għat-tarzna f'dik li hija mekkanika. Dock No. 1 ġie mmodernizzat u għal darba ohra mkabbar fl-1921. Fl-1923 inġieb *floating dock* waqt li fis-sena 1927 inġieb *floating crane* fit-tarzna. Fi kliem iehor, l-ammiraljat Britanniku beda jipprova jagħmel it-tarzna aktar mobbli. Bid-differenza li, waqt li l-*floating crane* kien mahsub għat-tarzna, il-wasla tal-*floating dock* trid tkun inkorporata fil-ġrajniet ta' tmiem l-Ewwel Gwerra Dinjija. Infatti din l-infrastruttura kienet tagħmel parti mill-indennità li l-Germanja kellha thallas tal-gwerra. Dan kien inġieb f'ħames biċċiet u mbagħad ġie mmuntat hawn Malta. Dan id-*dock* kien twil, minn tarf sa tarf, 885 pied u wiesa', minn hajt sa hajt, 140 pied. Hu baqa' jintuża sal-bidu tat-tieni gwerra dinjija, meta minfloku kien inġieb iehor minn Singapore. Magħhom, wiehed irid iżid il-ftuh tat-Torpedo Depot fl-Imsida, fil-post fejn sa l-1903 kien hemm il-moll tal-*floating dock*. It-Torpedo Depot kien mahsub biex iservi bhala tarzna żghira għall-manutenzjoni tas-sottomarini u l-ħażna tat-*torpedos*.

Iżda t-tmiem ta' l-Ewwel Gwerra Kbira ġab miegħu l-ġhaks f'Malta. Hafna haddiema bdew jieħdu s-sensja minħabba li naqas ix-xogħol għat-tarzna, waqt li ohrajn spiċċaw bil-ġimgha mnaqqsa. Kien f'din atmosfera li ġot-tarzna bdiet tittiehed bis-serjatà l-organizzazzjoni tal-haddiema f'moviment trejdnjunistiku. L-ewwel movimenti ta' *Unions* fit-tarzna jmorru għal qabel l-Ewwel Gwerra, iżda dawn kienu iżolati u bla ebda appoġġ. Il-moviment kiber ftit wara t-tmiem tal-gwerra u anki ra jikber fi hdanu partit politiku, dak magħruf bhala l-Partit tal-Haddiema. Matul l-1917 bdew ifaqqgħu l-ewwel strajks serji fit-tarzna. Kien matul dan il-perjodu li, waqt diskors li kien sar

période la cale aussi se développait. En 1880, la cale employait à peu près mille personnes. En 1900 il y eut une augmentation jusqu'à 5000 personnes. Il faut y ajouter encore 5000 personnes qui travaillaient indirectement pour la cale étant engagé par les entrepreneurs qui avaient gagné quelques contrats. Cette augmentation fut le résultat de l'accroissement de l'armée Allemande et du système qui se créa quand la Grande Bretagne en même temps adopta sa politique de *Splendid Isolation*. Avec l'accord anglo-français d'Entente Cordiale en 1904 cette politique fut abandonnée et plus tard encore, en 1907, avec la Triple – Alliance l'Angleterre changea sa politique marine en cédant à la France la surveillance de la Méditerranée pendant que la flotte Anglaise commençait à surveiller l'Atlantique. Cette nouvelle politique internationale amena une grande récession à Malte et la période entre 1904 et 1914 fut un des plus pires pour la cale. Seulement avec la Grande guerre la cale reprit l'accroissement.

Pendant la première guerre le volume des travaux continua à augmenter et la cale employait 14 600 personnes. Entre 1914 et 1918 la cale a augmenté sa main-d'œuvre de 3 400 personnes. Ce fut au cours de cette période que Malte s'expérimenta avec de nouveaux développements dans ses cales. On construisit une cale à Kalafrana dans le port de Birzebbugia pour les réparations d'hydravions qui commençaient à être utilisés à Malte, en 1916, contre les sous-marins allemands. Il faut y ajouter la construction d'un dépôt de torpilles à Msida qui était aussi un mini-bassin pour l'entretien de sous-marins et pour le stockage des torpilles.

La fin de la guerre apporta de nouveaux développements mécaniques. On modernisa et on agrandit le Dock no 1. En 1923 on importa une cale et une grue flottantes. La cale sèche flottante faisait partie des indemnités de guerre que l'Allemagne devait payer à l'Angleterre à la fin de la première guerre mondiale. Cette cale était composée de cinq pièces, assemblées à Malte. Elle mesurait 885 pieds de long et 140 pieds de large. On l'utilisa jusqu'à la seconde guerre mondiale, où elle fut remplacée par une nouvelle venue de Singapour.

La fin de la première guerre mondiale créa beaucoup de chômage à Malte. On licencia les ouvriers des cales tandis que d'autres ouvriers travaillaient à temps partiel. Le premier syndicat date d'avant la première guerre mondiale mais il était isolé et sans soutien. Après la guerre il

ġo l-Università minn Dockyard Superintendent Rear Admiral Ballard, li kien ha r-responsabilità biex isolvi din il-problema ta' aġitazzjoni trejdunjonistika fit-tarzna, intqal li hemm il-hsieb li titwaqqaf tarzna kummerċjali fix-xatt ta' Marsamxett wara tmiem il-gwerra.

Biss matul il-perjodu ta' bejn iż-żewġ gwerer il-*unions* Maltin fit-tarzna ma kellhomx saħħa kbira. Il-haddiema f'dan il-perjodu batew mill-*Great Depression*. Hafna kellhom ihallu l-gżira biex jemigraw lejn pajjiżi 'l bogħod bħal l-Awstralja jew l-Amerika. Il-wasla tad-dittatur Nażista, Adolf Hitler, kif ukoll il-kriżi ta' l-Abbisinja wasslu għal tibdil fis-sitwazzjon għax l-Ammiraljat jerga' jibda jagħti importanza lil Malta u magħha jerga' jibda jizdied in-numru ta' haddiema fit-tarzna. It-Tieni Gwerra Dinjija ġabet mill-ġdid it-tarzna fiċ-ċentru ta' l-attenzjoni. Franza waqgħet fil-1940, waqt li fl-istess żmien l-Italja dahlet fil-gwerra. B'hekk il-Mediterran spiċċa wkoll f'dan ix-xenarju ta' ġlied. Quddiem dan kollu, l-Ingliżi nehhew kull dubju li seta' qatt kellhom dwar l-importanza ta' Malta f'din il-gwerra. Il-gżira saret bħal *aircraft carrier* tal-Mediterran. It-tarzna kienet wiehed miċ-ċentri importanti f'din il-ġlieda kontra d-dittaturi Nażista u Faxxista, tant li ż-żona storika tal-port spiċċat waħda mill-aktar żoni bbombardjati mill-Assi matul it-Tieni Gwerra Dinjija fl-Ewropa.

Meta l-gwerra spiċċat, il-baċiri kellhom hserat kbar u għalhekk ġie maħsub li jingiebu *floating docks* godda. Għalhekk kienu n-xtraw tlieta li saru magħrufa bhala AFD 35, 22 and 26. L-AFD 35 kien l-ikbar wiehed u għalhekk spiċċa l-aktar wiehed użat mid-Dockyard. L-AFD 35 ġie mibni fl-1946 mill-kumpanija ta' Braithwaith Burn u Jessop Construction Co ta' Bombay. Dan wasal Malta fl-1948 u kien ingieb f'żewġ biċċiet. AFD 35 kien ihaddem madwar 200 haddiem minbarra 76 chargemen u haddiema ta' l-id



*Vue générale du Dock 1, Bormla*  
(© S. Mercieca).

commença à devenir plus populaire au sein du parti prolétaire. En 1917 eurent lieu les premières grèves sérieuses dans la cale, quand le contre-amiral Ballard, responsable de la cale, essayant de résoudre les problèmes, fit un discours à l'université disant qu'on pensait établir une cale commerciale à Marsamxetto après la guerre.

Entre les deux guerres les syndicats maltais n'eurent pas beaucoup de pouvoir. Pendant la grande dépression, beaucoup d'ouvriers durent émigrer en Australie et en Amérique. L'arrivée au pouvoir du dictateur nazi Adolf Hitler et l'invasion de l'Abbyssinie par l'Italie aggrava la situation car les Anglais signèrent un traité avec la France prévoyant que la défense maritime de la Méditerranée passerait à la France, et ordonnant à la flotte anglaise de quitter Malte et de passer à Gibraltar. La deuxième guerre mondiale mit de nouveau la cale au centre de l'attention. La France capitula en 1940 tandis que la Grande-Bretagne se réimplanta puissamment à Malte, les îles devenant les porte-avions de la Méditerranée. La cale était d'un intérêt stratégique majeur dans la bataille contre les nazis et les fascistes, si bien que la zone historique du port fut la zone la plus bombardée par les puissances de l'Axe pendant la seconde guerre mondiale en Europe.

A la fin de la guerre Malte acquit trois nouvelles cales flottantes : les AFD 35, 22 et 26. La plus importante était la AFD 35. Elle finit par être la plus utilisée par le chantier naval. Construite en 1946 par Braithwaite Burn et Jessop Construction Co. de Bombay, elle arriva à Malte en 1948 en deux pièces. On l'utilisa pendant les travaux d'agrandissement des Docks n° 4 et n° 5 pendant les années 1960. On y employait presque 200 salariés, plus 76 sous-chefs d'équipe et ouvriers et 9 autres personnes venues d'Angleterre.

Après la seconde guerre mondiale, la plus grande préoccupation n'était pas les cales elles mêmes, mais leur rentabilité. Bien que Malte fasse partie des vainqueurs et que ses ouvriers aient risqué leur vie à réparer les navires sous les bombes, la Grande Bretagne n'avait plus rien à leur offrir. La guerre avait aussi mit fin à l'empire anglais. A la fin de la guerre, beaucoup d'ouvriers se retrouvèrent sans emploi. Dès qu'on commença à parler de licenciements il y eut de grands troubles. Cette fois les ouvriers disposaient d'un mouvement fort pour soutenir leur situation désespérée, à l'inverse de ce qu'avaient connu leurs confrères pendant la première guerre mondiale. Ce nouveau syndicat s'appelait le General Workers Union. Il

ohra, flimkien ma' 9 haddiema Ingliżi. Dawn il-*floating docks*, in partikolari AFD 35, kellhom ukoll użu partikolari minhabba li fis-sittinijiet kien ġie deċiż li l-baċir 4 u 5 jiġu mkabbra. Sakemm sar dan it-tkabbir AFD 35 assorba hafna mix-xogħol li kien fid-docks.

Iżda l-ikbar preokkupazzjoni fit-tarzna wara t-Tieni Gwerra Dinjija ma kinitx id-*docks* iżda kif din l-industrija kbira setgħet tithaddem bi qligh. Is-sitwazzjoni għall-haddiema tat-tarzna ma kinetx waħda sabiha. Anki jekk Malta kient fost ir-rebbieha ta' din il-gwerra, u l-haddiema tat-tarzna kienu sfidaw, b'riskju ta' hajjithom, il-bombi ta' l-għadu biex isewwu l-vapuri, il-Gran Brittanja ma kellhiex futur x'toffri lil dawn il-haddiema. Il-gwerra gābet magħha wkoll it-tmiem ta' l-Ingilterra bhala imperu u dan kien ifisser ukoll żmien diffiċli għat-tarzna. It-Tieni Gwerra Dinjija gābet l-ingaġġ ta' hafna haddiema li ma' tmiem il-gwerra ma kienx baqa' post għalihom. L-Ammiraljat ried jibda jhaddem it-tarzna b'mod vijabbli u bi profitt. Malli bdiet tisemma t-tkeċċija jew aħjar is-sensji tal-haddiema mit-tarzna, qam ferment shih f'din l-industrija. Din id-darba l-haddiema kellhom warajhom għaqda aktar b'sahhitha milli kellhom huthom ta' qabilhom wara tmiem l-Ewwel Gwerra Dinjija, bil-preżenza ta' *union* ġdida li bdiet iġġib l-isem tal-General Workers Union. Kienet din l-għaqda li żammet il-gvern Ingliż milli jagħti s-sensji u jżomm il-haddiema kollha fuq il-kotba tat-tarzna. Hekk sa l-1957 l-għadd ta' haddiema li jaħdmu fit-tarzna kien ta' 12,572, iżda din kienet l-aħħar sena li l-Ingliżi deheru lesti jibqgħu jissussidjaw lit-tarzna għax f'din is-sena partikolari kienu harġu bi pjan biex jaqsmu lil din l-industrija fi tnejn, dik privata u l-ohra li tibqa' ta' l-Ammiraljat.

Fl-1958, il-Colonial Office habbar li t-Tarzna ta' Malta kienet għaddiet f'idejn il-kumpanija privata ta' Bailey, kif fil-fatt gara fis-sena ta' wara. Kien biss xahar qabel ma Bailey ha t-Tarzna li l-Ammiraljat ta s-sensja lil 6,000 haddiem tad-*dockyard*. Dan qajjem ferment shih fost il-haddiema minhabba li Bailey kien wiegħed li jżomm il-haddiema kollha. Infatti, Bailey pprova jżomm kelmtu u dawn is-sitt elef haddiem ġew inkorporati f'Bailey Malta Ltd. Iżda ftit qabel l-Indipendenza li ġiet fl-1964, sewwasew fis-sena 1963, l-Ingliżi tterminaw il-kuntratt ta' Bailey minhabba r-rapport li l-awditur J. R. Muirie kien għamel fuq l-operat ta' din il-kumpanija, speċjalment minhabba irregolaritajiet fil-*management* finanzjarju li l-awditur kien qal li sab. Għalhekk, il-gvern Ingliż beda ifittex li jgħaddi it-Tarzna lil xi kumpanja ohra fosthom lil Swan Hunter and Wigham Richardson. Dan il-proġett ma sehħx u minflok ġiet ikkreata kumpanija ġdida, dik tal-*Malta Drydocks*. Fl-1968, it-Tarzna ta' Malta ġiet nazzjonalizzata, waqt li Messrs. Swan Hunter and Wigham Richardson baqgħu bhala *Managing Agents* tat-Tarzna ta' Malta sal-1971.



empêcha les Anglais de licencier les ouvriers. Ainsi jusqu'en 1957 le nombre d'ouvriers qui travaillaient dans la cale sèche était de 12 572. Mais ce fut aussi la dernière année où les Anglais furent disposés à subventionner la cale. Ils avaient en effet le projet de diviser en deux l'usine ; une partie resta à l'Amirauté, l'autre passa au secteur privé.

En 1958, l'Administration coloniale annonça que la cale sèche passerait l'année suivante entre les mains de la société Bailey. Un mois avant ce transfert, l'Amirauté envoya une lettre de licenciement à 6 000 ouvriers de la cale. Il y eut un grand malaise, mais Bailey se porta garant de la main-d'œuvre avec succès et les 6 000 ouvriers furent incorporés dans Bailey Malta Ltd. Mais à la veille de l'indépendance, c'est-à-dire en 1963, les Anglais résilièrent le contrat avec Bailey, sur la foi d'un rapport de l'auditeur R. Muirie, concernant des irrégularités supposées. Le gouvernement anglais décida d'établir les Malta Drydocks et nomma comme leur agents directeurs, la société Swan Hunter and Wigham Richardson. En 1968 on nationalisa Malta Drydocks et Swan Hunter and Wigham Richardson restèrent en place jusqu'en 1971. Cette année-là, le statut de la cale fut transformé en société. En 1975 il y eut encore un changement : le conseil d'administration fut élu par la main-d'œuvre. Les Drydocks commençaient à ressentir l'effet de la participation des travailleurs et tous les départements furent gérés par un comité d'ouvriers élu par les employés.

Pendant ces années de bouleversements, de très importants travaux eurent lieu dans l'infrastructure. En 1950 on agrandit les bassins n°5 et n°6. En 1965 on construisit le Tank Cleaning Farm à l'intérieur de la forteresse Ricasoli à Bighi, si bien que l'on pouvait désormais nettoyer les pétroliers avant qu'ils n'entrent dans le port pour les réparations. L'année suivante, on créa un nouvel arsenal à Manoel Island, le Manoel Island Shipyard, qui se spécialisait dans les réparations et les constructions de yachts et de bateaux de plaisance. Toute cette installation et les évolutions des métiers nécessitèrent une formation spécialisée. Ainsi dès le début on envisagea que Malte ait son école. La première fut inauguré en 1856 mais elle offrait seulement une éducation aux enfants des ouvriers de la cale. L'origine d'une école propre à l'arsenal, qui proposait un apprentissage, arriva au xx<sup>e</sup> siècle et un bâtiment de l'arsenal fut utilisé à cet effet. C'était l'unique école à Malte où, pendant de nombreuses années, on enseigna l'ingénierie et la construction mécanique. A peine l'arsenal fut-il privatisé

F'dik is-sena, it-tarzna ġiet mibdula f'korporazzjoni. Fl-1975, it-tarzna ta' Malta kellha bidla ohra importanti. Il-Kunsill tagħha beda jġi elett kollu mill-haddiema. It-Tarzna saret intrapriża li kienet immexxija kompletament permezz tal-parteciġazzjoni tal-haddiema. Kull dipartiment tat-Tarzna beda jġi mmexxi minn kumitat ta' haddiema u kull kumitat kien ukoll elett mill-haddiema tat-taqsimha rispettiva.

Min-naħa l-oħra, matul dawn is-snin ta' taqlib għat-tarzna saru xogħlijiet importanti ohra f'dik li hija infrastruttura. Fl-1950 twessgħu l-baċiri nru 4 u 5. Fl-1965 inbena *Tank Cleaning Farm* fil-fortizza ta' Rikażli f'Bigħi biex il-vapuri li jkunu qed iġorru ż-żejt jistgħu jġu mnaddfa qabel jidhlu fil-port għat-tiswija. Fis-sena ta' wara, jġifieri fl-1966, infethet tarzna ohra f'Manoel Island, imsejha Manoel Island Shipyard li tispeċjalizza fit-tiswijiet u l-bini tal-jottijiet u d-dgħajjes.

Dawn il-faċilitajiet kollha, kif ukoll kull tip ta' xogħol li kien isir fit-tarzna, kienu jirrikjedu taħriġ professjonali qawwi. Għalhekk, minn kmieni nħass il-bżonn li t-tarzna f'Malta jkollha l-iskola tagħha. L-ewwel skola nfethet fl-1858, iżda din ma kinetx skola ta' taħriġ iżda wahda biex toffri servizzi edukattivi lit-itfal subien u bniet li missirijiethom kienu jaħdmu fit-tarzna. Il-bidu ta' skola proprja tat-tarzna fejn ikun offrut taħriġ professjonali lill-apprentisti taf l-origini tagħha għall-bidu tas-seklu 20, meta bini ġewwa din l-industrija beda jintuża għal dan l-iskop. Kienet l-unika skola f'Malta fejn għal hafna snin kien isir it-tagħlim ta' l-ingenierija u t-teknika mekkanika. Din l-iskola nġhalqet hekk kif it-tarzna ttiehdet mill-privat (Bailey). L-iskola ma kinetx l-unika struttura professjonali li wiehed kien isib f'din l-industrija. In-numru kbir ta' haddiema li kienet thaddem, u l-periklu ta' xogħol li dawn kienu jaħdmu fih, wassal biex fit-tarzna tinfetħ anki spiżerija.

Wiehed jista' jikkonkludi li l-perjodu tat-tarzna amministrata mill-Ammiraljat kien wiehed li matulu sar kull xorta ta' xogħol fuq il-vapuri, mill-konverżjonijiet ta' vapuri li kienu jaħdmu bil-faħam biex saru jaħdmu biż-żejt, l-immodernizzar ta' armamenti ta' fuq il-vapuri tal-gwerra, il-bdil u l-qlib ta' *destroyers f'mine* layers jew biex jagħmluhom *frigates* u kull xorta ta' xogħol ieħor. Sahansitra fis-sena 1883, ġie mibni vapur kollu f'Malta – *HMS Melita*. Dan kellu jkun l-uniku vapur, mibni mill-hadid u l-azzar, li qatt inbena f'Malta matul il-perjodu kolonjali. Ix-xogħol tlesta fl-1888 iżda kien instab li kien qam wiehed minn hamsa aktar milli kieku kien sar fl-Ingilterra. Għalhekk kull tentattiv ieħor ta' bini ta' vapuri twarrab sas-sebghinijiet tas-seklu għoxrin meta ġie maħsub li tinbeda tarzna ġdida f'Malta li taħseb għall-bini tal-vapuri.



*Les arsenaux en 2000 (© Malta Shipyards Ltd.)*

on ferma l'école. L'école n'était pas la seule structure professionnelle qu'on trouvait dans cette industrie, on y trouvait aussi la pharmacie.

L'époque sous administration de l'Amirauté fut donc la période au cours de laquelle tous types de travaux furent exécutés sur les navires : la transformation des navires à charbon en navires à pétrole, la modernisation des armements sur les navires de guerre, la transformation de contre-torpilleurs en poseurs de mines ou en frégates. Aussi en 1883 on construisit entièrement à Malte le navire *HMS Melita*. Ce fut le seul navire en acier et fer construit pendant l'époque coloniale. Mais en terminant les travaux en 1888, on estima que le coût total revenait à un cinquième plus cher que si on l'avait construit en Angleterre. Il n'y eut plus d'autre tentative de construction jusqu'aux années 1970, quand on envisagea de construire à Malte un arsenal pour la construction navale.

On construisit la cale en 1975 avec l'assistance technique du gouvernement chinois qui envoya des ouvriers et des ingénieurs pour aider les Maltais. On appela cette cale Dock n°6, mais le nom officiel était la cale d'amitié Malte-Chine ou plus populairement la Red China Dock. L'intention était de l'utiliser pour le commerce naissant de navires-citernes. Les travaux furent terminés en 1980.

Il-bini tal-vapuri baqa' bħal xewqa mhux mitmuma u fis-snin sebgħin kien hemm it-tentattiv biex l-ewwel jinbena baćir ġdid biex jilqa' fih is-*super-tankers* li riedu strutturi spećjali u kbar għalihom u mbagħad tinbena tarzna ġdida għall-bini tal-vapuri. L-ewwel ma sar kien il-bini ta' dan id-*dock* li nbeda fl-1975 bl-għajnuna teknika tal-Gvern Ćiniż li saħansitra kien baġat haddiema u inġiniera Ćiniżi biex jgħinu lill-haddiema Maltin fil-bini ta' dan il-baćir. Dan il-baćir ġie msejjah Dock No. 6, waqt li ngħata l-isem ufficjali ta' The China-Malta Friendship Dock jew aħjar ir-Red China Dock u x-xogħol fuqu kien spićća fl-1980.

It-tieni proġett inbeda fis-sena ta' wara. Għalhekk, fl-1976 ġiet imwaqqfa kumpanija ġdida, msejha Malta Shipbuilding Co. Ltd. It-twaqqif ta' din il-kumpanija kien tentattiv biex Malta terġa' tibda tippartećipa fl-industrija tal-bini tal-vapuri. Din il-kumpanija kellha kapital inizjali ta' 60 miljun dollaru Amerikan. Il-post għat-twaqqif ta' din il-kumpanija ġdida kien il-Marsa, u ma kienx jinsab wisq bogħod minn fejn kien hemm, snin qabel, l-iskall taż-Zammit Dock, li kien jagħmel parti mill-proġett ta' Portu Novu. Din it-tarzna ġdida bdiet tiffunzjona fl-1984 u bħala l-ewwel xogħlijiet ta' inġinerija tagħha kien hemm il-bini ta' żewġ *offshore supply vessels*, li ġew ikkommissjonati mill-Gvern Ćiniż fl-1986.

Waqt li t-tarznari Maltin għandhom storja glorjuża, inqas glorjuż jidher il-futur tagħhom. Bħalma ġralhom tarznari oħra fil-Mediterran u fl-Ewropa, dawk Maltin qegħdin fi proćess ta' ristrutturazzjoni biex tingħatalhom ħajja ġdida. F'din il-prospettiva wiehed jifhem aħjar is-siwi li għandu proġett bħan-*Navigation du Savoir* fi ħdan il-MEDA Heritage II programme, jiġifieri r-rićerka biex dawn il-postijiet li kibru fil-Mediterran minħabba l-gwerer li honqu lil dan il-baħar jingħatalhom skop ġdid fi żmien il-paći. Il-kultura hija r-risposta f'waqtha għal din id-dilemma.

## Bibliografija

- Bosio, G. Dell'Istoria della Sacra et Illustrissima Religione di S. Giovanni Gerosolimitano, Vol. 3. (Naples, 1684).
- Bonnici J. and Cassar M., *The Malta Grand Harbour and its Dockyard* (Malta, 1994).
- De Lucca, D. *Giovanni Battista Vertova : Diplomacy, Warfare and Military Engineering practice in Early Seventeenth-Century Malta*, (Malta, 2001).
- Calleja. *L-Imsida*.
- Ellul Galea, C., *L-Istorja tat-Tarzna*, (Malta, 1973).
- Fenech, D. "Birgu during the British Period", *Birgu, A Maltese Maritime City*, Vol. II. Ed., L. Bugeja, M. Buhagiar, S. Fiorni, (Malta, 1993).
- Fiorini, S. "Josep Callus and the *Cabela pro Constructionibus Galearum (1349)*", *De Trirremibus Festschrift in honour of Joseph Muscat*, Ed. T. Cortis and T. Gambin, (Malta, 2005), 275–290.

Le deuxième projet commença l'année suivante. En 1976 on avait établi une nouvelle société, la Malta Shipbuilding Co. Ltd. d'un capital autorisé de 60 millions de US dollars. Le terrain de cette société se trouvait à Marsa, non loin de la cale de construction Zammit Dock, construite à l'époque de *Portu Novu*. Le chantier commença à fonctionner en 1984, fournissant deux navires marchands off-shore commandés par le gouvernement chinois.

Alors que les cales maltaises étaient riches d'une histoire glorieuse, leur avenir le fut moins. Comme cela était déjà arrivé à d'autres cales en Europe et en Méditerranée, on procéda à une restructuration. Dans cette perspective on comprend mieux la valeur d'un projet comme *La Navigation du Savoir*, partie du programme de recherche Euromed Heritage II, visant à trouver une nouvelle utilité, en temps de paix, à ces endroits qui prospérèrent dans une Méditerranée étouffée par la guerre. La culture est une réponse à cette question.

## Sources

- Bosio, G., *Dell'Istoria della Sacra et Illustrissima Religione di S. Giovanni Gerosolimitano*, Vol. 3. (Naples, 1684).
- Bonnici J. and Cassar M., *The Malta Grand Harbour and its Dockyard* (Malta, 1994).
- De Lucca, D., *Giovanni Battista Vertova : Diplomacy, Warfare and Military Engineering practice in Early Seventeenth-Century Malta*, (Malta, 2001).
- Ellul Galea, C., *L-Istorja tat-Tarzna*, (Malta, 1973).
- Fenech, D., "Birgu during the British Period", *Birgu, A Maltese Maritime City*, Vol. II. Ed., L. Bugeja, M. Buhagiar, S. Fiorni, (Malta, 1993).
- Fiorini, S., "Josep Callus and the *Cabela pro Constructionibus Galearum* (1349)", *De Triremibus Festschrift in honour of Joseph Muscat*, Ed. T. Cortis and T. Gambin, (Malta, 2005), 275–290.
- Ganado, A., "The Representations of Birgu and Fort St. Angelo in Old Maps and Views", *Birgu, A Maltese Maritime City*, Vol. II ed., L. Bugeja, M. Buhagiar, S. Fiorni, (Malta, 1993), 547–592.
- Ganado, A., *Valletta Città Nuova: A Map History (1566–1600)*, (Malta, 2003).
- Ghirlando, R. "Birgu - Birthplace of Malta's Technological Society", *Birgu, A Maltese Maritime City*, Vol. II ed., L. Bugeja, M. Buhagiar, S. Fiorni, (Malta, 1993), 535–546.
- Griffiths, W. A. *A Brief Outline of the Foundation and Development of H M Naval Establishments at Malta*, (Malta, 1917).
- Mallia-Milanes, V., "The Birgu Phase of Hospitaller History", *Birgu, A Maltese Maritime City*, Vol. II. Ed., L. Bugeja, M. Buhagiar, S. Fiorni, (Malta, 1993).
- Muscat, J. "The Arsenals: 1530–1798", *Birgu, A Maltese Maritime City*, Vol. II. Ed., L. Bugeja, M. Buhagiar, S. Fiorni, (Malta, 1993).

- Ganado, A. "The Representations of Birgu and Fort St. Angelo in Old Maps and Views", *Birgu, A Maltese Maritime City*, Vol. II ed., L. Bugeja, M. Buhagiar, S. Fiorni, (Malta, 1993), 547–592.
- Ganado, A. *Valletta Città Nuova: A Map History (1566–1600)*, (Malta, 2003).
- Ghirlando, R. "Birgu – Birthplace of Malta's Technological Society", *Birgu, A Maltese Maritime City*, Vol. II ed., L. Bugeja, M. Buhagiar, S. Fiorni, (Malta, 1993), 535 –546.
- Griffiths, W. A., *A Brief Outline of the Foundation and Development of H M Naval Establishments at Malta*, (Malta, 1917).
- Mallia-Milanes, V., "The Birgu Phase of Hospitaller History", *Birgu, A Maltese Maritime City*, Vol. II. Ed., L. Bugeja, M. Buhagiar, S. Fiorni, (Malta, 1993).
- Muscat, J., "The Arsenal: 1530–1798", *Birgu, A Maltese Maritime City*, Vol. II. Ed., L. Bugeja, M. Buhagiar, S. Fiorni, (Malta, 1993).
- Muscat, J. *The Birgu Galley Arsenal*, (Malta, 2001).
- Muscat, J. *Maltese Ports (1400–1800)*, (Malta, 2002).
- Muscat, J. *The Maltese Galley*, (Malta, 2000).
- Muscat, J. *The Maltese Vaxxell*, (Malta, 2000).
- Muscat, J. *The Maltese Tartana*, (Malta, 2005).
- Quintano, A. *The Maltese-Hospitaller Sailing Ship Squadron 1701–1798*, (Malta, 2003).
- Report of the Royal Commission on the Finances, Economic Position and Judicial Procedure of Malta*, (London, 1912).
- Wettinger, G., "The *Castrum Maris* and its Suburb of Birgu during the Middle Ages", *Birgu, A Maltese Maritime City*, Vol. II. Ed., L. Bugeja, M. Buhagiar, S. Fiorni, (Malta, 1993).

## **Nota:**

Nixtieq niringrazzja lis-Sur Joseph Muscat u lill-Professur Dominic Fenech talli bil-paċenzja kollha qraw dan it-test u anki tawni pariri siewja rigward l-istorja tat-tarznari f'Malta.

- Muscat, J. *The Birgu Galley Arsenal*, (Malta, 2001).  
Muscat, J. *Maltese Ports (1400–1800)*, (Malta, 2002).  
Muscat, J. *The Maltese Galley*, (Malta, 2000).  
Muscat, J. *The Maltese Vaxxell*, (Malta, 2000).  
Muscat, J. *The Maltese Tartana*, (Malta, 2005).  
Quintano, A. *The Maltese-Hospitaller Sailing Ship Squadron 1701–1798*, (Malta, 2003).  
*Report of the Royal Commission on the Finances, Economic Position and Judicial Procedure of Malta*, (London, 1912).  
Wettinger, G. “The *Castrum Maris* and its Suburb of Birgu during the Middle Ages”, *Birgu, A Maltese Maritime City*, Vol. II. Ed., L. Bugeja, M. Buhagiar, S. Fiorni, (Malta, 1993).

**Note:**

J’aimerais remercier Monsieur Joseph Muscat et le Professeur Dominic Fenech pour avoir lu le texte et donc de m’avoir donné des conseils sur l’histoire des arsenaux à Malte.





