

# La Marine de guerre belge

LAMENTABLE HISTOIRE DE PETITS NAVIRES (Etude historique)

Bien que la Belgique, moins fortunée que la Suisse, n'eût jamais d'amiral et dut se contenter d'un général-major de marine (titre ridicule, inconnu dans toutes les autres puissances mondiales), notre pays eut cependant des navires de guerre qui, malgré l'obscurantisme né d'un système d'économie à outrance et d'une étroitesse de vues peu ordinaire, rendirent de signalés services à la Patrie et lui donnèrent des colonies.

Maintenue dans un cadre mesquin par une tutelle gouvernementale timorée, soumise à une direction trop guidée par les convenances personnelles, malgré les encouragements éclairés de nos Souverains, notre cinquième arme accomplit néanmoins des prodiges, grâce à l'esprit d'abnégation de ses membres, qui luttèrent avec vaillance contre l'ignorance et le mercantilisme décevants d'une majorité parlementaire peu accessible aux aspirations géniales, résistèrent au découragement avec une noblesse d'âme admirable et ne quittèrent la partie que lorsque nos glorieux bâtiments furent condamnés à pourrir dans les bassins.

Supprimée, après plus de trente années de durs labeurs, victime de cette phobie de tout ce qui a caractère militaire, phobie dont nous fûmes longtemps atteints et qui faillit nous coûter l'indépendance, notre marine vient de renaître, imposée par les circonstances.

C'est la décevante et lamentable histoire de cette « école » que nous allons tenter de conter ici.

× × ×

Or donc, lorsqu'en 1830, vêtus de blouses, armés de quelques mauvais fusils, voire de bâtons, nos pères eurent définitivement expulsé l'étranger après des luttes homériques, ils se mirent à organiser les éléments compliqués qui, dans leur ensemble, constituent les rouages d'un Etat. L'importance d'une marine militaire leur parut aussitôt évidente, d'autant plus que nos anciens « frères du Nord » avaient gardé pour eux toute la flotte des Pays-Bas, où, comme dans les armes spéciales, les Hollandais étaient majorités et que, grâce à cette prévoyance et à l'énergie habileté du général Chassé, ils tenaient Anvers, l'Escaut, et rendaient impossible l'accès de nos côtes.

Le général Mellinet, commandant les volontaires qui s'étaient emparés de la métropole, et ses lieutenants Niellon et Kessels, avaient bien essayé de doter notre jeune nation d'un embryon de force navale en stipulant, le 27 octobre, à l'article 3 du projet de capitulation de la citadelle où se cramponnait ce vieux rognard de Chassé, que les navires de guerre stationnés en rade devant la ville devaient être considérés comme une « propriété incontestablement nationale » (1). Mais le « général Baionnette » répondit, en termes aussi laconiques qu'éloquents, qu'il ne rendait ni la citadelle ni les bâtiments et, quelques heures plus tard, les canons de la forteresse et de bord faisaient pleuvoir leurs boulets et leurs bombes sur la ville. Armés comme ils l'étaient, nos défenseurs durent se résigner.

Mais l'inquiétude inspirée par ces frégates, ces canonnières et ces bateaux à vapeur à sabords menaçants qui pouvaient opérer des incursions le long du fleuve jusques au cœur des Flandres, bloquer non seulement Anvers, mais Nieuport et Ostende, nous interdire toute relation transatlantique et razzier nos navires de commerce non prévenus des événements nouveaux, cette inquiétude se fit vivement sentir et enfanta des projets d'improvisation révélant l'esprit belliqueux qui animait les insurgés.

Le lendemain du bombardement déjà, un ancien officier de marine, J.-A. Gras, ingénieur au chantier de Fleury-Duray, à Boom, et commandant de la garde urbaine de cette commune, proposa à ce dernier, qui, comme lieutenant-colonel commandant en second des bourgeois de Bruxelles, avait emporté à la tête de quelques volontaires la maison de Saint-Bernard, occupée par un garnison ennemie : « Avant que nos braves Belges eussent pénétré dans la ville d'Anvers, j'avais songé au feu terrible que l'ennemi pouvait déployer dans le port : j'avais pensé que le meilleur moyen de se garantir de leur artillerie, si les frégates et autres bâtiments de guerre faisaient feu sur la ville, c'était

d'y envoyer des brûlots, que l'on pouvait préparer ici en se servant de quelques vieux bateaux que l'on remplirait, au préalable, de matières inflammables. Je comptais disposer du kof de M. Ch. Dansaert, de votre bateau *le Figaro* et de cinq à six bateaux pour lesquels je m'étais déjà entendu avec les propriétaires sur l'indemnité à établir ensuite, proportionnellement à leur tonnage. J'aurais rempli tout cela de copeaux, de gomme, de brai et de goudron, de vieilles planches, de roseaux, de soufre, que nous avions sous la main dans vos ateliers et vos magasins.

» Nous aurions attaché et tenu tous ces bateaux entre eux avec des chaînes, pour les abandonner au courant lorsqu'on aurait été assez près, en les tenant écartés jusqu'au moment de leur abandon.

» J'étais dans ces dispositions lorsque, hier après-midi, le capitaine Petit (1) est arrivé ici, venant d'Anvers, pour me proposer la même opération; il me dit qu'il avait soumis ce projet au général Mellinet et qu'il était venu sur un simple ordre verbal pour s'assurer de la possibilité d'exécuter ce moyen d'attaque. Je l'invitai à écrire une lettre au général pour demander un ordre positif... »

Mellinet, rendu prudent par la force des choses, mesurant notre extrême faiblesse, estimant à sa juste valeur la jactance de nos déclamateurs des clubs révolutionnaires vantant la toute-puissance de nos blouses et de nos triques, estimées suffisantes pour épouvanter et mater nos anciens maîtres, répondit évasivement,

« J'étais décidé à faire une nouvelle tentative pour obtenir un ordre quelconque, continue J.-A. Gras. M. Ch. Dansaert est arrivé à 9 heures du soir et m'a communiqué l'ordre du Ministre de la Guerre dont il était porteur, pour l'objet dont je m'occupais. Il doit avant tout s'entendre avec M. Rogier, membre délégué du Gouvernement provisoire, actuellement à Anvers. Le



Le lieutenant de vaisseau Petit.

(1) Petit, P.-L.-N., né à Calais le 13 novembre 1804.

Ancien officier de la marine marchande, séjournait à Anvers au moment de la révolution; il se fit remarquer par ses articles publiés dans les journaux de la métropole en 1830-1831.

Petit fut commissionné lieutenant de vaisseau en Belgique, le 7 août 1831, et obtint son brevet définitif le 14 septembre de l'année suivante. Il commanda la canonnière n° 3 du 1<sup>er</sup> septembre 1832 au 15 avril 1835, puis, jusqu'au 18 janvier 1836, le brick marchand *la Caroline*, auquel le gouvernement avait accordé un équipage militaire pour faire le voyage de Rio-de-Janeiro. Au retour, il reprit la direction de sa canonnière et fut désigné pour servir à bord de notre goélette de guerre *la Louise-Marie*, avec laquelle il se rendit à notre colonie de Santo Thomas.

Promu capitaine-lieutenant le 28 février 1848, il devint commandant de la division de l'Escaut le 9 mars suivant et chef supérieur du service des bateaux à vapeur, le 25 novembre de la même année.

Petit prit la direction de *la Louise-Marie* le 10 juillet 1849, avec laquelle il effectua plusieurs croisières. Chef du service de la station d'Anvers le 3 décembre 1851, il reprit le commandement de la goélette un an après et voyagea en Afrique, au Guatemala, à La Plata et au Brésil, jusqu'en 1855. Le 30 septembre de cette année, il reçut le commandement du brig *Duc de Brabant*, avec lequel il retourna au Guatemala.

Devenu chef supérieur du service Ostende-Douvres le 28 septembre 1857, il fut nommé capitaine de vaisseau le 20 août 1862 et admis à la pension le 2 septembre 1872.

Petit mourut à Anvers le 4 juillet 1881. — Matricule générale des officiers de la Marine royale et *Nos Marins*, par Ch. Maroy.

(1) *L'Eurydice*, frégate; *Proserpine*, *Comète* et *Vautour*, corvettes; quatre canonnières et deux anciennes frégates marchandes.



capitaine Petit partira avec lui, ainsi que le capitaine Claymans. On pourra s'entendre alors définitivement sur nos ressources et nous pourrions tenir prêt notre moyen d'attaque, pour être dirigé pendant le renvoi de la marée, dans la nuit, si les hostilités recommencent sur l'Escaut. Il faudrait se hâter et obtenir un détachement de vingt-cinq à trente marins d'Anvers; le reste se trouverait parmi les bateliers de notre commune. On devrait avoir ici un détachement de cent volontaires bien organisés pour agir vivement dans le cas où il faudrait forcer l'abandon de quelques barques pour cette opération, car la garde urbaine que je commande n'est pas assez imposante pour me soutenir.

» J'attends maintenant le résultat de la nouvelle députation et me tiens prêt à tout événement. Pressez cette expédition, afin de pouvoir interrompre l'attaque de l'ennemi du côté de l'Escaut et de l'épouvanter de manière à ne s'occuper que de la fuite. Il faut incendier les bâtiments de guerre, parce qu'il est impossible de s'en emparer de vive force, faute de moyens préparés d'avance.

Les propositions de cet émule de Giambeli hantèrent fort les esprits et le *Journal de Gand*, notamment, annonça gravement le 30 octobre, que les bâtiments hollandais avaient été complètement détruits par des brûlots venus de Tamise. Le *Journal des Flandres* reprit cette question, le 6 novembre, déplorant qu'on n'ait encore pris aucune mesure pour éloigner l'escadre ennemie, assurant qu'il n'était pas impossible d'y arriver, qu'un marin expérimenté l'avait déjà proposé. Peut-être J.-A. Gras ne fut-il point écouté en suite de l'armistice conclu, le 27 octobre, à 10 heures du soir, entre les délégués du Gouvernement provisoire et Chassé, afin d'écartier les risques d'un nouveau bombardement. L'on fit même, en toute hâte, sortir de la ville l'affluence de volontaires qui s'y étaient abattus et on les dirigea vers notre frontière du nord.

Bientôt notre territoire fut libéré, sauf la citadelle d'Anvers et Maestricht, dont le blocus fut sérieusement entrepris, tandis que l'on songea à mettre sur pied nos divers organismes. Ce fut encore l'ingénieur Gras qui, l'un des premiers, s'occupa de l'établissement d'une flottille, appelée, d'après lui, à juste titre du reste, à rendre de signalés services, non seulement à la défense du territoire, mais encore à notre commerce, et il rédigea une note intitulée « Sur la nécessité d'établir une force navale en Belgique », dont ci-après l'intéressante teneur :

« Au moment où la Belgique fait les plus grands efforts pour sa régénération politique, où tous les esprits sont tournés vers des institutions qui puissent assurer les garanties du corps social, où une constitution est prête à sortir d'un congrès formé au milieu des troubles inévitables d'une révolution toute populaire, le Gouvernement provisoire vient de former divers comités ou commissions pour divers ministères. Cependant, personne ne s'est encore occupé du commerce maritime, personne ne songe sans doute que la Belgique aura besoin d'une force navale pour protéger son commerce et faire respecter son pavillon sur mer.

» Il serait donc nécessaire de voir former une commission ou un ministère de la marine et d'y appeler, le plus promptement possible, des hommes capables de fournir des renseignements nécessaires sur la situation des ports les plus à portée d'offrir des ressources pour assurer la liberté de l'Escaut. On peut créer promptement une force navale pour nettoyer l'Escaut et faire évacuer les bâtiments de guerre qui se trouvent depuis Anvers jusqu'à Flessingue. Termonde, Boom, Tamise peuvent fournir des bateaux sur lesquels on pourrait monter quelques pièces d'artillerie : Boom offre de grandes ressources pour y organiser un service de brûlots, en y employant de vieux bateaux du pays, qu'on remplirait de matières inflammables, pour être dirigés de nuit contre l'escadre hollandaise, pour l'incendier ou la forcer à la retraite.

» Le chantier de M. Fleury-Duray, à Boom, offre déjà des ressources considérables pour ses chantiers et ateliers de construction, ses magasins, qui contiennent tout ce qui est nécessaire pour former un arsenal de marine de second ordre; un bassin qui peut contenir toujours à flot une vingtaine de bâtiments de guerre, comme corvettes, bricks, cutters, etc.

» Le brick, la *Caroline*, appartenant à M. Coghén, de Bruxelles, pourrait être armé de suite avec seize canons de 6 ou de 8 et protéger une partie de l'Escaut en le plaçant à Saint-Bernard, en attendant qu'il pût agir d'une manière plus efficace du côté d'Anvers et au-dessous.

» Plusieurs bâtiments de commerce qui se trouvent en construction à Boom et à Anvers peuvent également être achevés de manière à servir de corvettes de 18 à 20 et 24 canons. Le port d'Anvers, une fois évacué par les Hollandais, présentera de grandes ressources pour former de suite une escadrille assez importante. Là se trouve un bon nombre d'excellents matelots qui formeraient des équipages et des canonnières (1).

(1) Le 26 octobre 1830, Le Carpentier et Marguerie, constructeurs de navires établis à Anvers, organisèrent deux compagnies dites « d'ouvriers maritimes » à l'aide d'ouvriers et de chaloupiers du port (l'unité de Marguerie fut appelée plus spécialement :

» Le port et la rade de Terneuzen seraient aussi d'une grande importance pour y rassembler des forces qui puissent observer et contenir les bâtiments de guerre de la station de Flessingue. Le port d'Ostende devrait être mis de suite dans un bel état de défense (2). Cette place pourrait former un bon port secondaire, et on pourrait y armer des navires en course pour agir par représailles contre les navires de commerce hollandais ou protéger l'arrivage des navires de commerce de la Belgique qui vont arriver des Indes avec le pavillon hollandais, s'ils ne sont pas prévenus à temps de la révolution qui vient de s'opérer en Belgique.

» Le gouvernement ou le comité de la marine devrait s'occuper de suite de l'organisation des bureaux de l'inscription maritime pour former le contrôle du personnel de chaque port, et envoyer les duplicata de l'inscription de chaque semaine au bureau central, qui serait au ministère de la Marine.

» On devra s'occuper de suite des administrations du pilotage de l'Escaut et de la mer. Celle de l'Escaut devrait être partagée entre Anvers et Terneuzen, celle de la mer entre Ostende et Terneuzen.

» La liberté de la navigation de l'Escaut ne pourra avoir lieu tant que l'île de Walcheren et de Berg-op-Zoom seront, avec le Brabant hollandais, au pouvoir des ennemis de la Belgique. Cette question dépendra de l'attitude que prendra le gouvernement créé par le Congrès national.

» Pour créer les moyens d'attaque et de défense maritime dans les ports de Termonde, de Boom et de Terneuzen, on doit y diriger le plus promptement possible des corps militaires réguliers pour en assurer l'exécution. Termonde, place fortifiée, doit avoir une bonne garnison. Boom, qui n'est qu'une commune rurale, aurait besoin d'un demi-bataillon pour la garde des chantiers où se formeraient les armements, et fournir des postes sur plusieurs points qui assurent les communications de l'Escaut avec le Rupel et les canaux qui y aboutissent.

» Des commissions de marine devraient être envoyées de suite dans chaque port de mer et ports riverains, pour connaître les ressources en hommes et en matériaux qui peuvent être offertes au besoin. Les ports d'Anvers et d'Ostende possèdent beaucoup d'anciens officiers de marine dont les lumières peuvent seconder le Gouvernement et lui préparer les voies d'une bonne organisation : il s'y trouve aussi des hommes qui se sont distingués dans plusieurs branches du service maritime. La partie des constructions navales étant une des plus essentielles de la force maritime, la Commission de la marine pourra s'assurer qu'elle peut former un corps d'ingénieurs constructeurs, qui pourra créer, en peu de temps, un nombre de bâtiments de guerre en état de faire respecter notre commerce maritime. Les ressources de la Belgique sont grandes, mais il s'agit de les bien connaître, pour les utiliser d'une manière profitable au bien-être de la Patrie...

» Si tous les hommes instruits de la marine belge sont consultés, si chacun fournit son contingent au salut de la Patrie, nous pouvons espérer voir renaitre notre commerce maritime et fournir des débouchés aux fabriques et à l'industrie nationales.

» Le Gouvernement provisoire n'a pu s'occuper jusqu'à ce jour que de la libération du territoire belge, mais il est temps de songer que le commerce d'Anvers, de Gand, de Bruxelles, etc., a des valeurs considérables hors du pays, dont il faudrait assurer et protéger les arrivages, soit par des traités ou par une force maritime quelconque.

Ce curieux mémoire fut élaboré alors qu'il y avait encore espoir de voir réussir les expéditions entreprises par le vicomte de Pontécoulant, E. Grégoire et le docteur Van de Remoortele, dans le but de conquérir la Zélande. Hélas! la mollesse de nos premiers dirigeants fut des plus néfastes en ces circonstances. On ne soutint pas ces hardis chefs de volontaires si clairvoyants, on leur refusa tout secours en armes, en hommes, en argent. Aussi furent-ils battus et rebattus et refoulés dans nos lignes; c'est ainsi que la rive gauche de l'Escaut nous échappa alors qu'il était si aisé, à cette époque, de la conquérir. Le plan de Gras nous en fait connaître tous les avantages, toutes les consé-

« compagnie des chaloupiers ». De même, l'armateur de Gorter avait créé un corps franc maritime, composé également de deux compagnies.

Ces troupes spéciales furent prises à la solde du gouvernement et leurs officiers furent brevetés.

A la fin avril 1831, les ouvriers maritimes furent adjoints aux sapeurs de l'armée de l'Escaut pour renforcer la défense établie au pied de la citadelle d'Anvers; ils peuvent être considérés comme l'origine des pontonniers du génie.

Le corps franc maritime de Gorter fut licencié le 23 octobre 1831, les compagnies d'ouvriers maritimes vécurent jusqu'au 16 décembre 1833. — Voir notre étude : *Les Corps francs maritimes d'Anvers*, dans la « Revue de la Ligue maritime belge » d'août 1911.

(2) D'après le rapport de la reconnaissance effectuée par Ch. Rogier et Jolly, les fortifications d'Ostende étaient ouvertes « tout d'un côté ». Archives du Musée royal de l'Armée.



quences; cet ingénieur maritime montre également que les éléments constitutifs d'une flotte nationale pouvaient sans peine être rassemblés, mais il avait compté sans les esprits timorés du temps. On ne fit rien dans ce sens.

L'opinion publique s'émut pourtant, et en décembre 1830, l'armateur bruxellois Metton remit au président du Congrès national un projet pour armer les bâtiments fins voiliers et les lancer contre les croisières hollandaises qui gênaient la rentrée des navires battant pavillon belge. Metton proposa de délivrer des lettres de marque à ces corsaires. Bien qu'appuyé par C. Rodenbach, le rapport fut renvoyé au comité de guerre et... enterré.

Sous l'empire de la patriotique exaltation qui régnait alors, les esprits se passionnèrent pour cette façon de combattre la Hollande. Le Belge avait même annoncé déjà, le 17 octobre précédent, que les armateurs d'Ostende et de Nieuport avaient demandé des lettres de marque au Gouvernement provisoire et qu'ils allaient courir sus aux Bataves. Les intéressés s'empresèrent de démentir ces rumeurs, de peur de s'attirer la vengeance de l'ennemi. Mais la presse d'outre-Moerdijk s'emballa sur ce sujet et certains journaux reproduisirent gravement les soi-disant déclarations d'un capitaine nommé Hooghout qui prétendait avoir été poursuivi par des corsaires belges et la *Gazette de La Haye*, fulminant avec conviction, annonça que le pavillon belge n'ayant pas encore été reconnu, les corsaires qui le porteraient seraient traités en pirates (1). Il paraît également que trois corvettes hollandaises allèrent même croiser sur ces fameuses lettres de marque belges dans les eaux portugaises (2)!

Nos adversaires poussèrent même fort loin leurs représailles contre nos supposés écumeurs des mers : ils vinrent jusqu'en rade d'Ostende, donner la chasse à nos paisibles pêcheurs et capturèrent le bateau-pilote n° 2, qu'ils amenèrent à Flessingue. Il fallut la présence de deux bâtiments de la flotte britannique pour mettre fin à cette situation.

On avait fait beaucoup de bruit pour rien, car le projet de Metton et les armements de corsaires avaient été jugés bien trop hardis; ils essayèrent de violentes protestations de la part de la Chambre de commerce et des fabriques d'Anvers, si craintive et surtout si attachée à la maison d'Orange.

Les propositions de Gras ne furent pas mieux écoutées : dès le début, la marine militaire fut combattue chez nous avec un déplorable succès.

D'aucuns prétendent qu'il faut attribuer le peu d'importance attaché originairement à l'établissement d'une flottille de guerre, à ce que, comme pour l'artillerie et le génie, le nombre d'officiers belges en service à bord des vaisseaux des Pays-Bas était fort restreint. Que, de plus, à l'époque de la Révolution, l'état-major des forces navales étant exclusivement hollandais, les officiers nationaux n'occupaient guère, lors de la séparation, des grades suffisamment élevés pour défendre efficacement les arguments en faveur de la création de cette arme. Son utilité fut cependant avouée, puisqu'à la séance du Congrès du 15 janvier 1831, il fut proposé d'allouer 250.000 florins à la création d'une marine.

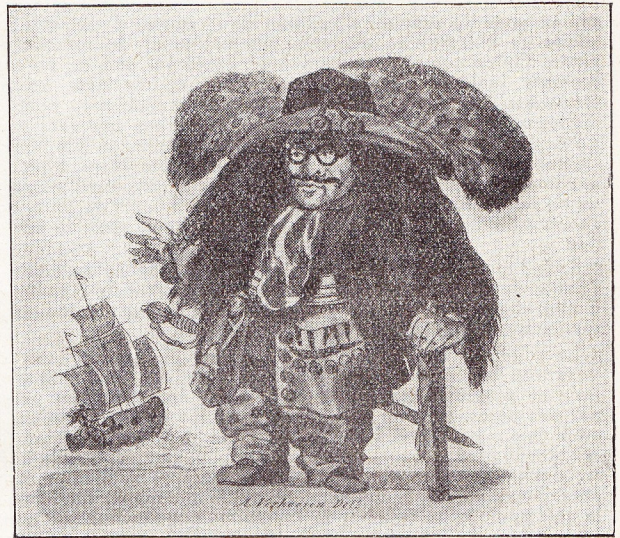
Le représentant Osy conseilla sagement de consacrer cette modeste somme à l'achat de quelques canonnières; il fut moins bien inspiré lorsqu'il préconisa de joindre provisoirement le département de la Marine à celui de la Guerre (3). Cette proposition fut adoptée et, le 24 février suivant, le Gouvernement décréta la construction de deux brigantins armés de quatre canons de 24, deux caronades de 36 et deux caronades de 8 pour la défense des côtes et des rivières!

Ces bâtiments, dénommés le *Congrès* et les *Quatre-Journées*, furent construits à Boom, sur les chantiers de Fleurv-Duray, d'après les plans de l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées

Roget, approuvés par l'inspecteur général Teichman (1), et coûtèrent 30.000 florins chacun. Ils mesuraient : 25 mètres de long entre perpendiculaires, 6 mètres de large en dehors de la membrure au maître, 2 m. 25 de creux au milieu, la batterie en belle avait 1 m. 15; l'arrière était terminé par une voûte en tablier, un bastingage placé sur la lisse de rabattu servait à mettre les hommes à couvert de la mousqueterie.

Les quilles de ces navires furent posées, à Boom, le 5 mars; Sylvain van de Weyer, ministre des Affaires Étrangères et chargé également de la marine, alla en grande pompe y enfoncer le premier clou.

La Hollande suivit avec inquiétude ces tentatives de reconstitution d'une flotte : Le grand nombre de Belges résidant aux Indes s'y remuait, la révolte y grondait; si nous avions pu la soutenir par quelques navires, une bonne partie des colonies nous eût peut-être été acquise. Aussi, les journaux orangistes, tels le *Vrai Patriote* et le *Messenger de Gand*, firent-ils assaut d'esprit, espérant faire échouer nos timides essais sous le ridicule. Van de Weyer, particulièrement détesté, se vit décerner le titre de grand amiral (2) et on lui prêta l'intention d'aller à Anvers « improviser une flotte afin de se mettre en mesure de bien recevoir la flottille anglaise qui se prépare à venir appuyer les notes de la diplomatie bretonne »; on lui fit même les honneurs de la caricature.



Caricature orangiste.  
Sylvain van de Weyer, premier ministre chargé de la marine militaire.  
(Musée royal de l'Armée.)

Par contre, un article de *l'Escaut*, intitulé : « Réflexions par un ancien officier de marine », est fort intéressant à examiner, car il reflète la conception rationnelle et modérée que les partisans d'une force maritime nationale se faisaient alors et constitue un programme complet :

« Je ne pense pas, écrit l'auteur, que le Gouvernement s'occupera de grandes constructions navales armées; il connaît trop bien les dépenses d'une amirauté; il n'ignore pas que les établissements ou chantiers de construction, ainsi que les frais du personnel d'une marine, absorberaient inutilement une grande partie de ses revenus.

» La Belgique n'ambitionne pas de devenir une puissance maritime, mais elle maintiendra la libre navigation de l'Escaut; elle peut former à peu de frais une flottille pour défendre ses côtes et soutenir ses droits de navigation; elle peut former un corps d'ouvriers de marine, composé de marins, d'ouvriers constructeurs de navires, cordiers, voiliers, forgerons, pilotes, etc.; hors de ce corps on formerait les équipages de la flottille; il occuperait en partie les garnisons des forts de l'Escaut et de la côte de la Flandre; en outre, le corps d'ouvriers de la marine ferait le service des gardes côtes et serait d'une grande utilité pour venir au secours des navires de commerce naufragés ou en danger; ainsi

(1) Teichman et Roget avaient dirigé la construction des fortifications improvisées de Bruxelles en septembre 1830.

(2) D'après le *Journal de Gand*, Sylvain van de Weyer doit être considéré comme le créateur de la marine belge.

(1) Notre pavillon ne fut reconnu par la Hollande qu'en 1839.

(2) Le prince de Ligne, ambassadeur extraordinaire de Belgique à Londres, ne voulut pas arborer le pavillon neutre en revenant du Congrès; il dut faire violence au capitaine du navire qui le portait et passa fièrement sous les canons hollandais, dans l'Escaut, au risque de se faire couler (août 1838).

(3) *Le Journal des Flandres* du 20 janvier 1831.

(4) On eut la déplorable idée de rattacher successivement le département de la marine : à la Guerre, aux Affaires Étrangères, aux Travaux Publics, puis encore aux Affaires Étrangères, etc.; il en résulta que ses intérêts ne furent jamais sérieusement défendus.

La formule doit être : La marine aux marins.

Citons un exemple pris en dehors de notre pays, qui prouve la valeur de cet axiome : Lors de l'organisation de la marine impériale allemande, il y a quelque trente ans, le général von Caprivi fut mis à la tête de l'institution nouvelle et... ça ne marcha pas parce qu'il voulut donner à cette marine l'allure rigide « soldat ».

Le prince Henri de Prusse, vrai homme de mer, le remplaça et tout fonctionna à merveille.



un corps d'ouvriers de marine bien organisé est nécessaire en temps de guerre et très utile en temps de paix. »

Le premier budget du Département de la marine fut présenté par M. Lebeau, successeur de Sylvain van de Weyer aux Affaires Etrangères, dans la séance du 2 juin 1831. L'annexe A est non seulement un exposé détaillé de la situation embryonnaire de notre force navale à ce moment, mais elle nous indique encore sur quel pied on désirait l'établir et, à ce titre, elle est aussi intéressante que les projets déjà exposés plus haut :

En sus des 60,000 florins destinés aux brigantins, le Congrès accordait un crédit provisoire de 190,000 florins pour la construction de quelques chaloupes-canonnières. Mais la note sur le projet de budget faisait ressortir l'insuffisance de cette somme, répondant à peine à nos premiers besoins en 1831, les Hollandais n'ayant laissé aucun bâtiment de la marine militaire, dont « nous avons si grand besoin pour la défense de nos côtes et la protection du commerce et des lois sur la douane ».

En outre, 50,000 florins étaient portés pour l'artillerie de la marine, la poudre nécessaire aux brûlots dans le cas d'une attaque du côté d'Anvers, etc.

Enfin, on avait réservé des provisions pour l'achat de corvettes et de bateaux à vapeur.

Quant à l'organisation du corps de la marine, on comptait sur quatre capitaines de frégate, huit lieutenants de vaisseau, huit enseignes et 12 aspirants de 1<sup>re</sup> classe nés en Belgique et ayant eu, au service des Pays-Bas, les grades susmentionnés, ou ayant bientôt le droit d'y parvenir; de plus, des traitements étaient prévus pour les emplois d'aspirant de 2<sup>e</sup> classe, d'aspirants titulaires, de chirurgiens, d'agents comptables et de commis aux vivres. On ne comptait guère pouvoir employer plus de six cents hommes (gabiers, timoniers, canonniers, charpentiers, voiliers, tonneliers, cuisiniers, matelots, mousses et soldats), pour les différents équipages du petit nombre de navires que l'on aurait pu construire durant l'année. Pour les recruter, on eût favorisé l'admission dans la marine des miliciens des côtes maritimes qui auraient préféré le service de la mer à celui de l'infanterie ou de la cavalerie, et de quelques hommes libérés de toute obligation militaire et ayant acquis de l'expérience dans la navigation.

Enfin, on insistait beaucoup sur l'importance du maintien de l'Ecole de mathématiques d'Ostende, où, avant la Révolution, il était donné l'instruction gratuite à ceux qui se destinaient au service de la marine marchande ou militaire.

La suite des événements démontre que M. Lebeau avait des vues trop larges, des aspirations trop étendues, et il faut croire qu'il ne possédait aucun sens de la saine économie tant prônée par nos pères, car une partie seulement du crédit provisoire fut employée... pour la défense de nos côtes et de nos rivières!

Notre illustre Régent, auquel on ne peut cependant pas imputer des plans dispendieux en ce qui concerne la sécurité nationale, jugea lui-même devoir renforcer la protection maritime de la métropole et il décréta, le 7 juin, la construction de quatre canonnières grées en goélettes (deux mâts), armées de quatre canons de 24, ajoutant que ces esquifs serviraient en même temps à empêcher la fraude et protéger la douane, comme pour faire excuser ces dépenses excessives pour armements.

Fleury-Duray fut encore chargé d'exécuter cette commande d'après les plans de Roget, à raison de 20,000 florins par embarcation.

Le Régent va même jusqu'à oser nommer, le 7 juin, un lieutenant de vaisseau en activité : Schockeel, F.-J. (1); un enseigne : Le Hardy de Beaulieu (2), et un aspirant de 2<sup>e</sup> classe : de La

(1) Schockeel, F.-J., né à Gand le 13 août 1800.

Entra dans la marine des Pays-Bas comme aspirant ordinaire, le 1<sup>er</sup> avril 1818, devint aspirant de 2<sup>e</sup> cl. le 17 mars 1819 et aspirant de 1<sup>re</sup> cl. le 1<sup>er</sup> juin 1820. Il était enseigne depuis le 22 décembre 1823 lorsqu'il fut mis en non activité le 30 septembre 1830; il se retira dans sa ville natale et obtint sa démission honorable le 23 mars 1831. Il avait servi sur les frégates *la Minerve*, *la Diane*, *Kenan Hasselaer* et le brig *Panthère*, avait navigué dans la Méditerranée et aux Indes.

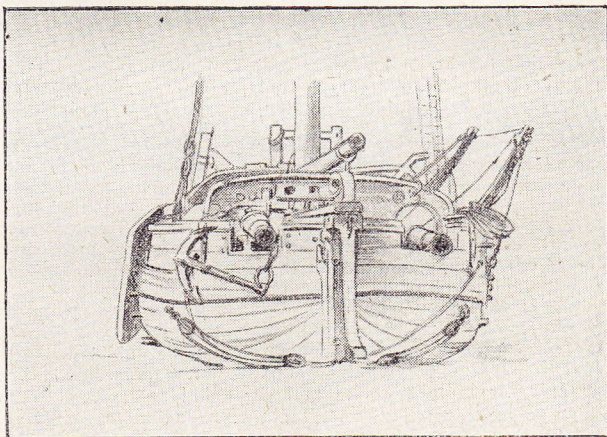
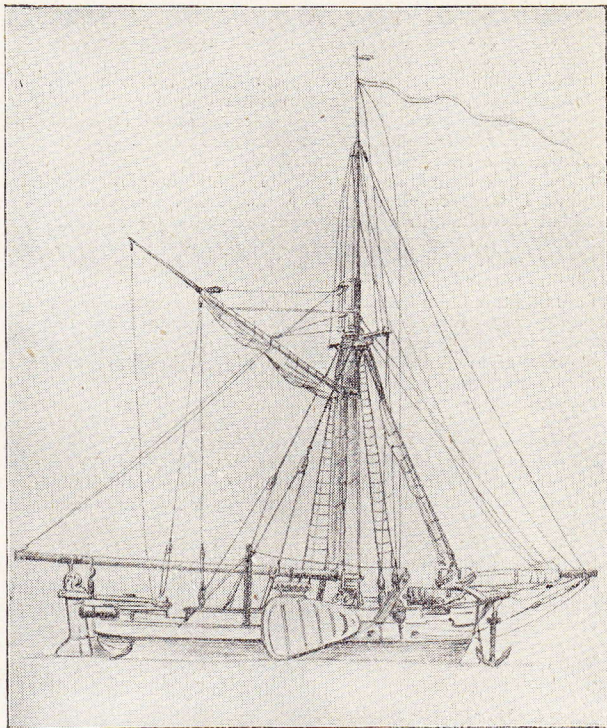
Admis dans notre marine le 7 juin 1831, comme lieutenant de vaisseau, Schockeel commanda la flottille d'Anvers du 17 juin 1832 au 14 novembre 1845, date à laquelle il reçut le commandement du *Duc de Brabant*, avec lequel il fit des croisières aux îles Shetland et sur les côtes d'Islande, ainsi que sur les côtes de l'Amérique du Sud, jusqu'en 1848.

Capitaine-lieutenant de vaisseau depuis le 24 mai 1837, il fut admis à la retraite le 25 septembre 1858. — Matricule des officiers de la Marine royale.

(2) Le Hardy de Beaulieu, A.-C.-L., né à Paris le 1<sup>er</sup> juillet 1811.

Entra dans la marine des Pays-Bas le 1<sup>er</sup> septembre 1827, devint aspirant de 2<sup>e</sup> cl. le 1<sup>er</sup> juin 1829 et aspirant de 1<sup>re</sup> cl. le 1<sup>er</sup> octobre 1830; il démissionna le 15 février 1831. Le Hardy

Barre d'Erquelinnes (1), mais ces deux derniers au traitement de non activité seulement, Schockeel suffisant amplement pour surveiller la construction des brigantins. Cependant comme en dernier ressort ce premier cadre marin fut jugé trop peu fourni quand même, on nomma encore lieutenants de vaisseau en non



Canonnière de la Marine royale.  
 (Dessins de De Braeckeleer, appartiennent à M. Dillen.)

avait servi à bord de *l'Eurydice*, du *Pélican*, de *l'Amstel* et du *Kenan Hasselaer*.

Admis dans la marine belge, comme enseigne, le 1<sup>er</sup> juin 1831, il fut placé à bord de notre flottille en mai 1832, passa un an plus tard commandant de la canonnière n° 5 et mourut en activité de service le 17 avril 1837. — Matricule des officiers de la Marine royale.

(1) de La Barre d'Erquelinnes, A.-A. (comte), né à Sclayn le 13 mars 1814.

Entra comme aspirant de 2<sup>e</sup> cl. dans notre marine en juin 1831, mais passa comme sergent au 3<sup>e</sup> de ligne le 6 janvier 1835; il devint major au 12<sup>e</sup> de ligne. — Matricule générale des officiers de l'armée.



activité, le 11 du même mois : Eyckholdt (1), Plancq (2) et Nuewens (3). Puis on se permit le luxe platonique de décider que le Conseil de la marine serait composé du directeur de la marine, du directeur du génie maritime et du directeur de l'administration des ports.

Pourtant des promesses avaient été faites en suite de l'interpellation de A. Rodenbach, qui avait réclamé quelques bâtiments d'abordage, une vingtaine de brûlots en permanence dans l'Escaut, en faisant remarquer que ceux du héros Canaris ne coûtèrent pas 100 louis et en rappelant quel usage l'intrépide Grec en fit contre la flotte turque. A. Rodenbach avait également réclamé la constitution du personnel nécessaire, que l'on aurait toujours pu utiliser, faute de navires, dans les services spéciaux, tels que l'artillerie, surtout sur les points menacés par les bâtiments hollandais, et dont on aurait pu obtenir d'excellents conseils en cas d'attaque des frégates ennemies; d'autant plus que depuis quatre mois les officiers belges servant dans la marine hollandaise étaient venus s'offrir et attendaient leur destination.

Ce budget pour 1831, qui est décidément bien curieux à compiler, nous révèle que chaque brigantin comportait comme matériel :

Quatre canons de 24, deux caronades de 36, deux canons de 8, de la poudre pour 80 coups par pièce (avec étoupilles et valets), les projectiles de chaque pièce, savoir : 60 boulets ronds, 10 boulets ramés et 10 paquets de mitraille, 20 fusils, 12 sabres, 20 pistolets, 10 piques et 10 haches d'abordage. Soit une dépense de 7,542 florins par brigantin, non compris les soldes et traitements des équipages, ainsi composés pour chacun de ces bâtiments : Un lieutenant de vaisseau, un enseigne, un aspirant de 1<sup>re</sup> cl., un aspirant de 2<sup>e</sup> cl., un agent comptable de 2<sup>e</sup> cl., un maître d'équipage, un contremaître d'équipage, un maître d'artillerie, un cuisinier, 10 matelots de 1<sup>re</sup> cl., 8 de 2<sup>e</sup> cl., 13 de 3<sup>e</sup> cl., 4 mousques, un caporal, 4 soldats.

(1) Eyckholdt, F.-J., né à Anvers le 20 juin 1806.

Entra à l'École militaire de Delft en qualité d'aspirant de marine le 1<sup>er</sup> septembre 1822, devint aspirant de 1<sup>re</sup> cl. le 1<sup>er</sup> juillet 1825 et enseigna le 1<sup>er</sup> avril 1830. Il démissionna le 1<sup>er</sup> mai 1831 et vint s'établir à Anvers. Il avait servi à bord de la frégate *Minerve* et de la corvette *Pallas*, avec laquelle il avait fait une campagne de cinq ans aux Antilles.

Eyckholdt entra dans notre marine, comme lieutenant de vaisseau, le 11 juin 1831, reçut le commandement du brigantin *les Quatre-Journées* le 1<sup>er</sup> mai 1832, fut nommé commandant du *Météore*, en destination d'Alger, le 25 juillet 1835 et fit naufrage devant cette ville, reprit la direction de son brigantin le 13 mars 1836, prit le commandement de la *Louise-Marie* le 30 juin 1840, de la canonnière n° 1 le 25 mars 1841 et fut promu capitaine-lieutenant de vaisseau le 21 avril suivant; placé comme commissaire du gouvernement à bord du steamer monstre la *British Queen* le 25 avril 1842, il accompagna ce bâtiment à New-York, en prit le commandement du 3 juillet 1842 au 15 avril 1844, date à laquelle il devint commandant du trois-mâts barque *Schelde*, en destination des Grandes Indes et la Chine.

Désigné comme chef du service des bateaux à vapeur de l'Etat entre Ostende et Douvres, le 29 janvier 1846, il fut mis en disponibilité le 1<sup>er</sup> décembre 1853 et mourut le 4 septembre 1854. — Matricule des officiers de la Marine royale.

(2) Plancq, A.-B.-D.-F.-J., né à Gand le 15 septembre 1805.

Fut nommé aspirant de 2<sup>e</sup> cl. dans la marine des Pays-Bas le 1<sup>er</sup> octobre 1822 et aspirant de 1<sup>re</sup> cl. le 1<sup>er</sup> janvier 1825. Il démissionna pour entrer dans notre marine naissante comme lieutenant de vaisseau, le 11 juin 1831; il fut chargé de la surveillance de la construction des brigantins.

Plancq mourut prématurément à Anvers le 31 mars 1835. — Cet officier ne figure par dans la matricule de la Marine royale.

(3) Nuewens, D.-T.-A., né à Germiny-l'Evêque (France) le 7 février 1807.

Entra comme cadet à l'École militaire de Delft le 7 août 1823, devint aspirant de 1<sup>re</sup> cl. le 26 juin 1826 et démissionna le 30 avril 1831. Il avait navigué sur la frégate *Minerve*, sur le vaisseau *Zeeuw*, sur les frégates *Java* et *Amstel* et la gabarre *Dordrecht*; il s'était rendu à Java, à la côte de Guinée, à Mahon, etc.

Nuewens passa dans notre marine comme lieutenant de vaisseau, le 11 juin 1831, reçut dans la suite le commandement de la canonnière n° 1, commanda la *Clotilde* durant son voyage de 1837, obtint de se rendre en pays étranger en 1840 et démissionna le 17 janvier 1842. Matricule des officiers de la Marine royale.

Chaque canonnière-goëlette devait recevoir :

Quatre canons de 24, de la poudre pour 80 coups par pièce (y compris les étoupilles et valets), les projectiles de chaque pièce comme il est indiqué ci-dessus, 15 fusils, 8 sabres, 15 pistolets, 7 piques, 7 haches d'abordage, le tout représentant une dépense de 4,626 florins.

L'équipage des canonnières était déterminé comme suit :

Un lieutenant de vaisseau, un aspirant de 1<sup>re</sup> cl., un aspirant de 2<sup>e</sup> cl., un agent comptable de 3<sup>e</sup> cl., un maître d'équipage, un contremaître, un maître d'artillerie, un cuisinier, 8 matelots de 1<sup>re</sup> cl., 6 de 2<sup>e</sup> cl., 10 de 3<sup>e</sup> cl., 1 caporal, 4 soldats, 3 mousques.

Bien que n'existant que sur papier, il y avait de quoi faire reculer d'épouvante ce bon M. Surlat de Chokier, que les contemporains surnommèrent le Roi de Pique, en raison de la « belle » organisation militaire qu'il nous donna dans sa candeur naïve. Aussi ce fut presque un soulagement pour cet homme pacifique par excellence lorsqu'il apprit que les brigantins, qui, en vertu du contrat, auraient dû être complètement gréés et armés le 15 juillet et qui avaient été mis à l'eau en son auguste présence le 8 juin, ne pourraient être employés qu'ultérieurement : le constructeur ayant dû suivre des plans défectueux, les bateaux ne tenaient pas. Ce fut un gain de temps et d'argent pour ce ministre parcimonieux.

Mais l'aventure faillit tourner mal :

Par ordre du roi de Hollande, le général Chassé, occupant la citadelle d'Anvers, dénonça, le 1<sup>er</sup> août 1831, l'armistice conclu le 15 décembre précédent.

Le 5, de bonne heure, le capitaine ennemi Koopman, commandant la division en rade d'Anvers, remonta l'Escaut sur le bateau à vapeur *le Surinam*, escorté du steamer *Zeeuw*, dans



Koopman ramenant sous Anvers les navires capturés à Schelle. (D'après une gravure hollandaise.)

l'espoir de s'emparer, à Boom, des brigantins qui s'y trouvaient encore, ainsi que des brûlots que l'on prétendait être stationnés à Ruppelmonde. Mais il fut arrêté par les coups de feu partis des rives et il apprit que les brigantins avaient pu être évacués par le canal sur Bruxelles; alors, en guise de représailles, Koopman captura trois galiotes et un schooner du commerce dans les eaux de Schelle, au mouillage de la digue verte, et les emmena; les équipages furent mis à terre à Burght. La presse ennemie cria aussitôt victoire et annonça à grands cris la capture de la flotte belge.

La leçon porta ses fruits : Aussitôt que le ministre des Affaires Etrangères eut connaissance de ces faits, il envoya, le 7 août, l'ordre au lieutenant de vaisseau Schockeel, commandant maritime de la résidence de Boom, de se concerter avec les lieutenants Eyckholt, Nuewens et Petit (commissionné ce jour) sur les moyens de préserver les constructions navales de la place. La formation d'une compagnie de 120 marins, recrutés sur place, fut entreprise dans ce but et aussi en vue de constituer des équipages pour les brigantins, puis les officiers de la marine commencèrent à fortifier les quatre points les plus importants : ils établirent une solide barricade, défendue par deux caronades de 12, au pont de Schelle; deux autres barricades, également défendues par de l'artillerie, furent construites, l'une à la sortie, l'autre à trois quarts de lieue de Boom. Afin de prévenir une incursion par eau, une forte chaîne de barrage fut tendue à



l'embouchure du Rupel, dit « Het Tol Huis », sous la protection du vieux fort Sainte-Marguerite, réarmé à la hâte (1).

En même temps arrivèrent au ministère de la Guerre des projets divers, émanant de particuliers, en vue de parer à notre manque de défense fluviale. Un « ami sincère de son pays et de son roi » (2) conseilla, en représailles de l'enlèvement des galiotes de Schelle, de prendre des hommes dévoués, d'aller en Angleterre ou à Dunkerque, où se trouvaient des bateaux pirates découverts, de leur faire délivrer des lettres de marque par le Roi pour croiser sous pavillon belge et capturer les navires hol-

(1) C'est F.-G. Verelst, bourgmestre de Boom, qui conseilla au ministre de la Guerre de réarmer le fort Sainte-Marguerite et de faire placer par le propriétaire batelier J. Verrept, sous eau-et-air, une double chaîne en fer dans le Rupel. De l'autre côté de ce barrage, Verrept offrait de placer son navire de 100 tonneaux, dans lequel il placerait 200 hommes armés, qui tomberaient bord à bord des navires à vapeur tentant de franchir la chaîne. — Archives du Musée royal de l'Armée. Cette chaîne fut rompue par les glaces en janvier 1832.

(2) Archives du Musée royal de l'Armée.

landais, ce qui semblait aisé, vu l'absence de la flotte batave. Cet anonyme insistait aussi pour que l'on écoutât les offres de quelques-uns de nos généreux marins, qui désiraient équiper quelques chaloupes en brûlots pour se jeter au milieu de l'escadre occupant l'Escaut.

Mais l'attention fut détournée du fleuve par les événements du Limbourg et de la Campine, on ne s'occupait plus de cette compagnie de marins, à laquelle la mobilisation de la garde civique enleva la majeure partie de ses hommes. Le 21 août, elle ne comptait plus que 40 marins. Comme la veille, une suspension d'armes avait été conclue entre les belligérants, on supposa que la compagnie spéciale n'aurait plus rendu de services et Eyckholt reçut l'ordre de la dissoudre, « les brigantins n'étant pas encore admis par le Gouvernement, qui attendait le rapport des experts ». Plus tard il fut établi que ces malheureux bâtiments « à bon marché » étaient trop haut mâtés et, partant, instables; leur séjour en bassin se prolongeant, les feuilles orangistes se divertirent encore à leurs dépens; l'une d'elle écrivit : « Pour faire avancer les brigantins, on y mettra des roues ».

(A suivre.)

L. LECONTE,

Conservateur du Musée royal de l'Armée.

## Deux jours à Bruxelles en octobre 1641

Le hasard d'une fouille parmi de vieux bouquins amoncelés pêle-mêle sur une toile au vieux marché, nous fit mettre la main, il y a quelque temps, sur un livre que l'on rencontre peu fréquemment et qui est fort intéressant : « Memoirs of John Evelyn Esq. F. R. S. comprising his diary from 1641 to 1705-6 and a selection of his familiar letters; edited by William Bray Esq., fellow and treasurer of the Society of Antiquaries of London ».

Cet ouvrage, édité à Londres et à New-York en janvier 1818, relate des faits qui se passèrent, en majeure partie, dans la seconde moitié du XVII<sup>e</sup> siècle et ont trait aux règnes des rois Charles I<sup>er</sup>, Charles II, James II et Guillaume et d'Olivier Cromwell.

Des notations fréquentes, touchant des faits tant privés que politiques et historiques, à côté de notes de voyage, donnent à ce livre une certaine vie et font de leur auteur une sorte de Saint-Simon anglais, mais un Saint-Simon en miniature.

John Evelyn, qui mourut dans sa maison de Londres à l'âge de quatre-vingt-six ans, le 27 février 1706, n'était pas seulement un courtisan, un diplomate, un homme de haute culture, s'intéressant à tout ce qui touche aux sciences et aux arts; il savait également tenir une plume et publia divers ouvrages qu'il serait oiseux d'énumérer ici.

Les missions diplomatiques dont il fut chargé, comme aussi le désir de se renseigner et de s'instruire de visu, l'obligèrent à de nombreux déplacements. Il parcourut donc différents pays européens.

Il passa naturellement par la Belgique, mais ne fit que la traverser. Aussi les notes qu'il consigna dans son « Journal » à son sujet sont-elles très succinctes, trop peu complètes à notre gré. C'est ce qui explique, sans doute, qu'aucun des historiens du pays et de la ville n'ait fait usage, semble-t-il, de ses observations.

Comme il est toujours curieux de savoir quel était l'aspect de tel ou tel lieu, de tel ou tel monument dans les siècles passés, nous avons cru intéressant de traduire ce qu'a écrit sur Bruxelles le dit seigneur anglais, lors du séjour qu'il y fit les 7 et 8 octobre 1641.

× × ×

7 octobre. — J'arrivai à Bruxelles à 9 heures du matin.

L'Hôtel de Ville, proche du marché, est un bâtiment des plus remarquables par ses sculptures en pleine pierre de taille.

Les boucheries sont également en pierre.

Ce qui me plut fort, ce furent certaines petites mécaniques, grâce auxquelles une fillette ou un garçonnet pouvait lever ou abaisser de grands ponts qui, en divers endroits de la ville, enjambent le canal pour la commodité des passants.

Les murs de la ville sont très solides et garnis de tours, situées à distance convenable (1).

(1) Les murailles de Bruxelles étaient alors garnies de cent soixante-quatorze tours. (Note du traducteur.)

La cathédrale est placée sur une hauteur très élevée et escarpée; on y accède par de jolis degrés de pierre.

De là je m'en fus à pied jusqu'à un couvent de religieuses anglaises, avec qui je passai la plus grande partie de l'après-midi à converser.

8 octobre (matin du jour de mon départ). — Je fus voir le Palais du Prince. C'est un bâtiment ancien et sombre, assez semblable au Palais de La Haye; il y a aussi, ici, une très grande salle (2) où se débitent toutes sortes de marchandises. L'ayant traversée, je vis la Chapelle (3), admirablement voûtée; au centre se dressait la catafalque de feu l'archiduchesse, la sage et pieuse Claire-Eugénie (4).

En sortant de là on me conduisit dans les appartements garnis d'incomparables tapisseries d'Arras et ornés de nombreuses et excellentes œuvres de Rubens, du vieux et du jeune Breughel, du Titien et de Steenwick, traitant de la plupart des faits qui eurent lieu dans les Pays-Bas.

Un incident m'empêcha de voir la Bibliothèque.

Une belle terrasse fait face au vignoble; les statues de tous les rois de la maison d'Autriche s'y dressent sur leurs piédestaux.

Sur les murs opposés, le pinceau de Rubens a retracé l'histoire des plus récents troubles de la Belgique; l'une des scènes représente l'Infante quittant Don Philippe et dans la dernière l'Archiduchesse ferme les deux battants d'une grande porte sur Mars, qui sort de l'enfer armé et l'allure menaçante (5).

De là je passai au Manège, puis dans un jardin des plus ravissants; il s'y trouvait une grotte, faite de matériaux précieux, garnie de belles statues, où on me régala de musique artistique.

Mais la haie d'eau, en forme de lattis, que le fontainier fit progressivement sortir de terre me plut et me surprit infiniment : tout le parterre, à un moment donné, fut entouré d'un mur transparent ou plutôt d'une palissade liquide.

Il y avait encore une jolie volière; dans la partie voisine étaient élevés diverses sortes d'animaux, oiseaux rares et exotiques, tels que : aigles, grues, cigognes, outardes, plusieurs sortes de faisans, un canard à quatre ailes (*sic*), etc.

Dans une autre partie du même enclos, des lapins presque complètement jaunes prenaient leurs ébats.

MAURICE HALOCHE.

(2) Cette grande salle servait à tenir les Etats. Il s'y trouvait, en effet, des marchands, comme dans celle du Palais de Paris.

(3) Commencée en 1513, consacrée en 1553 et démolie en 1778.

(4) Fille de Philippe II d'Espagne et épouse de l'archiduc Albert, sixième fils de l'empereur Maximilien II.

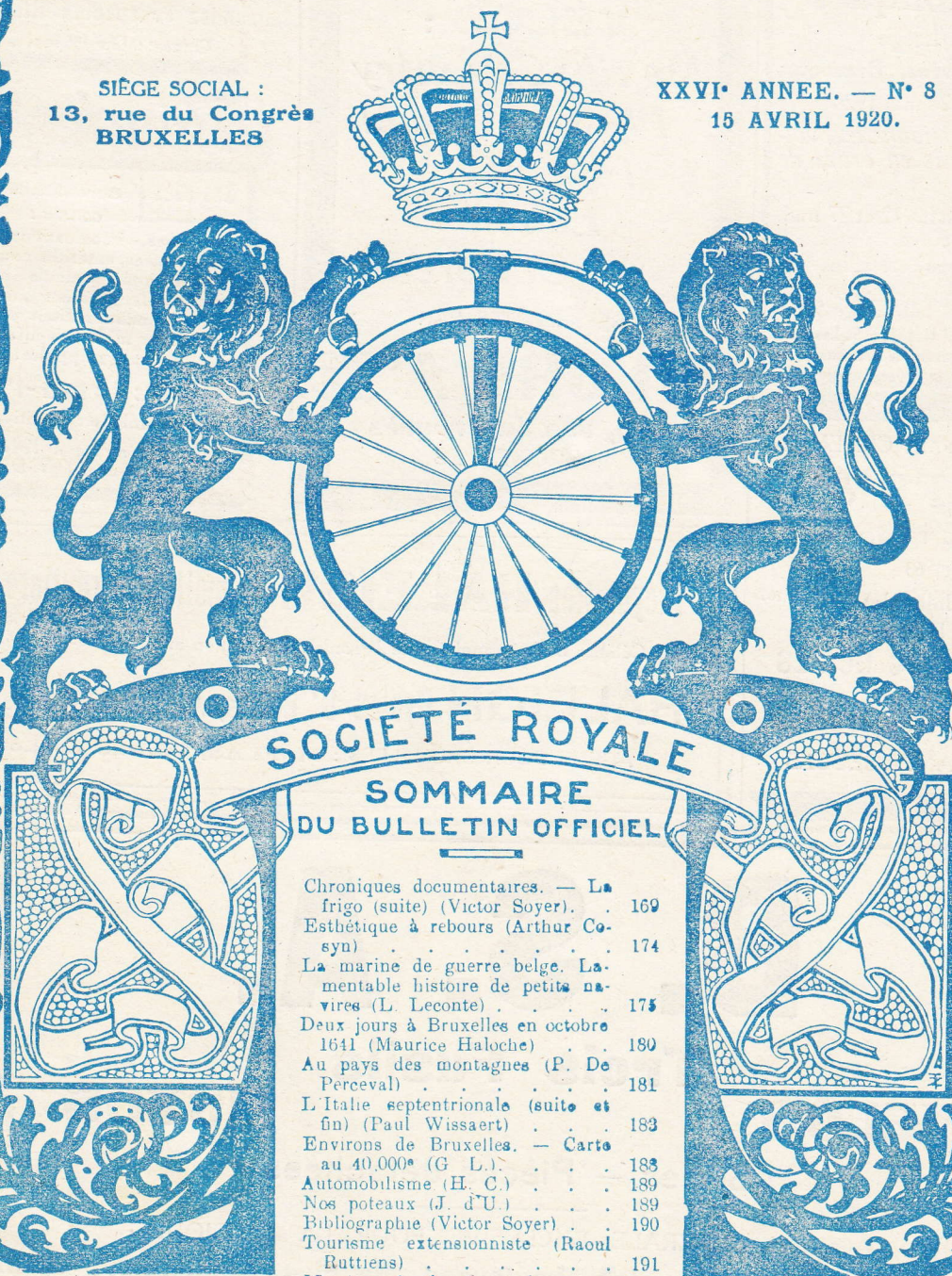
(5) Ces peintures ont été détruites lors de l'incendie du Palais, qui eut lieu en 1731.



# TOURING-CLUB DE BELGIQUE

SIÈGE SOCIAL :  
13, rue du Congrès  
BRUXELLES

XXVI<sup>e</sup> ANNEE. — N<sup>o</sup> 8  
15 AVRIL 1920.



## SOCIÉTÉ ROYALE SOMMAIRE DU BULLETIN OFFICIEL

Chroniques documentaires. — La frigo (suite) (Victor Soyser) . . .	169
Esthétique à rebours (Arthur Co-syn) . . .	174
La marine de guerre belge. La-mentable histoire de petits na-vires (L. Leconte) . . .	175
Deux jours à Bruxelles en octobre 1641 (Maurice Haloche) . . .	180
Au pays des montagnes (P. De Perceval) . . .	181
L'Italie septentrionale (suite et fin) (Paul Wissaert) . . .	183
Environ de Bruxelles. — Carte au 40.000 <sup>e</sup> (G. L.) . . .	188
Automobilisme (H. C.) . . .	189
Nos poteaux (J. d'U.) . . .	189
Bibliographie (Victor Soyser) . . .	190
Tourisme extensionniste (Raoul Ruttiens) . . .	191
Membres à vie et membres per-manents (E. S.) . . .	192
Variétés . . .	192

Adresser tout ce qui concerne la rédaction à M. Georges LEROY, vice-président, rédacteur en chef du Bulletin officiel, au siège social.

Pour les annonces, s'adresser à Francis LAUTERS, 98, rue du Méridien (tél. Brux. 9183), ou à M. VAN BUGGENHOUDT, 5 et 7, rue du Marteau, Bruxelles.

Visitez la GROTTE DE HAN, la plus grande merveille naturelle de l'Europe.  
Station : Rochefort. Cinq francs de réduction pour les membres du Touring Club, sur présentation de la carte de sociétaire revêtue de la photographie, tant à la Grotte de Han qu'à celle de Rochefort.