La Marine de guerre belge

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

Enfin, le 22 décembre suivant, le navire fut remis à la Marine royale, qui, ce jour, envoya à bord un détachement commandé par le lieutenant de vaisseau Claeys (l'ancien commandant de la compagnie des marins) et l'enseigne Godtschalck.

L'exploitation pour le compte de l'Etat devait commencer à la bonne saison. Le 22 mars 1842, *le Moniteur* publia l'avis des départs d'Anvers via Southampton et New-York, pour les 4 mai, 7 juillet et 7 septembre. Le prospectus était conçu de la façon la plus alléchante, tant au point de vue de la modicité des prix que de la composition des menus. Les familles pouvaient même entrer en arrangement avec l'administration, les soins sanitaires étaient gratuits; il était promis en outre une certaine bienveillance de la part de la Douane et on attirait l'attention des voyageurs sur les conditions avantageuses du passage et du fret, comparativement aux barèmes anglais.

Le paquebot se prépara au premier voyage, sous la direction du capitaine Keane, dès le dimanche 27 mars, date à laquelle il alla se placer en rade, remorqué par le vapeur *Antwerpen*. La sortie des bassins se fit non sans difficulté, sous les yeux d'un nombre considérable de curieux, qui, pendant quelques jours, furent admis à visiter l'étonnante construction à laquelle la réclame la plus bruyante avait donné une popularité sans pareille.

Mais peste soit des fâcheux! Un membre de la Chambre des représentants, qui avait subi de grosses pertes d'argent, eut le mauvais goût d'attirer défavorablement l'attention sur *la British Queen*, en essayant de mettre fin à ses jours malheureux en se jetant dans l'Escaut de ce bord. Ayant été contrarié dans ses intentions néfastes, cet huluberlu se rendit sur un des bateaux de la Tête de Flandre, enjamba le bastingage et se lança dans l'éternité. Avait-il jeté, avant de périr, le mauvais sort sur le pyroscaphe qui avait déjà croulé un ministère? Toujours est-il que le lendemain de ce suicide sensationnel, un bâtiment anglais vint briser accidentellement un des tambours du « monstre ». Nos bourreurs de crânes se hâtèrent de remonter le moral si sensible de la foule, en annonçant que le pays apprendrait avec plaisir qu'on y avait fait, non sans succès, des expériences concluantes avec du charbon national, qui fut même jugé supérieur au combustible anglais, si fo t en honneur dans les marines. Ils ajoutèrent, effaçant ainsi tout malaise, que l'administration générale des postes prussiennes avait fait annoncer dans la *Gazette d'Etat*, les divers départs du pyroscaphe en recommandant la voie nouvelle qu'il allait tracer, pour correspondre rapidement avec l'Amérique.

Les visiteurs ne cessèrent d'affluer et il fallut bientôt annoncer, par affiches et par la presse, qu'ils ne seraient plus reçus à partir du 27 avril. Aussi, ce dernier jour d'accès, le fleuve fut-il couvert d'embarcations amenant des curieux, parmi lesquels on ne manqua pas de signaler la présence des comtes F. de Merode et J. de Bavay, le baron d'Hooghvorst, la famille de Trazegnies, le président Lepage et « plusieurs Anglais de distinction »; le capitaine Keane fit, avec son affabilité habituelle, les honneurs du bord.

Depuis le 25 avril, le capitaine-lieutenant Eyckholdt avait été investi des fonctions de commissaire du gouvernement sur *la British Queen*.

Hélas! malgré tout le tam-tam, personne n'osa confier des marchandises à cette huitième merveille. Il fallut s'en consoler en remplissant ses vastes flancs de 900 tonnes de charbon, de ce charbon si supérieur, destiné, au pis aller, au dépôt belge de New-York et pour le transport duquel plusieurs navires de commerce avaient été affrétés. C'était une économie qui compensait cette fois la désillusion; il y avait là matière encore à satisfaire nos graves dirigeants.

Le départ eut lieu à la date fixée, avec grand renfort de personnages officiels; une quinzaine de passagers seulement osèrent s'embarquer à Anvers, trente autres vinrent renforcer ce petit contingent à Southampton : les journaux du temps léguèrent leurs noms à la postérité.

Le voyage fut terrible, les tempêtes succédèrent aux tempêtes; en vue de Terre-Neuve, on faillit heurter des banquises. Alourdie par son formidable chargement de charbon, placé à l'avant et à l'arrière, *la British Queen* travailla beaucoup, au cours de cette lutte prolongée, contre les éléments déchaînés; la vergue de misaine, des sabords et des planches du bâtiment furent enlevés par les lames, le capitaine et son second faillirent être emportés, le charpentier et plusieurs matelots furent blessés.

Le retour de New-York se fit, par contre, dans des conditions favorables; aussi *le Moniteur* du temps en publia-t-il le journal : à part une panne de onze heures au milieu des bancs de glace flottants, aucun incident fâcheux ne surgit. L'arrivée à Anvers, le 24 juin, donna lieu à une réception triomphale, au bruit du canon.

Le 7 juillet, notre steamer repartit pour les Etats-Unis. Cette fois, conformément aux conventions, le capitaine Keane, comblé de remerciements pour les services qu'il avait rendus, remit son commandement à Eyckholdt, assisté des aspirants de 1re cl. Dufour, Ducolombier, T., et Tack; seuls les mécaniciens et les ingénieurs anglais restèrent à bord.

Cette fois encore, la ligne ne fut pas mieux fréquentée que précédemment, la confiance ne s'implantait pas dans le public. La fatalité continua d'autre part à s'acharner sur le malheureux bâtiment : ouragans et tempêtes ne manquèrent point; les passagers connurent notamment une nuit terrible, dont nous retrouvons l'expression dans *le Globe* et dans les lettres de Godtschalk. Le souvenir de la perte du *Président* augmenta les angoisses lorsqu'un coup de mer arracha l'un des tambours et que des craquements sinistres retentirent dans cette immense carcasse si peu maniable par gros temps. L'équipage au complet, accroché sur le pont et aux bastingages, dut rester impuissant, le commandant lui-même, malgré tout son courage, désespéra.

Mais voici bien le comble : Le malencontreux bateau, acquis dans le but d'établir de fructueuses relations avec les Yankees, faillit au contraire nous brouiller sérieusement avec eux. En effet, *la British Queen* ayant été soumise à des taxes de naviga-

tion extraordinaires dans un port américain, un arrêté, en date du 22 octobre 1842, enleva au drapeau étoilé les avantages de l'assimilation au pavillon national en ce qui concernait le rachat du péage de l'Escaut. Heureusement, l'affaire s'arrangea, les droits perçus furent remboursés et le décret révoqué.

Le trajet du retour à Anvers fut aussi dramatique que les traversées précédentes, il fallut chercher refuge dans le port de Fayal après quatre jours de mauvais temps et cinq de tempête; le paquebot faisait tellement de l'eau qu'on ne parvenait plus à franchir les pompes. Ce fut le coup de grâce.

A la rentrée, le gouvernement, instruit par l'expérience, devant se rendre à l'évidente impossibilité d'exploiter une ligne si importante avec une seule unité, lassé de dépenser de grosses sommes d'argent en pure perte, décida de laisser le colosse à quai. Il fut enfin vendu à l'encan, comme vieux matériel, le 1er octobre 1844.

Le peuple synthétisa l'histoire de cette piètre tentative dans une chanson, sur l'air du *Doudou* de Mons, dont le refrain était ainsi conçu :

Nous avions la British Queen,
Qu'est un fort beau bateau;
Qui n'a qu'un seul défaut,
C'est d'couler à fond subito (1).

Mais cet épisode nous a entraîné à négliger la suite chronologique des annales de notre Marine royale, aussi devrons-nous revenir sur nos pas pour signaler que, loin de rester inactive, notre flottille avait encore, au cours de l'année 1841, détaché *la Louise-Marie* dans les parages du Doggersbanck et des îles Feroë pour y surveiller et aider nos pêcheurs : le gouvernement ayant résolu de faire renaître la pêche à la morue et aux harengs, qui avait, jadis, constitué une source de richesses pour notre population côtière. Depuis cinquante ans, cette branche de la prospérité nationale avait été négligée, l'aviso-patache d'instruction, armé de deux canons, en rapporta même les prémisses au début de juillet; une part y fut prélevée et présentée en grande pompe au Roi et un banquet fut offert en cette occasion, à Bruges, au gouverneur de la Flandre occidentale par le Conseil provincial.

A cette époque, afin de réveiller cet esprit commercial qui avait fait la gloire et la richesse du pays flamand, d'Anvers et d'Ostende particulièrement, ensuite dans le but de faire cesser le malaise provoqué par la crise industrielle qui avait régné de 1835 à 1839, malaise aggravé encore par l'accroissement continuel d'une population sans travail, nos dirigeants voulurent essayer de créer des comptoirs et des établissements coloniaux.

A diverses reprises, ils avaient jeté des vues sur les îles Philippines, sur Madagascar, Pinos et Cosumel; les difficultés financières avaient fait avorter à l'avance toutes ces entreprises.

Mais ce que l'Etat ne pouvait faire alors, des particuliers, dans un élan généreux et patriotique, voulurent l'entreprendre sur une échelle assez vaste et ils fondèrent Santo-Thomas de Guatémala.

Cette fois encore, on eut recours à notre marine de guerre.

La Compagnie belge de colonisation, société anonyme à la tête de laquelle ont relevait des noms honorablement connus : les comtes de Merode et de Hompesch, et d'autres personnalités en vue, songea d'abord à acquérir des terrains à l'intérieur de la Vera-Paz, mais elle se décida en fin de compte à racheter à une société anglaise, dite Compagnie Agricole et Commerciale des Côtes orientales de l'Amérique du Centre, une partie de territoire qui lui avait été concédée en 1834 par le gouvernement guatémalien. L'entreprise nouvelle fut honorée du haut patronage du Roi, après avoir obtenu l'appui du ministère Nothomb.

Cependant une partie de la presse, hantée par le doute, s'éleva contre la tentative. Les affaires étant trop avancées, les organisateurs combattirent cette hostilité, qu'on parvint à faire attribuer au manque de connaissances géographiques, et, dans le but de lever toutes les hésitations, il fut décidé d'envoyer une commission d'exploration sur les lieux.

Le 11 novembre 1841, *la Louise-Marie* quitta Anvers, emportant M. M. T'Kint, du ministère de l'Intérieur; Petit, lieutenant de vaisseau commandant la goélette, et De Change, chirurgien de notre marine (2), représentants du gouvernement; ainsi que les délégués de la Commission belge de Colonisation, composée du colonel du génie de Puydt, de Binckum, membre du Comité des directeurs de la compagnie, du capitaine Devercy, du lieutenant d'artillerie G. de Puydt, du lieutenant du génie Carette et du dessinateur baron B. van Lockhorst.

La Louise-Marie arriva dans la baie de Santo-Thomas, au fond du golfe de Honduras, le 6 janvier 1842; les travaux furent entrepris aussitôt.

Les délégués du Gouvernement remirent des rapports peu enthousiastes; Petit et De Change, gens pratiques, connaissant les colonies, furent carrément défavorables à l'établissement de la fondation projetée; le colonel de Puydt les traita de prophètes de malheur et les accusa de s'être laissés influencer par des difficultés plus apparentes que réelles.

Méprisant les sages conseils de nos marins, on passa outre et l'on étouffa leurs voix sous un concert de réclames tonitruantes; des officiers et des soldats reçurent des congés pour se rendre dans la nouvelle Belgique. On fit des chansons qui ne furent, hélas! que trop prises au sérieux. Les contemporains se souviennent encore d'un fameux refrain qui dut agir sur les esprits faibles, auxquels étaient promis les délices d'un pays de Cocagne :

Wie gaat er mee naar Vera-Paz?
Daar moeten wij niet werken
En eeten lijk een verken.

On établit des comités provinciaux pour recruter des colons d'après les statuts officiellement approuvés. Nos paysans, dont les conditions matérielles étaient alors peu prospères, vendirent en hâte le peu qu'ils possédaient et allèrent se bousculer devant les guichets pour acheter quelques lopins d'une terre qu'ils ne connaissaient que d'après des descriptions enchanteresses, avides qu'ils étaient de jouir des faciles richesses qu'on leur promettait à foison.

En 1843, une première fournée de ces dupes partit pour la terre promise; le 17 mars, *la Louise-Marie* et *le Théodore*, navire du commerce nolisé pour la circonstance, levèrent l'ancre, l'un à Ostende, l'autre à Anvers, emportant prétendument chacun une partie des fonds destinés à la subsistance des colons.

Le voyage effectué par *le Théodore* est relaté dans une curieuse brochure intitulée *Une Colonie belge dans l'Amérique Centrale*, par M. P. Brouez, directeur industriel et membre du Conseil colonial de Santo-Thomas de Guatémala; nous engageons vivement ceux qui s'intéressent à nos essais expansionnistes d'en prendre connaissance, elle est édifiante.

Sinkel nous raconte la traversée de la goélette : Le but du voyage de *la Louise-Marie* est de transporter les chefs de l'expédition chargée de fonder la colonie. Parmi les passagers se trouvent Simons, directeur, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, créateur de nos chemins de fer, qui se dévoue à l'œuvre, obéissant ainsi à son noble caractère porté à se consacrer sans compter aux grandes conceptions; Tardieu, son secrétaire, Delwarde, officier du génie, son ingénieur Cloquet, consul, T'Kindt, agent commercial. On a embarqué des vivres pour six mois; l'équipage se compose de soixante hommes, l'état-major comprend : le commandant Petit, l'enseigne Swarts, premier officier, Dufour, Perlau, Gérard, Sinkel et le chirurgien Durand.

P. Simons, Directeur de la Colonie de Santo-Thomas. *(Cliché de M. Ch. Maroy.)*

Les deux bâtiments devaient voyager de conserve; il n'en fut pas ainsi, *la Louise-Marie* dut faire escale à Ténériffe, vu l'état de santé de M. Simons, qui mourut en cours de route et dut être immergé.

Le Théodore se rendit à Funchal pour communiquer avec M. de Montalembert, gendre de M. de Merode.

Le Théodore arriva à destination le 20 mai, précédant la goé-

(1) Nous avons relaté l'histoire complète de cette affaire célèbre, dans *la Belgique Maritime et Coloniale* de 1919, nos 13, 14 et 15.

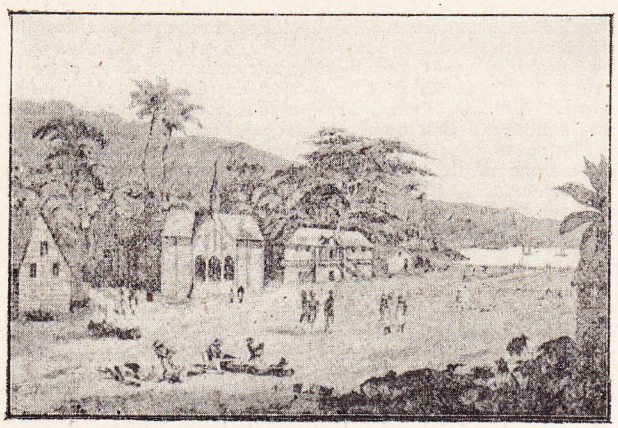
(2) De Change, C.-H., né à Ben-Ahin le 21 novembre 1815, entra dans la Marine royale comme sous-aide major commissionné le 1er novembre 1838 sur la canonnière no 8, passa le 27 août 1839 sur le garde-pêche et le 1er octobre suivant sur la canonnière no 1.

Nommé chirurgien le 1er avril 1840, il fut désigné pour *la Louise-Marie* le 1er novembre de la même année. Il resta à bord de la goélette jusqu'au 1er avril 1843, date à laquelle il rejoignit *la British Queen*, qu'il abandonna le 15 avril 1844 pour *le Schelde*.

De Change passa à l'armée de terre en 1845; il y devint inspecteur général du service de santé. Il mourut à Schaerbeek le 25 février 1892, laissant derrière lui une admirable carrière et une réputation justement méritée.

lette, qu'on croyait perdue et qui n'atterrit que le 7 juin. On constata alors que les deux caisses réunies ne représentaient qu'un import minime et tout à fait insuffisant pour jeter les bases de l'établissement. Dès lors commencèrent les revers de toutes espèces, l'enthousiasme dura peu, les prédictions de Petit et du docteur De Change se réalisèrent.

Cependant la réclame effrénée faite en Belgique continua ses effets, malgré les rapports de Brouez et d'autres, les hommes d'affaires ne cessèrent de surchauffer les imaginations. On inonda les villes et les bourgs de lithographies représentant la « ville »



Lithographie représentant la « Ville » de Santo-Thomas, éditée par la Société de Colonisation.
(Cliché de M. Ch. Maroy.)

de Santo-Thomas, bien organisée; on fit des achats de bois en Amérique et on les amena bruyamment à Anvers comme venant de Santo-Thomas. On couvrit les mers de vaisseaux affrétés par la compagnie et transportant les recrues pour cet « Eldorado », où, d'après les circulaires, le terrain produisait presque seul et sans culture tout ce que l'homme peut désirer. Outre *le Théodore, la Dyle, l'Emma, le Rembrandt, l'Auguste, le Jean van Eyck, l'Eugène, le Karel,* etc., etc., firent ainsi la navette entre Anvers et le Guatémala.

Le comte de Merode, éclairé sur ces manœuvres, se fâcha. Peu à peu la confiance gouvernementale fut retirée à l'entreprise.

Pendant un certain nombre d'années pourtant, l'Etat envoya à peu près régulièrement la goélette à la colonie. Le 29 avril 1845, notamment, elle quitta Ostende, emportant notre diplomate Blondeel de Ceulebroeck et trois autres passagers, dont M. de Villers Grandchamps, au journal inédit duquel nous empruntons les pénibles renseignements qui vont suivre :

Le lieutenant de vaisseau Van den Broecke commande cette fois le bâtiment, ayant sous ses ordres l'enseigne Hoed comme second, l'enseigne De Bauche, les aspirants O. Ducolombier, Gérard, Ch., Gérard, A. (1), et Pougin, l'agent comptable Palmaert (2), le docteur Durand et un équipage de 50 hommes : le maître d'équipage ou bosseman Wuibert, 2 quartier-maîtres, 1 maître de canonnage, 1 maître charpentier, 45 matelots, novices et mousses, presque tous Flamands.

Le lendemain, à l'aube, un koff hanovrien, voguant sans feux, tout comme *la Louise-Marie*, — la police des mers était encore à l'état primitif, — fut hapé en travers par cette dernière et les deux constructions, embarrassées l'une dans l'autre, faillirent couler. Heureusement, Pougin parvint à aveugler la voie d'eau qui s'était produite dans le koff, notre navire se tira de l'aventure avec ses sous-barbes de beaupré rompues et sa guibre brisée; il fallut aller en réparation à Ramsgate pendant huit jours. L'aventure porta ses fruits, on attacha dès lors un fanal à la mâture durant la nuit.

Nous passons rapidement sur les détails de cette navigation qui se fit par beau temps, avec une escale d'une semaine à Ténériffe.

Le 28 juin on atteignit le but.

« Le spectacle que nous avons sous les yeux en foulant le sol du nouveau monde, écrit de Villers, n'est pas fait pour modifier cette triste impression (un matelot d'un brick anglais, qui se trouvait en rade, venait d'avoir le bras emporté en tirant les saluts protocolaires). Presque tous les colons, mal vêtus, souillés de boue, le visage jaune, les yeux cernés et brillants de fièvre, nous attendaient sur quelques mauvaises planches formant le débarcadère. Ces pauvres gens paraissent cependant heureux de voir des compatriotes et ont aussi l'espoir, bientôt déçu, d'être rapatriés par *la Louise-Marie*. Nous trouvons là M. Gau des Voves, lieutenant au 3e d'artillerie, et le baron van Lockhorst, qui est ici depuis quatre ans et M. Gau depuis dix-huit mois. Ils partent pour l'Europe samedi prochain à bord de *la Thétis* (brick du commerce anglais).

» L'aspect de ce que l'on ose appeler la ville de Santo-Thomas est navrant. A l'exception de la maison du directeur, assez élégamment construite en bois, du consulat et de deux magasins en planches grossières, la « ville » se compose d'une cinquantaine de cases en feuilles de paluvier, dépourvues presque toutes de planchers et dont chaque pluie d'orage fait de véritables bourbiers. Nous ne voyons que de malheureux désœuvrés, complètement découragés. Ils ont vu un grand nombre de leurs compatriotes mourir devant eux pendant l'épidémie qui a désolé la colonie en janvier et février et les survivants attendent le même sort avec résignation, se trouvant sans aucune ressource pour fuir le climat pestilentiel.

» Pas une famille qui n'ait payé son tribut au fléau et deux cases sont affectées à quarante orphelins ! Claret, notre naturaliste, a rencontré une femme de Bruxelles qui a perdu son mari et se trouve dans l'impossibilité, faute d'argent, de retourner au pays avec ses quatre petits enfants.

» Je ne puis m'expliquer le choix du terrain sur lequel on s'est établi : il est absolument plat, et élevé de deux pieds au-dessus du niveau de la baie, ce qui rend l'écoulement des eaux

Le débarcadère de Santo-Thomas.
(D'après un croquis de l'enseigne de vaisseau Masui.)

très lent et produit des mares qui dégagent des miasmes fort malsains sous l'action du soleil. Il me semble qu'il eut été plus sage de construire les habitations sur les collines qui s'élèvent à quelques centaines de mètres de la côte, on y aurait respiré un air plus salubre.

» Il y a environ 30 à 40 hectares, je ne dirai pas défrichés, mais sur lesquels la plupart des arbres sont abattus, mais, faute de moyens de transport, la plupart aussi gisent sur le sol et gênent peut-être plus que lorsqu'ils étaient debout; à l'exception d'un carré de quelques ares plantés d'indigo, il ne croît absolument rien d'utile dans notre « belle colonie », mais en revanche les roseaux, les herbes de toute nature et les arbres envahissent tout ce qui n'est pas défendu par la bêche ou la pioche et, chose remarquable, nous voyons, devant la case du consulat, un petit plateau de terrain entièrement recouvert de sensitives, qui, ani-

(1) Gérard, A.-C., né à Bruxelles le 20 avril 1826, entra dans la Marine royale, comme aspirant de 2e cl., le 22 décembre 1842 et passa à l'Ecole militaire le 6 février suivant.

Il accompagna *la Louise-Marie* en 1845, à sa sortie du prytanée; il avait obtenu le grade d'aspirant de 1re cl. le 9 février de la même année.

Peu après sa rentrée de Santo-Thomas, il fut désigné pour *l'Emmanuel*, à bord duquel il navigua jusqu'en septembre 1848. Il démissionna le 22 avril 1850.

(2) Palmaert, G.-J.-J., né à Anvers le 23 juin 1814, entra dans la Marine royale à titre d'agent comptable commissionné, le 17 mai 1833, et passa à bord de la flottille. Il accompagna *la Louise-Marie* du 22 mars 1841 au 23 mai 1842 et revint à la division d'Anvers; sous-commissaire de 2e cl. depuis le 21 avril 1841, il se rendit à Santo-Thomas avec la goélette en 1845, et mourut au cours de la campagne.

mées par leurs crispations, semblent protester contre l'injure que nous leur faisons en les foulant sous nos pieds.

» La mauvaise entente entre la direction et les prêtres a obligé ceux-ci à quitter la colonie, de sorte que l'église en bois, apportée à grands frais de Belgique, est fermée et que les pauvres colons sont privés des secours de la religion, qui pourraient soutenir leur courage et les aider à supporter leur déplorable situation (1).

. . . . . .

» Le directeur est le baron de Bullow, gros Allemand qui s'exprime difficilement en français; sa résidence est fort confortable, c'est un vaste pavillon carré à deux étages, tout en bois et soutenu à 2 mètres au-dessus du sol par des dés en briques, afin que les miasmes malsains qui s'en dégagent soient enlevés par l'air qui circule librement. Ce mode de construction oppose aussi un certain obstacle à l'invasion des reptiles et des insectes de tout genre qui pullulent ici. Le toit déborde de 2 à 3 mètres, il est soutenu par des pilliers et forme, à chaque étage, une galerie faisant le tour de l'habitation et sur laquelle s'ouvrent les portes de l'habitation et des appartements.

» La colonie n'ayant pour la diriger que des employés subalternes, sans autorité, se trouve pour ainsi dire abandonnée à elle-même et les colons, désœuvrés, dans le dénuement le plus absolu, presque tous malades de fièvre et de nostalgie, sont plongés dans le plus affreux désespoir.

» La colonie est aux abois. Elle ne produit absolument rien, les vivres doivent venir du dehors et la compagnie manque de fonds pour s'en procurer.

» Il est vrai qu'un groupe d'hommes énergiques, sous la direction du capitaine français d'Horn, travaille à percer à travers la forêt une route qui mettrait la colonie en communication avec l'intérieur du pays et sa capitale, ce qui permettrait alors un commerce d'échange de nos produits avec ceux du pays et assurerait la prospérité de Santo-Thomas, mais les difficultés à vaincre sont telles qu'il est presque impossible que ce travail soit mené à bonne fin et que ce dernier espoir se réalise.

» Un officier du génie, Delward, Tournaisien, mort ici il y a quelques mois, a taillé un piccadore (sentier) dans la forêt, mais la végétation l'envahit déjà. »

Cet essai de colonisation fut conduit avec la plus déplorable légèreté; on expulsa les Caraïbes qui occupaient ce territoire, au lieu de se les attacher comme ouvriers; les colons y furent soumis à des règles aussi sottes que tracassières; de Villers rapporte

Santo-Thomas. — Vue générale.
(Croquis de l'enseigne de vaisseau Masui.)

encore qu'on y construisit un fort contre des ennemis imaginaires et qu'on astreignit la population mâle à de longues heures d'exercice qui ne leur procurèrent que des insolations (2). Ce pays de fièvres, de moustiques et de serpents devint en peu de temps un vaste cimetière. « Quelle affreuse misère! s'écrie notre voyageur. On n'y voit que des malades qui mourront sans doute à la saison des pluies prochaines, et les rares bien portants boivent et s'enivrent pour chasser la nostalgie! »

Les dessins pris sur place par l'enseigne de vaisseau Masui (3) sont intéressants à comparer aux images-réclames distribuées

Santo-Thomas de Guatémala (vue de la baie).
(D'après un croquis de l'enseigne de vaisseau Masui.)

à foison dans nos provinces pour drainer les capitaux des naïfs que l'on envoya s'enterrer sur les rives malsaines de cette baie étrangère.

La Louise-Marie devint bientôt un véritable hôpital et, au cours d'une excursion à Belize, le commissaire Palmaert mourut du typhus. Ses restes furent ramenés à Santo-Thomas pour y être inhumés. L'état-major fut employé par M. Blondeel à dresser son rapport sur la situation de la colonie : le commandant et Hoed s'occupèrent de l'hydrographie, Pougin de la topographie et de la levée du cours de la rivière Montagna, dont on avait espéré pouvoir se servir comme voie de pénétration, Durand étudia la partie sanitaire, Ducolombier servit de secrétaire à Blondeel pour le rapport sur les exploitations.

L'enseigne De Bauche faillit y perdre la raison.

Enfin, la goélette appareilla pour la Belgique, le 27 janvier 1846; elle essuya de terribles tempêtes et manqua se perdre avant d'avoir atteint New-York, où elle dut être remise en état. Peu après, la mer étant mauvaise, Gérard, C., faillit être enlevé par les lames; la construction perdit des parties du bastingage de bas-bord. C'est réduite à l'état d'hôpital flottant, quasi désemparée, fatiguée, sordide, qu'elle rentra à Ostende le 15 avril

---

(1) Peu avant le départ du *Théodore* et de *la Louise-Marie*, on avait exposé, dans les jardins de la propriété du comte de Merode, les constructions en bois destinées à la colonie; le public fut admis à les admirer. Au cours de cette fête, le cardinal archevêque de Malines vint bénir l'église et prononça un discours qui fut imprimé et immédiatement répandu en guise de réclame. Dans la suite, le religieux qui accompagna le premier contingent d'émigrants se montra d'humeur difficile et voulut sortir de son rôle apostolique; il en résulta des complications, à la suite desquelles la nouvelle Belgique se trouva dépourvue de prêtres.

(2) On avait déterminé un uniforme pour la force armée de Santo-Thomas : chapeau de paille, chemise de flanelle rouge, blouse en toile grise à revers, guêtres grises; l'armement consistait en une carabine munie d'un large coutelas à double tranchant; l'équipement comprenait un ceinturon et des buffleteries noires, un sac de cuir noir, et une giberne placée sur le côté droit. Cette « armée » avait été organisée dans le but de calmer les inquiétudes inspirées par la presse, qui redoutait les incursions des bandes perpétuellement en lutte contre le gouvernement guatémalien du moment.

Des soldats, accoutrés de cette tenue de mélo-drame, montèrent gravement la garde devant les baraques exposées dans la propriété du comte de Merode au cours de la fête-réclame solennelle qui y fut organisée. Voir *le Moniteur belge* de 1843.

Des canons, de nombreux fusils et d'abondantes munitions furent expédiés, en pure perte, à la colonie.

(3) Masui, T., né à Molenbeek-Saint-Jean le 6 mai 1831, Entra comme élève à l'Ecole militaire le 15 novembre 1849 et devint sous-lieutenant à l'Ecole d'application (section du génie) le 1er janvier 1852. Il démissionna le 14 juillet de la même année et fut nommé aspirant de 1re cl. dans la marine le même jour. Il prit la mer sur *la Louise-Marie* le 23 janvier 1853, pour la côte occidentale d'Afrique; rentré le 7 juin de la même année, il repartit avec la goélette, pour le Nord, le 28 du même mois; le 30 septembre il fut désigné pour *le Duc de Brabant*, qui le conduisit à Santo-Thomas. Enseigne le 8 septembre 1854, Masui alla encore en Afrique et à La Plata, puis retourna à Santo-Thomas en 1855; en 1856, il croisa encore dans le Nord avec le même bâtiment.

Désigné pour *le Rubis* le 19 septembre 1857, il obtint, le 20 février 1859, de pouvoir naviguer à bord du *Gouverneur Teichman*, navire belge, retourna sur *le Duc de Brabant*, passa sur *la Topaze* peu après et, sachant la Marine royale condamnée à une fin prochaine, il démissionna le 12 juin 1861.

suivant. On découvrit alors une voie d'eau qui, par miracle, n'avait pas provoqué l'engloutissement du navire.

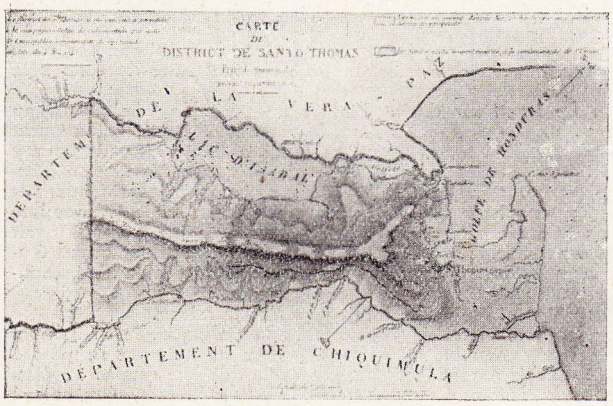
Santo-Thomas devint un objet de scandale, des colons revenus de cet enfer ameutèrent l'opinion publique; le major Guillaumot et d'autres organisateurs furent violemment attaqués. Le Gouvernement retira son appui, les navires de l'Etat ne visitèrent plus la colonie, ce fut la fin.

Au bout de trois années d'existence, la colonie avait un passif de 1,500,000 francs, que les fondateurs espéraient couvrir en contractant un emprunt dont le Gouvernement aurait garanti l'intérêt. Le ministre Nothomb et ses successeurs refusèrent de saisir les Chambres d'un projet de cette nature; le comte de Hompesch, se prévalant des promesses faites par M. Nothomb, intenta à l'Etat belge un procès en restitution, mais la Cour de cassation rejeta cette conclusion en dernier ressort, d'où l'écroulement de l'entreprise. de Hompesch, à son tour, y perdit sa fortune; le Musée de la porte de Hal, notamment, racheta une grande partie de ses antiquités.

D'aucuns attribuent le passif et l'échec de ce projet de colonisation à l'abandon dans lequel furent laissés les émigrants. Voici ce que dit, à ce propos, le consul Cloquet, commissaire du Roi à Santo-Thomas, dans son rapport du 19 mai 1850 :

« Nous devons déclarer que rien ne serait plus propice à inspirer de la sécurité, tant aux colons qu'aux capitalistes, que la présence d'un bâtiment de l'Etat, la vue du pavillon national. La confiance est la base de toute entreprise lointaine, et l'idée d'une protection immédiate double l'énergie en tranquillisant les esprits.

» Nulle part on n'abandonne des entreprises commerciales semblables à elles-mêmes. Il ne faut, pour porter en peu de temps Santo-Thomas au degré de prospérité qui lui est réservé, que l'entourer de garantie et de sécurité. »



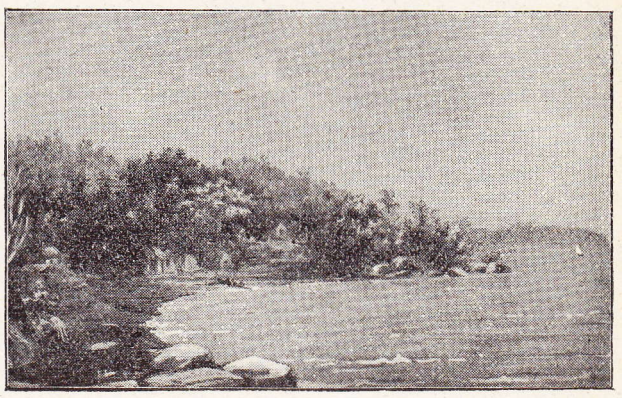
Le district de Santo-Thomas.
(Cliché de M. Ch. Maroy.)

Dans sa déposition sur l'influence des affections morales à propos de l'épidémie qui décima la colonie, le docteur Fleussu cite un fait curieux : « Pendant les mois d'été 1845, un navire belge de la Marine royale est arrivé (*la Louise-Marie*); les colons ont vu que le pays ne les abandonne pas, que le gouvernement veille sur leur avenir, et c'est à cette pensée plus qu'à toute autre chose que j'attribue l'absence complète de morts et de maladies. »

Et Sinkel résume en ces mots tout ce drame, basé sur la plus honteuse duperie :

« Notre essai de colonisation a été mal conduit.

» Il a été mal conduit parce que la Belgique n'a pas de marine, ne possède pas ce moyen d'action indispensable, non seulement pour la réussite de pareilles entreprises, mais de toutes les



La colonie de Sainte-Catherine (Brésil).
(D'après un croquis de l'enseigne de vaisseau Masui.)

entreprises lointaines. Il faut une marine militaire dans un Etat où le goût de l'émigration n'est pas inné, afin de procurer les éléments par lesquels se créent les relations commerciales avec les pays d'outre-mer, les débouchés directs, se fondent des lignes de navigation nationale, afin de réaliser soi-même les bénéfices d'une situation privilégiée. »

Rappelons en passant qu'en 1844, une autre colonie belge fut créée à Sainte-Catherine, Brésil, sans le secours de l'Etat cette fois, par le major Van Lede. Le brick *Jean Van Eyck* partit de Bruges, le 26 août, avec les 111 premiers émigrants, pour la Société de Commerce brugeoise. En janvier 1846, ce navire y transporta encore 18 personnes.

Ces colons furent quasi complètement abandonnés par la mère-patrie, aussi l'entreprise fit-elle long feu. Au cours d'un voyage de huit mois, effectué en 1854, par le *Duc de Brabant* (dont nous nous occuperons bientôt), dans le but de visiter la côte orientale de l'Amérique du Sud, le commandant du brig, arrivé à Destero, non loin de la colonie, voulut la visiter. Il dut, raconte Sinkel, renoncer à son projet, car on refusa de l'indemniser des frais entraînés par ce petit voyage. Il dut, pour faire son rapport, se contenter de ouï dire.

(A suivre.)

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

Errata : Numéro du 15 mai, page 233, planche gauche, lire : le lieutenant de vaisseau Van Schonbroeck, au lieu de Van Schonbeek; il n'y eut dans notre Marine aucun officier portant ce dernier nom.

A Turnhout

Le dimanche 13 juin, la Fédération cycliste de l'arrondissement de Turnhout a fêté le 25e anniversaire de sa fondation; à cette occasion, elle avait organisé une manifestation de sympathie et de reconnaissance en l'honneur de ses dévoués digigeants, MM. le docteur Verhoeven, président et délégué du T. C. B. à Arendonck, et Pol Van Eynde, délégué à Casterlé, lesquels se sont sacrifiés depuis un quart de siècle pour notre florissante association et à laquelle ils ont apporté tout leur dévouement et leur activité.

Un long cortège cycliste partit de la gare de Turnhout et se dirigea vers la Grand'Place. En tête s'avançait la Société Royale, puis venait l'Harmonie Cycliste d'Hoboken, jouant des marches entraînantes et roulant dans un ordre parfait.

Sur le perron de l'Hôtel de Ville, M. l'échevin Van Genechten, remplaçant M. le bourgmestre, empêché, attendait les manifestants; il fit un chaleureux accueil aux jubilaires, ainsi qu'aux délégués des différents clubs. Une séance solennelle se tint immédiatement après dans la grande salle des fêtes de l'édifice communal.

M. Bavelaer, président de la commission des fêtes, notre infatigable délégué de Turnhout, exposa en quelques paroles bien senties le but de la réunion et exprima la reconnaissance des cyclistes pour les deux jubilaires, auxquels, il y a vingt-cinq ans, les vélocipédistes de l'arrondissement avaient confié la délicate mission de poursuivre le redressement de leurs griefs.

Hâtons-nous de proclamer que leurs travaux furent couronnés du plus grand succès.

M. l'échevin Van Genechten, au nom du conseil communal, rendit à son tour hommage aux héros de la fête; il souhaita également la bienvenue aux sociétés présentes.

M. le docteur Verhoeven, visiblement ému, remercia les cyclistes, le comité organisateur et le collège échevinal; il reconnut modestement que s'ils avaient pu provoquer quelques améliorations, c'était grâce au concours bienveillant et toujours

Tirage : 125,000 exemplaires.

TOURING-CLUB DE BELGIQUE

SIÈGE SOCIAL :
13, rue du Congrès
BRUXELLES

XXVI[e] ANNEE. N° 12
15 JUIN 1920

SOCIÉTÉ ROYALE

SOMMAIRE DU BULLETIN OFFICIEL

Chroniques documentaires. — Le sucre rare (Victor Soyer) 265
Notions d'archéologie préhistorique, belgo-romaine et franque à l'usage des touristes *(suite)* (Baron de Loë). . 269
Tourisme de guerre. — Les Chinks (Victor Soyer) 273
Fête de l'arbre (E. S.). 275
Sauvons nos Fagnes. 276
Droits d'entrée sur les voitures automobiles (J. D.) 276
Membres à vie et membres permanents 276
Bouvignes (L. Amand) 277
La propagande touristique (Gust. Abel) 279
Les premiers Belges en Afrique centrale (Albert Bailly) 280
La marine de guerre belge (L. Leconte) 282
A Turnhout (L. O.). 286
Feat-Romeu en Pyrénées orientales. . 287
Variétés 288

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 [illegible] tant à la Grotte de Han qu'à celle de Rochefort.