

La Marine de guerre belge

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

Les tristes affaires de la *British Queen* et de Santo-Thomas nous ont entraîné dans des digressions qui nous ont fait perdre momentanément de vue la vie intime de notre flotte. Reprenons-en le cours en l'année 1842, nous constaterons que nos marins ne chômèrent point :

Le 18 mars, le Gouvernement ayant été autorisé à établir un service de bateaux à vapeur entre Anvers et la Tête de Flandre et, le 7 avril, un projet de loi ayant permis l'achat d'un second petit steamer pour desservir la ligne Anvers-Tamise, ce fut encore la Marine royale qui en reçut l'exploitation. C'était lui enlever une grosse part de prestige que de l'affecter ainsi au transport des charrettes de laitiers et de maraîchers; néanmoins, elle fit contre mauvaise fortune bon cœur et rendit, en ces circonstances, d'appréciables services.

Au cours de ce dernier mois, à la suite d'un arrangement intervenu entre l'Etat et la firme J.-B. Donnet, de la Métropole, le trois-mâts *Macassar*, de 800 tonneaux, armé de 10 petites caronades, obtint de partir pour les Grandes Indes le 30 juin suivant, monté par un équipage militaire, soldé, nourri et entretenu aux frais du pays. Le commandement en fut confié à Van den Broecke, aidé des enseignes Claeys, P., et Roose, des aspirants de 1^{re} cl. Tielemans, Pougin et Michel, des aspirants de 2^e cl. Mestrieau (1), Jacquot et Desamblaux (2). Le voilier cingla vers Plymouth et Singapour, effectua son voyage dans des conditions assez favorables, mais ses efforts ne furent point couronnés de succès, les négociants timorés n'ayant pas osé lui confier leurs marchandises. Le *Macassar* rentra au bout d'une année d'absence.

Le 17 octobre 1842, le brig de 209 tonneaux *Comte de Flandre*, lancé à Bruges, armé et équipé par H. Jonkheer, affrété par

(1) Mestrieau, P.-J.-T., né à Bruxelles le 1^{er} mai 1822, entra dans la Marine comme aspirant de 2^e cl. le 18 décembre 1839 et passa à l'Ecole militaire.

Placé sur la flottille le 1^{er} août 1840, il fut désigné pour la *Louise-Marie* le 22 mars 1841, pour le *Macassar* le 17 mai 1842, et obtint le grade d'aspirant de 1^{re} cl. le 1^{er} août suivant. Envoyé sur le *Congrès* le 1^{er} juillet 1843, il fit partie de l'état-major de l'*Emmanuel* à partir du 8 novembre de la même année, passa à la division de l'Escaut à sa rentrée, le 14 avril 1845, monta sur le *Schelde* le 12 novembre, et retourna à la division du fleuve le 4 mai 1847.

Second officier sur la *Ville d'Ostende* le 16 juillet 1847, revenu à la division de l'Escaut quatre mois plus tard, il accompagna la *Louise-Marie* en Afrique, le 31 décembre 1848, pour rentrer le 19 juin 1849. Nommé enseigne quatre jours plus tard, il revint à bord de la goélette le 15 juin 1850 et croisa avec elle dans le Nord.

Placé en disponibilité peu après, il fut rappelé, le 30 septembre 1853, pour servir comme second sur la malle-poste *Topaze*, d'où il passa bientôt, en cette qualité, sur le *Rubis*. Mestrieau rejoignit le *Duc de Brabant* le 19 juillet 1854 pour effectuer un voyage à la côte d'Afrique, au Brésil et à La Plata. Il fut désigné, le 11 août 1855, pour surveiller l'équipage du *Chemin de fer* en réparation, remonta à bord du *Duc de Brabant*, le 25 septembre 1855, pour un voyage à Santo-Thomas du Guatemala, refit avec le brig une campagne dans le Nord du 30 avril au 27 septembre 1856 et dut ensuite, pour raisons de santé, passer dans le cadre des officiers d'administration, comme sous-commissaire de 2^e cl. (6 août 1859); il fut le dernier officier admis dans ce cadre spécial.

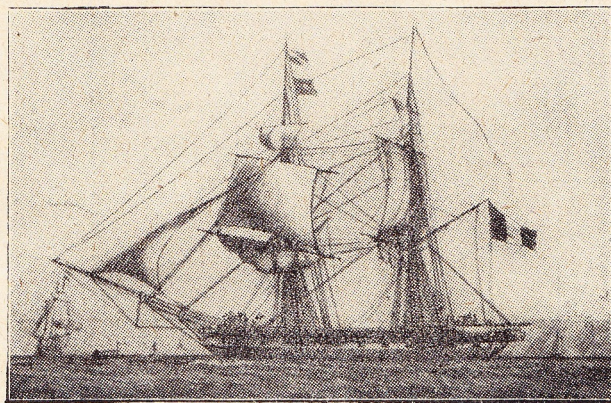
Promu sous-commissaire de 1^{re} cl. le 21 juillet 1861 et commissaire de marine de 2^e cl. le 1^{er} juillet 1863, il fut mis à la pension le 1^{er} février 1878 et mourut le 20 mai 1898.

(2) Desamblaux, P.-J.-E., né à Bruxelles le 28 mars 1823. Entra dans la Marine comme aspirant de 2^e cl. le 18 décembre 1839 et passa à l'Ecole militaire; il fut embarqué sur la flottille huit mois plus tard. Désigné pour la *Louise-Marie* le 22 mars 1841 et pour le *Macassar* le 17 mai 1842, il obtint le grade d'aspirant de 1^{re} cl. le 1^{er} août suivant. Le 1^{er} juillet il passa sur le *Congrès*.

Desamblaux fut mis en non-activité le 10 août 1845 et démissionna le 10 août 1847.

M. Commaille pour un voyage de circumnavigation dans le but de faire connaître nos produits au loin, prit encore la mer avec un équipage militaire de 32 hommes, y compris le lieutenant Heyde, commandant, les enseignes Picard et Van Zuylen, les aspirants Ducolombier, O., Smits (3) et le sous-aide major Van Tilborgh. Cinq passagers se trouvaient à bord.

On avait conçu les plus grandes espérances pour cette entreprise, qui, il faut bien le dire, avait été montée trop à la légère; hélas! la fatalité s'en mêla. D'après une lettre envoyée à la presse belge par un des voyageurs, le 21 du même mois, assailli par la tempête dans les parages de l'île de Wight, le brig perdit sa voilure et le mât de misaine, ainsi qu'une partie de son grand mât. Le navire, ainsi désarmé, devint dès lors le jouet des éléments. Parvenu en vue de Dungeness, l'équipage tenta de tirer le canon d'alarme, mais le pont était tellement encombré qu'il fallut se contenter d'essayer d'attirer l'attention à coups de fusil. Enfin, une chaloupe du pilotage vint au secours du bâtiment en dérive et parvint à le conduire à Deale, où on essaya de le remettre en état en vue de continuer le voyage. Mais après une longue attente, il fut constaté qu'il fallait y renoncer et la *Louise-Marie*, sous les ordres de Petit, alla reprendre les



Le brig le *Cygne*.

(D'après une lithographie appartenant au capitaine de vaisseau comte F. de Borchgrave d'Altena.)

marins et leur état-major à Ramsgate au début de septembre 1843.

Vers le milieu de l'année 1842, certains députés, conscients de l'utile protection que quelques goélettes armées pourraient prêter aux bâtiments du commerce, demandèrent le remplacement des canonnières par des voiliers susceptibles de s'aventurer en mer. Une partie de ce programme fut en effet réalisée : le brigantin *les Quatre-Journées* et deux chaloupes furent remis à l'Administration des domaines pour être présentés en vente publique. Les partisans de la Marine royale se félicitèrent de cette heureuse mesure, dont il y avait lieu d'escompter de grands bienfaits. Mais les partisans du système à bon marché veillaient

(3) Smits, F.-H., né à Paris le 20 juin 1819, entra à l'Ecole militaire le 16 octobre 1837, y devint élève sous-lieutenant le 19 mars 1841 et fut commissionné aspirant de 1^{re} cl. le 23 août 1842. Désigné le 1^{er} septembre suivant pour le *Comte de Flandre*, il passa sur le *Charles* le 25 mai 1843 et monta sur la flottille au retour de voyage, le 18 octobre 1844. Embarqué sur l'*Emmanuel* le 26 juillet 1846, il accompagna encore ce navire durant son expédition de 1847-1848.

Smits obtint sa démission avec le titre honoraire d'enseigne, le 9 avril 1849, et prit du service à bord de la flotte fédérale allemande.

et, le 12 décembre, M. Osy, profitant de cette mise hors de service de trois unités, réclama la réduction de 10 p. c. du chiffre du personnel et de 15 p. c. de celui du matériel. Il fut malheureusement écouté, malgré l'énergique opposition du comte de Briey, ministre des Affaires Etrangères.

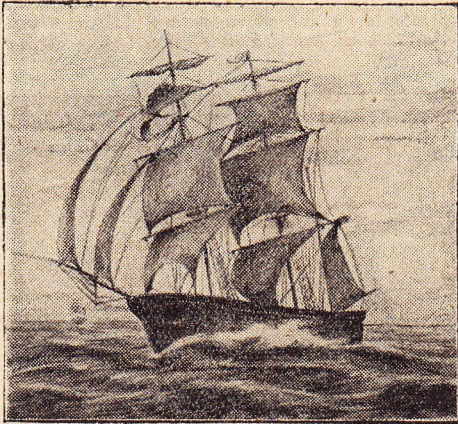
Le produit de la vente des esquifs déclassés servit, en 1843, à faire construire le brig *Prince Royal* sans l'intervention des Chambres, au sein desquelles les adversaires systématiques de la marine devenaient de plus en plus nombreux.

Ce navire, complètement en chêne, mesurant 35 mètres de long et déplaçant 500 tonneaux, fut construit sur les chantiers des frères Van Gheluwe, de Bruges, d'après les plans du *Cygne*, qui servait de type dans la marine française.

Le 14 mai 1843 parut l'arrêté portant règlement pour le service des bateaux à vapeur desservant l'Escaut de Tamise à Anvers-Tête de Flandre. Ces malles-postes furent dénommées *Ville d'Anvers* et *Princesse Charlotte* et placées sous la direction du commandant de la division de l'Escaut (Schockeel, Petit et enfin Vanhaverbeke), qui prit le titre de chef supérieur du service des bateaux à vapeur du fleuve.

Ces péripéties n'empêchèrent pas nos marins de continuer leurs excursions transatlantiques :

Le 16 juin, le brig *le Charles* retourna aux Grandes Indes, sous le commandement de l'enseigne Hoed, assisté de l'enseigne De Bauche, des aspirants de 1^{re} cl. Duclombier, O., et du sous-aide major Van Tilborgh, ainsi que d'un équipage tiré de la flottille. Malheureusement, ce voilier se perdit dans le détroit de Macassar, sur un banc de sable, le 16 février 1844, et dut être forcément abandonné à des pirates, auxquels nos matelots n'échappèrent qu'avec peine. Après avoir erré pendant une



L'Emmanuel.

(D'après un dessin de L. Munsbach. Musée royal de l'Armée.)

semaine dans des canots, ils atterrirent à Macassar, d'où ils furent transportés à Batavia par un navire hollandais. Là ils furent recueillis par le steamer anglais *Royal Consort*, qui faillit couler en cours de route et atteignit péniblement Sumatra, puis il gagna l'île Maurice et enfin l'Angleterre, d'où l'équipage du *Charles* put être facilement rapatrié.

Continuant à remplir le rôle de placier en marchandises, notre Marine militaire fournit encore un personnel complet au trois-mâts barque *l'Emmanuel*, de 851 tonneaux anglais, au tirant d'eau de 19 1/2 pieds, appartenant aux frères De Cock, de Gand, qui leva l'ancre à Anvers, le 9 janvier 1844, pour se rendre aux Grandes Indes, où l'on voulait à tout prix créer des débouchés à notre industrie. L'état-major fut composé du lieutenant de vaisseau Vanhaverbeke, commandant, des enseignes Godtschalck, Roose, Duclombier, T., des aspirants de 1^{re} cl. Tack, Tielemans et Mestrieau et de l'agent comptable Hardy (1).

Les étapes étaient déterminées par Batavia, Singapour, Manille et Canton. Mais un incident curieux se produisit dans les eaux chinoises, nous le racontons d'après les notes de M. Ch. Maroy, l'un de nos plus érudits historiens maritimes, qui le tient de bonne source : Vanhaverbeke, désirant atteindre le terme de sa course, fut fort étonné de se voir interdire l'accès de Can-

ton. Comme cette ville était décimée par la famine, le commandant de *l'Emmanuel* crut obtenir facilement toute licence en offrant des vivres; mais les mandarins ignorant l'existence de la Belgique, croyant probablement avoir affaire à des diables d'Occident quelque peu pirates, voulurent se faire montrer sur les cartes l'emplacement de ce pays nouveau.

Vanhaverbeke leur envoya Tack, porteur d'un atlas où la Belgique figurait agrandie d'une partie de la Hollande, de tout le Luxembourg et du Nord de la France; quelques maquillages habiles avaient transformé sur le document fallacieux notre petite patrie en une puissance importante, ce qui inspira le plus vif respect aux Chinois. Il fallut encore, cependant, corrompre la douane. D'autre part, nous avons appris que Tack appuya ses démonstrations géographiques en lançant à la tête de ses auditeurs peu crédules tout le service à thé, agrément protocolaire dans ce pays charmant, et que, de plus, il sut les convaincre en leur montrant les gueules menaçantes braquées aux sabords de notre navire.

Le voilier rentra, dans de bonnes conditions, à son port d'attache le 13 avril 1845, avec la satisfaction d'avoir appris aux habitants du Céleste Empire à connaître et à respecter notre pavillon.

Signalons, avant de continuer, que, depuis le 13 décembre 1843, la cause de notre marine avait subi de nouveaux assauts : Ce jour, M. Osy, mis en appétit par ses précédents succès, demanda aux Chambres la mise en vente des canonnières mouillées dans l'Escaut et qu'il prétendait être « inutiles »; peu après, le comte Vilain XIII soutint la même thèse en exprimant l'avis qu'on pourrait néanmoins conserver celles servant à la police du fleuve.

L'inutilité invoquée par M. Osy pour obtenir la diminution du nombre de nos bâtiments de guerre, provenait de ce que, par suite des conventions accordant des équipages aux armateurs pour la navigation vers les Indes, seules les canonnières nos 5 et 7, ainsi que le *Congrès*, purent rester armés; les canonnières nos 1 et 4 se trouvaient désarmées à Ostende. Cette situation perdura jusqu'en 1844.

Le 12 novembre 1843, en vertu du règlement du 31 décembre de l'année précédente, le *Macassar* retourna à Batavia. L'équipage comprenait une soixantaine d'hommes. Van den Broecke le commanda, ayant sous ses ordres : Hoed, second, Picard et Baillieu, enseignes, Tratsaert, Michel, Van Schoubroeck, Sinkel, aspirants de 1^{re} cl., Reiss (1), médecin, et Anthonis (2), officier d'administration.

Cette fois encore, constate Sinkel, « l'appel fait aux industriels pour avoir une cargaison de produits nationaux, qu'on se propose de faire connaître dans l'Inde, n'a que peu de succès »; on fut obligé d'emporter une partie de lest, du sable. Les exportations consistaient surtout en des caisses de verre à vitres, barils de clous et de couleurs; le reste était insignifiant; on embarqua en sus des vivres pour dix-huit mois et de l'eau pour quatre.

Citons encore le passage suivant que Sinkel consacre au personnel subalterne du bord : « Il y a parmi nos matelots des

(1) Reiss, N., né à Dantzig le 13 avril 1807, entra dans la Marine comme chirurgien sous-aide major le 26 juin 1843, venant de l'armée de terre.

Désigné pour le *Comte de Flandre* le 1^{er} juillet 1843, il passa sur le *Macassar* le 4 octobre suivant et fut placé sur la flottille au retour, le 22 novembre 1844. Envoyé sur *l'Ambiorix* le 6 août 1845, il accompagna encore le *Macassar* du 17 novembre 1846 au 9 mars 1848.

Placé à la section de réserve le 30 décembre 1848, Reiss fut rappelé le 3 mars 1863 et fut chargé du service de quarantaine au Doel; il ne fut breveté que le 20 mars 1863, fut nommé chirurgien sous-aide le 15 mai 1864 et obtint sa pension le 8 janvier 1867.

(2) Anthonis, J.-G., né à Anvers le 27 septembre 1803, entra dans la Marine comme agent comptable le 27 juillet 1832.

Il fut embarqué sur le *Macassar* le 1^{er} septembre 1843 et rentra à la division de l'Escaut le 13 novembre 1844. Désigné pour la canonnière n° 7 le 14 mars 1845, il fut chargé, le 23 avril suivant, de la surveillance des canonnières désarmées et du magasin d'Ostende, puis passa sur *l'Ambiorix* le 6 août 1845.

Rentré à la division de l'Escaut le 8 octobre 1846, il accompagna la *Louise-Marie* dans le Nord le 21 mai 1847 et, le 17 décembre de la même année, à la côte d'Afrique, ensuite par deux fois encore dans le Nord et enfin, il retourna avec elle à la côte occidentale d'Afrique (1848-1849).

A la fin de 1850 il alla avec la goélette à Santo-Thomas, en 1852 et 1853 il revit le Rio-Nunez, enfin, en 1855, il recroisa dans le Nord et retourna en Afrique; il était devenu un vrai loup de mer.

Sous-commissaire de 2^e cl. le 10 juillet 1849, de 1^{re} cl. le 6 août 1859, il obtint le grade de commissaire de 2^e cl. le 21 juillet 1861 et fut pensionné le 14 février 1863.

hommes superbes, souples, vigoureux, intelligents, courageux, aptes à tous les divers services de leur métier, qui feraient honneur à une grande marine, et pour lesquels bien souvent je me sens pris d'admiration, malgré les méfaits dont parfois ils se rendent coupables. Si l'élégance, le savoir-vivre sont aimables, le dévouement à ses chefs, au travail, même lorsqu'il est recouvert d'un vernis grossier, mérite nos hommages. Il m'est doux de pouvoir ici honorer publiquement de braves gens avec qui j'accomplis plusieurs voyages, je me trouvais dans toutes sortes d'épreuves, pour lesquels je me montrai sévère, d'exprimer l'affection sincère, l'estime profonde qu'ils m'inspirent. Il faut être du métier pour apprécier le marin. Parmi les gens de mer il en est de brutes, de sauvages sans doute, mais dans des circonstances graves, ils sont aussi remplis de dévouement. L'homme du monde les dédaigne; qui a l'honneur de les commander les comprend, les fait valoir, en les contenant, en les disciplinant; pour y parvenir, il ne recule devant aucun moyen et se voit quelquefois obligé d'emprunter leurs manières, de recourir à la brutalité. » A soixante-quinze ans de distance, le marin belge n'a pas décliné, il est bon de le noter; cette vaillante race n'est pas éteinte, l'étoffe en existe toujours, seulement le public se désintéresse trop des questions maritimes, négligeant ainsi un facteur capital de notre prospérité. Prompt à critiquer ce qu'elle ne connaît pas, la masse rejette à priori une idée qui lui est nouvelle; de là cet abandon désastreux qui fut et est encore trop, hélas! le sort injustement réservé à notre marine. Ces quelques lignes, dues à la plume d'un penseur et d'un homme expérimenté, constituent une véritable profession de foi pour ceux qui se sentent entraînés à embrasser cette carrière virile s'il en fut.

Mais suivons le *Macassar*. Outre l'équipage, le voilier emporte le consul général Lanoy, sa femme, sa fille et son beau-père, se rendant à Manille. Les débuts du voyage furent peu heureux, il fallut essayer maintes bourrasques, au cours desquelles Picard, projeté par roulis sur une caronade, faillit se tuer; le beau temps ne reparut que vers l'Equateur. Au Cap de Bonne-Espérance, la mer redevint houleuse, le navire roula et fatigua beaucoup, la vergue de grand perroquet se rompit, bientôt l'on dut naviguer sans boussole, mais le détroit de la Sonde put être atteint sans accident. On y embarqua des vivres frais et on renouvela l'eau, qui s'était corrompue.

A partir des îles Les Deux Frères, la navigation devint fatigante, énervante, jusqu'à l'atterrissage à Singapour, le 3 avril 1844, où

des relations des plus sympathiques furent entretenues avec les officiers de la frégate française *la Sabine* et de la corvette *la Sarcelle*, faisant partie de la division navale des mers de Chine; les efforts faits par nos marins pour nous créer des débouchés lointains furent appréciés au plus haut degré par les commandants français, qui attirèrent ainsi la considération sur notre petite marine.

Au point de vue financier, les résultats furent insignifiants: « A part les caisses de verres à vitres, nous plaçons avec peine les produits, d'ailleurs peu nombreux, composant notre cargaison, écrit Sinkel; une certaine partie est laissée en consignation pour être vendue, à l'occasion, par le correspondant (Anglais) de notre armateur. — Agir ainsi, ne pas exporter suivant les besoins, aux époques voulues, dans les conditions voulues; confier ses exportations à des capitaines qui eux-mêmes sont obligés d'avoir recours à des maisons étrangères intéressées à vous éloigner du marché, c'est s'exposer à des pertes considérables et pour ainsi dire inévitables. Mais souvent les gens les plus positifs s'égarèrent, se complaisant dans des illusions, tant les vérités les plus élémentaires, obscurcies par un monde de faiseurs, d'intrigants, sont difficilement admises, traduites dans les faits. L'expérience ne s'acquiert pas sans désastres. »

Le *Macassar* reprit mer le 15 avril pour gagner Manille, où il devait embarquer une cargaison; il y mouilla du 19 mai au 17 juin et cingla ensuite vers Batavia, dans l'espoir d'y recueillir l'équipage et l'état-major du *Charlé*, dont nous connaissons la triste aventure. Mais comme nous le savons, les naufragés avaient pu se faire rapatrier par une autre voie; dès lors, le trois-

mâts se mit en demeure de rejoindre Anvers. Il eut à lutter sérieusement contre la grosse mer dans le détroit de la Sonde et vers le cap de Bonne-Espérance.

Le voyage prit fin le 22 novembre 1844.

Le 9 janvier de cette année, l'essor semblant être définitivement donné au service des navires à voiles, facteurs de notre prospérité commerciale, l'*Emmanuel* reprit le chemin de Batavia, Singapour, Manille et Canton. L'équipage militaire avait comme état-major: Vanhaverbeke, commandant, les enseignes Godtschalck, Roose et Ducolombier, T., les aspirants Tack, Tielemans, Mestrieau, Olivier (1) et le comptable Hardy.

Le 3 mai suivant, le trois-mâts-barque *Schelde*, construit sur les chantiers de L. Marguerie et appartenant à la firme Cattaux-Wattel et C^{ie}, appareilla encore pour la Chine. Eyckholdt en reçut la direction, ayant sous ses ordres Claeys, comme premier officier, les enseignes Perlau et Dufour, ainsi que l'officier de santé Dechange.

La *Gazette médicale* nous apprend que l'embarcation rentra à son port d'attache, le 22 juin 1845, après une absence de treize mois; qu'elle avait relâché à Santa-Cruz de Ténériffe, dans le détroit de la Sonde et à Singapour, avait visité trois ports chinois: Wampoa, Macao et Hong-Kong, et avait séjourné deux mois et demi dans le Céleste Empire. Au retour, elle avait touché à Manille et à Sainte-Hélène; elle n'avait pas perdu un seul homme au cours de cette campagne, grâce à la sage administration d'Eyckholdt et au dévouement du médecin de bord; ce dernier, en cette qualité, avait pu seul pénétrer dans l'intérieur de la Chine et était parvenu à se procurer une magnifique collection de spécimens de la flore de ce pays légendaire; il lui avait été permis également de se rendre acquéreur d'un livre sur ce sujet passionnant, qu'il avait fait traduire par un missionnaire.

Au pays, de nouvelles anicroches se produisaient toujours: le brig *Prince Royal*, notre « vaisseau » de guerre, notre plus importante unité destinée à promener nos couleurs de par le monde avec une dignité décorative hautement désirable, ne sortait toujours pas du chantier. Bien qu'il fût prêt à être lancé depuis le mois de mai 1844, notre ministre, tiré à hue et à dia, ne put se résoudre à lancer l'ordre de sa mise en service et M. Lahure, trop absorbé peut-être par ses hautes fonctions, laissa dormir cette importante question, dont l'opportunité semblait contrarier certains de nos représentants.

Bref, ce ne fut qu'à regret, le 25 novembre 1845, que la construction prit réellement rang dans notre escadille. Seulement, elle fut dé baptisée et reçut le nom de *Duc de Brabant*. Armée de 20 caronades (2), son rôle d'équipage fut fixé comme suit: 1 capitaine-lieutenant de vaisseau commandant (3), 1 lieutenant de vaisseau officier de détail, 3 enseignes de vaisseau, 3 aspirants de 1^{re} cl., 1 chirurgien-major ou aide-major, 1 sous-aide major, 1 infirmier, 1 sous-commissaire de 2^e cl., 1 écrivain d'administration, 1 cambusier, 1 second-maître de manœuvre, 1 contremaître de 2^e cl. de manœuvre, 2 contremaîtres de 3^e cl. de manœuvre, 1 contremaître de 2^e cl. de canonage, faisant fonctions de capitaine d'armes (4), un quartier-maître de canonage, 1 maître d'hôtel du commandant, 1 maître d'hôtel de l'état-major, 2 coqs, 1 aide-coq boulanger, 1 contremaître charpentier de 1^{re} cl., 1 quartier-maître forgeron de 3^e cl., 1 tailleur, 1 cordonnier, 1 barbier, 2 clairons, 1 fifre, 1 tambour, 15 matelots de 1^{re} cl., 18 matelots de 2^e cl., 50 matelots de 3^e cl., 8 mousses; total: 130 hommes, officiers compris.

Ma foi, pour l'époque et pour un petit pays comme le nôtre, où l'on ergotait avec passion sur la valeur du liard, ce n'était pas un trop vilain bateau et il y avait moyen d'en tirer quelque

(1) Olivier, A.-L.-G., né à Charleroi le 29 juillet 1826, fut nommé aspirant de 2^e cl. le 23 décembre 1842 et entra à l'École militaire; il accompagna l'*Emmanuel* en 1844 et fut promu aspirant de 1^{re} cl. le 9 février 1845. Désigné pour l'*Ambiorix* le 6 août 1845, il passa à la division de l'Escaut le 8 octobre 1846, le 21 mai 1847 sur la *Louise-Marie*, qu'il accompagna dans le Nord et à la côte d'Afrique jusqu'à la fin septembre 1849.

Olivier, déçu dans ses espérances, découragé par le peu d'intérêt accordé à notre Marine, démissionna le 15 décembre 1850.

(2) Au début de 1847, il y fut placé vingt-deux canons.

N. B. — Le Bulletin du Touring Club a reproduit, dans son numéro du 1^{er} avril 1920, une planche représentant non pas le brig *Duc de Brabant*, mais un bâtiment-école: *The Scorpion*, de l'amirauté anglaise; cette erreur, fort excusable du reste, a été commise au cours de ces dernières années par plusieurs revues.

(3) Le *Duc de Brabant* fut successivement commandé par Schockel, Petit et Vanhaverbeke.

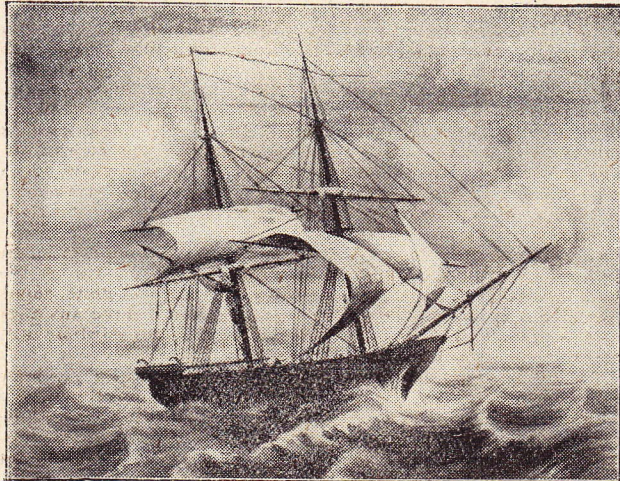
(4) Dans les marines des pays qui se respectent, le capitaine d'armes est un adjudant sous-officier ou un sous-officier, chargé particulièrement de faire exécuter les ordres relatifs à la police du bord et du soin des armes portatives.



Le lieutenant de vaisseau Sinkel.
(Musée royal de l'Armée.)

profit, surtout si l'on s'en rapporte à l'esprit du temps. Écoutons Sinkel à ce propos, son avis est loin d'être démodé :

« Pas n'est besoin de grands vaisseaux, de gros canons pour imposer, montrer avec honneur le pavillon, donner une idée avantageuse des hommes et des choses de sa nation. Un petit brick de la marine anglaise, l'*Arlequin*, vint un jour mouiller en rade de Singapour au milieu de grands navires de guerre. Tous les yeux étaient fixés sur lui. Joli, coquet, ardent, son gréement et sa voilure bien administrés, proportionnés, orientés, manié savamment, habilement, intrépidement, ayant son monde au poste dans l'attitude et le nombre voulus, il cargua ses voiles



Le brig *Duc de Brabant*
(Copie d'un tableau appartenant à M^e Marchant,
par L. Munsbach. Musée royal de l'Armée.)

et vint au mouillage avec une sûreté, une audace et en même temps une prudence qui excitèrent l'admiration de la population entière, européenne et indigène. Quelques instants après, lorsque le commandant vint à terre dans une embarcation, image du navire, qui lui-même est celle de la nation, il fut accueilli avec autant de considération, de respect, qu'un amiral commandant une escadre. En général, pour les habitants des pays lointains, le bâtiment de guerre est un objet d'art qui rayonne plus ou moins suivant la discipline, la valeur des hommes qui l'arment. C'est le représentant de la civilisation. On ne voit plus en lui, comme autrefois, un instrument de guerre odieuse, de conquête; cependant, il inspire encore aux coupables, à ceux qui seraient tentés de mal faire, la crainte salutaire du châtiement. »

Cette véritable sentence se justifia plus d'une fois. Au cours de ses voyages dans les mers du Sud, au Brésil, à La Plata, au Guatemala, à la côte occidentale d'Afrique, le brig, bien tenu, fut reçu avec honneur; la goélette elle-même, comme nous le verrons bientôt, sut inspirer une flatteuse considération pour notre pavillon. La modeste armée belge de 1914, n'attira-t-elle pas sur notre pays l'admiration du monde et ne força-t-elle pas, malgré sa faiblesse et son dénuement, jusqu'aux éloges de la kolossale Germania? Les partisans d'une marine militaire, modeste, mais en rapport avec la dignité nationale, ne sont pas et n'ont jamais été, n'en déplaise aux détracteurs systématiques de cette idée, des mégalomanes.

Mais tandis que nos marins s'ingéniaient à faire connaître la Belgique dans les contrées transatlantiques, à Anvers et dans les grandes villes, on prenait notre petite marine en pitié; le haut commerce n'oubliait pas la prospérité passagère attribuée, à tort ou à raison, à la sollicitude de la maison d'Orange; les irréductibles ennemis de toute expansion s'attachaient plus à présent encore à réduire progressivement l'importance de notre flotte. Ils n'y réussirent que trop bien et on ne tarda pas à déclasser le Congrès, ainsi que, peu après, deux nouvelles chaloupes-canonnières; le motif sans cesse invoqué, il est inutile de le dire, était l'économie, les appoints en hommes accordés aux bâtiments marchands réduisant les effectifs des constructions de l'escadrille au point qu'elles pouvaient passer pour inutiles.

En 1845, le 22 mai, le *Macassar* avait encore quitté Anvers à destination des Grandes Indes, chargé des mêmes produits nationaux que précédemment et emportant les enseignes Swarts et Baillieu, respectivement commandant et second du bord, les aspirants Michel, Sinkel, Van Schoubroeck et Delcourt, le sous-

aide major Van Tilborgh (ce qui semblait devoir être d'un mauvais présage, tous les bateaux ayant reçu ce médecin avaient fait naufrage) et le sous-commissaire Pasquini; un passager avait été admis.

Le voyage fut marqué par les habituels incidents, la navigation dans la mer de Chine ne manqua pas d'épisodes angoissants; il fallut même, une nuit, réunir l'état-major en conseil, tellement la situation était grave. Le voilier resta deux mois à Manille, les conditions imposées par l'armateur rendant difficile la composition de la cargaison pour le retour. Au cours de cette escale prolongée, un typhon mit encore le navire en sérieux péril.

En revenant en Europe, le *Macassar* toucha des rochers et dut se réfugier à Sourabaya pour s'y abattre en carène. Il y fut accueilli avec enthousiasme par les Belges y établis et qui, pour la première fois, voyaient nos couleurs; la plupart d'entre eux se trouvaient à Java en 1830, au service, et n'avaient pas eu l'occasion de se rapatrier. Nos compatriotes étaient alors si nombreux dans la colonie, que les Hollandais craignirent un mouvement.

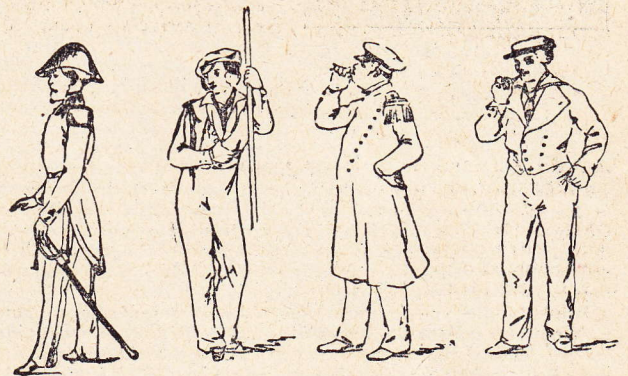
Détail amusant : parmi les Bataves eux-mêmes, beaucoup condamnaient l'obstination de Guillaume à imposer dans nos provinces l'unité de langage et de religion et à vouloir fusionner de force les deux nationalités; ils approuvaient en quelque sorte notre révolution.

Des relations amicales s'établirent entre nos officiers et ceux du navire de guerre stationnaire *Vliegendevisch*; ils s'offrirent mutuellement des agapes très fraternelles, et les libations aidant, l'on en arriva à chanter la *Brabançonne* en chœur!

Peu de temps après, un grain faillit causer la perte du bâtiment déjà redressé et amarré le long du ponton : la violence de l'ouragan rompit les liens du *Macassar*, qui, s'éloignant du mouillage, vint à l'appel de ses ancres, en travers du vent, et se coucha sur l'eau au point de montrer sa quille. L'émotion fut vive, il manqua de sombrer sans qu'il fût possible de lui porter secours. Mais le grain passa et le bateau se redressa.

Le 18 mars 1845, l'on prit définitivement le chemin du retour, par le détroit de Bali et l'île de Sainte-Hélène, ramenant une jeune panthère offerte au Jardin Zoologique de la Métropole par un négociant belge de Java. On jeta enfin l'ancre devant Anvers, le 3 août 1846. Le second était devenu fou durant cette longue campagne.

Continuant avec persévérance ses tentatives de rétablissement des relations avec l'Asie, le trois-mâts-barque lubeckois l'*Ambiorix*, acheté par l'armateur J.-B. Donnet et nationalisé par un arrêté royal du 5 septembre 1844, appareilla également pour les Grandes Indes le 18 septembre 1845. Son état-major se composait de Roose, commandant, Godtschalck, second, Tratsaert, Tack, Olivier; Anthonis, comptable, et le médecin Reiss. L'*Ambiorix* ne revint que le 9 octobre 1846.



Uniformes de la Marine royale.
(Dessin de De Braeckeleer, appartient à M. J. Dillen.)

Le 17 décembre 1844, le *Schelde* effectua un semblable voyage sous la direction du lieutenant Claeys, P., secondé par Picard, Mestrieau et De Coster.

Il rentra à Anvers le 4 mai 1847 avec un plein chargement de sucre et de thé; il avait visité les principaux ports commerciaux des Indes orientales et de la Chine.

Le 26 juillet 1846, il fut arrêté que, de même, l'*Emmanuel*, commandant Van den Broecke, cinglerait encore vers les Grandes Indes avec un équipage militaire, comprenant : les enseignes Perlau et Tielemans, les aspirants de 1^{re} cl. Ducolombier, O., Gérard et Smits, le sous-commissaire Wolter, le médecin

Gaede (1), 2 contremaîtres de manoeuvre, 2 quartier-maîtres, 1 contremaître charpentier, 1 matelot charpentier, 1 matelot calfat, 1 voilier, 1 cambusier, 1 cog, 10 matelots de 1^{re} cl., 12 de 2^e cl., 20 de 3^e cl. et 6 mousses. Mais le 18 août, en rade d'Anvers, Van den Broecke fut remplacé par l'enseigne Swarts; Perlau avait déjà fait l'objet d'une mutation et avait rejoint la division de l'Escaut; Pougin reçut, à la dernière minute, l'ordre de s'embarquer.

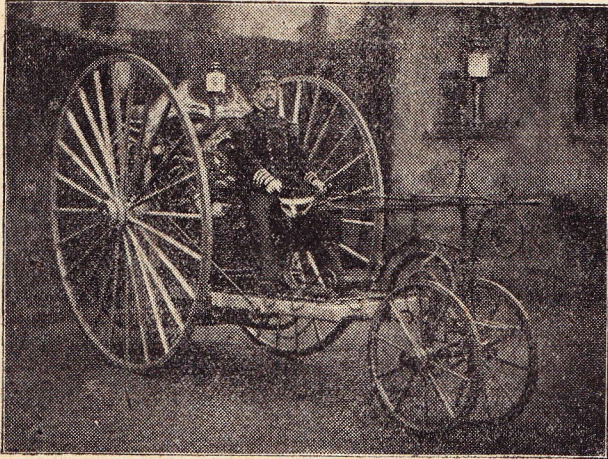
L'Emmanuel termina sa croisière le 29 juillet 1847.

Il paraîtrait qu'à la fin de l'année 1846, l'Ambiorix repartit pour le Chili, dans les mêmes conditions; la matricule des officiers est muette sur ce point.

Enfin, le 23 décembre, le Macassar commença son quatrième voyage vers Singapour, sous la direction du lieutenant de vaisseau Hoed. L'état-major comprenait en outre l'enseigne Tielemans, second, les aspirants Sinkel et Delcourt, le docteur Reiss et l'écrivain d'administration Wouwermans; le personnel comptait au total une cinquantaine d'hommes : officiers, sous-officiers, matelots et mousses, nombre inférieur à celui des précédentes expéditions; encore avait-il fallu engager quelques marins étrangers, du commerce, éléments indisciplinés, qui suscitèrent mille ennuis dans la suite.

Le navire avait beaucoup trop souffert déjà; il avait été constaté à Sourabaya qu'il fallait en renforcer la membrure, mais on passa outre, malgré les réserves formulées par écrit par Hoed. Ce fut une imprudence payée chèrement dans la suite.

La campagne commença sous de fâcheux auspices, qui durent impressionner les marins, enclins à subir l'influence des présages. Des camarades restant à terre étaient venus présenter leurs



Le lieutenant de vaisseau Perlau sur son mégapodium.
(Musée royal de l'Armée.)

souhaits aux partants et le givre ayant couvert l'embarcation, l'aspirant Olivier tomba dans l'Escaut en débarquant dans le canot qu'il avait amené; Michel, qui l'accompagnait, parvint, malgré l'obscurité et le courant, à le sauver d'une mort certaine; deux jours plus tard, la rivière se couvrant de glaces, le voilier dut rentrer au bassin; enfin, quelques instants avant de lever l'ancre, un jeune matelot tomba du petit hunier et se tua...

Batavia fut atteint le 20 avril 1846. On y déchargea les marchandises consignées pour Java, puis on fila vers Singapour, laissant à Batavia le maître d'équipage, subitement frappé de paralysie du côté droit et de la langue par suite d'un épanchement au cerveau. C'est le premier vide qui se produisit dans l'équipage; ces vides se succédèrent au point de réduire l'effectif de deux cinquièmes, ce qui rendit les manoeuvres plus pénibles et plus lentes.

Le 20 mai, dans le détroit de Riouw, le Macassar faillit être, comme le Charles, attaqué par plusieurs grandes embarcations pirates. Heureusement, une patrouille de vapeurs de guerre hollandais survint à point pour leur donner la chasse et Singapour put être gagné sans entraves.

Le restant de nos produits emportés y fut mis à terre et remplacé par de l'étain, du bois de sapan, de la canelle, du gin-

gembre, etc., à destination d'Anvers. Dès le 6 juin, l'on put refaire voile pour Batavia, où la cargaison devait être parfaite. Mais les vents étant contraires et la navigation fatigante et dangereuse dans ces parages, le Macassar, refusant de virer, faillit s'échouer; il fallut au personnel insuffisant douze jours d'efforts pour traverser le détroit de Riouw, qu'on n'avait mis qu'un jour à franchir précédemment.

A Batavia, nouvelle déception : on ne parvint pas à trouver une cargaison de retour, qu'il fallut aller chercher à Samarang, où l'on se procura enfin 2,000 sacs de café et du rotting. Mais cette satisfaction, qui permet de songer au retour, est gâtée : Wouwermans est atteint du typhus, on le transporte à l'hôpital militaire du port, où il meurt une semaine plus tard. Il fut enterré dans le cimetière de cette ville.

Pour comble de malchance, les marins étrangers embarqués à Anvers sèment l'indiscipline et se révoltent, prétendant ne point être soumis aux lois militaires; profitant de l'absence du commandant, retenu à terre, ils s'ameutent contre M. Delcourt, de garde, bien que malade, et veulent lui faire un mauvais parti. Heureusement, Sinkel, attiré par l'algarade, s'empare d'un aspect et parvient à tenir les mutins en respect, puis, ayant appelé les sous-officiers, il leur fit administrer à chacun une douzaine de coups de garcette. Ils cherchèrent à se venger en sabotant les manoeuvres au cours de la traversée, mais ils finirent par être mis complètement à la raison.

De Samarang à Batavia, c'est-à-dire en trois jours, un cuisinier et le maître d'hôtel furent encore enlevés par le typhus. A Batavia, un Suédois, matelot auxiliaire, disparut et fut porté déserteur; on le retrouva en cours de route dans la réserve aux provisions, où ce glouton s'était fait enfermer pour satisfaire son appétit démesuré.

Bientôt il fut constaté combien on avait eu tort de ne pas tenir compte des sages avis de nos marins : si le Macassar ne coula point bas, en revenant, peu s'en fallut. On dut s'arrêter à Port-Louis (île Maurice) pour mettre le bâtiment en réparation, opération longue et onéreuse, renforcer la carène, remplacer des pièces; la voie d'eau, qui ne cessait pas d'inquiéter l'équipage, provenait de ce que le navire, vieux déjà et ayant beaucoup fatigué, ayant été insuffisamment remis en état après l'accident du précédent voyage, se trouvait en quelque sorte disloqué.

La mauvaise fortune s'obstine à ce bord, le typhus y reparait sans cesse; de Batavia à l'île Maurice, plusieurs hommes moururent et durent être confiés aux flots; le second maître fut bientôt également enlevé. Par suite des décès et des accidents survenus, le personnel a l'imagination frappée, se figurant qu'un mauvais sort est jeté sur le voilier, ses membres cherchent à le quitter; comme, en outre, les enrôlements pour les navires se font à des prix élevés à Maurice, la désertion prend des proportions graves : quatorze hommes s'en vont ainsi, ce qui, avec les sept morts, réduit considérablement l'équipage.

Après une relâche de soixante-dix jours, l'ancre peut être levé. La remise en état du bâtiment a coûté 110,000 francs!

Passé Sainte-Hélène, il fallut encore essayer quelques ouragans terribles qui démantibulèrent la carcasse; tant bien que mal l'on parvint à fermer les ouvertures qui se produisaient. Aussi le soulagement fut-il réel lorsque, le 13 mars 1848, on mouilla devant Anvers.

La révolution de février venait de s'accomplir à Paris, les conséquences allaient en être vivement ressenties par notre Marine, décidément condamnée à subir tous les contre-coups de toutes les fantaisies du sort.

(A suivre.)

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

La Région de l'Yser

Il y a six ans à peine, ce nom : l'Yser, évoquait l'image du plus humble des fleuves cheminant à travers les plus verdoyantes des campagnes; aujourd'hui, ce nom immortel s'attache au flot entre tous glorieux, à la contrée entre toutes désolées.

Nul coin de Belgique ne fut aussi profondément ravagé par la Grande Guerre; nul non plus ne connut, au cours des âges, des fortunes aussi diverses.

Une sorte de fatalité historique prédestinait l'Yser à son rôle de barrière : déjà les légions romaines ne le franchirent qu'après de longs et pénibles efforts. La région n'était alors, nous dit César dans ses « Commentaires », qu'une suite de marécages submergés à chaque marée haute; un bras de mer, formant une île assez vaste, s'avancait profondément dans les terres, près de l'estuaire du fleuve.

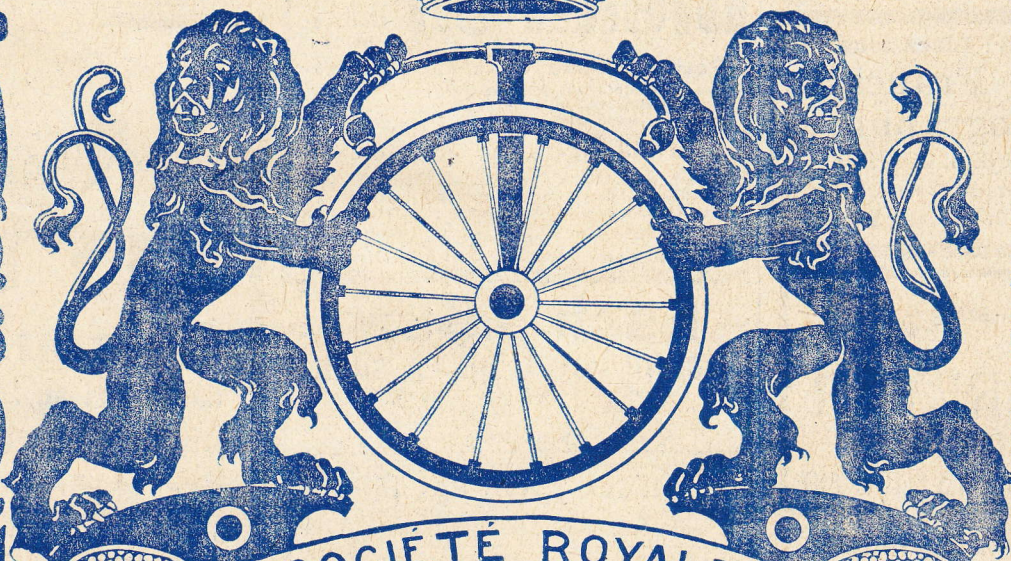
Vers le V^e siècle, ce bras de mer se retira, découvrant, le long de la plage et de l'Yser, une large étendue de terrain sablon-

(1) Gaede, H.-N., né à Liège le 13 janvier 1821, fut commissionné chirurgien sous-aide de marin le 9 juillet 1846 et accompagna l'Emmanuel du 16 septembre 1846 au 29 juillet 1847; il retourna à bord de ce navire du 8 septembre 1847 au 10 septembre 1848. Il démissionna le 23 octobre de l'année suivante.

TOURING-CLUB DE BELGIQUE

SIÈGE SOCIAL :
13, rue du Congrès
BRUXELLES

XXVI^e ANNEE. N^o 13
1^{er} JUILLET 1920



SOCIÉTÉ ROYALE

SOMMAIRE
DU BULLETIN OFFICIEL

Chroniques documentaires. — Le sucre rare (suite) (Victor Soyser)	289
La question de l'essence (Charles Duvivier)	292
L'Olympiade d'Anvers (John Langenus)	294
La marine de guerre belge (L. Leconte)	295
La région de l'Yser (Sylvain De Flandre)	299
Pour la défense de la forêt de Soignes (E. S.)	300
Notions d'archéologie préhistorique, Belgo-romaine et franque (suite) (Baron de Loë)	301
Poivyache (Jules Bourguignon)	305
Le front belge en car-automobile (G. Leroy)	305
Dans la vallée de la Lesse (V. Barthelemy)	306
Les gares fleuries (A. Jacob)	306
Assemblée générale, le 27 juin, à Hasselt	307
Les difficultés de construction des routes en Chine (Everard Thompson)	310
Pour la visite du champ de bataille (A. Jacob)	311
Visite du camp d'Elsenborn (G. Leroy)	310
Excursion collective (E. S.)	312
Variétés	312

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. 9163), 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 ravée de la photographie, tant à la Grotte de Han qu'à celle de Rochefort.