La Marine de guerre belge

LAMENTABLE HISTOIRE DE PETITS NAVIRES (Etude historique) *(suite)*

Jusqu'alors la marine militaire n'avait pas quitté l'Escaut. Une ère plus mouvementée allait s'ouvrir pour elle : Le Gouvernement voulut relever notre commerce que la perte des colonies, restées à la Hollande, avait anémié. Comme les matelots étaient rares et que les armateurs étaient peu disposés à desserrer outre mesure les cordons de leur bourse pour des tentatives de rétablissements de relations avec les régions transatlantiques, il fut jugé habile de faire participer notre marine militaire au relèvement des affaires d'exportation. L'idée n'était pas mauvaise, elle allait du reste permettre à nos marins de s'initier à la grande navigation.

Le capitaine de vaisseau Roose.

A cet effet, il fut décidé d'accorder des équipages, nourris et soldés par l'Etat, à certains navires marchands et, par arrêté royal du 13 juillet 1834, la firme Wattel, d'Anvers, bénéficia de cette mesure et, le 20 du même mois, le sloop *l'Eclair* partit pour Alger dans ces conditions, emportant les aspirants de 1re cl. Claeys, P. (1), commandant, et Roose (2), des sous-officiers et des marins militaires. Ils rentrèrent le 15 décembre suivant.

Le 5 novembre de la même année, une semblable disposition fournit au trois-mâts *le Robuste*, de 350 tonneaux, appartenant à Delescluse père, de Bruges, 7 officiers, 1 sous-officier et 18 matelots. L'état-major comprenait : Desorgher, lieutenant de vaisseau de 1re cl. (3), commandant; les aspirants de 1er cl. Vanhaverbeke (4), Seghers (5), Picard (6); les aspirants de 2e cl. de *la Ville d'Ostende* le 21 juillet suivant pour assurer le service des dépêches entre Ostende-Douvres.

Le 15 octobre 1849, Roose devint lieutenant de vaisseau de 1re cl. et fut désigné, le 30 septembre 1853, comme premier officier du *Duc de Brabant*, à bord duquel il voyagea jusqu'en septembre 1856 et visita Santo-Thomas du Guatémala, la côte occidentale d'Afrique, La Plata, le Brésil et croisa dans la mer du Nord. Le 28 septembre 1857 il fut investi du commandement de *la Louise-Marie* et le 20 mars 1860 de celui du *Duc de Brabant*.

Mis en disponibilité lors de la suppression de la marine, il fut rappelé en hâte à la mobilisation de l'armée en 1870 et fut promu capitaine-lieutenant de vaisseau le 1er août de cette année. Capitaine de vaisseau le 17 novembre 1876, il fut mis à la retraite le 1er janvier 1877.

Roose fut l'un de nos plus brillants officiers. — Matricule des officiers de la Marine royale.

(1) Claeys, P., né à Ostende le 8 décembre 1810, entra comme aspirant de 2e cl. dans notre marine, le 30 mai 1833, et fut immédiatement embarqué sur la flottille. Aspirant de 1re cl. le 1er juillet 1834, il commanda *l'Eclair* durant son voyage à Alger. En avril 1835, il passa sur *le Météore*, fut promu enseigne le 24 mai 1837, fut désigné pour *le Macassar* le 17 mai 1842, le 1er juillet 1843 pour la canonnière nº 11, comme commandant, d'où il passa en la même qualité sur la canonnière nº 7, le 1er novembre 1843. Nommé premier officier du *Schelde*, partant pour les Grandes Indes et la Chine, le 15 avril 1844, il en prit le commandement pour le second voyage, le 12 novembre 1845, ainsi que, le 23 juin 1847, pour un troisième voyage.

Passé dans la réserve le 30 décembre 1848, il vint reprendre le poste de premier officier sur la *Louise-Marie* le 10 juillet suivant. Second officier à bord du steamer *Chemin de fer* le 30 septembre 1853, il retourne sur la goélette le 21 avril 1855 pour des croisières dans la mer du Nord et un voyage à la côte occidentale d'Afrique. Désigné pour la malle *Diamant* le 1er octobre 1857, puis, le 16 septembre 1859, pour la *Louise-Marie*, il navigua ensuite, du 1er octobre 1861 jusqu'en 1864, sur les bateaux à vapeur *Rubis, Emeraude* et *Saphir*.

Les 4 octobre 1862 et 31 décembre 1866, il avait été promu lieutenant de vaisseau de 2e et de 1re cl.

Claeys, P., fut pensionné le 23 juin 1873.

(2) Roose, E.-G.-M., né à Ostende le 24 avril 1815, entra dans notre marine comme aspirant de 2e cl., le 1er mai 1833, et fut embarqué sur notre flottille deux mois plus tard. Un an après il accompagna *l'Eclair* à Alger et fut promu aspirant de 1re cl. le 1er novembre 1834. Désigné pour *la Clotilde* le 25 mai 1837, il obtint le grade d'enseigne, le 1er juin 1838, et passa, le 22 mars 1841, sur *la Louise-Marie*; puis, le 17 mai 1842, sur *le Macassar*; le 4 septembre 1843, sur *le Congrès*; le 8 novembre suivant, sur *l'Emmanuel*; le 1er juin 1845 il reçut le commandement de la canonnière nº 7, et le 6 août 1845 celui de *l'Ambiorix*. Lieutenant de vaisseau de 2e cl. le 19 juin 1847, il reçut la direction

(3) Desorgher, A.-G., né à Ostende le 7 novembre 1784. A peine âgé de dix ans, il s'engage comme mousse dans la marine de la République Française et combattit les Anglais. Aspirant en 1803, il accomplit avec succès plusieurs missions dangereuses et ne cessa de se distinguer dans les batailles navales; il fut blessé et décoré de la Légion d'honneur. Nommé enseigne dans l'escadre de l'Escaut en 1809, il reçut le commandement d'un aviso chargé de surveiller l'ennemi dans les parages des îles de Beveland et de Walcheren. Il fut encore blessé d'un éclat d'obus, en 1814, au siège d'Anvers.

A la chute de l'Empire, Desorgher passa au service des Pays-Bas, puis dans notre marine royale, où il entra comme lieutenant de vaisseau le 10 juillet 1833. Il commanda *le Robuste* en 1834-1835 et, à son retour, la canonnière nº 4, à bord de laquelle on le trouva terrassé par l'apoplexie le 7 septembre de la même année. — Ch. Maroy : *Nos Marins*.

(4) Nous aurons l'occasion de parler plus longuement de Vanhaverbeke dans la suite.

(5) Seghers, J.-A.-G., né à Bruxelles le 3 janvier 1814. Fit des études maritimes de 1829 à 1831, ce qui ne l'empêcha point de prendre part à la Révolution et à la campagne des Dix Jours comme garde civique et volontaire de Chasteleer. Le 30 avril 1832, il entra dans la Marine royale, comme aspirant de 2e cl. à bord du brigantin *les Quatre-Journées*. Nommé aspirant de 1re cl., il se distingua au cours du naufrage du *Robuste*. A peine rentré, il passa sur *la Caroline*, puis, au retour, il fut employé sur une canonnière-goélette, ensuite sur la canonnière-école, qu'il commanda au début de 1837. Promu enseigne de vaisseau le 25 mai de cette année, il fut investi du commandement de la canonnière nº 5. En 1838-1839, il commanda une canonnière-goélette à Ostende, fit des croisières dans la mer du Nord, et commanda le cutter d'instruction. En 1840, il fut chargé, à Bruges, du détail de l'armement de *la Louise-Marie*, puis du commandement de la division d'Ostende. Quatre ans plus tard, il fut nommé professeur à l'Ecole militaire (cours maritime).

Seghers fut retraité le 30 août 1869, comme lieutenant de vaisseau de 2e cl. — Nous connaissons de lui une curieuse brochure, intitulée : *Quand faut-il que 2 et 2 cessent de faire 4?*, dans laquelle il mit à jour les plaies dont souffrait notre malheureuse marine; l'examen de cet écrit, plein de bon sens patriotique, est édifiant.

(6) Picard, E.-F.-J., né à Gand le 23 avril 1814, entra dans notre marine comme aspirant de 2e cl., le 31 août 1832, et passa immédiatement sur la flottille. Aspirant de 1re cl. le 19 juillet 1833, il participa au voyage du *Robuste* et rentra à bord des canonnières le 1er mai 1835. Le 25 mai 1837, il s'embarqua sur *la Clotilde*, fut nommé enseigne de vaisseau le 1er juin 1838, fut désigné pour *le Comte de Flandre*, le 5 septembre 1842, qu'il quitta le 4 octobre de l'année suivante pour *le Macassar*. Placé le 12 juillet 1845 dans la division de l'Escaut, il fut désigné comme premier officier du *Schelde* le 12 novembre suivant et se rendit aux Grandes Indes. Le 18 novembre 1845 il passa comme second officier sur *le Chemin de fer* et commanda le steamer *Ville de Bruges* à partir du 24 avril 1849. Promu lieutenant de vaisseau de 2e cl. le 15 octobre de cette année, lieutenant

de 1re cl. le 30 septembre 1853, il dirigea la malle *la Perle* du de Sorlus (7), De Lecluze (3), Gillis (9) et l'aide-major Van Tilborgh (10). Il s'agissait donc en réalité d'un voyage d'instruction.

Parti pour l'Egypte le 3 janvier 1835, *le Robuste* effectua une traversée mouvementée. Il arriva en rade d'Alger le 6 février; il s'y perdit le 11, après des péripéties des plus tragiques dont nous trouvons le récit dans les journaux du temps :

Dans la nuit du 6 au 7, un vent terrible s'étant mis à souffler, le navire alla heurter contre un brick autrichien. Les deux bâtiments furent endommagés. Le 7, la tempête devint si violente que cinq constructions firent naufrage dans le port même. *Le Robuste*, bien amarré, supportait passablement les coups redoublés des éléments. Vers 1 heure de relevée cependant, sa position devint inquiétante. Le consul belge, qui se trouvait au quai depuis l'aube, tenta de lui faire passer des câbles, mais personne n'osa se risquer dans un canot, malgré les fortes récompenses promises. Bientôt le trois-mâts commença à dériver vers le brick stationnaire de guerre français *le Cygne* (11), déjà menacé par la gabarre française *la Marne*, qui venait de briser trois câbles en dix minutes et dont la proue, tournant sur les câbles du *Robuste*, les déchirait à vue d'œil.

Officier de marine en petite tenue de bord d'été (1837. *(Dessin de James Thiriar.)*

Toute la ville était en émoi à l'aspect de nos braves officiers, dont le courage et l'activité excitaient l'admiration. Le consul tenta à nouveau de faire porter des câbles, il n'y put réussir. Bientôt parut le pavillon de détresse, mais les secours étaient impossibles : déjà nombre de canots avaient sombré, « quiconque, consultant plus son courage que sa raison, écrit le correspondant de *l'Emancipation*, osait se risquer sur une embarcation, trouvait dans les flots une mort assurée, et nul dévouement ne pouvait sauver les malheureux qui périssaient à cent pas du quai ».

Les mâts du *Robuste* étant tombés simultanément, *la Marne* lui ayant brisé ses amarres, à son tour il menaçait *le Cygne* et d'autres navires mouillés à sa droite. L'intrépidité des nôtres arracha à l'amiral, spectateur impuissant de ce drame, l'exclamation : « Les Belges sont des braves! ». On leur criait de toutes parts de couper le dernier câble et de quitter leur bord, ils restèrent sourds à ces avis; leur résistance fut poussée jusqu'à la dernière extrémité. Ce ne fut que sur l'ordre du commandant du stationnaire, que Desorgher fit couper le dernier câble. Un canot resté intact reçut tout ce qu'il put contenir et fut recueilli par *le Cygne*, qui envoya également un esquif. Cependant Desorgher s'obstinait à rester seul sur son navire; le commandant du brig français dut le menacer de le faire enlever de force pour l'obliger à se retirer.

Dès lors, *le Robuste* alla au gré des flots; il se jeta contre d'autres bâtiments et alla enfin se fracasser sur les rochers. Il était 4 heures du soir. L'état-major fut reçu, choyé et retenu pendant la nuit par ses frères d'armes, qui lui témoignèrent toute leur admiration pour sa belle conduite.

Le 12, au matin, la mer étant encore trop démontée pour communiquer avec la terre, Desorgher ne put débarquer qu'à midi avec les aspirants et le subrécargue; il se rendit aussitôt à l'endroit où son navire était échoué, il le trouva entièrement détruit.

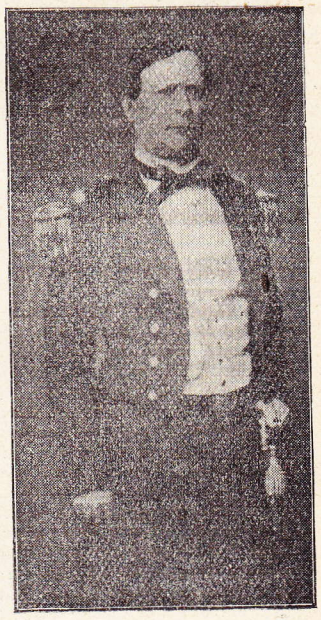
Le 13, la mer étant encore fort grosse, il fut impossible d'approcher du bâtiment.

Le 14, le vent s'étant calmé et l'océan étant moins agité, le commandant, le consul et l'équipage allèrent à bord avec l'intention de sauver le plus possible, mais il n'y restait aucun objet de valeur. Ce ne fut qu'au prix d'efforts surhumains qu'on parvint à en retirer quelques vivres et quelques effets.

Toutes les notabilités : le général comte d'Erlon, gouverneur général de la colonie; le contre-amiral de la Bretonnière, le directeur des finances Biedel, tinrent à féliciter nos vaillants compatriotes.

Dix-sept navires périrent, au cours de cette tempête, dans la rade d'Alger.

Pendant que nos équipages prouvaient ainsi, avec tant de bravoure, ce dont ils étaient capables, la question de l'organisation définitive de la marine fut reprise aux Chambres par l'abbé de Foëre. Le commerce, consulté, ne saisissant pas les services que le personnel militaire rendrait à l'exportation des produits belges, se basa sur le désarmement momentané que, par raison d'économie toujours, on avait imposé à certaines canonnières pendant les voyages au long cours, pour émettre un avis défavorable à toute extension du corps naval!



Napoléon Lahure,
Directeur général de la Marine.

C'est avec peine certainement, qu'on obtint la construction d'un canot royal : barque de 14 rameurs, longue de 12 mètres, décorée de sculptures dorées et munie d'une tente surmontée d'une couronne. Lancée le 12 juillet 1835, cette embarcation servit rarement.

A la lecture du budget de la même année, on constate que les canonnières-goélettes avaient reçu un accroissement d'artillerie, elles ont sept pièces à bord; les canonnières-chaloupes sont toujours armées de cinq canons, dont un à la Paixhans. Malgré la mise en activité de deux nouvelles canonnières, les nos 11 et 12, on a cru, vu les circonstances, ne pas devoir augmenter le personnel, « des événements imprévus rendraient seuls cette mesure nécessaire ».

Le 1er juillet, le brig *la Caroline*, appartenant à l'armateur Coghen, de Bruxelles, partit cependant encore sous les ordres de Petit, accompagné des aspirants de 1re cl. Hoed, T.-J., Seghers et Godtschalck (1), des aspirants de 2e cl. Wouwer-

---

2 mars 1864 au 22 février 1867, date à laquelle on lui confia *la Belgique*.

Admis à la pension le 27 janvier 1870, il fut nommé capitaine-lieutenant de vaisseau honoraire le 10 décembre suivant. Picard mourut le 4 décembre 1875. — Matricule des officiers de la Marine royale.

(7) de Sorlus, A.-X., né à Vilvorde le 7 juin 1814, entra comme aspirant de 2e cl. dans notre marine le 27 juillet 1832 et passa à bord de la flottille. Il s'embarqua sur *le Robuste*, mais quitta une carrière dépourvue d'avenir le 28 octobre 1836. — Matricule des officiers de la Marine royale.

(8) De Lecluze, E., né à Bruges le 17 mai 1817, entra dans notre marine, comme aspirant de 2e cl., le 27 juillet 1832. Après l'échec de l'expédition du *Robuste*, il quitta la carrière, le 24 mai 1835. Son nom ne figure même pas dans la Matricule.

(9) Gillis, A.-A., né à Bruges le 3 avril 1815. Aspirant de 2e cl., le 25 février 1833, et embarqué sur la flottille, il fut de l'équipage du *Robuste*, passa sur *la Caroline* le 20 avril 1835 et se rendit au Brésil; rentré à la flottille le 17 janvier suivant, il fut promu aspirant de 1re cl. le 14 mai 1837 et s'embarqua onze jours plus tard sur *la Clotilde*. Gillis démissionna le 25 mars 1841. — Matricule des officiers de la Marine royale.

(10) Van Tilborgh, A.-A.-J., né à Bruxelles le 4 juin 1808, fut commissionné comme sous-aide major de marine le 15 juillet 1832 et passa aussitôt à la flottille. Il accompagna successivement dans leurs pérégrinations : *le Robuste*, *le Météore*, *le Comte de Flandre*, *le Charles* et *le Macassar*. Il mourut devant Anvers, le 13 octobre 1847. — Matricule des officiers de la Marine royale.

(11) *Le Cygne* servit de modèle à notre brig de guerre construit dans la suite, comme nous le verrons ultérieurement.

(1) Godtschalck, J.-E., né à Gand le 2 mars 1813. Aspirant de 2e cl. le 30 septembre 1833 et embarqué sur la flottille. Nommé aspirant de 1re cl. le 1er avril 1835, il reçut le commandement de la canonnière no 5. Il participa au voyage de *la Caroline* au Brésil et fut placé au retour sur la canonnière no 11,

mans (2) et Tielemans (3) et des marins de l'Etat, pour un voyage autour du monde, chargé de nos produits; la première escale se fit à Rio-de-Janeiro, dans le but d'y rétablir les anciennes relations. *La Caroline* ne rentra à Anvers que vers la mi-janvier 1836, rapportant, détail amusant et gravement annoncé par les journaux du temps : deux autruches, mâle et femelle, destinées au Roi.

Le 11 août 1835, *le Météore*, appartenant également à Delescluze père, de Bruges, affrété non seulement dans le but de servir à l'exportation, mais encore de navire-école pour nos jeunes équipages dont l'instruction nautique était à parfaire, cingla vers Tunis. Il était commandé par Eyckholdt, ayant sous ses ordres les aspirants de 1re cl. Swarts (4) et Claeys, P., ainsi que les aspirants de 2e cl. van Zuylen (5), De Bonninge (6), Perlau (7) et le sous-aide major Van Tilborgh.

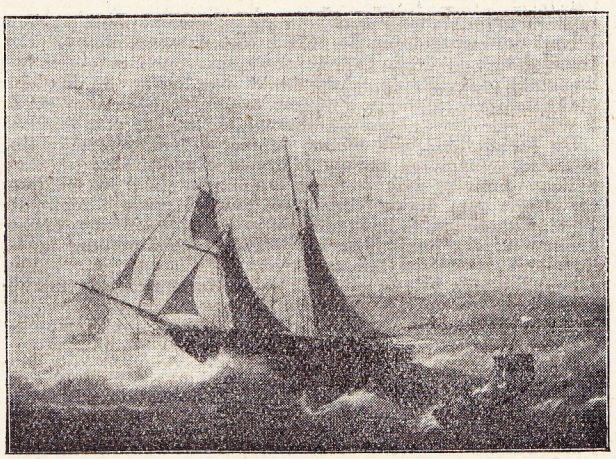
Le lieutenant de vaisseau Van Schonbeek.

Sa cargaison se composait de produits indigènes valant 100,000 francs, écrivent les journaux du temps avec une certaine admiration.

A la fin du mois suivant, *le Météore* arriva devant Malte, où il resta quelque temps; l'Egypte étant ravagée par le choléra et la peste, et la situation politique y étant fort troublée, le navire, qui devait se rendre également à Alexandrie, attendit des ordres et retourna ensuite à Tunis et à Alger, où nos marchandises eurent, paraît-il, beaucoup de succès. Il transporta également de Tunis à Malte le prince Pukler de Muskau (célèbre alors par ses voyages aventureux) et sa suite.

Après d'heureuses périgrinations, le bâtiment rentra au pays le 3 mars 1836.

Au cours des mois de juin, juillet et août de cette dernière année, un mauvais bateau-patache, cutter de 30 tonneaux, ser-



La *Louise-Marie*.
(D'après un tableau de Clays.)

vant également de navire d'instruction pour les aspirants, fut envoyé, sous le commandant d'Eyckholdt, en croisière aux îles Feroë et Shetland, avec mission d'y protéger la pêche, dont il devait rapporter les prémices. L'équipage fournissait des remplaçants pour les pêcheurs malades ou récalcitrants qui étaient pris à bord du cutter. Disons en passant que cette campagne se renouvella pendant trois ans. En 1838-1839, Eyckholdt y fut remplacé par l'enseigne Seghers.

Ces voyages avaient permis aux partisans de l'économie à outrance d'obtenir le désarmement de certaines canonnières; le 10 mars 1837, il fut constaté au Sénat que huit d'entre elles seulement étaient en activité; encore le personnel n'en était-il pas porté à l'effectif nécessaire au pied de guerre.

Ces embarcations étaient employées comme suit : l'une, le

---

d'où il fut détaché pour commander le n° 9 aux avant-postes. Désigné pour *la Clotilde* le 27 mai 1837, il fut promu enseigne le 1er avril 1840 et embarqué peu après sur *la Louise-Marie*. Le *15 décembre* 1841, il passa sur le steamer monstre *la British Queen*, dont nous lirons la pitoyable histoire. Commandant de la canonnière n° 5 le 25 mai 1843, il accompagna *l'Emmanuel* aux Grandes Indes, le 8 novembre de cette année et ne revint que le 14 avril 1845. Quatre mois plus tard, il repartit pour cette destination sur *l'Ambiorix*. Fin novembre 1846, Godtschalck fut désigné comme premier officier du brig *Duc de Brabant*. Lieutenant de vaisseau de 2e cl. le 19 juin 1847, il passa dans la section de réserve l'année suivante, fut rappelé le 30 novembre 1851 pour servir sur le brig et obtint le grade de lieutenant de 1re cl. le 21 juillet 1852; il démissionna le 5 juin 1857. — Ch. Maroy : *Nos Marins*.

(2) Wouwermans, C.-A., né à Bruxelles le 16 septembre 1818. Aspirant de 2e cl. le 31 octobre 1834, il fit ses premières armes sur la flottille, accompagna *la Caroline* au Brésil et fut désigné, le 25 mai 1837, pour *la Clotilde*. Il fut licencié le 15 juin 1838. — Matricule des officiers de la Marine royale.

(3) Tielemans, J.-P., né à Bruxelles le 29 septembre 1816. Aspirant de 2e cl. le 31 octobre 1834 et embarqué sur la flottille, il accompagna *la Caroline* au Brésil en 1835, retourna à bord des canonnières, fut désigné pour *la Clotilde* en 1837, pour *la Louise-Marie* le 22 mars 1841, pour *le Macassar* le 23 juin 1842, pour la canonnière n° 7 le 1er septembre 1843, embarqué sur *l'Emmanuel* le 8 novembre 1843 et sur *le Chemin de fer* en février 1846, il revint sur *l'Emmanuel* le 26 juillet 1846, sur *le Macassar* le 17 novembre 1846, sur *la Louise-Marie* le 9 août 1849, à bord de laquelle il accomplit plusieurs voyages.

Tielemans, qui avait été promu aspirant de 1re cl. le 1er janvier 1839 et enseigne le 18 juillet 1845, mourut à Bruxelles le 20 novembre 1852. — Matricule des officiers de la Marine royale.

(4) Swarts, T.-J.-C., né à Ostende le 9 septembre 1811. Aspirant de 2e cl. le 17 mai 1833 et désigné pour la flottille, il passa aspirant de 1re cl. le 10 juillet 1834, accompagna *le Météore* en 1835, puis *la Clotilde* en 1837, et obtint le grade d'enseigne le 1er juin de l'année suivante. Embarqué sur *la Louise-Marie*, le 17 mai 1842, le 14 mars 1845 sur *le Congrès*, il obtint le commandement du *Macassar* le 25 avril 1845 et, le 19 août 1847, celui de *l'Emmanuel*. Le 19 octobre 1848, il fut autorisé à voyager au long cours sur ce dernier bâtiment. Promu lieutenant de vaisseau un an après, il mourut à Anvers le 23 novembre 1849. — Matricule des officiers de la Marine royale.

(5) van Zuylen de Nievelt, E.-R., né à Bruges le 3 avril 1818. Aspirant de 2e cl. le 25 février 1833 et embarqué sur la flottille, il navigua sur *le Météore* en 1835, rentra à bord de la flottille à son retour, fut désigné pour *le Comte de Flandre* le 1er septembre 1842, d'où il passa sur *la Louise-Marie* l'année suivante et prit le commandement de la canonnière n° 5 le 8 novembre 1843.

Aspirant de 1re cl. le 1er avril 1836, enseigne le 18 novembre 1342, il démissionna le 1er mai 1847. — Matricule des officiers de la Marine royale.

(6) De Bonninge, C.-J.-J., né à Ostende. Aspirant de 2e cl. le 13 décembre 1833, il servit à bord de la flottille et sur *le Météore*. Il démissionna le 8 avril 1840, étant aspirant de 1re cl. — Matricule des officiers de la Marine royale.

(7) Perlau, A., né à Ostende le 10 mars 1816. Aspirant de 2e cl. le 31 octobre 1834, fut embarqué aussitôt sur la flottille, fit son premier voyage sur *le Météore* en 1835, rentra à la flottille au retour, fut désigné pour *la Clotilde* en 1837, obtint le grade d'aspirant de 1re cl. le 1er janvier 1839 et passa sur la goélette le 30 juin 1840. Enseigne le 31 juillet 1843, il passa peu après sur *le Congrès*; le 15 avril 1848, il fit partie de l'état-major du *Schelde*, puis de *l'Emmanuel* en juillet 1846, qu'il quitta bientôt pour la flottille et le *Duc de Brabant*.

Premier officier de la goélette *Louise-Marie* le 31 juillet 1849, il effectua plusieurs voyages dans le nord et sur la côte occidentale d'Afrique jusqu'en 1853. Il avait été promu lieutenant de vaisseau de 2e cl. le 21 juillet de l'année précédente. Ensuite il navigua sur le brig vers l'Afrique, le Brésil, La Plata et Santo-Thomas du Guatémala.

Perlau démissionna le 11 mars 1860.

n° 11, servait d'école aux aspirants (depuis 1834) (1) et n'avait à bord que le tiers de son équipage réglementaire, c'est-à-dire quinze hommes; la seconde servait de patache à la douane au fort la Croix, avec le même effectif; deux autres étaient de garde aux avant-postes; une cinquième servait pour la quarantaine; une sixième faisait de l'eau et des vivres; la septième était stationnée devant Anvers et la huitième visitait les bâtiments à leur remontée de l'Escaut. Ce service était réglé de telle façon que, les canonnières se relevant alternativement, chacune d'elles passait six mois au moins dans les postes d'observation de Lillo, Sainte-Marie et Saeftingen.

Quant aux embarcations désarmées, elles n'avaient que quatre gardiens à bord; deux d'entre elles servaient en ce moment d'infirmerie régimentaire à Calloo, pour les malades des troupes stationnées dans les Polders et qui, par suite de la rupture des digues de Burght, étaient privées de secours sanitaires.

Le rapport de la commission chargée de l'examen du budget de la marine avait, quatre jours plus tôt, fixé comme suit la composition de la flottille : 2 brigantins de 8 pièces, 4 canonnières-goélettes de 7 pièces, 8 canonnières-chaloupes de 5 pièces. Les canonnières nos 9 et 10 portaient chacune un canon à la Paixhans, lançant des bombes de 80 livres (cette bouche à feu fut essayée le 23 mai 1833, à bord de la canonnière placée derrière la pointe du fort du Nord); les canonnières nos 11 et 12 étaient armées de 2 obusiers tirant des projectiles de 15 centimètres. 7 lieutenants de vaisseau, 8 enseignes et 624 marins de tous grades y faisaient le service.

Le lieutenant de vaisseau Godtschalck.

Le 22 décembre suivant, la situation de l'effectif déclarée au Sénat était de 1 capitaine de navire commandant l'escadrille, 1 capitaine-lieutenant de vaisseau chef de division, 5 lieutenants de vaisseau, 8 enseignes, 12 aspirants de 1re cl., 7 agents comptables, 1 aide-major, 4 sous-aides et 584 matelots de tous grades.

(A suivre.)

L. LECONTE,
Conservateur du Musée royal de l'Armée.

(1) Nous savons qu'au début, les candidats officiers (aspirants de 2e cl.) apprenaient leur métier comme ils le pouvaient à bord des canonnières. De 1834 à 1836, la canonnière n° 11 fut transformée en école : deux enseignes, sous les ordres d'un lieutenant de vaisseau, y donnaient des leçons, où la théorie était jointe à la pratique. Pendant les années 1838, 1839 et 1840, il exista une école navale par division, à Ostende et à Anvers.

De 1836 à 1862, une section de marine fonctionna à l'Ecole militaire. Les élèves avaient le grade d'aspirant de 2e cl., la période d'études était de deux années; au bout de ce terme, ces jeunes gens étaient embarqués avec le grade d'aspirant de 1re cl. Cependant, le lieutenant de vaisseau Sinkel nous apprend qu'on n'attacha pas grande importance à cette section spéciale, les élèves étant trop peu nombreux.

Les élèves de l'Ecole militaire se destinant au génie maritime effectuèrent un stage à l'Ecole de Lorient ou de Paris.

Après 1858, il ne fut plus admis d'élèves pour la marine à l'Ecole militaire.

Ce qu'ils nous ont laissé...

Rendons à César...

Des volumes ont été écrits sur les dévastations commises par les Allemands durant l'occupation de notre pays. Nul n'a songé, je pense, à faire connaître et admirer ce qu'ils nous ont laissé...

???

Parfaitement! Je ne sais si leur « art de construire » s'est révélé en beaucoup d'endroits. Mais j'en connais un tout au moins où ils ont édifié une petite merveille, qui est menacée, hélas! d'une destruction complète...

— Mais, monsieur, les Allemands ne reviendront plus de si tôt...

— Aussi ne sont-ce pas les Boches qui menacent le chef-d'œuvre dont il s'agit, mais... les bons Belges, cette fois!

— Où est situé « l'héritage » en question?

Il se mire dans les eaux de la plus poétique et de la plus belle de nos rivières et les nombreux touristes qui séjourneront à Florenville au cours de cet été pourront aller contempler ses ruines!

Assez parlé à la façon de la Sibylle de Cumes et précisons.

Pendant l'occupation, les autorités boches de Florenville éprouvèrent le besoin, dans l'impossibilité où elles étaient de purifier leur belle âme, de faire subir cette opération à leur corps!

La Semois, de par sa nature, ne se prêtant pas à l'exercice si salutaire de la natation, elles décidèrent la création d'un *bassin de natation*.

« Le génie constructeur » du Boche étant au moins égal à « son génie destructeur», le projet fut bientôt réalisé. Comme les affaires sont les affaires, la commune fut « priée » de procéder à la construction de l'édifice.

Celui-ci fut donc élevé dans un site enchanteur, aux portes de la jolie cité ardennaise et à l'ombre du massif boisé qui forme sa plus belle parure.

L'établissement se compose d'un bassin en béton à pente douce, donnant une profondeur d'eau variant de 1 à 3 mètres. Une conduite, en béton également, allait prendre l'eau de la rivière à 200 mètres en amont pour l'amener, toujours fraîche, au bassin.

Une série de cabines confortables, peintes aux couleurs vives, entoure le bassin.

A gauche sont, en outre, édifiés : un abri pour le surveillant, un dispositif de douches et deux w.-c.

A droite : une terrasse avec bancs, d'où les spectateurs pouvaient assister aux ébats des nageurs.

Tremplin, barre fixe, barre de secours, etc., complètent l'installation.

Séparant le bassin des cabines, un talus, jadis émaillé de fleurs et de verdure, donnait à l'ensemble un cachet vraiment enchanteur.

Ce bassin fut bien vite fréquenté, non seulement par toute la « bocherie », mais encore par de nombreux habitants de Florenville et surtout par les enfants des écoles, qui, au bout de peu de temps, passèrent maîtres dans l'art si salutaire de la natation.

Hélas! l'armistice une fois conclu, la population, sous le fallacieux prétexte que le bassin était une œuvre boche, se rua à son assaut. Les portes des cabines furent arrachées et jetées au fond du bassin, les w.-c. brisés, de même que la conduite d'amenée de l'eau...

Certains trouvèrent même l'endroit excellent pour y abriter le bétail aux heures chaudes de la journée ou par la pluie!

Ah! les leçons de destruction données par les Boches ne furent pas perdues et ce fut réellement bien exécuté!

A présent, le mal, bien que grave, est encore facilement réparable. Si on attend, il sera trop tard et la destruction sera irrémédiable.

Nous insistons pour que l'administration communale de Florenville, aidée par le syndicat d'initiative *Florenville-Villégiature*, fasse les sacrifices nécessaires pour la remise en état et l'exploitation de ce beau bassin. Celui-ci ferait la joie des touristes... et rendrait de précieux services à la population et surtout à la jeunesse.

Une modique rétribution exigée pour l'entrée au bassin suffirait pour compenser, en peu de temps, les frais de réfection.

Il me souvient d'avoir lu dans les journaux qu'un projet de loi allait être déposé, prévoyant dans chaque commune un peu importante la création d'un stade de jeu et... d'un bassin de natation, deux des instruments qui contribueront le plus efficacement au perfectionnement physique de la race

Florenville possède déjà son bassin. Elle aura à cœur de le conserver et de lui rendre son ancienne splendeur.

J. D.

Tirage : 125,000 exemplaires.

TOURING-CLUB DE BELGIQUE

SIÈGE SOCIAL :
13, rue du Congrès
BRUXELLES

XXVI• ANNÉE. N° 10
15 MAI 1920

SOCIÉTÉ ROYALE

SOMMAIRE DU BULLETIN OFFICIEL

Chroniques documentaires. — Le pain cher *(suite et fin)* (Victor Soyer) . . 217
Visite du front belge en car automobile (Georges Leroy). 222
Tirage de la tombola de voyage du T. C. B. (Georges Leroy). 223
Les dunes de Hechtel (A. Jacquemotte) 224
Dans l'Italie septentrionale (Paul De Mot) 225
Notions d'archéologie préhistorique, belgo-romaine et franque, à l'usage des touristes *(suite)* (Baron de Loë). . . 227
La Marine de guerre belge *(suite)* (L. Leconte) 231
Ce qu'ils nous ont laissé... (J. D.). . . 234
Le tourisme en avion (Georges) . . . 235
Les schansen de la Campine (Louis Ooms) 236
Automobilisme (H. C.). 238
Variétés 239

Adresser tout ce qui concerne la rédaction à M. Georges LEROY, vice-président, rédacteur en chef du Bulletin officiel, 13, rue du Congrès, Bruxelles.

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.