La Marine de guerre belge

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

L'essai effectué en louant le *Météore* ayant été apprécié au point de vue de l'instruction maritime de nos officiers, de la maistrance et des marins, il fut décidé de noliser le trois-mâts barque *la Clotilde*, de 330 tonneaux, armé de canons de 24 et de 30, appartenant à l'armateur Spillaert, d'Anvers.

Il paraît qu'un premier voyage fut effectué, en 1836, au Brésil; nous n'en avons cependant retrouvé aucune trace dans la Matricule des officiers; il est vrai qu'elle contient de nombreuses lacunes. Quoi qu'il en soit, le 11 juin 1837, *la Clotilde*, prise en location par l'État, appareilla pour les côtes d'Afrique sous les ordres du lieutenant Nuewens ayant, comme second, le lieutenant Heyde (1), emportant en outre les enseignes de vaisseau : Vanhaverbeke, Debauche (2), Seghers, les aspirants de 1re cl. : Godtschalck, Picard, Swarts, Roose, Baillieu (3), Gillis, 12 aspirants de 2e cl. : Ruurds (4), Perlau, Wouwermans, Tratsaert (5), Tielemans, Desorgher (6), Dufour (7), Ducolombier, T. (8), Pougin (9), Gérard (10), Ducolombier, O. (11), et Michel (12);

---

(1) Heyde, L.-F., né à Ostende le 30 mars 1791, avait servi dans la marine des Pays-Bas et avait été admis au service de la Belgique, comme lieutenant de vaisseau en disponibilité, le 25 janvier 1834; un mois après, il avait reçu le commandement de la canonnière n° 1 et, le 8 avril 1834, celui du n° 9. Il participa au voyage de *la Clotilde* de 1837 et reçut, le 10 juillet 1842, la direction du *Comte de Flandre;* rentré à Anvers le 17 mai 1843, il fut nommé chef supérieur des bateaux à vapeur de l'Escaut et fut désigné, le 25 novembre 1845, pour servir dans la division de l'Escaut sous les ordres de Petit.

Heyde fut pensionné le 19 mai 1848.

(2) Debauche, J., né à Bruxelles le 1er mai 1808, avait servi comme second-capitaine au long cours en qualité d'aspirant de 1re cl. Il entra à ce dernier titre dans notre marine militaire le 30 avril 1832. Aspirant de 1re cl. le lendemain, il passa à bord à bord de la flottille, fut nommé enseigne le 24 mai 1837; il accompagna *la Clotilde*, puis, le 25 mai 1843, il monta sur le brig *le Charles*, avec lequel il se rendit aux Indes. Désigné pour effectuer avec *la Louise-Marie* un voyage au Mexique, le 14 mars 1845, Debauche fut pensionné le 1er avril 1849.

(3) Baillieu, F.-G.-L., né à Anvers le 22 janvier 1814, entra dans notre marine comme aspirant de 2e cl. le 1er novembre 1833 et fut chargé des fonctions d'agent comptable. Aspirant de 1re cl. le 1er avril 1836, il quitta ses registres pour passer sur la flottille le 1er novembre suivant et, le 25 mai 1837, il monta sur *la Clotilde*. Désigné pour *la Louise-Marie* le 30 juin 1840 et rentré de la croisière le 17 octobre de la même année, il reprit mer pour se rendre à Lisbonne quelques jours plus tard.

Enseigne de vaisseau le 21 avril 1841, Baillieu fut attaché à la *British Queen* du 5 mai 1842 au 29 juin suivant, rentra à la flottille un an après, repartit avec *le Macassar* en novembre 1843, revint encore à la flottille le 22 novembre 1844 et fut réembarqué sur *le Macassar* le 18 avril 1845. Il fut admis à la pension le 15 novembre 1852.

(4) Ruurds, J., né à Ostende le 15 octobre 1817, fut admis dans la marine militaire le 1er août 1834, comme aspirant de 2e cl. et passa sur la flottille; il participa au voyage d'instruction de *la Clotilde* et démissionna le 12 octobre 1837 pour prendre service dans la marine du commerce. Le 1er octobre 1840 notamment, il partit pour la mer du Sud, avec la barque *le National*, armée de canons.

(5) Tratsaert, F.-J., né à Ostende le 6 décembre 1813. Aspirant de 2e cl. le 31 octobre 1834, il fit ses premières armes sur la flottille, accompagna *la Clotilde* en 1837, passa aspirant de 1re cl. le 1er janvier 1839, fut embarqué sur *la Louise-Marie* le 30 juin 1840, servit ensuite sur la canonnière n° 1, puis, le 22 mars 1841, sur le cutter d'instruction chargé de la surveillance de la pêche dans la mer du Nord, rentra à la flottille sa mission terminée, s'embarqua sur *le Macassar* le 1er septembre 1843 et fut placé à la division de l'Escaut au retour de son voyage. Nommé enseigne le 18 juillet 1845 et passa sur *l'Ambiorix* le 6 août suivant, puis sur *le Schelde* le 23 juin 1847, enfin sur *la Louise-Marie*, partant pour l'Afrique, le 31 décembre 1848.

Tratsaert quitta notre marine pour passer dans celle de l'Allemagne, dans les circonstances que nous verrons bientôt, le 23 octobre 1849.

---

(6) Desorgher, J.-F.-A., né à Anvers le 30 mars 1813. Aspirant de 2e cl. le 31 octobre 1834, à bord de la flottille, accompagna *la Clotilde* en 1837 et fut licencié le 15 juin 1838.

(7) Dufour, A.-F. Nous publierons ses états de services en même temps que ceux de Vanhaverbeke.

(8) Ducolombier, T.-S.-C.-A., né à Tournai le 2 mars 1808; aspirant de 2e cl. le 15 novembre 1835 sur la flottille, il accompagna *la Clotilde* en 1837, fut promu de 1re cl. le 1er juin 1838, obtint d'accompagner le navire du commerce *Hélène-Eugénie* à Montévidéo du 20 février au 10 novembre 1840, passa ensuite sur *la Louise-Marie*, chargée de la surveillance de la pêche, puis fut désigné pour la *British Queen* le 3 juillet 1842, fut nommé enseigne le 18 novembre suivant; embarqué sur *l'Emmanuel* le 9 janvier 1844, il passa sur *le Duc de Brabant* le 25 novembre de l'année suivante et accomplit avec ce brig des voyages dans le Nord et en Amérique.

Le 31 décembre 1842, il fut compris dans l'état-major de la goélette en partance pour la côte occidentale d'Afrique et participa aux combats du Rio-Nunez contre les Nalous. Ducolombier, T., obtint sa démission le 17 novembre 1849 pour entrer dans la marine fédérale allemande en voie d'organisation, avec un grade supérieur.

(9) Pougin, E.-F.-Z., né à Mons le 29 juin 1819; aspirant de 2e cl. le 10 juin 1836 à bord de la flottille, il participa à la croisière de *la Clotilde*, fut nommé de 1re cl. le 1er avril 1840, passa deux mois après sur *la Louise-Marie* et le 7 novembre suivant sur la canonnière n° 1. Le 17 mai il fut embarqué sur *le Macassar*, retourna sur la goélette le 1er septembre 1843, obtint le grade d'enseigne le 28 février 1846, fut désigné pour *l'Emmanuel* le 22 août 1846 et démissionna le 20 mai 1849 pour passer dans la marine fédérale allemande avec un grade supérieur. Il y devint chef d'état-major de l'amiral; à la suppression de cette flotte, il reçut le commandement du steamer *la Constitution*, puis alla s'établir comme planteur à Porto-Rico.

(10) Gérard, C.-P.-J., né à Namur le 13 avril 1819; aspirant de 2e cl. sur notre flottille le 10 juin 1836, il accompagna *la Clotilde* en 1837, fut nommé de 1re cl. le 1er avril 1840 et passa sur *la Louise-Marie* deux mois plus tard. Au retour, il fut désigné pour la canonnière n° 1, puis, le 22 mars 1841, pour le cutter d'instruction, d'où il retourna, le 1er février 1843, sur la goélette en partance pour Santo-Thomas de Guatémala. Envoyé sur le steamer *le Chemin de fer* le 16 juillet 1846 et nommé enseigne le 23 novembre suivant, il fit partie de l'état-major du paquebot *Ville d'Ostende* dès le 18 novembre 1847.

Gérard démissionna le 17 novembre 1849 pour entrer dans la marine allemande.

(11) Ducolombier, O., né à Tournai le 20 février 1820; aspirant de 2e cl. le 1er décembre 1836 sur la flottille, il accompagna *la Clotilde* en 1837, passa ensuite sur la canonnière école n° 11 et sur le cutter d'instruction. Embarqué sur *la Louise-Marie* le 30 juin 1840, il fit croisière dans le Nord et conduisit ensuite notre consul à Lisbonne, puis fut nommé de 1re cl., le 21 avril 1841, et retourna à bord du cutter, d'où il rejoignit encore la goélette en partance pour Santo-Thomas, le 9 novembre de la même année.

Désigné pour la flottille le 17 mai 1842 (canonnière n° 10), pour *le Comte de Flandre* le 1er septembre 1842, pour *le Charles* le 25 mai 1843, retourné sur la flottille le 18 octobre 1844, réembarqué sur la goélette en partance pour le Mexique, le 5 mars 1845, envoyé sur *l'Emmanuel* le 26 juillet 1846 pour deux voyages successifs et replacé ensuite sur *la Louise-Marie*, Ducolombier, O., suivit l'exemple de son frère et démissionna le 26 décembre 1849 pour se rendre en Allemagne; il était enseigne depuis le 10 mai 1847.

(12) Michel, J.-A., né à Givet le 6 mars 1821; aspirant de 2e cl. le 1er décembre 1836 sur la flottille, accompagna *la Clotilde* en 1837, *l'Hydrographe* en 1839, rentra à bord des canonnières; le grade d'aspirant de 1re cl. lui avait été conféré le 1er avril 1840. Embarqué sur *le Macassar* le 17 mai 1842, il revint à la

le sous-aide major Cuypers (13) et l'agent-comptable Pasquini (14). L'équipage comprenait 40 sous-officiers et matelots, dont un tambour.

Le 16 juin, le capitaine-lieutenant Lahure (15), chef de la marine, voulant rendre plus solennel ce grand essai de navire-école, vint passer l'inspection du bâtiment et faire prêter, par le personnel, serment de fidélité au pays; le lendemain, l'ancre fut levée.

Le voyage, effectué dans la Manche et l'Atlantique sans toucher aucun port, fut long et monotone; il dura jusqu'au 5 octobre. Le livre de bord que nous en avons publié avec M. Ch. Maroy dans *la Belgique maritime et coloniale* de 1914, en dépeint les interminables heures passées sur ce voilier, dans l'unique préoccupation de s'initier aux secrets du métier, luttant contre les vents, les tempêtes et parfois contre le scorbut, résultat de longues privations : Une voile entrevue au loin y ranime les esprits, le passage de la ligne y ramène la bonne humeur; nous relevons cependant dans ce précieux document établi par l'aspirant Godtschalck et déposé au Musée royal de l'Armée, un incident bouffon plein de gauloiserie qui pourtant nous ouvre des horizons sur l'extrême rigueur de la discipline à laquelle nos marins étaient astreints :

Le 6 août, pour célébrer le baptême des « nouveaux » passant les tropiques, on avait distribué plusieurs rations supplémentaires d'alcool aux matelots. Heureuse diversion s'il en fut, pour les gens de mer. Hélas! le lendemain, le nommé Huydkapper fut amené sur le pont et y reçut vingt-quatre coups de garcette pour... incongruité dans la cale!

Bien que les peines corporelles eussent été abolies dans l'armée belge dès le début de la Révolution, le règlement maritime hollandais de 1814 avait été maintenu dans toute sa vigueur et les conseils de guerre des bords, sortes de cours martiales, y infligeaient encore les punitions barbares de la vergue et de la corde. D'après les documents du département de la Marine, on infligea jusqu'à cent cinquante coups de garcette à certains de nos marins. En cas de récidive de désertion, certains d'entre eux furent condamnés à subir trois fois le supplice de la vergue (le patient était précipité à l'eau, de la grande vergue, et tiré sous la quille du navire) et à recevoir ensuite des coups à la discrétion des officiers commissaires.

Soit dit en passant, cette législation souleva de violentes protestations dans la presse vers 1848. En 1859, des membres subalternes de la flottille furent encore condamnés à la peine de la vergue, mais cette punition fut dès lors commuée en détention.

Il est à remarquer cependant que les matelots, procédant d'une mentalité toute différente de celle qui anime les terriens, semblent, s'il faut en croire le lieutenant de vaisseau Sinkel, avoir toujours préféré la « manière forte » à l'emprisonnement; cet auteur prouve, par des cas concrets, qu'on obtenait beaucoup plus d'effet salutaire par quelques coups appliqués à bon escient, et vite oubliés par le délinquant vraiment en faute, que par des détentions à fond de cale, qui, en dernier ressort, n'avaient pour résultante que de priver les navires du concours toujours nécessaire de chacun des marins de l'équipage. Les terriens ne sont pas qualifiés pour se mêler des détails de l'existence des loups de mer, c'est un principe trop oublié et dont la non-observance fut toujours néfaste à la marine.

Signalons en passant que des feuilles de l'époque éprouvèrent le besoin d'essayer de discréditer cet essai de navire-école en racontant une histoire de brigands : on publia que *la Clotilde* avait été aux prises avec un pirate, qu'elle était parvenue à couler après un sanglant combat. D'aucuns voulurent y voir, mais à tort, une manœuvre habile du gouvernement pour démontrer la nécessité d'une marine de guerre pour protéger celle du commerce. « A coup sûr, ajoute avec raison *l'Indépendant* du 21 août 1837, le gouvernement n'a pas besoin de tels prétextes si cette création entrait en effet dans sa pensée. »

En 1838 et l'année suivante, la marine royale fut divisée : une partie resta à Anvers, les brigantins furent envoyés à Ostende et il fut même question aux Chambres de détacher une canonnière à Nieuport. C'est en cette occasion que l'on s'aperçut, en toute évidence, de l'imperfection des deux plus importants bâtiments de notre flottille, dont la construction avait été censentie, et au prix de quels regrets! par notre bénévole Régent : étant trop haut mâtés, la manœuvre en était difficile; lorsque les brigantins voulurent prendre mer, ils durent rejoindre le port après un trajet de 10 lieues et leurs commandants reconnurent l'impossibilité absolue de les aventurer au large. L'économie réelle n'est pas toujours la conséquence du bon marché.

La situation peu prospère créée à notre cinquième arme sembla devoir s'améliorer à cette époque : d'après un rapport fait par M. van Hoobroeck de Fiennes, au nom de la Section centrale pour le budget de l'exercice 1838, on proposa de faire construire deux brigs, armés respectivement de 18 et 25 canons, ainsi qu'une corvette de 24 pièces, ce qui eût permis de faire dignement connaître notre pavillon et notre industrie dans toutes

---

division de l'Escaut le 22 novembre 1844, réembarqua sur *le Macassar* le 18 avril 1845, obtint le rang d'enseigne le 23 novembre 1846, passa à l'état-major de *la Louise-Marie* le 21 mai 1847 et voyagea sur cette goélette, dans le Nord et en Afrique, jusqu'en septembre 1848. Michel fut désigné comme second pour le paquebot *Ville de Bruges*, le 22 mai 1849, fut promu lieutenant de vaisseau de 2e cl. le 30 septembre 1853 et reçut en même temps le commandement de la malle *Rubis*. Lieutenant de vaisseau de 1re cl. le 21 juillet 1860, il fut chargé d'une mission à l'étranger le 14 janvier 1861 et fut affecté à la station d'Ostende le 15 mai 1862.

Dès le 31 juillet 1870, il reçut l'intérim de la direction de la Marine et obtint le grade de capitaine-lieutenant de vaisseau le 1er septembre de la même année; le 25 juillet 1871, il fut nommé directeur de la Marine. Le 28 novembre 1876, il démissionna de ses titres militaires pour devenir directeur à titre civil; Michel fut nommé capitaine de vaisseau honoraire le 14 février 1877, inspecteur général le 31 mai 1879; pensionné le 31 octobre 1889 et mourut à Bruxelles le 15 septembre 1911. Il était un des derniers survivants de notre flottille.

(13) Cuypers, P.-J., né à Quaedmechelen le 4 novembre 1809, fut commissionné sous-aide major de marine le 15 janvier 1836 et fit le service à bord de la flottille; il accompagna *la Clotilde* en 1837 et démissionna le 9 juin 1838.

(14) Pasquini, J.-N., né à Trente (Italie) le 22 mai 1803; prit une part active à la Révolution de 1830 et fut nommé agent comptable de 2e cl. de la flottille le 31 janvier 1832, il embarqua sur *la Clotilde* en 1832 et sur *la Louise-Marie* le 1er octobre 1843; le 5 mars 1845, il fut désigné pour surveiller le magasin établi à Ostende, ainsi que les canonnières désarmées nos 1 et 4. Ensuite il fit campagne à bord du *Macassar* en 1845-1846, du *Schelde* en 1847-1848, de *la Louise-Marie* en 1849-1850, du *Duc de Brabant* en 1855-1856. Sous-commissaire de 2e cl. depuis le 23 novembre 1846, Pasquini fut pensionné le 6 juin 1859; écrivain érudit, il publia notamment un livre curieux, intitulé *Histoire d'Ostende*.

(15) Lahure, V.-D.-N., né à Tournai le 18 avril 1806; aspirant extraordinaire dans la marine de guerre des Pays-Bas, le 1er juillet 1823, il embarqua successivement sur les frégates *Kenan Hasselaar* et *le Rhin*, sur le brig *le Havik*, la corvette *Proserpine*, avec laquelle il croisa sur la côte d'Afrique et dans la Méditerranée, et enfin sur la frégate *Rupel*, qu'il accompagna au Brésil, aux Indes Orientales et aux îles Mollusques. Nommé enseigne le 17 décembre 1831, il obtint sa démission le 31 mars 1832 et passa dans notre marine, comme lieutenant de vaisseau, le 30 avril suivant. Dès lors sa carrière fut exclusivement administrative : attaché à la direction de la Marine, il y devint capitaine-lieutenant de vaisseau le 24 mai 1837, capitaine le 7 juillet 1844 et général-major de marine le 21 juillet 1856 (grade unique dans les annales de toutes les marines). Tour à tour il fut également chef de division, directeur, inspecteur général et enfin directeur général (1849). Lahure mourut le 29 mars 1862.

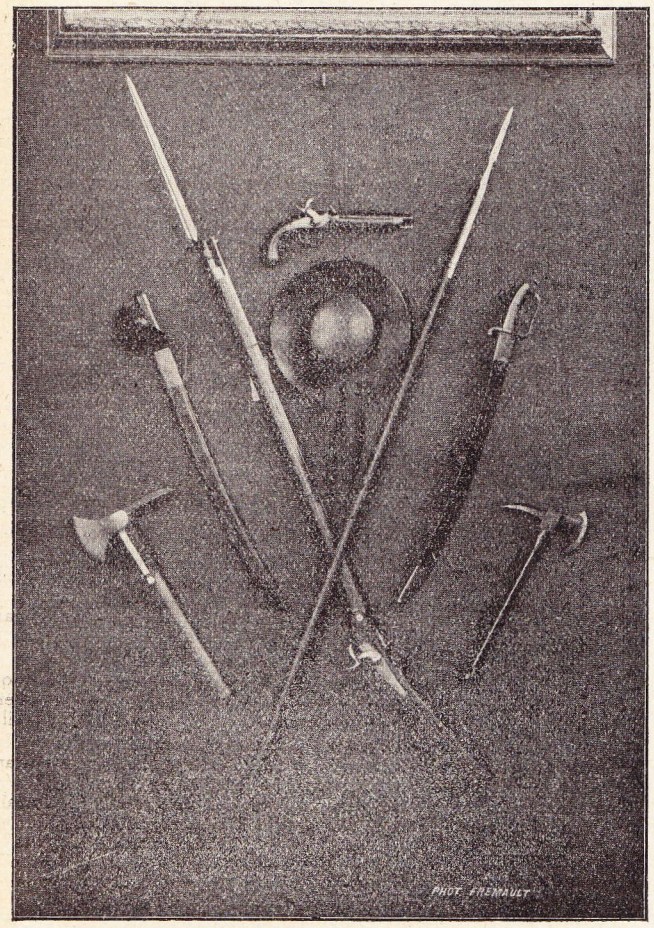
Ses contemporains, notamment Seghers et Sinkel, le prirent à parti et tentèrent de prouver, qu'emporté par ses convenances personnelles, il prit trop habilement le vent et fit à notre marine plus de tort que de bien, tout en s'élevant en grade; ses capacités professionnelles mêmes furent mises en doute. Il fut encore l'objet d'attaques violentes dans une série de brochures anonymes, intitulées : « Lettres d'un jeune marin à Monsieur le Général-Major de la Marine », publiées également dans *la Liberté*, on lui y décerna le titre peu glorieux d'amiral d'eau douce, suprême injure pour un marin.

N. B. — Les biographies ont été reconstituées à l'aide de la Matricule générale de la Marine royale et complétées par des renseignements puisés dans les curieux mémoires, si savoureux et si pleins de bon sens, de Sinkel, ainsi que dans les articles intitulés : « Nos Marins », de l'avocat Ch. Maroy, publiés dans *la Belgique Maritime et Coloniale* et le *Bulletin de la Ligue Maritime*. Nous ne mentionnerons plus ces sources.

En allourdissant notre étude de nombreuses biographies, nous poursuivons un triple but, qu'il convient de révéler au plus tôt, pour aller au-devant des critiques : 1° faire connaître nos officiers de marine dont la mémoire est trop oubliée et dont les efforts ne furent payés que d'ingratitude, alors que leurs collègues étrangers connurent les honneurs du pavoi; 2° montrer qu'ils ne restèrent pas les bras croisés, qu'ils rendirent au contraire d'immenses services à la Patrie, et montrer ainsi à nos jeunes marins qu'ils ont une tradition à suivre; enfin, 3° prouver que, contrairement à ce que l'on pense généralement, il ne faut pas être natif des côtes ou riverain de grands fleuves pour devenir un vrai loup de mer, la majeure partie de nos officiers étaient des terriens. Nous pouvons donc hardiment créer et développer notre marine, les éléments ne manquent pas, nos marins du commerce l'ont prouvé au cours de la dernière guerre.

les parties du monde; l'un de ces bâtiments aurait stationné dans l'archipel grec, l'autre dans les mers d'Amérique et le dernier demeurerait dans le port d'Ostende, en vue de parer à toute éventualité. Enfin, un chantier militaire devait être établi dans ce port. La grâce n'ayant pas encore touché la majorité des délégués du peuple belge, la question fut tenue en suspens et nous ne tarderons pas à connaître la suite ultra-modeste qui y fut réservée.

Le pilotage fut repris par l'Etat en exécution d'une loi du 1er juin 1839, le capitaine-lieutenant de vaisseau Lahure fut chargé d'y faire fonctions d'inspecteur général. Ce service spécial comprenait, à Ostende, pour le service de terre : 1 inspecteur, 1 commis, 1 receveur, 1 concierge et 1 signaleur; pour le service de mer : 2 patrons pilotes, 12 pilotes, 2 aspirants-pilotes et 6 matelots. Le personnel actif se divisait en deux brigades embarquées, la première sur le bateau pilote loué à la ville d'Ostende par l'Etat, la seconde sur un bateau loué au sieur



Armes en usage dans la Marine royale.
(Musée royal de l'Armée.)

Stranack. A Anvers, le service était dirigé par trois négociants ayant sous leurs ordres : 1 chef pilote, 10 pilotes de 1re cl., 10 de 2e et 10 de 3e cl., ainsi que 4 élèves; le service à terre y était assuré par 1 receveur greffier, 1 commis, 1 canotier, 4 rameurs et 1 matelot concierge; les pilotes ne dépassaient pas Flessingue, où ils étaient remplacés par des collègues de mer. Il ne disposait que d'un bateau et de quelques canots.

La reprise officielle mettait fin à cette situation par trop misérable, cinq bateaux furent mis en construction et, au début de l'année suivante, on put renoncer aux locations de barques.

En attendant, l'émulation ne diminua point parmi nos jeunes officiers disposés à payer de leur bourse comme de leur personne afin de se perfectionner et, le 25 août 1839, les aspirants de 2e cl. Michel, Dufour et Jacquot (1), ainsi que des officiers de l'armée métropolitaine : les lieutenants De Moor, de l'artillerie, Hendrickx, des guides, et Van Schoubroeck (1), du 1er chasseurs à pied, obtinrent l'autorisation de s'embarquer, à leurs frais, sur un voilier français, *l'Oriental*, rebaptisé *l'Hydrographe*, sorte d'école flottante organisée par le capitaine Lucas.

Lucas avait obtenu, de son gouvernement, licence pour armer ce navire de 300 tonneaux et d'embarquer soixante-dix à quatre-vingts adolescents. Il lança des prospectus alléchants, reproduits dans les principaux journaux européens, annonçant le départ du navire de La Rochelle, le 30 septembre, pour faire le tour du monde. Les élèves, disait la circulaire, devaient être âgés de plus de douze ans et connaître les mathématiques, ainsi que les premiers éléments de géométrie. Leur embarquement était subordonné à un examen rigoureux passé devant les professeurs attachés à l'expédition, puis ils devaient être répartis en quatre sections, suivant leur degré d'instruction; le programme était soigneusement établi : la 1re section devait être chargée sur les rades de lever les plans et les amers; la 2e serait utilisée à recueillir tous renseignements intéressant le commerce et l'industrie, la 3e s'occuperait des mœurs et des usages des peuples, enfin la 4e avait dans ses attributions les sciences et l'histoire naturelle.

Le côté pratique était envisagé judicieusement : l'équipage devait être composé de jeunes gens choisis parmi les officiers de la marine marchande, en assez grand nombre pour manœuvrer le navire par tous les temps, afin que les élèves, dispensés des quarts de nuit et de ceux du jour, pussent régulièrement suivre les cours professés à bord et tirer le meilleur parti possible de la campagne.

Tous les détails étaient minutieusement prévus : En ce qui touchait la discipline, elle devait être maintenue à bord par deux conseils, l'un formé par les élèves eux-mêmes, l'autre composé des professeurs et des officiers.

« Les jeunes gens qui avaient terminé leurs études, continuait la réclame, sans voir autre chose que les quatre murailles de leur collège, visiteront ainsi tous les peuples du globe; ils appliqueront les belles théories des mathématiques à la pratique de l'astronomie, de la navigation et de la mécanique et, au lieu d'entrer dans la vie sociale avec une instruction purement théorique et trop souvent superficielle, ils auront un état, ils seront marins ou commerçants et même l'un et l'autre. » L'expérience démontra dans la suite, qu'il est impossible d'être les deux à la fois.

L'itinéraire à parcourir était jalonné comme suit : Le Tage, Lisbonne, Cadix, Madère, les Canaries, Gorée, Cap Vert, les ports du Brésil, Pernambouc, Bahia, Rio de Janeiro, les ports de La Plata, Montévidéo, Buenos-Ayres, le Cap Horn, les ports du Chili et de la Bolivie, du Pérou, de la Colombie, la côte du Guatémala, les ports du Mexique et de la Californie, l'île du Grand Océan, les ports de la Chine et de l'Indo-Chine, les îles de la Sonde, les ports de l'Inde, la côte de Malabar, le golfe Persique, la mer Rouge, les îles de France et de Bourbon, de Madagascar, la côte d'Afrique, la Guyane, les Antilles, la Havane, le golfe du Mexique, les ports des Etats-Unis, le nord de l'Angleterre, Hambourg, Amsterdam, Ostende et enfin le Havre.

La durée du voyage devait être de deux ans et trois mois; l'agence Cook de l'eût pas mieux organisé, le Touring Club de Belgique eût été jaloux de l'établissement impeccable de ce programme mirifique.

L'un des professeurs de *l'Hydrographe*, M. Soulier de Sauve, fut reçu par S. M. Léopold Ier, toujours soucieux d'élargir nos vues. A la suite de cette audience, outre les privilégiés déjà cités, on autorisa à s'embarquer MM. Emonce et Verelst, des Travaux publics; M. Moreau de l'Institut du commerce de Bruxelles, comme professeur des sciences à bord, et le baron de Pocquelaire de Terloo, orientaliste, ayant mission de rassembler des collections ethnographiques; le lieutenant De Moor

(1) Jacquot, C.-D., né à Bruxelles le 8 mai 1819; aspirant de 2e cl. le 16 décembre 1839, accompagna l'expédition de *l'Hydrographe*, rentra à bord de la flottille le 1er février 1841, s'embarque sur *le Macassar* le 17 mai 1842, sur *le Congrès* le 1er juillet 1843, obtint le grade d'aspirant de 1re cl. le 31 juillet suivant et démissionna le 28 février 1846.

(1) Van Schoubroeck, F.-P., né à Bruxelles le 8 mars 1816, était lieutenant au 1er chasseurs à pied lorsque, irrésistiblement entraîné par son goût pour la marine, il obtint l'autorisation de s'embarquer à ses frais sur *l'Hydrographe*. Il obtint également, le 23 août 1842, d'être commissionné en qualité d'aspirant de 1re cl. et d'être embarqué sur la flottille. Il fut successivement désigné pour *le Macassar* le 1er septembre 1843, pour une canonnière le 22 novembre 1844, encore pour *le Macassar* le 18 avril 1845, pour *le Schelde* le 23 juin 1847, et fut affecté comme second au steamer *Ville d'Ostende* le 19 novembre 1849 — il était enseigne depuis le 31 juillet précédent. Le 30 septembre 1853, Van Schoubroeck passa sur *le Duc de Brabant*, puis, le 19 juillet 1854, sur le paquebot *Rubis;* lieutenant de vaisseau de 2e cl. le 9 juin 1856, il revint à la même date sur le brig.

Pensionné le 6 décembre 1861, il obtint le grade de lieutenant de vaisseau de 1re cl. le 26 du même mois et celui de capitaine-lieutenant le 10 février 1871.

fut chargé du cours de mathématiques et du commandement de l'artillerie. Il y avait en tout treize Belges à bord, nous écrivit, en 1910, l'inspecteur général honoraire Michel, survivant de cette expédition.

En fin de compte, *l'Hydrographe* mit à la voile le 24 septembre, à Paimbœuf, avec une soixantaine d'élèves, dont une quinzaine de Belges. Peu avant le départ, un jeune embarqué se brûla la cervelle : fâcheux présage!

Le voyage fut extrêmement mouvementé. On fit escale à Belle-Ile-en-Mer, Lisbonne, Funchal, Ténériffe, Gorée, Pernambouc, Bahia, Rio-de-Janeiro, Santos, La Plata, Montévidéo et le détroit de Magellan. Après plusieurs semaines de navigation difficile et périlleuse, et après avoir échoué huit jours durant, dans le port de Famine, sur un banc de sable que les cartes rudimentaires ne renseignaient pas, on aborda enfin en Patagonie. Enfin, le 23 juin 1840, le navire se perdit corps et biens sur les côtes du Chili, en vue de Valparaiso. Ayant touché des rochers cachés à la surface des eaux, il fallut abattre les mâts et abandonner la carcasse.

Heureusement, personne ne périt; Jacquot et Hendrickx se distinguèrent particulièrement au cours des sauvetages. Le capitaine Lucas assista impassible à ce désastre, donnant ainsi à ses disciples sa dernière leçon d'énergie et de résignation, qualités indispensables aux gens de mer. Puis, s'étant procuré quelques hardes, les voyageurs rentrèrent au pays par leurs propres moyens (1).

Une nouvelle déception attendait nos officiers au retour. La marine n'avait cessé de rendre des services, notamment au commerce; le 4 janvier 1840, le brig *le Charles*, capitaine Jorgensen, de la Cie Watel, avait quitté Anvers pour Batavia et Manille, avec un équipage militaire, et le mois suivant le trois-mâts *Hariett*, la goélette *Louise* et le dogre *Henriette* avaient pu continuer à naviguer, grâce à de semblables secours; les élèves de *l'Hydrographe* s'attendait à trouver notre flottille devenue flotte; n'avait-on pas parlé, à leur départ, de construire de belles unités vraiment dignes de la nation? Mais la prudence, les hésitations à se lancer dans ce que d'aucuns qualifiaient déjà de mégalomanie et le sacro-saint principe d'économie en avaient décidé autrement : on s'était borné à acheter une goélette marchande du port de 200 tonneaux, primitivement destinée au commerce de légumes, construite à Bruges, sur les chantiers de P. Van Gheluwe, l'année précédente, et refusée pour vice de construction par ceux qui l'avaient commandée. Pour l'armer, on retira 10 caronades de 12 de deux canonnières désaffectées pour cause de vétusté; l'une d'elles, le n° 8, fut même démolie. Le lieutenant de vaisseau Eyckhold fut chargé de l'armement et du commandement du bâtiment baptisé *la Louise-Marie* en honneur de notre première Reine. La goélette sortit du bassin le 24 juin et prit la mer le 5 juillet suivant, pour effectuer une croisière dans la mer du Nord, vers l'Islande.

L'équipage en fut normalement composé comme suit : 1 lieutenant de vaisseau commandant, 1 enseigne de vaisseau second, 4 aspirants, 1 aide-major, 1 officier d'administration et 52 sous-officiers et matelots; au total : 60 hommes, officiers compris.

Cependant, pour ce premier voyage, on embarqua, outre le commandant, les enseignes Hoed, Vanhaverbeke et Godtschalck, les aspirants de 1re cl. Baillieu, Perlau, Tratsaert, Pougin et Ducolombier, O., les aspirants de 2e cl. Libben (2) et Tack (3), le sous-aide Poot (4) (le 1er novembre suivant, le chirurgien Dechange (5) fut également désigné pour la goélette) et l'agent-comptable Wolter (6).

La Louise-Marie alla prendre les instructions de notre consul Oligy à Lerwick, fit escale à Balta-Sund, Bellemont, Reafirth-Voë, Lady-Voë. « Cette petite croisière, écrivait Eyckholdt au ministre des Affaires Etrangères, le 27 juillet 1840, pendant laquelle nous avons visité les principaux ports du nord et de l'est des îles Shetland, a été très utile, d'abord pour corroborer les ordres et les instructions données par M. Oligy à ses agents et empêcher nos pêcheurs de commettre dans ces ports un trafic illicite, ensuite pour l'instruction des officiers et de l'équipage. » La goélette vint au secours du schockker anversois *Francis* manquant de vivres; du *Jeune Henri*, d'Ostende, qui avait perdu son beaupré par suite des tempêtes essuyées, et du *Jeune Edouard*, d'Ostende également, qui était veuf de voiles.

A peine rentré de sa campagne aux Feroë, le bâtiment fut chargé de conduire notre consul à Lisbonne, remplissant ainsi un rôle représentatif. Les Belges étaient du reste avantageusement connus au Portugal depuis que deux corps levés dans notre pays par le colonel Borso et le général Lecharlier, ancien commandant de nos tirailleurs de la Meuse, y avaient, avec gloire, défendu la cause de la reine Dona Maria contre son oncle et tuteur Don Miguel, l'usurpateur.

Malgré les incontestables services que la marine allait rendre au pays, son utilité ne fut pas encore comprise ni admise par certains représentants. Le 15 décembre déjà, le vicomte Vilain XIIII et le comte du Val de Beaulieu critiquèrent l'emploi qui avait été fait de la goélette pour montrer nos couleurs dans les eaux portugaises et réclamèrent de notables économies sur le budget maritime. En outre, une section du Sénat demanda purement et simplement la suppression de notre flottille, à laquelle on avait confié, en sus de sa collaboration éventuelle avec l'armée de terre et la protection de la pêche, la protection de notre commerce dans les parages lointains.

Au cours de l'année, des quinze constructions, neuf seulement étaient en activité. La canonnière n° 1 était à Ostende, affectée à l'exécution des mesures prescrites pour les rôles d'équipage des bateaux de pêche; une partie de son personnel était embarqué à tour de rôle à bord de l'aviso-cutter armé de 2 canons, qui servait à former des élèves.

Ici se place un incident qui eut un énorme retentissement dans notre pays non encore rétabli des secousses de la Révolution, incident auquel notre marine fut mêlée « par ordre » et qui ne servit indirectement qu'à la déconsidérer aux yeux du public mal renseigné :

Le néfaste traité de 1839, dont nous déplorons plus que jamais les conséquences, tout en consacrant notre indépendance, nous laissa, en quelque sorte, absolument dépourvus de relations transatlantiques; la marine, les colonies, toutes les sources de prospérité restèrent à la Hollande, ainsi que la maîtrise des bouches de l'Escaut.

L'industrie de nos régions charbonnières et métallurgiques était florissante, mais les débouchés nous manquaient; notre pavillon était partout inconnu.

Aussi, le ministère de 1840, désirant donner une vie nouvelle au commerce et à l'industrie et faire jouir la Belgique, d'une manière complète, des bienfaits de la paix en assurant à nos produits des moyens de transport vers les marchés du Nouveau Continent, avait obtenu, par une loi promulguée le 29 juin,

---

(1) Nous avons raconté, avec force détails, cette intéressante tentative, si malencontreusement interrompue, dans : « Nos essais de navire-école », publiés dans la *Revue de la Ligue Maritime belge* d'octobre et décembre 1911.

(2) Libben, G.-L.-J., né à Mons le 26 juillet 1822; aspirant de 2e cl. le 25 novembre 1837 sur la flottille, fut embarqué sur *la Louise-Marie* le 30 juin 1840, obtint le rang d'aspirant de 1re cl. le 21 avril 1841 et mourut à Ostende le 30 juillet 1842.

(3) Tack, A.-H.-L., né à Venlo le 26 juillet 1821; aspirant de 2e cl. le 25 novembre 1837 sur la flottille, il passa en 1838 et 1839 sur la canonnière n° 4 et le cutter d'instruction, puis sur *la Louise-Marie* en mars 1841. Il obtint le grade d'aspirant de 1re cl. le 21 avril 1841. Le 3 juillet 1842, il fut désigné pour *la British Queen*, puis, le 8 novembre 1843, pour *l'Emmanuel* et le 6 août 1845 pour *l'Ambiorix*. Il revint sur la goélette le 21 mai 1847, ayant obtenu grade d'enseigne le 10 mars précédent; il navigua à ce bord jusqu'au 30 septembre 1848. Il obtint sa démission le 26 février suivant pour entrer dans la marine allemande.

A la dissolution de ce corps (22 avril 1852), Tack revint en Belgique avec une pension, mais, découragé comme la plupart de ses anciens camarades, il préféra voyager sur des navires marchands après avoir commandé le steamer *la Belgique*; par la suite il s'occupa d'industrie et il introduisit en Belgique le système de conservation des traverses de chemin de fer par le créosotage.

Tack mourut à Bruxelles le 11 juin 1914. Il était le dernier survivant de nos officiers de la Marine royale.

(4) Poot, P., ne à Bruxelles le 18 décembre 1812, commissionné sous-aide major de marine le 15 janvier 1836, il fit du service à bord de la flottille et fut désigné pour *la Louise-Marie* en 1840. Il démissionna le 11 avril 1842.

(5) Dechange, C.-H., né à Ben-Ahin le 21 novembre 1815. Commissionné en qualité de sous-aide major de marine le 1er novembre 1838, il passa sur la canonnière n° 8, puis, le 27 août 1839, sur le garde-pêche, ensuite (1er octobre) sur la canonnière n° 1 et, le 1er novembre 1840, sur *la Louise-Marie*. Chirurgien sous-aide major depuis le 1er avril précédent, il obtint le grade de chirurgien aide-major le 21 avril 1841, fut désigné pour *la British-Queen* le 1er avril 1843, pour *le Schelde* le 15 avril 1844 et pour la division de l'Escaut le 23 juin 1845.

Dechange passa à l'armée de terre le 4 janvier 1846; il y devint inspecteur général du service de santé et mourut à Schaerbeek le 25 février 1892.

(6) Wolter, M., né à Schiren (Luxembourg) le 14 août 1806. Agent comptable de la marine le 14 septembre 1832, il passa sous-commissaire le 1er avril 1840 et fut embarqué trois mois plus tard sur *la Louise-Marie*, puis, le 1er avril 1842, sur *la British-Queen*. Il revint à la goélette le 15 janvier 1843, passa sur la canonnière n° 1 le 19 juillet 1844 et fut désigné pour *l'Emmanuel* le 28 juillet 1846. Le 30 septembre 1853 il s'embarqua sur *le Duc de Brabant*.

Wolter, devenu commissaire de 2e cl., fut pensionné le 25 décembre 1862.

l'autorisation d'intervenir, par un subside annuel de 400,000 fr., pendant quatorze ans, dans l'établissement d'un service de bateaux à vapeur entre la Belgique et les Etats-Unis.

« En apparence, écrit Poplimont dans *La Belgique depuis 1830*, rien de plus simple que cette loi; il semblait qu'on pouvait la mettre en application sans difficulté aucune; l'effet en paraissait assuré... Les produits belges pourraient désormais proclamer dans le monde entier la puissance de notre industrie. Il n'en fut rien cependant. Le gouvernement, entraîné à intervenir directement dans des entreprises industrielles, passa par toutes les vicissitudes dont le génie mercantile à la suprême puissance ne peut dégager les plus belle opérations. »

Or donc, le gouvernement, fort de la loi précitée, attendit les offres des compagnies de navigation afin d'en appliquer les bénéfices à celle des sociétés présentant le plus d'avantages au commerce national et les plus sérieuses garanties de solvabilité. Il « ne doutait pas un seul instant qu'elles seraient aussi nombreuses que satisfaisantes (1) ». Mais le terme fatal de l'adjudication, fixé au 5 août 1840, était prêt d'échoir et personne ne s'était présenté.

Les apparences purent heureusement être sauvées encore pendant quelques mois : le 5 août, jour même de l'expiration du délai final, un Américain, nommé Colden, fit des propositions, ce qui permit d'atteindre la fin de l'année en évitant de voir demander la stricte exécution de la loi du 29 juin.

Enfin, dans les premiers jours de 1841, Charles Rogier, ministre des Travaux Publics, et ses collègues, changèrent subitement de système et entrèrent en pourparlers avec la Société anglo-américaine de Navigation à vapeur pour l'achat des steamers *le Président* et *la British Queen*, dont elle était propriétaire.

Pour en faire l'acquisition, il fallut capitaliser la rente consentie pour quatorze années; le ministère accepta cette responsabilité sans en référer à la législature et, le 17 mars 1841, l'ambassadeur belge à Londres, Van de Weyer, muni de pleins pouvoirs, signa une convention relative à la cession de deux bâtiments pour la somme globale de £ 143,500, à rembourser par quatorze annuités. Ce qui correspondait encore, pour l'Etat belge, à une perte approximative de 400,000 francs, balancée, néanmoins, par la valeur des navires qui demeuraient la propriété de l'Etat. Il n'en est pas moins vrai, l'opération eût-elle été heureuse, que la loi du 29 juin 1849 avait été méconnue.

Le 3 avril, le ministre de l'Intérieur, Ch. Liedts, conclut, avec des tiers chargés d'avancer le capital de roulement, une autre convention pour l'exploitation des steamers et... dix jours après, le ministère tomba.

Le nouveau cabinet eut la pudeur de ne point désavouer notre ambassadeur Van de Weyer et l'amirauté anglaise qui s'était chargée de vérifier le bon état des navires; en conséquence, l'acte du 17 mars fut ratifié le 19 avril.

Jusqu'alors il n'y avait pas trop lieu de se désespérer, vu l'ampleur de la conception qui devait nous assurer une prépondérance commerciale très sérieuse au delà des mers.

(1) Les exposés des motifs, parus dans *le Moniteur* du 13 mai 1840, sont des plus curieux à consulter : La navigation transatlantique par bateau à vapeur, établie en Angleterre peu d'années auparavant, avait excité à un haut degré l'intérêt des nations maritimes. Le besoin de suivre cet exemple s'était développé, il fallut « faire servir l'océan de complément aux chemins de fer, rapprocher de nous le continent américain ». Il y est fait un examen approfondi des avantages commerciaux qu'en retiraient nos voisins; on escomptait les plus sérieux bénéfices. On espérait détourner à notre profit la clientèle du nord de l'Europe, qui, jusqu'alors, passait par l'Angleterre. Le sacrifice national devait être notablement allégé par le port des lettres de l'étranger destinée aux Etats-Unis et qui suivaient la voie de l'Angleterre et du Hâvre.

Paul Devaux (séance de la Chambre du 11 juin 1840) exposa, chiffres à l'appui, les profits que nous devions retirer de « ce débouché immense ». Rodenbach s'étant inquiété de savoir si, dans le contrat qui devait être fait avec la société qui se chargerait de l'établissement du service de bateaux à vapeur, le gouvernement ne se réserverait pas le droit de résilier la convention dans le cas où, au bout de quelques années, il était démontré que l'entreprise ne pouvait être qu'une rente; le ministre de l'Intérieur donna toutes garanties à ce sujet.

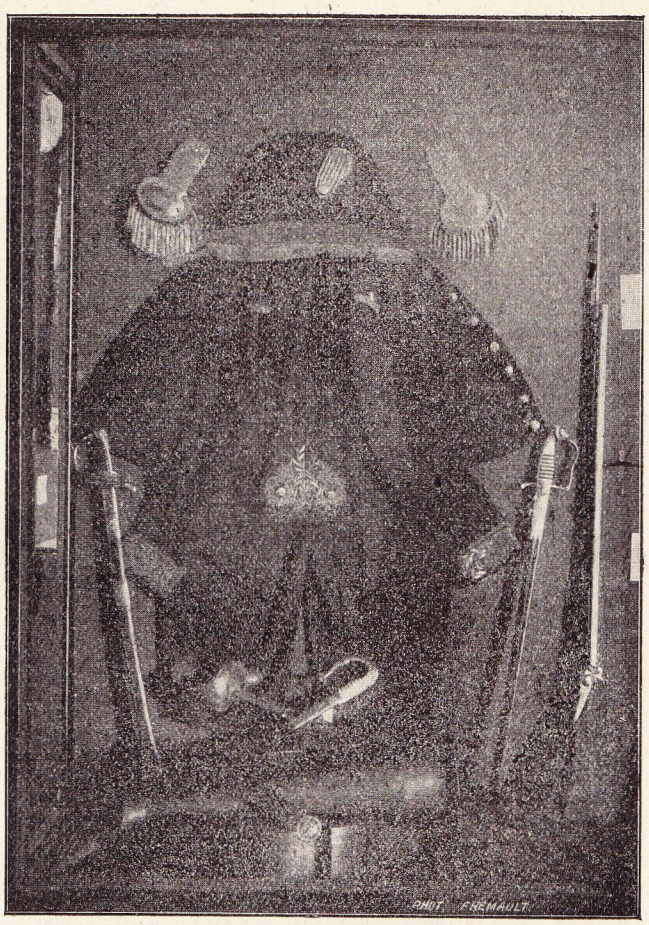
Enfin, la Section centrale ayant demandé des renseignements sur le projet présenté, le ministre manifesta son intention d'imposer un maximum de fret et de prix de passage inférieurs à ceux perçus par les entreprises anglaises. Il comptait exiger un départ par mois et vice versa pour New-York, le transport gratuit des dépêches, agents, etc., du gouvernement. Le ministre ne demanderait que deux steamers d'une force de 400 chevaux au moins et de 1,300 à 1,400 tonnes; il espérait faire construire la coque d'un bateau à vapeur en Belgique, il devait se réserver, dans la gestion, une part d'action et de surveillance, etc., etc.

Bref, on se montra extrêmement optimiste en haut lieu.

Hélas! la déception ne devait pas se faire attendre : depuis l'accord de Londres, *le Président* et *la British Queen*, qui étaient venus en Angleterre, étaient repartis pour l'Amérique, la compagnie anglo-américaine ayant des obligations envers certains affréteurs. Mais en route, ils furent assaillis par de furieuses tempêtes. *Le Président* disparut d'une façon mystérieuse et totale au cours d'une tourmente; le second pyroscaphe résista et rentra à Liverpool le 29 avril.

La malignité publique, prompte à critiquer surtout les actes des dirigeants, s'empara de l'incident et un esprit facétieux répandit le bruit, venu soi-disant de Hambourg, que le libraire Berendson allait publier le récit du naufrage du *Président*, d'après un manuscrit renfermé dans une bouteille recueillie par un Indien. Notre presse officielle coupa aussitôt les ailes à ce « canard », qu'elle qualifiait de « puff américain ».

Le nouveau ministre de l'Intérieur, J.-B. Nothomb, s'imagina à tort, qu'un seul navire de grande capacité, comme *la British Queen*, susceptible d'effectuer huit traversées par an, suffirait



Armes et objets d'équipement d'officiers de la Marine royale. *(Musée royal de l'Armée.)*

aux besoins de nos opérations transatlantiques, et maintint la convention pour ce bâtiment, dont le prix d'achat fut définitivement fixé à 1,850,000 francs. Le gouvernement eut tort de ne pas recourir, pour s'éclairer sur cet achat, aux lumières de nos officiers; il apprit à ses dépens combien il est dangereux de mépriser les compétences.

Le Parlement fut invité à sanctionner l'acte et à voter un crédit suffisant pour le payement du bateau et pour les dépenses d'exploitation. La discussion fut très orageuse, tant à la Chambre qu'au Sénat, l'on perdit un temps précieux en accusations, récriminations et reproches. L'opposition prétendit que des fonds n'avaient été accordés au gouvernement que pour venir en aide à une compagnie, mais non pour faire du commerce et acheter des paquebots, ce qui était exact, mais on perdait de vue que les trois soumissions faites même avant la promulgation de la fameuse loi, par deux firmes belges et une compagnie française, étaient tellement exorbitantes qu'il avait fallu introduire des restrictions, non acceptées du reste, aux nationaux, et mettre les Français hors de cause. On se battit aux portes du Palais de la Nation, les tribunes regorgèrent d'une

foule houleuse d'auditeurs, la sonnette présidentielle dut être envoyée en réparation, et cependant le pays accepta le sacrifice : une loi du 28 février 1841 ouvrit au gouvernement un crédit de 1,520,000 francs (exercice de cette année) pour parfaire, avec la somme disponible, le prix d'acquisition de *la British Queen*; un autre crédit de 250,000 francs (exercice de 1842) était ouvert pour subvenir aux avances et frais d'exploitation; enfin, un troisième crédit de 150,000 francs (exercice de 1842) devait couvrir les intérêts et l'amortissement du capital d'acquisition.

Ce fut notre marine royale qui, seule, fut chargée d'assurer le service de « cette galère ».

Voici la description des deux si tristement célèbres steamers monstres qui nous coûtèrent inutilement beaucoup d'argent encore nos pères durent-ils s'estimer heureux d'avoir échappé à de pires catastrophes.

Le contrat signé le 24 février 1841 par Van de Weyer, suivant les actes du Parlement anglais, contient les signalement suivants :

« *La British Queen*, du port de 1,053 tonneaux, patron Richard Roberts, puis Edward Franklin, bâti à Limehouse, comté de Middelsex, en 1838, par Curling Young et C°; modèle à trois ponts et à trois mâts. Longueur depuis la partie inférieure de l'éperon à la partie antérieure de la poupe mesurant le long du grand pont 234 pieds. Largeur au milieu : 37 pieds 6/10. Hauteur du fond au milieu : 26 pieds 9/10.

» Chambre à engins de 104 pieds de long et 963 tonneaux; garni en carré avec beaupré, poupe carrée, bâti en caravelle; galeries d'arrière fausses, figure de femme.

» *Le Président*, du port de 1,073 tonneaux, patron Robert John Fayer, puis Richard Roberts, bâti à Limehouse, en 1839; modèle à deux ponts et à trois mâts. Longueur suivant les mêmes dimensions que ci-dessus : 224 pieds 4/10; largeur : 36 pieds 1/10; profondeur : 23 pieds 5/10.

» Chambre à engins de 83 pieds 5/10 en longueur et 808 tonneaux; garni en goélette avec beaupré, poupe carrée, bâti en caravelle, bouteilles fausses en buste d'hommes. »

Les deux bâtiments avaient à bord des caronades de 12, des armes et munitions de guerre.

Pendant l'année 1840, *la British Queen* avait effectué neuf traversées de Londres à New-York en un temps moyen de quinze jours et onze heures, pour le passage à l'est, et de quinze jours et quinze heures pour le passage à l'ouest; le plus court voyage avait duré treize jours et sept heures et le plus long dix-huit jours et cinq heures.

Il est intéressant de comparer ces données à celles publiées dans *le Moniteur belge* du 9 août 1841, qui se retranche prudemment derrière la formule : « On écrit de Liverpool » :

	British Queen	*Président*
Longueur entre perpendiculaires	275 pieds.	268 pieds.
Longueur du pont	245 id.	243 id.
Longueur de la quille	223 id.	220 id.
Largeur	40 id.	41 id.
Largeur hors des préceintes	40 id. 4 pouces.	41 id. 4 pouces.
Largeur hors des tambours	64 id.	68 id.
Profondeur de la cale	27 id.	23 id. 6 pouces.
Tonnage	2,016 tonneaux.	2,366 tonneaux.
Force des machines	500 chevaux.	600 chevaux.
Diamètre des cylindres	77 pouces 1/2.	80 pouces.
Diamètre des roues	31pieds.	30 pieds.

La British Queen, ajoute le journal, est sans contredit le navire le plus long que l'on connaisse. La construction est en bois de chêne, franc d'aubier, chevillé, cloué et doublé de cuivre : la mise dehors de ce steamer, y compris ses mécaniques, a été de 90,000 livres sterling. Les chaudières mécaniques sont faites sur le système de celles du bateau à vapeur *Antwerpen* et ont coûté 200,000 livres sterling, à raison de 4 livres sterling par cheval.

La British Queen faisait, pour chaque voyage d'aller et retour à New-York, un approvisionnement de 900 tonnes de charbon; l'aménagement de sa cale pour le transport des marchandises est de 930 tonneaux. Les frais de passage de New-York et de New-York à Liverpool étaient de 50 guinées, y compris table et vin; le prix de passage dans la seconde chambre était de 40 guinées, vin compris. »

Toujours d'après ce même journal, le départ du bateau pour la Belgique devait avoir lieu incessamment; les essais devaient commencer le 19 août; le payement du prix d'achat était réglé et, dès lors, on pouvait le considérer comme la propriété de la Belgique.

La réclame faite autour du pyroscaphe fut tonitruante. Ancré devant Anvers, il fut, pendant plusieurs jours, accessible au public. *Le Précurseur* publia des relations enthousiastes des visites faites à bord au début de septembre et s'extasia avec complaisance sur les deux salles à manger, les deux salons de compagnie, les appartements réservés aux dames, garnis de fauteuils, de glaces, de pianos, et sur la vaisselle d'argent estimée à plus de 80,000 francs. La vitesse était de 16 tours à la minute; en une heure, le navire parcourait douze milles ou quatre lieues, et quelle harmonie de formes! Cette feuille faisait remarquer, enfin, que la « mécanique » sortait des usines réputées Robert Napier, de Glasgow. Cent quarante-cinq passagers (non compris le personnel) pouvaient trouver place à bord.

Le Moniteur belge du 15 septembre 1841 annonça en outre que le pyroscaphe était muni d'un gazomètre et d'une salle de bains, ce qui était extraordinaire pour l'époque; jamais on n'avait vu semblable merveille!

Le 22 septembre, le ministre de l'Intérieur, accompagné du gouverneur civil, du commissaire de district, du bourgmestre, du procureur du Roi et de son substitut, de Catteaux-Wattel, président de la Chambre de Commerce, alla visiter le paquebot monstre; à cette occasion, tous les navires qui se trouvaient en rade pavoisèrent, la musique du 1er chasseurs à pied prêta son concours et on fit copieusement parler la poudre.

Le Roi même fit le voyage en train spécial pour aller déjeuner, le 2 octobre, à 1 h. 1/2, à bord de *la British Queen;* Sa Majesté y avait amené S. A. S. le duc Ferdinand de Saxe-Cobourg.

Tout le monde voulait voir ce steamer phénomène : l'instruction ouverte quelques semaines plus tard à charge du général Van der Meere, de l'ex-général Van der Smissen, du mouchard-conspirateur Crehen et consorts, auteurs du ridicule complot des « Paniers percés » (1), révéla que ces mécontents s'y étaient rencontrés et y avaient tramé leurs noirs projets.

Un premier voyage avait lieu en septembre : le capitaine Keane y avait commandé l'équipage de 98 hommes, y compris l'état-major, le médecin de notre marine Durant (2), le mécanicien-chef Mentiplay, deux sous-chefs mécaniciens et 28 chauffeurs.

Au retour, la presse constata avec une joie évidente que le bâtiment n'avait pas besoin d'être restauré.

Au second voyage d'essai, le personnel fut composé de deux lieutenants belges : Baillieu et Godtschalck, d'un capitaine et trois lieutenants anglais, 4 maîtres de quart anglais et 2 belges, 80 matelots et mécaniciens; les ingénieurs et bas-officiers étaient tous Anglais. L'expérience fut, cette fois encore, satisfaisante et l'on décida de faire entrer *la British Queen* au bassin pour hiverner jusqu'au printemps. A cet effet, le 15 octobre 1841, le steamer *Bruges* vint le prendre à la remorque, mais cette opération, si simple en apparence, présenta plus d'une difficulté : on eut beau alléger le « monstre » d'une partie de son charbon, son axe se trouvant au-dessous des écluses du bassin, il fallut lui enlever la partie inférieure des tambours et, finalement, démonter les battants des portes de flot.

L'hivernage faillit être fatal : un incendie qui s'était déclaré dans les cuisines, le 1er décembre, prit de telles proportions que les quatre pompes mises en batterie ne purent combattre le feu; heureusement, le constructeur maritime Le Carpentier, ancien commandant de la compagne des ouvriers maritimes, accourut avec une vingtaine de ses employés. Néanmoins la catastrophe ne fut évitée qu'à grand'peine.

(A suivre.)

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

---

(1) Hymans, dans son *Histoire populaire du règne de Léopold Ier*, raconte que ce complot, tramé par des combattants de 1830 mécontents, avait pour but de détourner l'attention de la garnison de Bruxelles durant les fêtes de septembre 1841, en mettant le feu au magasin à fourrages des guides et de s'emparer, à la faveur de la confusion, avec le concours de quelques coquins, des armes déposées dans les casernes pendant que les troupes combattraient l'incendie. Puis, les conjurés se seraient saisis du ministre de la Guerre, du commandant de place et ensuite du Roi, qui eût été contraint d'abdiquer en faveur de Guillaume II de Hollande, l'ancien prince d'Orange que les Puissances avaient si longtemps considéré comme étant l'homme « inévitable », nécessaire à notre bonheur.

La tentative sombra sous le ridicule, aucun des conspirateurs ne jouissant de la moindre considération, comme l'indique la dénomination caractéristique que le peuple donna à ce complot.

(2) Durant, F.-J., né à Brugelette le 14 janvier 1805; ancien officier de santé de l'armée des Pays-Bas et de notre armée de terre, entra dans la marine, le 19 mars 1842, comme chirurgien aide-major.

Il fut attaché à *la British Queen* jusqu'au 14 janvier 1843, date à laquelle il passa sur *la Marie-Louise*, qu'il accompagna dans ses voyages jusqu'en 1849. Durant fut activement mêlé à l'essai de colonisation de Santo-Thomas, qu'il désapprouva; il fut même détaché en cette occasion sur le brig *Adèle* qui, en 1847, transporta nos colons.

Le 30 novembre 1851 il fut chargé des services de la station d'Anvers et des émigrants.

Dès le 30 septembre 1853, il prit service sur *le Duc de Brabant* et y resta trois ans.

Durant fut pensionné le 10 juin 1862, il était chirurgien-major de 2e cl. Sa carrière fut toute de dévouement.

Tirage : 125,000 exemplaires.

TOURING-CLUB DE BELGIQUE

SIÈGE SOCIAL :
13, rue du Congrès
BRUXELLES

XXVIe ANNEE. N° 11
1er JUIN 1920

SOCIÉTÉ ROYALE

SOMMAIRE DU BULLETIN OFFICIEL

Le G. Q. G. belge pendant la campagne (E. H.) 241
Douanes (J. D.) 246
Membres à vie et membres permanents 246
S. M. la Reine, présidente d'honneur (E. Séaut) 247
Le XXVe anniversaire du T. C. B. à Namur (L. Bruyneel) 247
En Fagne (H. Populus) 248
La Pologne (Anatole Muhlstein) . . . 249
Le tourisme en Suisse (A. Junod) . . 252
Visite du camp de Beverloo (G. Leroy). 253
La visite du front en car automobile (G. Leroy) 254
Les permis de circulation en France pour vélos et motos (J. D.). 254
Contre les passe-ports et les entraves apportées au passage des frontières (G. Leroy) 254
La Marine de guerre belge (L. Leconte) 255
Passage de la frontière hollando-belge pendant l'occupation allemande (E. Delpy) 261
Automobilisme (H. C.) 263
Variétés 264

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.