La Marine de guerre belge

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

Entre temps, comme nouvelle conséquence du développement de notre vie nationale, était née l'idée de faire participer maritimement la Belgique au service postal établi entre l'Angleterre et le continent, par Ostende et Douvres.

« Un intérêt sérieux pour notre pays, écrit Sinkel, s'attachait à la prospérité de cette ligne. Pour la faire rivaliser, en la maintenant constamment à la hauteur du progrès, avec les lignes établies sur d'autres points, reliant également l'Angleterre au continent, il fallut qu'elle fût surveillée par nous; cette surveillance exigeait la participation de notre Marine royale à ce service, afin d'acquérir les éléments capables de renseigner en connaissance de cause. Pour se procurer de tels éléments, il était indispensable d'avoir quelques steamers montés par nos marins et employés conjointement avec les malles anglaises (assurant le service Douvres-Calais).

» Ce fut une pensée utile que celle de ne pas abandonner complètement à des étrangers l'intérêt **national** dont il s'agit, une pensée suggérée par le désir de prouver notre vitalité, de participer aux bénéfices d'une entreprise fondée sur des rapports internationaux, de ne pas être, pour ces rapports et cet intérêt, à la merci d'une puissance, si amie qu'elle fût de la nôtre.

» Sans l'initiative du Gouvernement, sans notre participation à la ligne établie entre Ostende et Douvres, cette voie, incontestablement, serait abandonnée depuis longtemps. »

On eut l'heureuse idée de recourir à l'industrie anglaise pour se procurer notre première malle-poste, qui fut construite dans les ateliers Dichtburn et Marle, de Londres, en vertu d'une loi du 9 juillet 1845. C'était un paquebot en fer, de 600 chevaux, filant 12 nœuds, du type des malles-poste, quoique un peu plus large et plus long. L'ingénieur Guiette (1), de la Marine, fut chargé de la surveillance des travaux en Angleterre. Le 25 novembre suivant, Eyckholdt, capitaine-lieutenant de vaisseau, fut désigné comme chef supérieur du service des bateaux à vapeur d'Ostende à Douvres et de la station d'Ostende; l'autorité supérieure appartenait au capitaine de vaisseau Lahure, directeur de la Marine.

Le bâtiment, baptisé *le Chemin de fer belge*, fut inauguré le 3 mars 1846. Il prit à bord un équipage déterminé comme suit par le règlement du 4 février : 1 commandant, 1 officier second, 1 sous-officier, plusieurs matelots, 1 mécanicien, 1 premier chauffeur, plusieurs chauffeurs subalternes et 1 maître d'hôtel.

Ce fut Claeys, F., l'ancien capitaine de la compagnie de marins, qui reçut la direction du paquebot. « Novice dans la navigation à vapeur, mais vieux loup de mer », il remplit vaillamment sa tâche, il inspirait confiance, ce qui n'était pas facile, surtout aux voyageurs anglais; Claeys avait servi à bord de *la British Queen*. Le choix du personnel fut heureux. Tielemans, Gérard, Picard et Claeys, P., lui servirent successivement de second (2); le maître d'équipage Glabeke, réalisant le type de John Bull, ancien corsaire, plaisait particulièrement aux passagers; enfin, le mécanicien Hoyaux, technicien incomparable, rendit des services signalés, ainsi que le personnel, composé de marins accomplis.

La nouvelle ligne ne fut pas, d'emblée, à la hauteur de celles des Anglais; cependant, l'énergie et le souci de bien faire aidant, les préventions inévitables ne tardèrent pas à être dissipées.

Bientôt, pour compléter l'exploitation, le Gouvernement fit construire chez J. Cockerill, sous la direction de Guiette, deux autres steamers, semblables au premier. Notre ingénieur fit, en ces circonstances, une rude école : il se servit de plans défectueux et il en résulta que ses navires n'eurent pas les qualités voulues. *La Ville d'Ostende* fut lancée le 3 août 1847 et *la Ville de Bruges* le 21 décembre suivant.

Ces malles participèrent à l'entreprise : la première sous les ordres du lieutenant de vaisseau Roose, la seconde sous ceux du lieutenant Hoed, F.-T. (Hoed et Claeys permutèrent peu après); tous deux avaient un enseigne comme second : Mestrieau et Sinkel (1); ces officiers cédèrent bientôt la place à d'autres; les notes biographiques insérées au cours de cette étude nous dispensent de nous attarder aux changements survenus dans l'état-major.

Les horaires des voyages (qui duraient de quatre à quatre heures et demie par temps favorable) furent publiés dans *le Moniteur belge* à partir du 23 février 1846. Peu après, les trois steamers furent débaptisés et dénommés respectivement, on ne sait pas trop pour quelle impérieuse raison : *Diamant, Rubis, Topaze*. Peut-être M. Napoléon Lahure désira-t-il recevoir enfin des pierres précieuses dans son jardin (2).

Le 18 mars 1847, les Chambres adoptèrent également le projet de crédit présenté pour l'achat d'un nouveau bateau à vapeur,

---

(1) Guiette, J.-F.-T.-E., né à Bruxelles le 31 janvier 1822, entra comme élève à l'Ecole militaire, le 16 octobre 1837, fut promu élève sous-lieutenant le 2 janvier 1840 et démissionna le 18 janvier 1843 pour être mis à la disposition du ministre des Affaires Etrangères et de la Marine; le lendemain, il fut nommé élève-ingénieur des constructions maritimes, avec le grade de sous-lieutenant, et détaché à l'Ecole du génie et des constructions maritimes à Lorient (France).

Sous-ingénieur des constructions maritimes le 3 octobre 1843, ingénieur de 2e cl. le 28 février 1846, ingénieur de 1re cl., avec rang de lieutenant de vaisseau de 1re cl., il fut chargé de la direction des malles à vapeur à Ostende le 28 juin 1860.

Le 6 novembre 1861, il fut envoyé pour six mois aux îles d'Hyères. Le 5 octobre 1862, il obtint le grade d'ingénieur en chef de 2e cl. des constructions maritimes, avec le rang de capitaine-lieutenant de vaisseau.

Guiette mourut le 10 janvier 1864. Il fut le premier de nos cinq officiers du génie maritime. On sait que Delcourt, lieutenant de vaisseau, passa dans ce cadre spécial en 1863.

(2) Mestrieau fut chargé, du 11 août au 25 septembre 1855, de surveiller l'équipage du steamer en réparation.

(1) Sinkel, J.-L.-E., né à Doische le 14 décembre 1823. Entra dans la Marine comme aspirant de 2e cl. le 24 janvier 1841 et fut détaché à l'Ecole militaire; nommé aspirant de 1re cl. le 10 février 1843, il fut aussitôt désigné pour la goélette. Le 1er septembre suivant, il passa sur *le Macassar*, à bord duquel il voyagea jusqu'au 9 mars 1848, ne faisant du service sur les canonnières de l'Escaut qu'entre les campagnes aux Indes.

Envoyé sur *la Ville de Bruges* le 10 avril 1848, il fut compris dans l'état-major du brig dès le 30 septembre 1853; il accompagna ce voilier à Santo-Thomas, à la côte occidentale d'Afrique, au Brésil et à La Plata. Il fut désigné comme premier officier de *la Louise-Marie* le 25 septembre 1855 et retourna ainsi en Afrique.

Il reçut le commandement du *Diamant* le 12 avril 1860, devint officier du matériel, à Anvers, le 1er juillet suivant, prit la direction du *Rubis* du 14 janvier au 22 décembre 1861

Nommé enseigne le 23 juin 1849, lieutenant de vaisseau de 2e cl. le 25 septembre 1855, lieutenant de vaisseau de 1re cl. le 1er juillet 1863, il fut admis à la retraite le 19 janvier 1869. Sinkel mourut le 18 septembre 1876.

(2) Sinkel rapporte qu'un jour la Reine voulut se rendre en Angleterre à bord de *la Ville de Bruges*. En ces circonstances, le directeur de la Marine, chargé de calculer l'heure du départ, oublia de se renseigner sur l'état du port et se fourvoya complètement. Il en résulta un retard considérable. Impatientée d'une trop longue attente, Sa Majesté renvoya les autorités qui restaient stationner sur le quai en disant : « Messieurs, vous ne devez pas pâtir plus longtemps de ce qu'on m'a forcée d'être plus matinale qu'il ne fallait »; M. Lahure était sur le pont en grande tenue, il dut accepter le compliment très mérité.

Les contemporains reprochent à M. Lahure son peu d'expérience de la mer, et d'avoir sacrifié nos vieux et vrais marins, tels Schockeel et Eyckholdt, afin de s'élever lui-même en grade.

Le Roi ne témoigna pas, au début, une confiance excessive à la ligne. Tandis que la Reine se servait de nos malles pour rendre visite à sa mère, retirée en Angleterre, Léopold Ier n'empruntait que les paquebots anglais; il finit par modifier son opinion sous l'influence du prince de Joinville, marin expérimenté, qui prisait fort nos officiers.

Notons, en passant, que, le 6 mai 1853, *le Rubis* contribua, avec des navires anglais, au placement du télégraphe sous-marin reliant la Belgique à la Grande-Bretagne.

le Comte de Flandre, destiné à renforcer l'exploitation de la ligne de l'Escaut. Il fut, de même, confié à la Marine royale.

Peu après, le 26 juillet, *le Schelde* reprit mer pour se rendre aux Grandes Indes. Il était commandé par le lieutenant Claeys, P., assisté de l'enseigne Tratsaert, de l'aspirant de 1re cl. Van Schoubroeck et du comptable Pasquini. Le voilier rentra le 10 septembre 1848, ramenant une cargaison de riz et de thé pour la maison Wattel, ainsi qu'une trentaine de singes pour le Jardin Zoologique.

Le 3 novembre 1847, *l'Emmanuel* retourna encore à Batavia, sous les ordres de Swarts, aidé de Ducolombier, O., Smits, Gérard, A.-C., et du médecin Gaede. Le navire revint à Anvers le 10 septembre 1848.

Tant de services rendus au développement de l'activité commerciale belge ne forcèrent pas encore la reconnaissance du pays, très occupé alors par les discussions relatives au système défensif national, et, malheureusement, une commission militaire s'étant prononcée sur le peu de concours que l'on pouvait espérer d'une force navale pour la défense d'Anvers, Vilain XIIII et de Chestret en profitèrent pour revenir, au Sénat, sur la prétendue inutilité de la Marine royale.

Enfin, la révolution de 1848 acheva de développer chez nous le désir de réaliser le haïssable « Gouvernement à bon marché »; l'expérience en fut tentée en Belgique et la Marine fut sacrifiée la première. On commença par ne plus accorder d'équipages pour la navigation vers les Indes; non seulement le règlement ne fut plus renouvelé, mais une disposition ministérielle, en date du 24 juillet, « nécessitée par des économies à apporter au budget », supprima le départ annoncé pour le 15 octobre. Swarts fut néanmoins autorisé, après maintes démarches des armateurs, à voyager au long cours à bord de *l'Emmanuel*, pour le commandement duquel il avait été précédemment désigné.

Nos officiers, à vrai dire, ne furent pas trop mécontents d'être déchargés de cette participation aux voyages commerciaux : cette espèce de navigation était destructive des qualités militaires; ces entreprises, toujours mal étudiées et dans lesquelles nos marins étaient engagés « par ordre », ne leur attiraient que le discrédit, bien qu'ils ne pussent être rendus responsables des erreurs commises par les organisateurs, malgré leurs avis. Plusieurs fois même nos officiers manifestèrent leur mécontentement, faisant ressortir à juste titre qu'ils n'étaient pas entrés dans la carrière militaire pour accomplir une besogne qui les transformait en serviteurs des négociants; leur éducation, leur instruction, leur objectif et leurs aspirations étaient incompatibles avec le métier qu'on leur faisait remplir; ils n'y recueillirent que du découragement.

Poursuivant son programme avec une persévérance digne d'une meilleure cause, la Chambre des représentants, trouvant, au retour du *Duc de Brabant* d'un voyage dans l'Amérique du Sud, qu'il n'y avait momentanément aucun emploi à lui donner, décida qu'il serait complètement désarmé et que tous les objets de son inventaire seraient déposés dans les magasins. Ce fut une grave erreur. Le brig offrait à peu près le maximum de forces, pour un navire, dont la Belgique peut avoir besoin.

Schockeel, pendant ses voyages, en avait admirablement dressé l'équipage et avait rendu son modeste voilier apte à représenter dignement notre pays à l'étranger, commençant ainsi judicieusement par le plus pressé : pour traiter avec les contrées lointaines, il faut d'abord inspirer le respect, donner ainsi de la nation une idée avantageuse et cette représentation de la patrie par des navires de guerre est plus nécessaire qu'on ne pense.

Répétons que, tandis qu'à Anvers et dans nos grandes villes on prenait en pitié notre petite marine, *le Duc de Brabant* était fêté et considéré là où il pouvait être apprécié, à Rio-de-Janeiro, Buenos-Ayres, Valparaiso, dans les contrées maritimes. « Montrer le pavillon national avec honneur, à l'aide de coquilles de noix », pour nous servir de l'expression de M. Coomans (représentant acharné à la perte de la Marine), faire beaucoup avec peu, est un tour de force, dénote un homme de valeur : Schockeel avait obtenu ce résultat inespéré.

Mais il eut beau faire, « le flot montant de la démagogie, qui partout s'acharnait à abaisser les fonctionnaires, l'autorité, à réaliser des économies destructives des services publics, ainsi que les lazzis plus ou moins spirituels des partisans du laisser-faire et du laisser-passer absolu en matière commerciale, dénaturèrent ses actes; nos coquilles de noix furent trouvées d'un luxe inutile, n'avoir d'autre raison d'être que de répondre à des illusions et visées extravageantes de la Cour ».

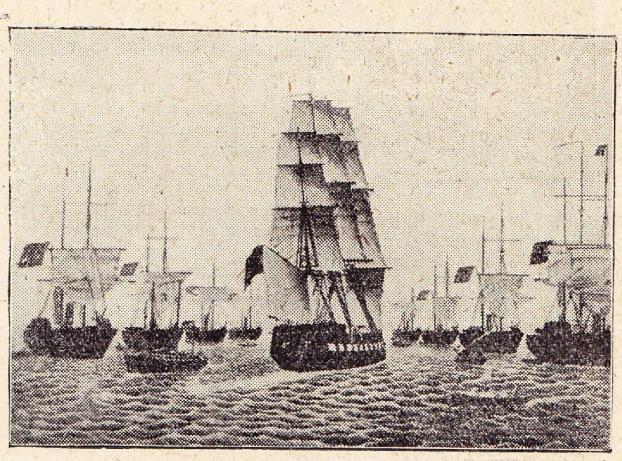
Deux canonnières-goélettes et une chaloupe-canonnière partagèrent le sort du brig : les équipages furent licenciés, les officiers placés en disponibilité. Une économie annuelle de 136,000 francs se trouva ainsi réalisée.

A la suite de ces mesures, plusieurs officiers, écœurés, sollicitèrent du Gouvernement l'autorisation d'entrer dans la Marine fédérale allemande, alors en voie de formation. « Si le Gouvernement nous laisse partir, disait l'un d'eux avec beaucoup de justesse, c'est qu'il ne veut rien faire pour la Marine; mieux vaut, dans ce cas, prendre du service, même en Russie, que de subir le sort qui nous attend en Belgique. » Elle leur fut accordée; c'est ainsi que Pougin, les deux Ducolombier, Tack, Tratsaert, Smits et Gérard, C., quittèrent une carrière ingrate pour s'engager à l'étranger; ils y furent rejoints par quelques sous-officiers (1). Ils y obtinrent tous immédiatement de l'avancement et nos officiers reçurent chacun le commandement d'un bâtiment. Pougin devint même chef d'état-major de l'amiral, un autre reçut la direction des pupilles, le sous-officier Rombouts y remplissait les fonctions de capitaine d'armes et devint le maître d'équipage apprécié de la frégate du prince Adalbert de Prusse.

Lorsque, en 1852, la Marine fédérale allemande fut licenciée par suite de l'antagonisme existant entre l'Autriche et la Prusse, nos officiers furent tous pensionnés.

Les démolisseurs de notre cinquième arme ne s'étaient pas arrêtés en si bon chemin du reste; le 29 juin 1848, les commandants de division avaient été supprimés à Anvers et à Ostende pour être remplacés par l'officier du grade le plus élevé ou le plus ancien en grade.

Le 9 décembre, la Section centrale proposa de ne rien porter au budget pour le brig et les canonnières nos 5 et 11. Le représentant Veydt combattit ce projet, mais sans succès, dans l'intérêt de la pêche, de la marine marchande et de nos comptoirs étrangers; d'Hoffschmidt, Osy et de Brouckère firent observer que le désarmement du brig ne permettait de réaliser que des économies insignifiantes.



La flotte fédérale allemande.
(Cliché de M. Ch. Maroy.)

La cause du maintien de la Marine militaire fut plaidée par les comtes de Merode et de T'Serclaes et combattue par Orts, partisan de la suppression absolue. Finalement, la Chambre adopta la proposition de la Section centrale.

En conséquence, *la Louise-Marie* seule resta armée, dans le but de croiser pendant l'été dans la mer du Nord, pour nos barques de pêche, et, en hiver, de visiter les rives malsaines du Rio-Nunez.

Le 4 mars 1848, sous la pression de M. de Cock, de Gand, et de quelques hommes d'initiative, industriels et commerçants, une convention avait été conclue pour la cession d'un territoire situé sur les rives du fleuve précité, sur la côte occidentale d'Afrique (où la France possédait déjà plusieurs factoreries), moyennant une redevance annuelle à payer à Lamina, roi des Nalous (2).

---

(1) Nos officiers, qui étaient enseignes de vaisseau en Belgique, devinrent lieutenant de vaisseau en entrant en Allemagne. Signalons qu'un jeune Belge, nommé Fix, entra également dans la Marine fédérale avec le grade d'enseigne. Nous aurons l'occasion de reparler de lui.

(2) Ce traité fut renouvelé le 23 avril 1853; il est à remarquer qu'il n'est pas encore tombé en désuétude, l'« Almanach royal » en fait toujours mention.

D'après des documents existant avant la guerre à l'Administration de la Marine, il fut question dans la suite de construire un fort belge sur le Rio-Nunez et de le garnir de deux compagnies d'infanterie de marine ou coloniale, dont les soldats auraient reçu double solde.

En vertu des prescriptions gouvernementales donc, en décembre 1848, *la Louise-Marie*, montée par un équipage de 52 hommes sous le commandement de Vanhaverbeke, cingla d'Anvers vers la nouvelle colonie. Sa présence y était hautement nécessaire, ce qui prouva une fois de plus que la Marine de guerre était indispensable.

Notre allié Lamina, roi des Nalous.
(D'après un dessin de l'enseigne de vaisseau Masui. — Musée royal de l'Armée.)

Afin de ne rien enlever à l'importance des faits, nous laissons la parole à un contemporain dont le témoignage est plus que précieux et nous nous bornerons à reproduire le rapport adressé, à la suite des événements qui se déroulèrent, par le capitaine de frégate français de la Tocnaye au chef de l'escadre de la même nationalité qui croisait constamment dans ces parages :

A bord de la corvette *la Recherche*, le 15 avril 1849

Commandant,

J'ai l'honneur de vous rendre compte des événements graves qui se sont passés dans le Rio-Nunez pendant le séjour que je viens de faire dans cette rivière :

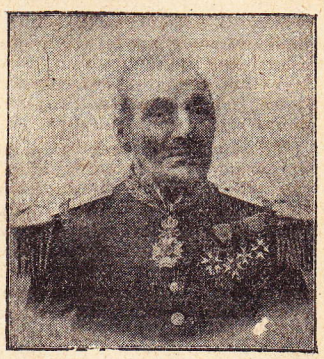
A mon arrivée, le 28 février, j'appris par le commandant de la corvette anglaise *la Favorite* que, par suite des mauvais procédés de toute nature et des indignes traitements soufferts par nos nationaux de la part du roi Mayorré, ils s'étaient décidés à demander justice et protection au commandant de la goélette de guerre belge *la Louise-Marie*... Une expédition militaire, sous les ordres du commandant Vanhaverbeke (1) et de ses deux premiers lieutenants, accompagnés de tous nos traitants et de M. Bicaise, riche négociant anglais, qui était suivi d'une quarantaine de ses noirs, avait déjà remonté de Ropass à Deboqué pour obtenir une satisfaction à tant d'injures. Une journée s'était passée en pourparlers et malgré les remontrances énergiques du commandant belge, il ne fut pas possible de rien obtenir de Mayorré, qui, du reste, était ivre, ainsi que presque tous ses chefs. De misérables étrangers du Rio-Pongo, ses conseillers habituels, lui avaient persuadé que le moment était venu d'en finir avec les blancs, s'ils ne voulaient se soumettre à tous ses caprices, à toutes ses exigences; qu'il ne fallait écouter aucune de leurs propositions. D'autre part, deux Anglais, récemment arrivés et qui voulaient accaparer pour eux seuls toute la traite et le commerce de l'intérieur, deux hommes qui, je n'hésite pas à le dire, ont joué dans toute cette affaire un rôle aussi indigne qu'exécrable, ces deux traitants, dis-je, soutenaient encore Mayorré dans sa folie et, par leurs présents et leurs fournitures à crédit de diverses marchandises, d'armes, de munitions et d'eau-de-vie, ils le détournaient, l'empêchaient d'en revenir aux plus simples notions du bon sens et de la justice. J'entrai promptement en relations avec le commandant de *la Louise-Marie*, et, de plus, voulant être éclairé à fond sur toute cette question, si envenimée déjà, je fis réunir à Ropass, chez M. Bicaise, tous les négociants et traitants français, et là, en présence du commandant belge, je les fis s'expliquer catégoriquement sur toutes ces affaires, sur tous leurs griefs et sur les moyens qu'ils croyaient les plus propres à empêcher la guerre et à ramener les choses sur un pied convenable; je pris connaissance des lettres et des procès-verbaux dans lesquels ces griefs étaient exposés; je vis qu'ils étaient nombreux et bien graves : non seulement tous nos traités avaient été violés et foulés aux pieds, mais encore tout ce qui tenait à notre nationalité était outragé de la façon la plus exécrable. Notre honneur était gravement compromis et le séjour des Français dans le Rio-Nunez semblait devenir impossible à l'avenir. Le dernier de ces griefs surtout montrait combien grande était l'arrogance de Mayorré : Ismaël Tay, traitant français natif du Sénégal, avait été emprisonné sans aucun motif, puis ensuite expulsé violemment du territoire des Landoumas, et, pour compléter cette audace, Mayorré venait de faire enlever la femme et l'enfant d'Ismaël de la maison même de M. Santon, traitant français établi sur le territoire des Nalous.

L'opinion de tous ces messieurs, conforme à celle de M. Bicaise lui-même, fut qu'il n'était plus possible de songer à remonter la rivière à De Boqué pour y faire la traite; ils préféraient subir tous les sacrifices pendant plusieurs années même, s'il le fallait, plutôt que de se soumettre au joug tyrannique du chef noir Mayorré, joug devenu désormais insupportable; et tous pensaient unanimement que De Boqué devait être brûlé pour donner une leçon à Mayorré et le punir de ses méfaits.

Je fus heureux de voir une unanimité si complète, circonstance qui ne s'était encore jamais rencontrée au milieu de ces messieurs, mus d'ordinaire par des intérêts et des sentiments si opposés, mais en même temps je vis avec peine que cette affaire, déjà si avancée, ne semblait plus pouvoir être arrangée d'aucune façon : les noirs de De Boqué nous bravaient et disaient hautement que nous n'oserions jamais les attaquer sur leur montagne, et que si nous le faisions, pas un de nous ne reviendrait.

Je me décidai donc à suivre cette affaire déjà si bien conduite par le commandant Vanhaverbeke, et je me préparai à une nouvelle expédition.

Vu les circonstances où nous nous trouvions, j'avais cru devoir faire monter la corvette *la Recherche* jusqu'à Victoria, malgré de grandes difficultés. Ce fut de là que partirent nos embarcations armées en guerre. Arrivés à Ropass, 18 milles plus haut, nos hommes se reposèrent, et le 12, au matin, notre expédition, composée de 35 hommes de la corvette *la Recherche* et de 30 hommes de *la Louise-Marie*, avec deux petit mortiers de 13 centimètres, était à De Boqué (20 milles au-dessus de Ropass); nos embarcations avec leur artillerie étaient embossées au milieu de la rivière; nous avions opéré notre débarquement sans coup férir et nos équipages étaient rangés en bataille sur un plateau isolé entre deux ravins, et appuyés sur une maison appartenant à M. Bicaise, et qui nous servait de magasin et de dépôt général. Tous les traitants et une quarantaine de noirs Yoloffs et autres, tous armés, nous avaient accompagnés.



L'Inspecteur général de la Marine, J. Vanhaverbeke.

Toute la montagne de De Boqué, à 60 mètres de nous, était

(1) Vanhaverbeke, J.-E., né à Anvers le 22 octobre 1812. Il navigua à bord de navires du commerce hollandais à partir de 1826 et entra dans la Marine, comme aspirant de 2e cl., le 20 avril 1832; il embarqua aussitôt sur la flottille et, le 1er décembre de la même année, il fut promu aspirant de 1re cl.

Vanhaverbeke partit à bord du *Robuste*, qui naufragea en 1835 dans la baie d'Alger; à sa rentrée, il retourna sur la flottille, il était enseigne depuis le 1er avril; en 1837 il participa à la croisière de *la Clotilde*; il servit sur *la Louise-Marie* du 31 juin 1840 au 10 octobre 1841 et visita le Nord; revenu à la flottille, il y passa notamment sur la canonnière n° 7. Dès le 5 janvier 1843, il fut désigné pour *l'Emmanuel*, en partance pour les Grandes Indes, et fut promu lieutenant de vaisseau le 31 juillet de cette année; le 25 novembre 1845 il fut compris sur les rôles du *Duc de Brabant*, avec lequel il croisa dans les parages des îles Shetland; le 3 mars 1847 il retourna sur la goélette se rendant à la côte occidentale d'Afrique, ensuite par deux fois dans le Nord, puis encore à plusieurs reprises en Afrique.

Capitaine-lieutenant le 8 août 1850, il fut chargé, le 24 décembre suivant, des fonctions de chef suprême du service des malles Ostende-Douvres. Le 30 novembre 1851, il reprit le commandement de la goélette se rendant en Afrique; le 10 décembre 1852 il fut chargé de commander la station d'Anvers, le 30 février 1853 il reprend la direction de *la Louise-Marie* en partance pour le Rio-Nunez, le 7 août 1855, pour le Nord, puis en 1856 pour l'Afrique.

Commandant du brig du 28 septembre 1857 au 20 mars 1860, il dirige dès lors la station de la Marine à Anvers. Nommé capitaine de vaisseau le 18 septembre 1862 et désigné comme secrétaire permanent chargé de la surveillance de la navigation de l'Escaut, il est promu directeur supérieur des divers services de la Marine à Anvers et dans l'Escaut le 31 juillet 1870.

Vanhaverbeke démissionna de son grade militaire, le 28 décembre 1876, pour devenir inspecteur général à titre civil.

Il mourut à Anvers en 1908.

couverte de noirs en armes, qui nous attendaient, mais sans vouloir ou sans oser commencer le feu.

Notre démonstration semblait devoir être décisive dans un pays où l'on n'avait jamais vu une troupe européenne aussi nombreuse; nous voulûmes donc user de cette position pour obtenir réparation et un peu de tranquillité et de sûreté pour l'avenir.

Mayorré avait évidemment peur et voulait traiter; mais, tiraillé en tous sens, il ne prenait aucune décision. Nous fûmes le trouver au milieu des siens et, malgré beaucoup de paroles et de demi-promesses, nous voyions notre journée perdue sans résultats. Nous nous retirâmes pour envoyer un ultimatum, qui fut accepté après beaucoup d'hésitation. Un chef des Landoumas vint nous apporter la réponse et la parole de Mayorré...; Ismaël Tay devait être réintégré et sa femme et son enfant rendus; comme ceux-ci étaient loin, Mayorré s'engagea d'honneur à les remettre dans la nuit à Ropass, entre les mains de M. Bicaise.

Notre position n'était plus tenable à De Boqué, cent raisons nous empêchaient de séjourner plus longtemps dans ce lieu; vers 11 heures du soir, à mer haute, nous descendîmes la rivière; la marée s'élève encore ici à une grande hauteur; le surlendemain, 14, l'équipage de *la Recherche*, harassé de fatigue, était de retour à bord de la corvette, à Victoria.

Tel était l'état des choses lorsque la corvette *la Prudente* arriva dans le fleuve; je mis le commandant de Kerhallet au courant de nos affaires et l'engageai à se tenir prêt à tout événement. Ces affaires devaient s'assombrir de nouveau et nous forcer à adopter des mesures extrêmes.

Mayorré avait manqué à sa parole solennellement donnée et, de plus, il s'était vanté près du chef Nalous Lamina de nous avoir joué à l'aide d'une ruse de guerre qui nous avait éloignés, tout en le débarrassant des frayeurs que lui causaient notre présence et les dispositions que nous avions prises.

Notre patience et toute la longanimité imaginable étaient donc devenues inutiles, il n'y avait plus de relations possibles avec le roi Mayorré, qui se refusait à tout. Nous avions été jusqu'aux dernières limites des concessions et nous ne pouvions faire un pas de plus, sans devenir la risée de tous ces peuples et sans perdre à tout jamais toute espèce d'influence dans le fleuve. Les Français ne pouvaient plus reparaître dans le Rio-Nunez et pour eux toute traite ou commerce devenait impossible désormais.

Une notification de guerre fut donc envoyée à Mayorré et le blocus établi dans le haut du fleuve, au-dessus de Ropass. Cette double notification fut également envoyée aux deux traitants anglais restés à De Boqué, et qui, dans nos deux expéditions, avaient déjà refusé assez impertinemment de se rendre auprès de nous, au moment d'un combat probable et lorsqu'il s'agissait de prendre des mesures pour préserver leurs personnes et leurs marchandises. En outre de ces notifications officielles, nous leur signifiâmes qu'ils eussent à quitter De Boqué avec leurs marchandises dans les quarante-huit heures qui suivraient la réception de nos lettres. Ceci se passait les 14 et 15 mars, et j'aurai l'honneur de vous faire remarquer, commandant, que l'attaque de De Boqué n'a eu lieu que le 24. Les Anglais répondirent à ces lettres, mais avec une grande arrogance. Mayorré niait ses promesses et les Anglais refusaient d'obtempérer à nos significations et de prendre même aucune mesure pour préserver leurs marchandises des chances d'un bombardement et d'une attaque de vive force annoncés contre De Boqué.

Tout était donc complètement rompu sans aucun retour possible, et devant remonter à De Boqué pour la troisième fois, il fallait donner une leçon terrible à ces perfides Landoumas et à leur méprisable chef, mais il fallait en même temps prendre des mesures telles que toutes les chances de réussite fussent réunies en notre faveur. D'ailleurs, ces mesures devaient être complètes en présence des préparatifs de guerre et de défense que faisaient nos ennemis.

Nos corvettes ne pouvant remonter plus haut que Victoria et la goélette de guerre belge ne pouvant elle-même aller au-dessus de Walkeria (1) (à moitié chemin de Ropass à De Boqué), nous dûmes requérir le trois-mâts belge *l'Emma*, de 400 tonneaux (2), et la goélette française *la Dorade*, pour servir notre expédition militaire. Des conditions stipulées de bon accord avec M. A. Cohen, affréteur de *l'Emma*, et le capitaine de ce bâtiment, furent rédigées de façon à leur donner un caractère de garantie officielle. Quant au propriétaire de *la Dorade*, M. Salcédo, il ne voulut accepter aucun dédommagement et nous abandonna généreusement son navire.

Les deux bâtiments furent de suite armés avec quatre pièces d'artillerie chacun. *L'Emma* portant, en outre, quatre pierriers et deux petits mortiers de 13 centimètres (dits à la Coehorn), qui nous ont rendu les plus grands services, surtout à cause de la facilité que nous avions de changer la portée de leur projectile par la diminution ou l'augmentation des charges de poudre. Ces mortiers ont lancé 96 bombes pendant notre expédition. *L'Emma*, complètement déchargé, avait été réduit à 7 1/2 pieds de tirant d'eau.

Toutes nos dispositions étaient prises le 21 au matin, nous fîmes embarquer sur *l'Emma* et *la Dorade* les deux équipages des corvettes *la Prudente* et *la Recherche*. Les équipages venaient d'arriver à Ropass dans huit embarcations armées en guerre, ils formaient un effectif de 160 hommes. Les mousses et les domestiques seuls étaient restés à bord des bâtiments à Victoria; vingt noirs Yoloffs s'étaient réunis à nous.

Lorsque nous quittâmes *la Louise-Marie* à Walkeria, le commandant belge laissa le commandement de la goélette à son second, M. Ducolombier, et remonta avec nous, emmenant sa chaloupe, qui portait 20 hommes d'élite. Notre effectif était donc de 200 combattants, sans compter les équipages des deux navires.

Dans la nuit du 22 au 23 mars, nous quittâmes Ropass avec la marée montante; nous passâmes la journée du 23 à Walkeria, où nous fûmes obligés de laisser *la Louise-Marie*, et enfin, dans la nuit suivante, nous achevâmes ce pénible et périlleux voyage, au milieu des plus grands dangers de navigation, dans un courant rapide et au travers des passes les plus difficiles... Nos embarcations n'avaient pas cessé de nous remorquer pendant les 25 milles qui séparent Ropass de De Boqué; à 8 heures du matin, le 24 mars, nous achevions de nous embosser.

Le capitaine de vaisseau Dufour.
(Cliché de M. Ch. Maroy.)

Tout était prêt pour le combat.

Par des causes que nous ne pourrions expliquer, l'ennemi ne nous avait pas inquiété un seul instant, un silence morne régnait autour de nous. Ce n'était plus comme à la dernière expédition... Point de cris, point de pantomimes ni de danses guerrières; point de bruit de taboula ou de tam-tam de guerre; point de griots avec leurs chants aigus et leurs momeries burlesques; enfin, point de menaces ni de mouvement aucun sur les deux rives du fleuve... Nous étions attendus depuis plusieurs jours et déjà de grand matin, le 24, chacun était embusqué à son poste de combat; de bons préparatifs de défense se faisaient voir çà et là : une forte barricade faite avec des troncs d'arbres, des fascines et des planches percées de meurtrières, battait en même temps les navires et le lieu de débarquement; plusieurs pièces d'artillerie, placées à mi-côte, étaient pointées sur nous.

Nous nous trouvions à 30 mètres de chacune des rives du fleuve. Tous nos préparatifs étaient finis; je donnai l'ordre à haute voix de commencer le feu; pendant trois quarts d'heure il fut continué avec une vivacité extrême, tant par l'artillerie que par la mousqueterie des deux navires.

Malheureusement, nous avions affaire à un ennemi invisible, caché derrière de gros arbres et dans d'épais fourrés qui couvrent les berges de la rivière, et de là ils faisaient un feu terrible et très nourri sur nous; heureusement que ces noirs ainsi embusqués tiraient trop haut et avec des projectiles fort irréguliers : deux circonstances qui nous évitèrent bien des malheurs, sans nul doute; à 9 heures moins un quart seulement, le feu de terre sembla se ralentir; j'en profitai pour ordonner le débarquement. Je descendis dans la chaloupe de *la Recherche*; le reste de la

(1) Walkeria, située sur la rive gauche du Rio-Nunez, à 1 lieue 1/2 de De Boqué.

(2) Des commerçants de diverses villes du pays avaient demandé qu'un navire explorât les côtes d'Afrique au point de vue commercial. l'Etat avait acquiescé à leur désir. A la suite des renseignements fournis par le commandant de *la Louise-Marie*, chargée de cette mission, qui avaient paru si favorables, un industriel de Gand, M. De Coster, y avait envoyé le trois-mâts *l'Emma* avec des produits nationaux représentant un capital de 300,000 francs. — Note communiquée par M. Ch. Maroy.

compagnie de débarquement, un officier belge, M. Dufour (1), et une douzaine d'hommes de *la Louise-Marie* s'embarquèrent en même temps dans la chaloupe belge et dans notre grand canot.

Nous sautâmes à terre, où nous fûmes suivis de près par la chaloupe et le grand canot de *la Prudente*, sous le commandement de M. Dauriac, second de la corvette pendant l'expédition, capitaine de la goélette armée en guerre.

Dans ce moment même, l'ennemi, qui avait été débusqué de la rive droite par la mitraille et les obus, voyant notre feu de mousqueterie presque éteint, revint à la charge avec une telle furie, que les deux commandants de Kerhallet et Vanhaverbeke furent obligés de différer leur propre débarquement pour répondre à cette nouvelle attaque avec ce qui nous restait d'hommes à bord et protéger notre descente à terre.

Je me trouvais sur la rive de De Boqué, à la tête de 120 ou 130 hommes environ, commandés par leurs officiers, MM. Daurias, Morin de Cintré, élève de première cl., et six élèves ou volontaires appartenant aux deux corvettes. M. Dufour, enseigne de vaisseau belge, et deux élèves de *la Louise-Marie*, faisaient également partie de cette première division de débarquement. Les autres officiers étaient à bord pour protéger notre descente à terre et les navires eux-mêmes. Dix-huit noirs yoloffs déterminés débarquèrent également avec nous et se conduisirent fort bien.

Aussitôt à terre, j'ordonnai d'escalader cette montagne escarpée de De Boqué et de déloger l'ennemi des maisons dont le feu plongeant nous gênait beaucoup. Cet ordre fut exécuté avec aplomb et enthousiasme et sans tirer un coup de fusil. En abordant au pas de course les premières maisons, nos hommes reçurent une décharge presque à bout portant qui fit tomber quelques-uns de nos meilleurs matelots. Un premier et bien court mouvement d'hésitation n'empêcha même pas de reprendre cette course à la baïonnette. Les noirs furent débusqués de toute part et, dans le même moment, par un bonheur providentiel, une bombe vint tomber sur la maison de Mayorré, qui était entouré de beaucoup de ses gens : deux furent tués et trois grièvement blessés. Ce chef, qui venait peu auparavant de mettre lui-même le feu à une pièce de 24, pointée sur *l'Emma*, voyant cet événement et l'incendie de sa maison, s'enfuit précipitamment, emmenant avec lui tout ce qui restait de défenseurs dans cette partie de De Boqué; nous fûmes donc complètement dégagés sur notre gauche, et nous ne retrouvâmes plus que les tirailleurs qui s'étaient arrêtés en dehors et derrière une forte palissade qui entourait la ville. Des coups de feu y furent échangés de fort près; la palissade fut forcée par nos matelots et nous eûmes alors à chasser l'ennemi des derniers points où ils nous attendaient pour la troisième fois, dans les bois épais qui entourent De Boqué.

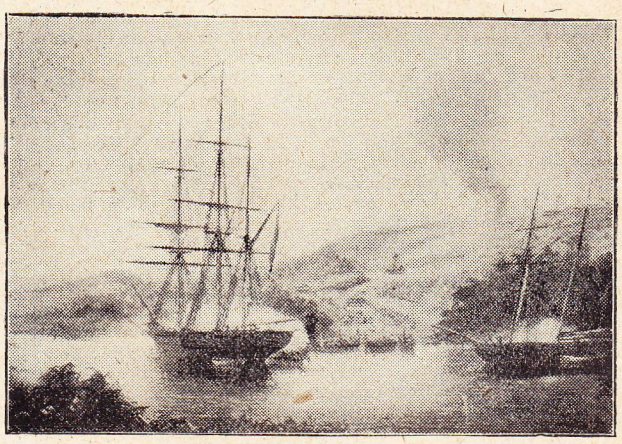
Malheureusement, cinq hommes furent encore blessés dans ces dernières luttes; bientôt, on n'entendit plus de coups de feu; les noirs avaient fui au loin; nous étions maîtres de toutes les positions. Ne voulant pas séjourner dans ces bois, dans la crainte de quelque surprise, je fis battre le rappel et nous nous repliâmes sur De Boqué. Mais un vaste incendie, allumé par les bombes et les obus et favorisé par un vent très fort, avait placé une ceinture de feu entre nous et le fleuve, et ce ne fut qu'à grand'peine que nous pûmes contourner ces flammes qui couvraient déjà deux milles de terrain.

Nous emportions péniblement nos blessés sous un soleil ardent et au milieu d'une atmosphère embrasée qui nous incommodait beaucoup. (Dans nos deux expéditions, la chaleur s'était élevée jusqu'à 45° centigrade à l'ombre.)

Vers 2 heures, nous arrivions enfin sur le rivage, exténués de chaleur et de fatigue; nous étions sur la barricade dont j'ai parlé, et que n'avaient pu entamer ni la mitraille ni les boulets; je la fis ouvrir pour donner passage à nos malheureux compagnons, et je la fis détruire ensuite de fond en comble.

Je retrouvai là les deux commandants de *la Prudente* et de *la Louise-Marie*, qui nous avaient si merveilleusement secondés dans notre débarquement, par leur énergie et leur admirable présence d'esprit. Ils avaient complètement nettoyé la rive droite et chassé l'ennemi au loin. Le commandant Vanhaverbeke venait de faire incendier par quelques-uns des Belges, la petite ville située sur cette rive et qui appartenait à Deby, le principal des chefs landoumas. C'était là que le roi Mayorré avait fait cacher tous les effets précieux, ses marchandises et un superbe uniforme orné des épaulettes de général, que le chef nalou Lamina lui avait donné en présent, quelques mois auparavant.

Vers les 3 heures, notre mission était remplie; nous rentrâmes à bord, accompagnés de tous nos matelots; nous réembarquâmes les deux petits mortiers de *la Louise-Marie*, et un obusier appartenant à *la Prudente*, et, en outre, un canon court que nous avions pris à terre; les autres canons avaient été encloués et



L'Emma et *la Dorade* bombardant De Boqué.
Au fond, la division de débarquement franco-belge marchant à l'assaut de la capitale des Landoumas.
(Tableau de l'Administration de la Marine.)

précipités dans le fleuve et dans le ravin qui borde la montagne et De Boqué.

Dans cette première affaire nous avions 2 hommes tués et 12 blessés. Dans les journées suivantes, nous eûmes à déplorer la mort d'un pauvre noir français et trois nouvelles blessures. Plusieurs avaient été frappés de deux et de trois projectiles. M. Morin, enseigne de *la Prudente*, avait reçu deux blessures, très légères heureusement. M. Dufour, enseigne belge, une blessure légère aussi; M. de Cintré, une blessure à la main; sa casquette avait été percée d'une balle et frappée en outre au galon par un morceau de fer.

Au moment où l'affaire était complètement décidée, nous vîmes arriver 50 à 60 noirs armés, appartenant au parti de Tongho, notre allié et compétiteur de Mayorré. Ces gens, réunis aux nombreux maraudeurs qui se trouvent toujours à la suite de toutes ces affaires dans ce pays, et aux foulahs qui étaient restés dans les environs, achevèrent, après notre départ, l'œuvre de destruction, en pillant, saccageant et brûlant tout ce qui avait échappé jusque-là. La soirée se passa sans troubles, mais à 11 heures, nous eûmes une alerte causée par quelques coups de feu tirés du haut de la montagne de De Boqué sur *l'Emma*; on y répondit par deux ou trois bombes et quelques coups de canon. Le lendemain matin, la même chose eut lieu. Les noirs étaient nombreux, mais ils n'osaient approcher. Quatre ou cinq bombes habilement tirées les éloignèrent en les faisant courir à toutes jambes, ce qui égaya fort nos équipages.

Vers 10 heures du matin, le 25, au moment où la marée allait commencer à descendre, nous démarrâmes et descendîmes la rivière, remorqués par nos embarcations.

---

(1) Dufour, A.-F., né à Bruxelles le 17 septembre 1819, entra dans la Marine royale, comme aspirant de 2e cl., le 15 novembre 1835, et passa sur la flottille (canonnières nos 5 et 11). Il accompagna *la Clotilde* en 1837, et servit sur *l'Hydrographe* en 1839-1840. Promu aspirant de 1re cl. le 1er avril de cette dernière année, il rentra à bord de la flottille le 1er février 1841. Désigné pour *la Louise-Marie* le 17 mai 1842, il fut placé sur *la British Queen* le 8 novembre 1843; il quitta ce steamer pour *le Schelde*, le 15 avril 1844, et rentra à la division de l'Escaut le 1er août 1845. Le 25 novembre suivant il fit partie de l'état-major du *Duc de Brabant*, avec lequel il navigua dans le Nord et sur les côtes de l'Amérique du Sud jusqu'au 19 avril 1848. Il était enseigne depuis le 28 février 1846.

Embarqué sur la goélette le 31 décembre 1848, Dufour se rendit en Afrique et combattit sur le Rio-Nunez; il rentra à Anvers le 17 juin 1849.

Désigné comme premier officier de *la Louise-Marie* le 15 juin 1850, il fut nommé lieutenant de vaisseau de 2e cl. le 8 août 1850. Il effectua plusieurs voyages dans le Nord, à Santo-Thomas et en Afrique, jusqu'en septembre 1856. Le 21 juillet précédent, il avait obtenu le grade de lieutenant de 1re cl.

Chargé du commandement de la malle *le Rubis* le 25 septembre 1855, il retourna comme premier officier sur le brig, le 28 septembre 1857. Le 16 avril 1862, il repassa comme commandant sur *le Rubis* et, le 22 février 1867, sur la malle *la Perle*.

Capitaine-lieutenant de vaisseau le 1er septembre 1870 et chef supérieur des paquebots du service Ostende-Douvres, il démissionna de son grade militaire le 28 décembre 1876, mais fut promu capitaine de vaisseau honoraire le 14 février 1877.

Dufour fut pensionné le 5 mai 1888.

Bientôt nous trouvâmes sur la rive droite les gens de ce même Deby qui n'avaient pas pris part à l'action de la veille. Ils étaient embusqués derrière les bois épais qui couvrent la rive et, par leur fusillade, ils nous ont beaucoup harcelés; nous étions obligés de faire un feu continuel d'artillerie pour les en éloigner.

Nous arrivâmes, après bien des peines et des risques pour nos navires, à Walkeria, où était mouillée *la Louise-Marie*.

Tongho, chef landouma, frère aîné de Mayorré, prétendant à la royauté qu'il a déjà possédée, s'y trouvait avec une centaine d'hommes armés. Nous entrâmes dans de grands pourparlers avec lui et décidâmes de le reconnaître désormais comme seul chef et roi des Landoumas, affaire qui a été traitée plus longuement et plus sérieusement quelques jours après, dans une grande conférence, en présence de Lamina, Youra et Carimon, chefs nalous, et des guerriers des deux nations. Nous donnâmes la nuit à nos matelots pour prendre un peu de repos, et le 26, dans la matinée, nous continuâmes à descendre avec le courant de la marée, mais toujours sous le feu incessant de Deby. Le Rio-Nunez devenait heureusement de plus en plus large; aussi eûmes-nous peu de blessés dans ces escarmouches; ce fut alors cependant qu'un pauvre noir de *la Prudente*, nommé Zamba, fut frappé à la tête par une balle de gros calibre qui a causé sa mort... Mais sur le point d'arriver au terme de notre course, nous fûmes assaillis plus vivement. La *Louis-Marie* fut obligée de faire un feu très vif de ses six pièces de bâbord et de ses deux mortiers; l'un de ses deux officiers, M. Dufour, qui s'était si bien conduit à De Boqué, fut blessé grièvement dans cette affaire : une balle l'a frappé à l'origine du nez et a pénétré jusqu'aux os du palais, qu'elle a brisés (1). Un matelot belge reçut aussi un coup de feu. La goélette se trouvait dans l'un des tournants les plus brusques de la rivière, drossée par un fort courant, et malgré les plus grands efforts de la chaloupe qui la remorquait, elle fut jetée à la côte, sous le fameux bois sacré du Rio-Nunez, celui de Landouma, très grand village où demeure le chef Deby. La position de la goélette était critique et cependant son commandant ne pouvait s'en occuper, il devait faire tous ses efforts pour repousser l'ennemi, qui l'assaillait de très près; un feu bien nourri et bien dirigé obligea les ennemis à se mettre un peu plus à l'abri; sur ces entrefaites, nous arrivâmes avec nos deux navires. *La Dorade* mouilla derrière la goélette, en amont de *l'Emma*, pour être plus à même de porter secours par ses ancres et câbles, prit position devant, à très petite distance, un peu au-dessous : ainsi placés, nous protégions *la Louise-Marie* par nos feux croisés, lorsque son inclinaison devint si considérable qu'il lui était impossible de se servir de son artillerie; la différence de fond d'un bord à l'autre était si considérable que nous dûmes croire positivement qu'elle allait chavirer. Les nombreux malades de *la Louise-Marie* et tous nos blessés qui se trouvaient à bord furent évacués sur *l'Emma*, malgré la fusillade des noirs, et tout le monde se tint prêt pour un événement qui ne semblait que trop certain; nos embarcations étaient près de *la Louise-Marie*, aux ordres de M. Vanhaverbeke, que le courage et le sang-froid le plus admirables n'ont pas abandonné un seul instant : il ne s'était même pas aperçu qu'une balle venait de traverser son chapeau près du front; le ciel devait le récompenser de tant de bravoure et d'abnégation, et nous épargner en même temps une affreuse catastrophe... La goélette cessa d'incliner; son arrière, saisi entre deux roches, se maintint en équilibre et elle put attendre ainsi le retour de l'autre marée qui, peu à peu, la releva et la remit à flot. Des câbles avaient été mouillés à l'avance au milieu du fleuve, et ce fut par eux que *la Louise-Marie* put se renflouer, au grand contentement de l'état-major et de l'équipage, saisis encore de leur quasi-naufrage si heureusement terminé. Autant nous avions eu le cœur serré pendant quelques heures, autant nous étions joyeux dans ce moment : nous avions surmonté toutes les difficultés, notre expédition avait réussi au delà de toutes nos espérances et un résultat immense et dont les conséquences se font déjà sentir dans tout le fleuve, avait été obtenu de la manière la plus honorable et la plus utile pour nos intérêts commerciaux et l'honneur de notre escadre de la côte occidentale d'Afrique, et en outre, le dernier épisode de cette campagne de huit jours venait de donner un démenti aux traditions des noirs : leurs prêtres ou simons prétendent que nul navire armé contre eux ne peut dépasser ce fameux bois de Landouma. *La Louise-Marie* n'avait pas d'avaries, tandis que les noirs avaient vu le sol de leur bois sacré jonché de cadavres et de blessés.

Dans cette nuit, à l'heure du renversement de la marée, nous appareillâmes... Deux heures après, nous étions mouillés à Ropass, en sûreté pour nous et pour nos navires, et déchargés de la plus énorme des responsabilités.

Maintenant il me reste, Commandant, à vous signaler la brillante et admirable conduite de tous nos officiers et marins pendant l'attaque de De Boqué et les deux pénibles journées qui ont suivi cette attaque et dans lesquelles il a fallu combattre : pas un désordre, pas un acte de pillage, pas une plainte... En dehors du fait même du combat, jamais équipages n'eurent de corvées plus rudes et plus prolongées à supporter. Ces braves gens, si dignes d'éloges au feu, n'en méritaient pas moins sans doute, lorsqu'ils remorquaient nos navires avec toute l'ardeur possible, par une chaleur de 45° et souvent encore par la fusillade, qui a laissé de nombreuses traces de balles sur nos embarcations.

Dans un rapport particulier, j'aurai l'honneur de solliciter, pour ces équipages et leurs officiers, les récompenses qu'ils ont si bien méritées; mais j'aurais dû peut-être vous parler avant tout des deux officiers supérieurs qui m'ont si parfaitement secondés et qui ont tant contribué au succès complet de cette expédition. Le capitaine de frégate de Kerhallet, dont vous connaissez déjà le mérite et les nombreux services qu'il a rendus sur toute la côte à bord des deux bâtiments : *l'Amaranthe* et *l'Alouette*, qu'il a successivement commandés. Cet officier m'a prêté tout son concours : son zèle et sa bonne volonté, qui ne se sont pas démentis un seul instant pendant cette longue expédition, exécutée si loin de nos corvettes, son dévouement et sa bravoure ont puissamment contribué aux résultats que nous avons obtenus, et je ne puis qu'applaudir de tout mon cœur au véritable service qu'il a su rendre dans cette affaire si grave et si compliquée.

J'ose espérer, Commandant, que vous voudrez bien appuyer, auprès du ministre de la Marine, la demande que j'ai l'honneur de vous adresser de la décoration d'officier de la Légion d'honneur pour ce brave et digne officier supérieur.

M. Joseph Vanhaverbeke, commandant de *la Louise-Marie*, quoique étranger et chef du service maritime belge sur nos côtes, n'a pas hésité cependant à se ranger sous mes ordres. Avant mon arrivée dans le Rio-Nunez, il avait déjà montré son dévouement et une générosité extrême, dans les démêlés de nos traitants avec le roi Mayorré, et il n'avait pas reculé, malgré ses faibles ressources, devant les difficultés d'une expédition militaire, pour leur faire rendre justice.

Depuis, sa conduite envers nos officiers, nos équipages et particulièrement envers moi-même, a été telle que je n'ai aucune expression pour lui témoigner ma reconnaissance. Je n'hésite pas à le dire, que sans la présence à Ropass d'un commandant tel que M. Vanhaverbeke, sans les vivres, les munitions et les secours de toutes sortes qui nous ont été prodigués sur son bâtiment, jamais aucune expédition n'eût pu se faire et, une fois entreprise, elle eût avorté bien malheureusement peut-être. C'est cet officier qui a fait mettre à notre disposition le trois-mâts-barque belge de 400 tonneaux, *l'Emma*, pendant huit jours, et qui, par ses relations particulières comme Belge, a puissamment contribué au désistement généreux de M. Cohen, affréteur et chargeur de ce navire, qui n'a voulu recevoir aucune indemnité pour le temps et les pertes réelles que l'occupation de *l'Emma* lui a fait subir. Si M. le commandant Vanhaverbeke a puissamment contribué au succès de l'expédition par tous ces faits, sa coopération n'a pas été moins utile par ses bons avis, son courage à toute épreuve et son habileté comme marin.

Ses officiers méritent tous les plus grands éloges par leur belle conduite, mais encore, Commandant, dois-je vous citer particulièrement M. Dufour, Auguste, enseigne de vaisseau, qui a fait partie du premier débarquement sous mes ordres immédiats; à la tête de ses hommes et de quelques-uns des nôtres, il a escaladé avec ardeur la montagne de De Boqué sous un feu très vif et malgré une forte contusion au coude produite par un coup de feu; c'est ce même officier qui a été blessé si grièvement le surlendemain.

Je me croirais bien heureux et bien dédommagé de toutes mes peines, fatigues et soucis, Commandant, si le gouvernement français voulait récompenser de si grands services rendus à notre propre cause et une conduite si remarquable. Je sollicite donc avec la plus vive instance auprès de vous, Commandant, que vous veuillez faire valoir les titres que ces deux officiers ont, afin d'obtenir qu'ils soient tous deux décorés de la croix de la Légion d'honneur, qu'ils ont si bien méritée.

Je veux encore mettre sous vos yeux, Commandant, un fait digne d'éloges : une bombe allait éclater sur le pont de *l'Emma*, au milieu de tous nos hommes; le nommé Rietveld, Jean, contremaître de canonnage de *la Louise-Marie*, l'a prise dans ses mains avec un sang-froid admirable, l'a portée jusqu'en abord et l'a jetée à la mer... Ce sous-officier s'est constamment conduit en homme aussi brave qu'intelligent et nous a rendu de grands services : c'est lui qui commandait les hommes qui ont été envoyés pour brûler le grand village sur la rive droite du fleuve. Je sollicite une médaille pour ce brave et intelligent sous-officier belge.

M. Durant, Félicien, chirurgien de 1re cl. embarqué sur la goélette *la Louise-Marie*, nous a également rendu de grands services pendant plusieurs jours : c'est lui seul qui a soigné tous nos blessés et qui a amputé avec plein succès la cuisse d'un matelot de *la Prudente*, le nommé Toudoux, et je dois ajouter que ceux de nos hommes qui ont été le plus gravement blessés

(1) Dufour cracha cette balle le lendemain.

et qu'il n'était pas possible de transporter dans nos canots, sont restés, du 24 mars au 6 avril, à bord de la goélette belge, aux soins de M. Durant et de M. Daullé, notre chirurgien, qui était venu le rejoindre.

Soyez assez bon, Commandant, pour solliciter la décoration pour ce digne officier du service de santé, c'est la seule récompense qui puisse lui être donnée pour son dévouement à nos équipages, malgré les nombreux malades qui encombraient l'entrepont de son bâtiment.

Je demanderai encore que M. le ministre de la Marine veuille adresser un témoignage de haute satisfaction à M. Ducolombier, Thémistocle, second de la goélette belge, qui a fait partie des deux premières expéditions et qui a été envoyé, malgré de fort grands risques pour lui, pour parlementer avec le roi Mayorré, afin d'obtenir justice pour nos traitants. Dans l'affaire si chaude du bois sacré de Landouma, le 26 mars, M. Ducolombier a eu ses vêtements percés par des balles ennemies.

Le même témoignage est bien dû à M. A. Cohen, négociant à Bruxelles, qui a si généreusement laissé son navire de 400 tonneaux, *l'Emma*, à notre disposition pendant huit jours, sans demander aucune des indemnités convenues et malgré les pertes considérables que cette générosité lui a fait supporter.

Mais il est une autre personne, Commandant, que je dois citer tout particulièrement et que je dois proposer pour la croix : c'est le capitaine Witteveen, de *l'Emma*, qui a accepté spontanément, avec son équipage, de continuer à diriger *l'Emma* dans cette expédition si dangereuse. Il a été exposé, pendant ces trois jours de combat, aux plus grands périls; son courage n'a été surpassé que par son habileté comme marin à manœuvrer son bâtiment dans les circonstances les plus difficiles qu'on puisse rencontrer. Sans ce dévouement, que rien ne commandait, et cette abnégation aussi généreuse qu'extraordinaire, nous eussions été dans le plus grand embarras et peut-être eussions-nous été exposés à perdre ce beau navire, faute de connaître les ressources que M. Witteveen seul avait à sa disposition.

Veuillez, je vous prie, Commandant, appuyer la demande d'une décoration pour ce brave capitaine Witteveen.

Comme j'ai eu l'honneur de vous le dire, Commandant, les récompenses que je sollicite avec instance pour nos braves officiers et marins formeront l'objet d'un état spécial trop long pour trouver place dans un rapport qui doit embrasser tous les faits sous un point de vue général.

Vous verrez, je l'espère, Commandant, combien nous nous sommes attachés à remplir vos intentions et les instructions que vous donnez aux commandants des bâtiments placés sous vos ordres pour soutenir dignement l'honneur de notre pavillon, notre influence sur la côte occidentale de l'Afrique, et l'intégrité de tout ce qui tient à notre nationalité et aux avantages d'un commerce bien entendu. Nous avons eu d'immenses difficultés à vaincre, une responsabilité bien lourde à supporter sous beaucoup de rapports différents, des soucis et des fatigues continus et sans nombre, pendant plus d'un grand mois, et, enfin, des dangers de plus d'une sorte à braver; mais tout cela, Commandant, sera oublié dans un instant si nous avons mérité, comme je l'espère, toute votre approbation et celle du gouvernement, si occupé des affaires de cette nature et du Rio-Nunez en particulier.

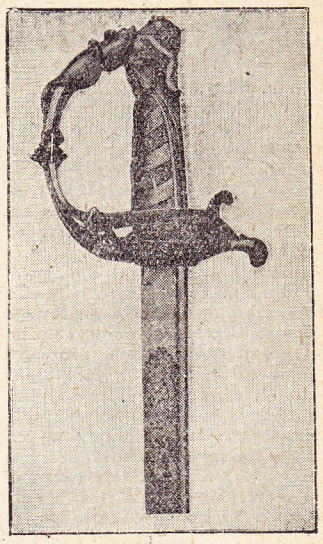
. . . . . .

Le Capitaine de frégate,
Commandant supérieur dans l'expédition du Rio-Nunez,
(s) H. DE LA TOCNAYE.

Cette affaire eut un grand retentissement, tant en France qu'en Belgique. Le croirait-on, il se trouva chez nous des esprits assez étroits pour blâmer « l'intrusion » de Vanhaverbeke dans ces démêlés, où, cependant, nos intérêts étaient compromis; sans les éloges mérités du gouvernement français, il eût été désavoué!

Outre des témoignages précieux des officiers de la Marine amie, Vanhaverbeke, Dufour, Durant, Ducolombier et Cohen reçurent la croix de la Légion d'honneur et Witteveen fut décoré de l'ordre de Léopold, qui fut également conféré à plusieurs Français, ainsi qu'à Vanhaverbeke, Dufour et Rietvelt; une récompense pécuniaire fut remise au contremaître de manœuvre de 1re cl. Vanspithael et aux matelots de Keyser et Heyvaert, qui s'étaient particulièrement distingués au cours des combats.

Les négociants du Rio-Nunez envoyèrent Cohen et Salcedo à Bruxelles, afin de remettre à Vanhaverbeke, en présence du ministre des Affaires Etrangères et de M. Lahure, qui présidait toujours majestueusement aux destinées de la Marine, un splendide sabre d'honneur, dont la superbe lame damasquinée, portant des inscriptions rappelant son héroïsme, sortait des ateliers réputés de Janssen, et dont la magnifique garde avait été exécutée par Dufour, le bijoutier du Roi.



Sabre d'honneur offert par les résidents du Rio-Nunez au lieutenant de vaisseau Vanhaverbeke.
(Musée de la Porte de Hal.)

(A suivre.)

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

A LIRE PAR TOUS

TRES IMPORTANT.

Nos sociétaires ont reçu par voie postale une double carte imprimée les priant de nous faire connaître d'urgence si, pour l'année prochaine, ils désirent payer la cotisation intégrale de fr. 7.50, donnant droit au service du Bulletin officiel, ou bien la cotisation de famille à fr. 3.50, sans Bulletin.

Ces cartes, expédiées sans bande ni adresse, ont été déposées par les facteurs dans les boîtes aux lettres de nos abonnés à titre de supplément au Bulletin officiel. Nos sociétaires habitant des immeubles occupés par plusieurs locataires sont donc invités à faire en sorte d'entrer en possession de leur exemplaire.

En vertu de l'article 16 du règlement organique et des statuts nouveaux votés en assemblée générale de Hasselt, le 27 juin dernier, la cotisation au Touring Club a été portée, à partir de l'exercice 1921, à fr. 7.50 par année sociale pour les sociétaires habitant en Belgique. La cotisation est de 10 francs pour ceux habitant hors du pays, à l'exception du Congo.

Néanmoins la cotisation peut être réduite à fr. 3.50 pour les membres de la famille de tout sociétaire payant la cotisation intégrale et habitant sous le même toit que ce sociétaire. Les membres ayant acquitté la cotisation de fr. 3.50 jouissent de tous les avantages conférés aux membres actifs ordinaires, sauf qu'ils ne reçoivent pas le Bulletin officiel.

Nos membres sont donc invités à nous faire connaître, en nous retournant la carte postale réponse, dans quelle catégorie ils désirent être portés.

Nous attirons spécialement l'attention de nos adhérents sur le fait qu'obligatoirement il doit y avoir, *dans la famille* et *sous le même toit*, un sociétaire payant la cotisation de fr. 7.50.

Ceux de nos membres qui, avant le 20 août, ne nous auraient pas fait part de leur volonté de payer la cotisation de famille, en nous indiquant les nom, prénom, numéro de sociétaire et adresse de leur parent payant la cotisation pleine, seront considérés comme désirant acquitter la cotisation intégrale.

En conséquence les sociétaires ne se trouvant pas dans les conditions pour obtenir un abonnement de famille à fr. 3.50 et ceux qui, bien que l'étant, désireraient recevoir le Bulletin, sont dispensés de répondre à notre questionnaire et conséquemment de nous renvoyer la carte. G. L.

Tirage : 125,000 exemplaires.

TOURING-CLUB DE BELGIQUE

SIÈGE SOCIAL :
13, rue du Congrès
BRUXELLES

XXVIe ANNEE. N° 15
1er AOUT 1920

SOCIÉTÉ ROYALE

SOMMAIRE DU BULLETIN OFFICIEL

Chroniques documentaires. — Le prix où est le beurre (V. Soyer) 337
Douanes 342
Notions d'archéologie préhistorique, belgo-romaine et franque à l'usage des touristes *(suite)* (Bon de Loë) 343
Trois jours dans les Fagnes (Ch. de Tilleux) 347
L'Usine à gaz de Bruxelles (A. P.) 348
Billets circulaires pour la visite du front belge (A. J.) 349
La Marine de guerre belge *(suite)* (L. Lecante) 350
A lire par tous (G. L.) 356
A travers les lacs suisses (P. De Percevalj) 357
Automobilisme 358
Bibliographie (Victor Soyer) . 359
Addenda à l'Annuaire 1920 . . 360
Variétés 360

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