



PORT FOR PRINCE CHARLES

by Barry Collins born in London, UK



My family, like most, were fairly ordinary and because they had lived, so far I can find out, on the banks of the river Thames since at least 1585 - a recorded marriage in Westminster - they worked in all the artisanal trades that were available to them there.

When searching their history I found that since most of them were Lightermen and Watermen, it was necessary to have a river licence and they thus served apprenticeships which are recorded. The difference between the terms Lightermen and Watermen is simply because the Lightermen worked the "Lighters" - barges - and Watermen offered ferry services in places where there were no bridges. In days of old, there were hardly any bridges lower down river between Kingston and London Bridge and when they started to build them, the government of the day paid the Watermen damages for lost trade in those particular spots.

Around 1910, a new member of the family was born and because of marriage into a family who did something different, became a 'cooper'. Again, he served under a "Master cooper" for his apprenticeship and I have his indentures. Not satisfied with being paid a regular wage, he worked "piecwork" when qualified and was paid for each barrel. Over the years he worked for most of the well known wine merchants and during WWII, specialised in making barrels of "kosher" food for Jewish Army units which were blessed by a Rabbi before being used. After the war, he was employed by the Port of London Authority in their cooperage, and eventually became Head Cooper of what was called the "Rum Vault", a long underground cavern, apparently mostly constructed by French prisoners of war during the Napoleonic times.

The cavern was possibly around a kilometre long and is now under the City Airport. The vault, although named for rum, housed most types of fortified wine and spirits. The barrels too, were large ones, mostly 250 gallons and over. The head cooper, my uncle George, regularly traversed the vault in a small car provided because of its length and checked for leakages by striking the barrels in turn. Any damaged ones would emit a sound which told him he had a problem and his tools were in the vehicle for the purpose of repair, perhaps draining the barrel and later refilling it.

In one incident, so he told me, 50 or so whisky barrels had been filled in Scotland to capacity in an obviously very low temperature, and when being placed in the vault at 15C or over, started to "pop" their bungs and whisky was all over the place giving off immensely strong fumes !! He and other coopers turned off all the lights and worked by torchlight to drain the over capacity and reseal them.



LE PORTO DU PRINCE CHARLES

par Barry Collins né, Londres, UK

Ma famille, comme la plupart, était assez ordinaire et parce qu'ils avaient vécu, jusqu'à présent, je peux le savoir, sur les rives de la Tamise depuis au moins 1585 - un mariage enregistré à Westminster - ils travaillaient dans tous les métiers artisanaux disponibles. à eux là-bas.

En cherchant dans leur histoire, j'ai constaté que la plupart d'entre eux étant des Briquets et des Watermen, il était nécessaire d'avoir un permis fluvial et ils faisaient donc des apprentissages qui sont enregistrés. La différence entre les termes Briquets et Watermen est simplement parce que les Briquets ont travaillé les «Briquets» - barges - et Watermen offrait des services de ferry dans des endroits où il n'y avait pas de ponts. Dans les temps anciens, il n'y avait pratiquement pas de ponts en aval entre Kingston et London Bridge et quand ils ont commencé à les construire, le gouvernement de l'époque a payé des dommages-intérêts aux Watermen pour la perte de commerce dans ces endroits particuliers.

Vers 1910, un nouveau membre de la famille est né et, du fait du mariage dans une famille qui faisait quelque chose de différent, est devenu tonnelier. Encore une fois, il a servi sous un «maître tonnelier» pour son apprentissage et j'ai ses engagements. Insatisfait d'être payé un salaire régulier, il travaillait à la pièce lorsqu'il était qualifié et était payé pour chaque baril. Au fil des ans, il a travaillé pour la plupart des marchands de vin bien connus et pendant la Seconde Guerre mondiale, il s'est spécialisé dans la fabrication de barils d'aliments «casher» pour les unités de l'armée juive qui ont été bénies par un rabbin avant d'être utilisés. Après la guerre, il fut employé par l'Autorité du Port de Londres dans leur tonnellerie et devint finalement chef Cooper de ce qu'on appelait le «Rum Vault», une longue caverne souterraine, apparemment principalement construite par des prisonniers de guerre français à l'époque napoléonienne.

La caverne mesurait peut-être environ un kilomètre de long et se trouve maintenant sous l'aéroport de la ville. Le caveau, bien que nommé pour le rhum, abritait la plupart des types de vins et spiritueux fortifiés. Les barils étaient également de gros calibres, pour la plupart de 250 gallons et plus. Le tonnelier en chef, mon oncle George, parcourait régulièrement la voûte dans une petite voiture fournie en raison de sa longueur et vérifiait les fuites en frappant tour à tour les canons. Tous ceux qui étaient endommagés émettraient un son qui lui indiquait qu'il avait un problème et que ses outils étaient dans le véhicule à des fins de réparation, peut-être vidanger le canon et le remplir plus tard.

Lors d'un incident, m'a-t-il dit, une cinquantaine de tonneaux de whisky avaient été remplis à pleine capacité en Écosse à une température manifestement très basse, et lorsqu'ils étaient placés dans la chambre forte à 15 ° C ou plus, ils avaient commencé à «éclater» leurs bondes et le whisky était partout, dégageant des vapeurs extrêmement fortes !! Lui et d'autres tonneliers ont éteint toutes les lumières et ont travaillé à la torche pour drainer la surcapacité et les refermer.

Eventually in 1948, H.R.H. Prince Charles was born and the government of Portugal gave him a 250gallon cask of vintage port to be opened when he reached his majority, at 21. This cask was brought to the rum vault to save paying duty and was termed as being “in bond”. George, my uncle, had only been made Head Cooper around 1948 or so, and when Prince Charles approached his majority was somewhat unprepared to be told that he should find the Portuguese vintage port and break it open for a ceremonial tasting. A silver spigot was found, together with silver wine “schooners” for the dignitaries who would come - you could not expect the aristocracy to drink the “Loyal toast” with glasses? George then went to seek out the port cask and on dipping it to see if it was okay, found that it had diminished by two thirds!!

Casks over the years do lose some of their contents by evaporation, called “ullage” by coopers, but not usually two thirds in 20years... He had signed for all the contents of the vault when being promoted and was in what river people call “a bit of a two and eight”, so he then started to call in all the favours he was owed over the years by people from various wine establishments. “Can you let me have a drop of port”, he said, and they responded magnificently, but not always with vintage stuff. 1947 had been a very good year for port, but port only a year old is hardly vintage? George then started driving all over London and elsewhere to obtain his “ullage” and sometimes his small vehicle was full of petrol cans of the liquid.

He was not a tall man, and needed a stepladder to climb to the top of the barrel for the refilling. At one instance, he was seen carrying the cans by a senior member of staff who asked him what he was doing and he quickly told him he was laying down dust around a barrel whilst working on it with heat. His excuse was accepted... George then calculated how much the cask would have lost naturally over the years by evaporation and ceased filling it up. It was then really a “Bertie Basset” port cask (all sorts) but he hoped no one would realise it...

The day of the Ceremony arrived together with invited dignitaries, the Duke of Edinburgh, directors of many port and wine concerns, Pedro Domecq, Williams and Humbert, Grahams, Taylors, Kopke’s, Warre’s, Sandeman’s, Dows, Butler Adams, Croft’s, and everyone drank the Loyal toast after being served by George, who by this time was literally hopping from one leg to another with fingers crossed. Prince Phillip then, obviously primed with George’s name, congratulated him on the quality of the port and everyone concurred!! Indeed, how could they do otherwise? George thought they were obviously being very polite or they did not know port from Coca Cola, but it was a case of “the Emperor’s new clothes”...no one would dare to gainsay Prince Phillip? George then found out that the almost empty barrel had been raided over the years by the guardians of the law, the Customs men, who had kept dipping it, trying to make sure it was sufficiently good enough for Prince Charles, but he could not accuse them, could he?

Finalement, en 1948, S.A.R. Le prince Charles est né et le gouvernement du Portugal lui a donné un fût de 250 gallons de porto vintage à ouvrir quand il a atteint sa majorité, à 21 ans. Ce fût a été amené au caveau de rhum pour économiser les droits de douane et a été qualifié de «sous caution» . George, mon oncle, n'avait été nommé chef Cooper que vers 1948 environ, et lorsque le prince Charles s'approcha de sa majorité, il n'était pas prêt à se faire dire qu'il devrait trouver le porto portugais et le casser pour une dégustation cérémonielle. Un robinet en argent a été trouvé, ainsi que des «goélettes» à vin en argent pour les dignitaires qui venaient - vous ne pouviez pas vous attendre à ce que l'aristocratie boive le «toast fidèle» avec des verres? George est ensuite allé chercher le tonneau de porto et en le plongeant pour voir s'il allait bien, il a constaté qu'il avait diminué des deux tiers !!

Les tonneaux au fil des ans perdent une partie de leur contenu par évaporation, appelée «ullage» par les tonneliers, mais généralement pas les deux tiers en 20 ans... Il avait signé pour tout le contenu de la chambre forte lors de sa promotion et était dans ce que les gens de la rivière appellent «un peu de deux et huit », alors il a commencé à réclamer toutes les faveurs qui lui étaient dues au fil des ans par les gens de divers établissements viticoles. «Pouvez-vous me laisser une goutte de porto», a-t-il dit, et ils ont répondu magnifiquement, mais pas toujours avec des trucs vintage. 1947 a été une très bonne année pour le porto, mais un port d'un an seulement n'est pas du tout millésime? George a alors commencé à conduire partout dans Londres et ailleurs pour obtenir son «vide» et parfois son petit véhicule était plein de bidons d'essence du liquide.

Il n'était pas un homme de grande taille et avait besoin d'un escabeau pour monter au sommet du canon pour le remplissage. À un moment donné, il a été vu porter les canettes par un membre du personnel qui lui a demandé ce qu'il faisait et il lui a rapidement dit qu'il déposait de la poussière autour d'un tonneau tout en travaillant dessus avec de la chaleur. Son excuse fut acceptée... George calcula alors combien le tonneau aurait perdu naturellement au fil des ans par évaporation et cessa de le remplir. C'était alors vraiment un port cask «Bertie Basset» (toutes sortes) mais il espérait que personne ne s'en rendrait compte...

Le jour de la cérémonie est arrivé avec des dignitaires invités, le duc d'Édimbourg, des directeurs de nombreuses entreprises de Porto et de vin, Pedro Domecq, Williams et Humbert, Grahams, Taylors, Kopke, Warre, Sandeman, Dows, Butler Adams, Croft et tout le monde ont bu le toast Loyal après avoir été servi par George, qui à ce moment-là sautait littéralement d'une jambe à l'autre et ses doigts croisés. Le prince Phillip, manifestement briefé sur George, l'a félicité pour la qualité du port et tout le monde était d'accord !! En effet, comment pourraient-ils faire autrement? George pensait qu'ils étaient manifestement très polis ou qu'ils ne faisaient pas la différence entre le porto et le Coca Cola, mais c'était une affaire de «nouveaux vêtements de l'empereur»... personne n'oserait contredire le prince Phillip? George, plus tard, a découvert que le tonneau avait presque été vidé, au fil des ans par les gardiens de la loi, les douaniers, qui l'avaient goûté afin de s'assurer qu'il était assez bon pour Le prince Charles, mais il ne pouvait pas les accuser, n'est-ce pas?