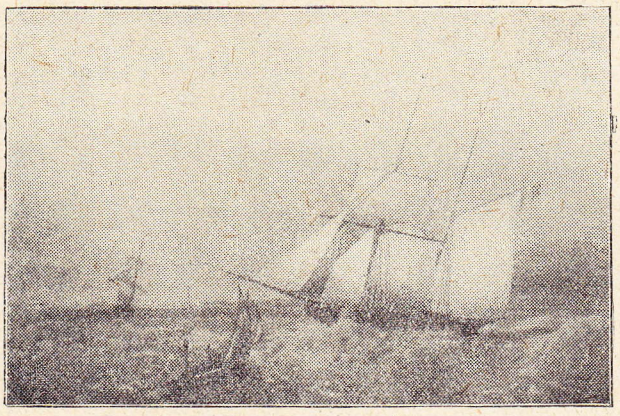
La Marine de guerre belge

(Suite.)

Les inlassables adversaires de notre flottille n'en continuèrent pas moins leur campagne et, en 1850, les deux dernières chaloupes-canonnières furent désaffectées; mais, quoique désarmées, elles continuèrent pendant six années encore à figurer au nombre des bâtiments de guerre. Le « Résumé de la situation administrative des provinces et communes » fixe, à cette époque, de la manière suivante, la répartition du personnel de la Marine militaire :

Pour les paquebots à vapeur de la ligne Ostende-Douvres : à terre, 1 capitaine-lieutenant, 1 ingénieur de 2e cl., 1 agent comptable, 1 quartier-maître, 3 matelots de 2e cl. et 3 de 3e cl.; à bord, 3 lieutenants de vaisseau de 1re et de 2e cl., 3 enseignes, 3 contremaîtres charpentiers, 3 maîtres d'hôtel, 18 matelots de 1re cl., 3 de 3e cl., 3 premiers chauffeurs, 13 chauffeurs, 3 machinistes, 2 chaudronniers, etc.

Pour le service sédentaire de l'Escaut : 1 chirurgien aide-major pour le service de la quarantaine, 1 chirurgien aide-major pour les émigrants; 2 élèves chirurgiens, 5 matelots de 1re cl., 10 de 2e cl. pour les bateaux à vapeur; 4 gardiens pour les canonnières et le brick désarmé, et 2 mousses.



La Louise-Marie.
(D'après un tableau de l'Administration de la Marine.)

Pour le service du chantier d'Anvers : 1 ingénieur de 2e cl., 1 second maître et 3 gardes.

Pour le personnel de terre : 1 agent comptable et 2 matelots de 1re cl.

Se trouvaient en disponibilité : 2 capitaines-lieutenants de vaisseau, 1 lieutenant de vaisseau de 2e cl., 7 enseignes, 7 aspirants de 1re cl., 1 sous-commissaire de 1re cl. et 2 de 2e cl., 3 chirurgiens sous-aides et 2 écrivains.

Cependant, *la Louise-Marie*, mettant les bouchées doubles, voguait en été vers les glaces des Feroë et, en hiver, dans les tropiques, où sa présence ne manquait pas d'opportunité. La leçon infligée aux Landoumas n'avait que momentanément calmé la politique belliqueuse de ce petit peuple peu disposé à obéir aux ordres de Tongo; Mayoré n'avait pas perdu l'espoir de ressaisir la couronne.

Obéissant à la consigne, la goélette leva l'ancre le 31 décembre pour retourner au Rio-Nunez. L'état-major se composait de Vanhaverbeke, commandant, Godtschalck, premier officier, Claeys, P., Perlau, Masui, Delcourt, Stessels (1), le comptable Anthonis et le médecin Fichefet (2).

Le journal de bord, tenu par l'enseigne Masui (3), nous apprend que les débuts du voyage furent assez pénibles; il fallut relâcher à Deal et à Falmouth pour réparer le gouvernail, gravement avarié. Ce retard fit manquer une visite projetée à Sierra-Leone.

La Louise-Marie se rendit directement à Sainte-Marie-de-Gambie, où elle avait mission de recommander l'intérêt de nos nationaux aux autorités anglaises, signe évident de l'insuffisance de nos moyens de protection et indice plus probant encore de la nécessité de navires de guerre, constatation indiscutable de faiblesse à l'extérieur et atteinte indubitable portée à la considération du pavillon. Les Anglais voulurent bien accueillir favorablement cette sorte de mendicité.

Gorée fut atteint le 27 février 1852. Vanhaverbeke, commandant de notre « bâtiment représentatif », y trouva une lettre de M. Bols, consul belge, l'exhortant à se rendre d'urgence dans le Rio-Nunez; notre goélette fit force voiles et arriva à Ropass le 4 mars : les Nalous et les Landoumas étaient de nouveau aux prises; deux engagements sérieux avaient même eu lieu en janvier; heureusement, les Landoumas envahisseurs avaient pu être refoulés.

L'une des escarmouches avait eu lieu à une centaine de mètres de l'établissement de M. Bicaise, correspondant de toutes les maisons belges; les belligérants avaient eu cinq ou six tués, les cadavres gisaient encore sur le lieu du combat; si les Nalous avaient été battus, cette importante factorerie eût été pillée et rasée.

Le premier soin de Vanhaverbeke, mué cette fois encore en diplomate, fut de convoquer MM. Bols et Bicaise, afin de connaître les causes de cette reprise d'hostilités. Il apprit ainsi que les Landoumas voulaient remettre Mayoré sur le trône occupé par son beau-frère Tongo et que ce dernier, trop faible, s'était remis sous les ordres du roitelet destitué, qu'il avait même sommé Lamina de lui céder à perpétuité le produit du droit d'ancrage des navires de commerce qui viendraient, à l'avenir, mouiller sur son territoire.

Lamina, fort de l'appui des puissances européennes qui lui avaient garanti ce droit, refusa et la lutte avait commencé.

Deux bâtiments de guerre avaient déjà visité ces parages et avaient, mais en vain, cherché à faire entendre raison au retors Mayoré; l'insalubrité du site avait obligé les entremetteurs complaisants à se retirer.

---

(1) Stessels, A.-F.-G.-A., né à Nivelles le 25 février 1826, entra dans la Marine comme aspirant de 2e cl. le 3 février 1844 et fut désigné pour l'Ecole militaire. Aspirant de 1re cl. le 1er mars 1846, il fut envoyé à bord du brig, avec lequel il croisa aux îles Shetland et se rendit en Amérique du Sud.

Embarqué sur la goélette le 31 septembre 1848, il l'accompagna en Afrique, à plusieurs reprises, à Santo-Thomas de Guatémala et dans le Nord jusqu'en 1854.

Désigné pour *le Diamant* le 21 septembre 1855, il revint sur *la Louise-Marie* du 1er octobre 1857 au 6 avril 1858, date à laquelle il fut chargé du cours d'astronomie nautique, de navigation, de gréement et de droit international à l'Ecole militaire.

Le 13 septembre de la même année, il fut rappelé sur la goélette. Le 21 mars 1861, il fut désigné pour suivre les travaux hydrographiques en Angleterre et, le 23 juillet suivant, Stessels fut chargé de dresser la carte marine des côtes de Belgique; les sondages opérés sous sa direction permirent également l'établissement de la carte de l'Escaut.

Enseigne de vaisseau le 1er décembre 1849, lieutenant de 2e cl. le 21 juillet 1860, lieutenant de 1re cl. le 20 janvier 1864, il fut désigné pour remplir les fonctions d'inspecteur des écoles de navigation le 13 décembre 1866; il était alors commissaire permanent de la surveillance de l'Escaut.

Promu capitaine-lieutenant de vaisseau, le 1er novembre 1872, Stessels mourut le 6 mars 1875.

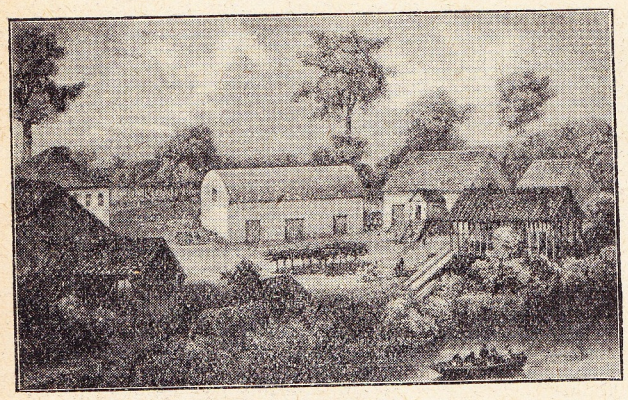
(2) Fichefet, né à Louvain le 25 septembre 1810. Fut commissionné chirurgien sous-aide major de marine le 16 décembre 1846 et fut désigné pour le brig se rendant en Amérique du Sud. Le 10 juillet 1849, il fut chargé du service des émigrants Anvers.

Désigné pour la goélette en partance pour la côte d'Afrique, le 30 novembre 1851, il l'accompagna encore dans le Nord et au Rio-Nunez jusqu'au 2 juillet 1854. Le 15 novembre de cette dernière année, il fut chargé du service Ostende-Douvres.

Fichefet fut nommé aide-major le 15 août 1854; il mourut le 19 mars 1855.

(3) Archives du Musée royal de l'Armée.

Vanhaverbeke décida de renouveler une tentative d'accommodement. La proposition d'une entente amicale et neutre fut acceptée par les deux chefs ennemis. Ces ouvertures, qui nécessitèrent plusieurs voyages de Debocca à Caniope, n'eurent aucun résultat, à cause de la ténacité des Landoumas, qui vou-



L'établissement de M. Bicaise sur le Rio-Nunez.
(D'après une lithographie de l'époque.)

laient en réalité accaparer tout le territoire des Nalous, qu'en vertu de prétendues traditions, ils considéraient en usurpateurs.

Lamina implora alors la protection des Belges, la sachant efficace par expérience. Abusant de sa qualité d'allié, il demanda que *la Louise-Marie* lui fournît de quoi armer les auxiliaires portugais qu'il venait de recevoir. Ne pouvant l'aider de cette façon sans risque d'affaiblir ses propres moyens, Vanhaverbeke lui avança 2,500 francs, qu'il eut la prudence de faire valoir sur la coutume de 1851 et 1852. En outre, la goélette décida de prolonger son séjour à la colonie, mais sous condition pour les résidents qu'elle devait protéger, d'évacuer le haut du fleuve endéans les trois jours, afin de se transporter dans la zone d'action efficace des canons.

Les colons refusèrent d'abandonner leurs installations. Dès lors, la responsabilité étant couverte, toute peine devenant inutile et les frais extraordinaires étant défendus, on continua la croisière.

Résultat : tout le commerce de la région se trouva paralysé, le marché de Debocca fut abandonné par les Foulahs venant des contrées voisines, les transactions se réduisirent aux affaires locales.

Lamina, voulant mettre son fils et son neveu, respectivement âgés de six et de quatorze ans, en sûreté, rêvant pour eux d'une éducation raffinée, les confia à Vanhaverbeke, qui les amena en Belgique.

Comme conséquence des nouveaux retards subis à la suite des faits que nous venons de relater, il fallut renoncer à aller remettre au chef de Rio-Pongo un cadeau qui lui était destiné en récompense d'une offre de terrain qu'il avait faite au gouvernement belge.

Bref, on cingla vers l'archipel des Bissagos, on visita les îles Dormel, Cagnabec et Boulam, on mouilla en rade de Bissao et à Bathurst, où il fallait recommander encore les intérêts belges à la bienveillance du gouverneur, puis à Gorée, enfin à Hann, et le 15 juin 1852, *la Louise-Marie* revint au pays.

Elle retourna en Afrique le 23 janvier de l'année suivante, sous les ordres de Petit, qui alla remercier officiellement le capitaine de vaisseau Baudin, commandant la station française de Gorée, qui avait envoyé un vapeur dans le Rio-Pongo, où les intérêts belges avaient été compromis; sa mission consistait aussi à recueillir des renseignements d'ordres militaires et commerciaux. Arrivé à Vittoria au mois de mars, il se rendit auprès de Lamina, dont il apprit avec satisfaction que Mayoré, fatigué « d'échanger des coups de peigne » avec les Nalous, comme l'écrivit le lieutenant de vaisseau Godtschalck à un parent, et pressé par les Foulahs dont le trafic se trouvait ainsi perturbé, se tenait tranquille depuis quelque temps et qu'il était sérieusement question de conclure la paix.

Les roitelets apaisés tournèrent aussitôt toute leur activité vers la diplomatie et Petit ne tarda pas à s'apercevoir que les multiples démarches faites auprès de lui par les deux partis, n'avaient d'autre but que d'obtenir de la poudre et du genièvre.

Le journal de bord de Masui (1) mentionne que le bâtiment quitta Vittoria le 27 mars pour visiter le Rio-Pongo, où Dufour fut envoyé aux informations, et Sierra-Leone.

Le 7 juin suivant, *la Louise-Marie* rentra au bassin d'Anvers.

La convention conclue avec Lamina fut dénoncée en 1858, une convention nouvelle, exonérant notre gouvernement de toute charge, la remplaça; elle a encore toute sa valeur aujourd'hui, bien qu'il n'en soit pas fait usage.

Mais la situation économique du pays ne s'étant pas améliorée, le Gouvernement désira rétablir les relations avec La Plata et, dans ce but, de Brouckère déposa à la Chambre, le 18 janvier 1853, une demande de crédit de 95,000 francs pour réarmer *le Duc de Brabant*.

Le crédit fut voté par 33 voix contre 20. M. Forgeur félicita les dirigeants d'avoir présenté ce projet de loi et proclama que l'on avait engagé le pays dans une fausse voie en réalisant naguère des économies outrancières sur le budget de la marine.

Peu partisan de prodigalités, il affirma qu'il ne s'était cependant jamais rallié aux expériences malheureuses de réductions faites, soit en 1847, soit en 1848.

Il estimait que la Belgique devait posséder un jour une marine importante, une armée de mer comme une armée de terre.

Il fit remarquer que notre pavillon avait déjà flotté glorieusement dans plusieurs contrées et formula le vœu que notre corps naval reçût des développements nouveaux, afin de favoriser d'une manière efficace, l'accroissement de la marine marchande.

Il terminait en engageant le Gouvernement à examiner consciencieusement s'il n'y avait pas lieu de développer la marine militaire.

A cette époque, le corps d'officiers ne se composait plus que de 4 capitaines-lieutenants de vaisseau, 15 lieutenants et enseignes et 1 aspirant de 1re cl.

Une loi du 14 mars ouvrit un crédit pour la réparation du brig qui, pendant environ cinq ans, avait été amarré dans les

Le maître d'équipage Van Spitael, de *la Louise-Marie*.
(D'après un dessin de l'aspirant de 1re cl. Masui. Voyage de 1852-1853.)

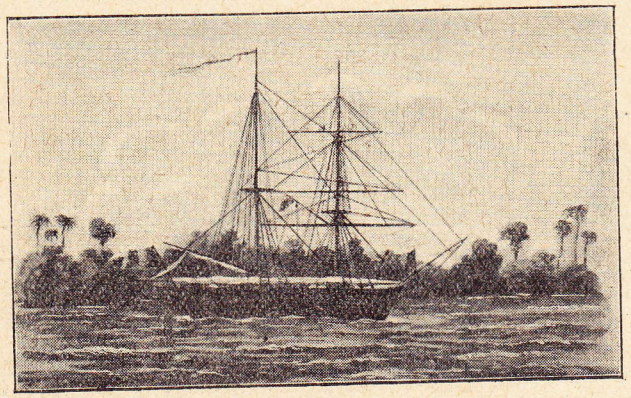
bassins de Bruges. Il quitta les chantiers de celle ville le 1er octobre, et fut conduit à Ostende le 8 du même mois.

Le lieutenant de vaisseau Sinkel fut chargé de mettre les gréements en place.

(1) Archives du Musée royal de l'Armée.

L'armement se fit à l'aide de canons-obusiers de 36 et de pièces de 12, trop longues, dont la manœuvre était presque impossible; en 1856, on fut obligé de réduire le nombre de bouches à feu.

L'équipage fut composé de 1 capitaine-lieutenant de vaisseau : Petit (à peine rentré d'une croisière dans le Nord sur la goélette); 1 lieutenant de vaisseau de 1re cl.; second : Roose; 1 lieute-



La Louise-Marie dans le Rio-Nunez.
(Dessin exécuté, en 1853, par l'aspirant de 1re cl. Masui.)

nant de 2e cl. : Perlau; 2 enseignes : Sinkel et Van Schoubroeck; 1 aspirant de 1re cl. : Masui; 1 chirurgien-major : Durand; 1 aide-major : De Forchaux (1); 1 officier d'administration : Wolter; 1 écrivain comptable : Hardi, et 72 matelots; total : 82 hommes, officiers compris.

Les officiers étaient ainsi employés : Perlau était chargé de l'artillerie et de l'armement, Sinkel du gréement, de la voilure, des vivres et des signaux, Van Schoubroeck et Masui des calculs et des observations. Le premier officier était responsable de la bonne exécution de ces différents services vis-à-vis du commandant.

Le chiffre qu'atteignait l'équipage était inférieur de 31 au nombre voulu; le ministre des Affaires étrangères de Brouckère déclara qu'en diminuant le nombre de canons, il était possible de réduire l'équipage; c'était encore une économie mal entendue, une ridicule lésinerie; il faut à un navire ce qui lui faut et rien de moins, au risque de graves mécomptes, et l'on en était si bien persuadé que le ministre préconisait de calculer le budget pour 1854 sur un effectif de 100 hommes.

Au surplus, « la tentative de réarmement du brig n'aboutit qu'à démontrer que l'on ne possédait plus la sévérité indispensable pour réussir à former les germes de la création d'un noyau de sous-officiers et de matelots habitués à la vie rude, prêts à tout, et qui auraient pu dresser les marins ».

Les efforts qu'on fit pour réunir le cadre nécessaire prouvèrent bien, en effet, qu'équipages, sous-officiers, tout était à reconstituer par suite des licenciements successifs. Le règlement qu'en cette occasion le capitaine de vaisseau, directeur général de la marine Lahure, avait savamment élaboré du fond de son bureau, à Bruxelles, avec son manque de connaissances pratiques de la navigation, bien qu'il eût devancé les vieux loups de mer qui avaient passé de si nombreuses années sur le pont, ce règlement (du 28 octobre 1853) fut inexécutable. De là un manque d'organisation déplorable, et on dut bien constater « que nous n'avions plus de marine ».

Il fallut pourtant, cette fois encore, marcher par ordre et, le 12 décembre, *le Duc de Brabant* fut remorqué hors du port d'Ostende par *la Topaze* pour se diriger vers Santo-Thomas, notre colonie en quenouille; la mission était cette fois de s'assurer de la réalité d'un débarquement de 500 Américains qu'on y avait annoncé.

(1) De Forchaux, né à Bruxelles le 16 avril 1825. Entra dans la Marine comme élève chirurgien, le 2 novembre 1847, et fut détaché à l'hôpital de Bruxelles. Nommé sous-aide major le 26 septembre 1850, il fut chargé, un mois après, du service des émigrants à Anvers.

Le 25 novembre de la même année, il fut désigné pour *la Louise-Marie*, qu'il accompagna à Santo-Thomas; le 30 septembre 1853, il passa sur *le Duc de Brabant* et retourna au Guatémala. A sa rentrée il prit la direction du service des émigrants.

Il démissionna le 31 août 1873 et fut nommé chirurgien de 1re classe honoraire.

De Forchaux mourut en mai 1881.

Il est intéressant, après ce que nous avons rapporté plus haut, de parcourir le livre de bord de ce voyage, que nous laissa Masui (1) : Jamais on ne distribua, sur nos unités, tant de coups de garcette et on ne mit tant aux fers, jamais il n'y eut tant de manquements à la discipline, malgré le prestige de Petit, que pendant cette campagne : 25 coups à quelques matelots pour indiscipline, 30 coups au matelot R... pour négligence dans la manœuvre, 25 coups à trois matelots pour ivresse, 50 coups à N... pour avoir coupé un rabau de sabord; aux fers le cuisinier pour vol, aux fers le quartier-maître et le charpentier pour avoir découché à terre, etc., aux arrêts les sous-officiers, suspendus pour un mois dans leurs fonctions les maîtres voilier et armurier. C'est effrayant ce qu'il fallut sévir; non, bien vrai, la maistrance n'existait plus, la discipline était devenue lettre morte, nous n'avions plus de vrais marins.

Un peu avant d'arriver à Santo-Thomas, le 16 février, un homme mourut des fièvres : mis le cercueil dans la yole et filé l'embarcation à l'arrière du navire, une oraison funèbre dite en présence du personnel et, le lendemain, enterrement dans le petit cimetière, hélas! que trop peuplé, de notre « belle colonie », mis pendant ce temps le pavillon à mi-mât. Puis vente à l'encan des effets du défunt; ensuite l'oubli.

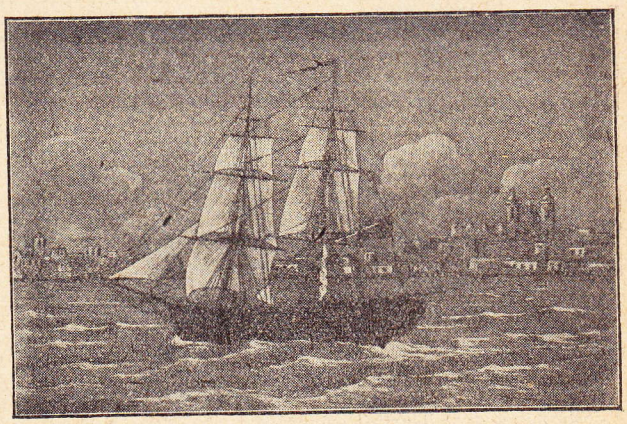
Pendant l'escale, le climat atteignit les membres du brig. Un second décès se produit; même cérémonie courte, sobre, émotionnante, que précédemment; puis chacun reprend ses occupations.

On alla planter une croix sur la tombe du malheureux Palmaert, qui, au cours d'un précédent voyage de *la Louise-Marie*, avait, lui aussi, payé son tribut aux miasmes de la baie; on reçut la visite du gouverneur d'Isabaal, on embarqua les archives de l'entreprise agonisante, le consul général : M. Cloquet, et quelques autres passagers, heureux de quitter cet enfer; enfin, le 29 avril, le brig reprit le chemin d'Anvers, où il mouilla le 13 juin.

Le 12 décembre suivant, remorqué par le vapeur *Princesse Charlotte*, *le Duc de Brabant* leva encore l'ancre pour le Rio-Nunez et la côte orientale de l'Amérique du Sud, afin de s'enquérir où se trouvaient nos compatriotes émigrés à Sainte-Catherine. L'état-major est le même, sauf que Mestrieau y remplace Van Schoubroeck et que le docteur De Forchaux, débarqué, ne fut pas remplacé. Sayo Salifou, fils de Lamina, et Carimon, neveu de ce chef, ayant suffisamment appris de français et d'anglais, sont ramenés dans leur capitale par la même occasion.

La discipline laissa encore à désirer cette fois; comme les peines corporelles ont été abolies tout récemment, le livre de bord renseigne une quantité respectable de mises aux fers.

Le séjour à l'embouchure du Rio-Nunez (excellent marcheur, le navire tire trop d'eau pour s'engager dans la rivière) fut des plus courts, nos intérêts y étant devenus presque nuls et les roitelets y vivant désormais en paix. Après une traversée relativement agitée, Montévidéo fut atteint le 8 février. Le brig y

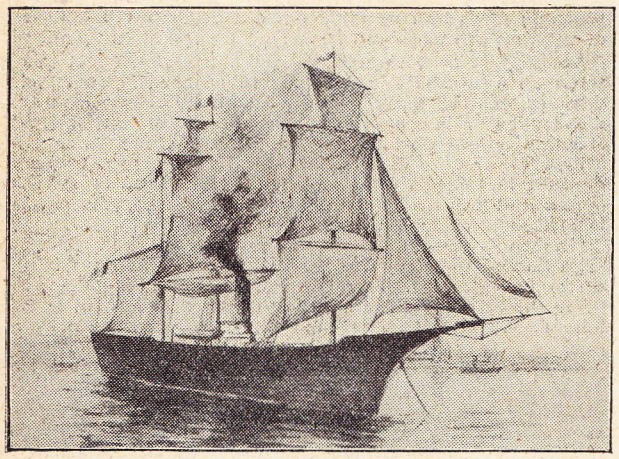


Le Duc de Brabant.
(D'après un dessin de l'enseigne de vaisseau Masui. Voyage de 1854-1855.)

resta vingt jours. Le 5 avril, il mouilla devant Sainte-Catherine, endroit délicieux, bien situé, où notre colonie eût pu être prospère, mais l'organisation en fut mauvaise, on n'encouragea pas cette entreprise intéressante et la fâcheuse impression que produisit sur le public la malencontreuse affaire de Santo-Thomas et le mauvais choix des émigrants qu'on y envoya fit échouer cette

(1) Archives du Musée royal de l'Armée.

nouvelle tentative. Ne disposant pas des fonds nécessaires pour se rendre sur place, Petit dut se contenter de débarquer seul à Desteiro, sur la côte, et d'y prendre des renseignements sur Sainte-Catherine, située dans les terres. Les résultats de l'enquête furent assez satisfaisants. Grâce à leur travail et à leur



Steamer de la Société Transatlantique.
(Dessin de M. L. Munsbach. Musée royal de l'Armée.)

énergie, les colons ont acquis quelque aisance; ils y cultivaient nos produits, ainsi que du café et de la canne à sucre, qu'ils allaient vendre à Rio.

Ces investigations par trop sommaires terminées, on gagna Rio-de-Janeiro, où l'accueil fait par les habitants à nos marins, qui y passèrent près d'un mois, fut des plus chaleureux; l'état-major y fut reçu par les souverains. La Belgique cessa d'être inconnue dans ce vaste empire. Après une visite à Bahia et à Pernambouc, *le Duc de Brabant* rentra à Anvers le 3 juillet 1855.

Il convient de mentionner ici un nouvel épisode de notre passé expansionniste. incident auquel nos marins furent encore activement mêlés :

Le 21 octobre 1853 s'était créée à Bruxelles une compagnie assez audacieuse pour tenter la reprise du projet de relations avec le Nouveau Monde, qui avait coûté si cher jadis au gouvernement. La « Société anonyme belge des bateaux à vapeur transatlantiques », constituée par Spilliaert, Notteboom, Posnoz, etc. (ces noms méritent bien de passer à la postérité), au capital de 5 millions de francs, voulut établir un service régulier entre Anvers et New-York.

A.-H.-L. Tack.
(Cliché de M. Ch. Maroy.)

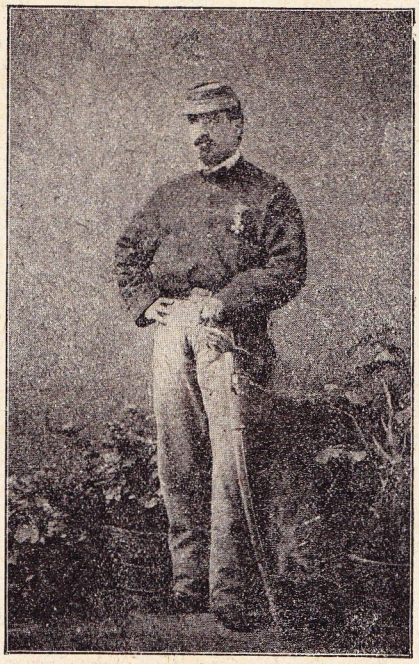
Une convention fut signée avec l'Etat. Les navires, à hélices, devaient être d'au moins 1,200 tonneaux et les machines d'une puissance minimum de 200 chevaux; la capacité de chargement ne pouvait être inférieure à 400 tonneaux de marchandises. L'exemption du péage de l'Escaut et de divers autres droits leur était assurée, la taxe de mer des correspondances devait être perçue pour le compte de la compagnie; au cours de la première année, il devait y avoir un départ tous les mois et, dès la seconde année, les voyages devaient se faire par quinzaine. L'Etat accordait 1,200 francs de subside par traversée, aller et retour. Tout cela ne fut pas octroyé sans discussions aux Chambres. Pensez donc, et l'économie! Pourtant les débours étaient ridiculement restreints et l'appui était surtout moral.

Les deux premiers navires de cette entreprise furent construits en Hollande, sur les chantiers Paul van Vlissingen et Cie; ils furent baptisés *la Belgique* et *la Constitution*. Ces vapeurs à hélices étaient en fer, ils jauchaient 2,889 tonnes, leurs machines étaient d'une puissance de 350 chevaux; ils coûtèrent chacun 883,000 francs.

La Constitution fut lancé le 27 juillet 1855 et l'autre quelques jours plus tard; ils arrivèrent à Anvers plus d'un an après l'époque à laquelle, en vertu de l'accord conclu avec l'Etat, le service aurait dû être commencé. Mauvais présage, qui se trouva confirmé, hélas! dans la suite.

Tack et Pougin, revenus d'Allemagne, reçurent respectivement le commandement de *la Belgique* et de *la Constitution*; Tack fut secondé par le lieutenant Fix, également licencié de la Marine fédérale (1).

Enfin, le premier partit d'Anvers le 29 décembre 1855, emportant des passagers et une cargaison respectable, mais arrivé en vue de Blankenberghe, l'une des chaudières fut brûlée, mise hors service et il fallut relâcher quelques jours à Southampton. Néanmoins, de nouveaux voyageurs montèrent à bord et l'on chargea quelques ballots. On partit d'Angleterre le 6 janvier 1856, avec l'espoir de regagner le temps perdu... Trois jours plus tard, il fallut se réfugier à Plymouth, le navire faisant de l'eau et les pompes fonctionnant mal. La construction du bâtiment était carrément défectueuse.



Le major Fix, de l'armée de Garibaldi.
(Cliché de M. Ch. Maroy.)

Après réparation, *la Belgique* reprit mer. Assailli par le mauvais temps, le steamer fut obligé de revenir, une autre chaudière étant brûlée et mise hors service, tandis que l'autre était obstruée par les sels; de plus, la carcasse faisait eau de plus

(1) Fix, L.-F., eut une carrière si aventureuse que nous ne pouvons résister au désir de la résumer ici : Né à Luxembourg le 3 septembre 1829, il fit ses premières études à Luxembourg et à Bruxelles, ensuite à l'Ecole de navigation d'Anvers; il obtint son brevet de lieutenant de la marine marchande le 19 août 1848 et entra peu après, comme enseigne, dans la Marine fédérale allemande.

Rentré en Belgique en 1852, il commanda pendant dix mois le navire *la Virginie*, qu'il conduisit à Constantinople, Odessa, Livourne et à Cette.

D'octobre 1856 à mai 1859, il servit comme 3e officier, puis comme second et premier lieutenant à bord de *la Princesse Charlotte* et de *la Constitution*; il effectua ainsi plusieurs voyages à New-York, aux Indes anglaises et en Chine.

Attiré par les exploits de Garibaldi, il courut le joindre et devint capitaine d'état-major du génie des volontaires, puis major. Il combattit avec l'artillerie contre la flotte napolitaine en août 1860 et fut blessé à Volturno.

Passé dans l'armée de Victor-Emmanuel, il quitta bientôt le service de la Lombardie pour s'engager dans les troupes Nordistes; il ne tarda pas à être promu capitaine dans les troupes de l'Ohio; blessé à Columbus, il fut nommé, en septembre 1864, major aide de camp du général Rozenkranz, puis inspecteur général des troupes du Missouri, ensuite lieutenant-colonel, intendant en chef et inspecteur général des prisons militaires de Saint-Louis.

Promu chef de division au département de la Guerre, à Washington, en juillet 1865, Fix mourut en cette ville en 1892. — Note communiquée par M. Ch. Maroy.

belle et sa mâture en fer était disloquée! Il en résulta, pour la société, une dépense imprévue de 500,000 francs!

Bref, le service dut être suspendu jusqu'au 4 octobre suivant. La confiance du public était évidemment ébranlée. Après une escale à Southampton, on arriva à New-York le 26 du même mois. On fut obligé d'y remplacer la mâture. Mais à Anvers ce fut une bien autre affaire : il fut indispensable d'y renforcer la construction et de lui donner un double fond. Les examens de la quille démontrèrent combien on avait été roulé par nos bons « frères », on retira d'entre les abouts des tôles, du mastic qui y avait servi à masquer l'imperfection des joints, les rivets ne tenaient pas; les membrures, loin de reposer sur la quille, s'appuiaient sur la virure de gabord et le logement de l'hélice n'était pas disposé dans l'axe du navire.

Le lieutenant de vaisseau Michel.
(Cliché de M. Ch. Maroy.)

La Constitution ne valait pas beaucoup mieux, quoiqu'on l'eût essayé passablement devant une commission d'ingénieurs. Arrivé à New-York, ses machines furent trouvées dans un état lamentable et durent être réparées, dont coût 250,000 francs.

Les deux pyroscaphes, émules de *la British Queen*, n'effectuèrent, comme ce « monstre », que trois voyages à New-York.

Mieux avisés, les membres de la société s'adressèrent à la firme Cockerill, à Anvers, pour la construction des autres paquebots : *Léopold Ier*, *le Duc de Brabant* et *le Congrès*, tous trois-mâts-barques à trois ponts, à une cheminée, longs de 88m39 de tête en tête, larges de 11m58 et ayant 8m48 de creux; les machines, à condensation, étaient de 350 chevaux.

Le *Léopold Ier*, de 2,500 tonneaux, fut lancé le 15 octobre et placé sous les ordres de Michel, qui avait obtenu à cet effet un congé sans solde d'un an. La commission de réception fut, cette fois, nommée par le ministre des Affaires Etrangères; le rapport conclut que le steamer était « un des plus solides navires en fer de l'époque » et il paraît que ses machines et ses chaudières firent l'admiration des agents du Lloyd anglais. Il ne fit cependant également que trois voyages au pays des Yankees.

L'enseigne de vaisseau Masui, qui avait obtenu d'y faire le service, nous a laissé un journal de bord suggestif (1) de la première de ces traversées : Parti d'Anvers le 1er février 1857, on s'aperçut, dès Flessingue, que la vitesse était réduite; il fallut hisser les voiles et forcer les machines. Le 2, au matin, on arriva à Southampton, où un plongeur constata qu'une des palles de l'hélice était cassée et que deux autres étaient endommagées. Résultat : il fallut décharger la cargaison, envoyer l'hélice à Londres et la remplacer.

On quitta la rive anglaise le 14, le mauvais temps abîma la voilure et la corne fut rompue, l'artimon fut enlevé, un matelot tomba de la hune et se blessa grièvement; dix minutes après, un autre tomba à la mer et disparut, les batayables de la poulaine devant à babord furent défoncées, un homme de l'équipage, devenu fou, tenta de se suicider.

Arrivé à Staten Island le 8 mars, six matelots désertent aussitôt. On répare les avaries.

Reparti le 21, on rentra à Anvers le 5 avril, dans d'assez bonnes conditions.

Sinkel, se trouvant alors en demi-solde, obtint de participer à la seconde traversée, qui commença quinze jours plus tard. Sept cents émigrants se trouvaient à bord. L'auteur de la relation des péripéties de ce voyage constate que « Michel comprend parfaitement les difficultés, les défectuosités de l'entreprise au service duquel il s'est placé; il s'efforce de réagir contre sa situation et se trouve secondé avec beaucoup de zèle par ses officiers, dont Luning, civil, second.

Par l'ordre, l'énergie, Michel obvie autant que possible au manque d'organisation de la ligne. Sans se faire illusion sur les conséquences que ce défaut d'organisation peut produire, sur sa part de responsabilité dans ces conséquences, uniquement pour se distinguer, il s'éprend de sa tâche, remédie à tout, pare au plus pressé, en conservant toujours son sang-froid, ses forces, et l'entente entre ses officiers. Actif, intelligent, appliqué à ce qu'il entreprend, il déploie dans ce service une fermeté rare, un courage et une vaillance dignes d'éloges..., seulement il est accablé par la faute de ses patrons ». La description que Sinkel nous fait du logement des émigrants est navrant.

Après une courte escale en vue de Southampton, où l'on reçut cinquante-quatre nouveaux passagers, le paquebot continua sa route; la navigation ne tarda pas à se ralentir par suite de la défectuosité des machines. New-York fut atteint le 8 mai.

Le *Léopold Ier* y resta jusqu'au 16. Il revint, ayant peu de passagers à bord et une quantité fort négligeable de marchandises. La machinerie recommence à donner des soucis, un tuyau d'exhaution de la chaudière babord se trouvant bouché, il fallut éteindre les feux pour réparer l'avarie. Les vibrations ressenties à l'avant, par suite des mouvements du propulseur, empêchent de tenir le beaupré convenablement; le beaupré et son boutdehors sont trop longs, le gréement est trop lourd; les pavois et le bas-bord, trop faibles, etc., etc.

On mouilla devant Anvers le 1er juin.

La Société Cockerill avait fait des sacrifices pour imposer cet armement nouveau et elle subit même des pertes volontaires sur cette livraison; nous la verrons encore, dans la suite, faire de louables et patriotiques efforts en faveur de notre marine.

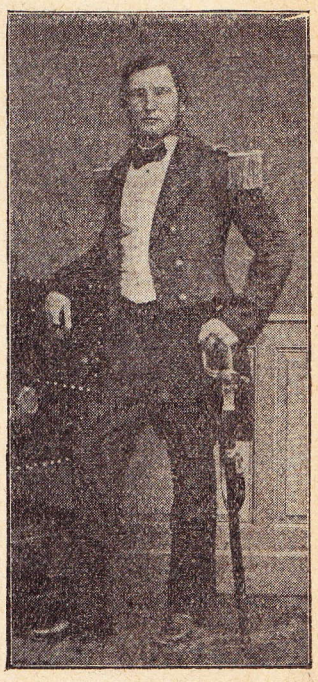
Le Duc de Brabant et *le Congrès* n'allèrent jamais à New-York.

Après une dizaine de mois d'exploitation, la Compagnie dut suspendre son service. Ces deux derniers bateaux, lancés en 1857 et 1858, furent loués à l'amirauté anglaise pour transporter des troupes aux Indes. Depuis le 28 décembre 1856 déjà, Pougin avait cédé la place au capitaine non diplômé Frantzen et, peu après, Michel rentra dans la marine de l'Etat pour être remplacé par G. Luning, de la flotte marchande, qui y servait comme second.

Il fut démontré alors que les constructions sortant des chantiers Cockerill étaient parfaites.

La Société liquida, non sans désastre, en 1859.

L'entreprise avait encore été montée à la légère, hâtivement, sans garantie aucune; le principe en était excellent, mais l'étude insuffisante. On n'eut pas la pudeur d'y envoyer officiellement nos officiers, qu'on engagea cependant à y participer. Encore une fois, on méprisa leurs compétences; lorsque le projet fut bâclé, on les entraîna à y collaborer; leurs observations judicieuses ne comptèrent pas, on les fit « marcher », et ils essayèrent, comme précédemment, de faire pour le mieux. En fin de compte, ce fut sur eux encore, que retomba inconsidérément la responsabilité d'une sotte aventure, dont ils ne pouvaient être rendus responsables (1).



L'enseigne de vaisseau Masui.
(Cliché communiqué par M. l'ingénieur Masui.)

Mais nos officiers avaient acquis très vite la certitude que la remise en service du brig ne constituait pas un essai sérieux, en présence des lésineries qui s'observaient dans les détails les plus essentiels. Leur zèle perdit de son ardeur, leur enthousiasme disparut progressivement, et pour cause : l'éducation des équipages était négligée par ordre, on ne l'exerça même

(1) Archives du Musée royal de l'Armée.

(1) Le 30 mai 1855, on constitua encore une « Société belge de bateaux à vapeur entre la Belgique et l'Amérique du Sud », au capital de 3,000,000 de francs. L'Etat accorda un subside et des exemptions de taxes. Le service ne fut jamais inauguré, le capital n'ayant pu être réalisé.

Quelque dix années plus tard, une nouvelle tentative d'établissement de relations entre la Belgique et l'Amérique du Nord fut tentée par la Société Steinman et Ludwig. Ses navires se perdirent et l'entreprise avorta. La « Red Star Line », seule, fut plus heureuse, reposant sur des bases réellement sérieuses.

plus au tir. Ils sentirent parfaitement que, si le Roi et son entourage désiraient une marine, et même une bonne marine, le ministère n'en voulait pas, ou n'osait pas en vouloir, de crainte de se dépopulariser. La presse commença à s'émouvoir et M. Lahure devint l'objet des quolibets, voire de charges; on le représenta traînant, au bout d'une corde, sur un canal, deux petits bateaux pavoisés.

Après s'être laissé aller au découragement, le corps ressentit un vif mécontentement et résolut de protester contre l'indifférence du pays et du directeur général. Il parvint à intéresser à sa cause le capitaine Brialmont. Celui-ci fit paraître, à la fin de 1854, une brochure, intitulée : « Utilité de la marine militaire belge », qui fit couler beaucoup d'encre et déchaîna des discussions orageuses, au point d'en imposer ici un rapide examen :

« Ce titre fera sourire plus d'un lecteur, écrit le savant auteur. Vouloir prouver l'utilité de la marine militaire belge, d'une chose qui n'existe pas ou qui existe à peine, c'est en effet une résolution des plus audacieuses. Nos compatriotes sont nourris de la ferme croyance qu'il est aussi peu nécessaire à la Belgique d'avoir des vaisseaux armés de canons qu'il est indispensable à l'Etat de Monaco de fonder un hôtel des invalides ou à S. M. Faustin Ier d'ériger à Haïti un institut de belles-lettres et des beaux-arts ! On leur a présenté notre marine comme une sorte de parodie guerrière dont le contribuable paye les frais et qui n'est destinée qu'à réjouir une fois par an les peaux-rouges de Guatémala et les peaux-noires de la côte d'Afrique. La satire et la caricature ont largement exploité ce thème, en sorte que le public, toujours facile à égarer quand on le flatte ou l'amuse, a fini par conclure qu'il serait absurde, à nous, petit Etat neutre et sans colonies, d'avoir la fantaisie ruineuse de posséder des canonnières et des avisos à vapeur.

» Sa destruction ou, ce qui revient au même, sa lente et progressive décadence amènerait tôt ou tard une situation fâcheuse. »

Voilà la thèse que Brialmont développa et démontra brillamment. Pour porter remède à cette déplorable situation, afin de protéger notre pavillon sur mer, de permettre à nos commerçants de trouver des débouchés au loin, de favoriser la pêche dans la mer du Nord et de participer, en même temps, à la défense de l'Escaut et d'Anvers, réduit de notre armée de terre, il proposa de constituer une flottille à l'aide des bâtiments encore existants : *la Louise-Marie* et *le Duc de Brabant*, auxquels on adjoindrait 4 canonnières à hélice, ayant à bord, chacune, 4 canons-obusiers de 27 cm., et 3 avisos à vapeur tirant 12 pieds d'eau, portant 8 bouches à feu du calibre de 60 au minimum.

Quant au personnel, en tenant compte de la nécessité de mettre, en temps de paix, 180 hommes à bord des avisos et 160 sur les voiliers, il en arrivait à préconiser la constitution d'un bataillon de mariniers à cinq compagnies de 160 hommes chacune. Les marins devaient être recrutés dans les polders et les officiers dans la marine.

L'effectif du bataillon s'élevait ainsi à 800 hommes, chaque compagnie ayant à sa tête un capitaine du corps royal. En outre, un commandant devait prendre la direction de cette troupe et avoir sous son autorité une compagnie de mousses, qui devait être embarquée sur un vieux bâtiment servant de borda.

Les mariniers devaient aussi être exercés au maniement des batteries casematées du fleuve.

L'organisation du cadre d'officiers devait comprendre : 1 capitaine de vaisseau commandant la station de l'Escaut, 4 capitaines de frégate, dont 1 pour le brig et 3 pour les vapeurs; 1 major commandant le bataillon des mariniers, 6 capitaines commandants de compagnie, 5 lieutenants de vaisseau de Ire cl., dont 1 pour la goélette, 1 pour le brig et 3 pour les vapeurs, 4 lieutenants de vaisseau pour les avisos; 30 aspirants, dont 12 servant à tour de rôle dans les mariniers, et enfin 10 comptables.

Le personnel et le matériel de la marine devaient être mis sous la haute direction du département de la Guerre.

En terminant, Brialmont faisait très judicieusement remarquer que cette organisation permettrait le recrutement abondant de matelots pour les navires marchands. C'est un axiome qui, malgré son indiscutable évidence et l'expérience acquise, fut toujours attaqué par les détracteurs systématiques de la marine militaire; cet acharnement prouve l'importance de l'argument.

En avril 1855, parut une nouvelle brochure, due encore à la plume de notre illustre savant. Intitulé cette fois : « Réflexions sur la marine militaire belge — 1830-1855 », l'opuscule attire l'attention du pays sur l'ingratitude témoignée à l'égard des officiers de notre flottille, énumère les services qu'ils ont rendus, les engagements contractés envers eux, l'erreur dans laquelle verse le Gouvernement et le peuple en se désintéressant des choses de la mer : « Nous n'avons plus de matelots, ajoute-t-il, parce que nous n'en formons plus comme par le passé; nous n'avons plus de novices, parce que nous n'avons plus d'école de mousses; nos maîtres de profession, et la classe si précieuse des maîtres d'équipage en particulier, s'amoindrit de jour en jour et finira par s'anéantir. Nous verrons avant peu d'années la Belgique condamnée à n'embarquer sur ses navires de commerce que des matelots étrangers, obligation d'autant plus préjudiciable à ses intérêts, outre qu'elle est antinationale, que nous voyons chaque jour les prétentions étrangères augmenter dans des proportions effrayantes. »

Combien tout cela était prophétique ! L'auteur demandait un effort de raisonnement simplement, que l'on décidât, oui ou non, s'il fallait une marine de l'Etat.

Le croirait-on, à cette époque, certaines factions allaient jusqu'à réclamer la cession, à une compagnie particulière, de la ligne Ostende-Douvres !

L'impression produite par ces écrits et les polémiques qu'ils provoquèrent fut tellement profonde que, non seulement, certains quotidiens, tel *le Journal d'Anvers*, jusqu'alors hostiles à notre force navale, se rallièrent entièrement aux idées de Brialmont, mais encore, que devant l'opinion publique violemment émue, un conseil des ministres fut convoqué et une commission fut instituée, le Ier juillet 1855, pour examiner les différentes questions se rattachant à la marine militaire, qui ne comptait plus que 19 officiers, dont le cadre de la maistance avait été licencié, pour cause d'économie, et qui ne possédait plus que des matelots imberbes.

Cette commission fut composée du comte de Renesse-Breidbach, sénateur, des représentants Coomans, de Wouters, Orts, Van Iseghem, du capitaine de vaisseau Lahure, du colonel d'artillerie Soudain de Niederwerth, du capitaine-lieutenant Petit (remplacé le 3 octobre 1855 par le capitaine-lieutenant Vanhaverbeke), de l'ingénieur de Ire cl. Guiette et du capitaine d'état-major Brialmont. En vertu d'une clause de l'arrêté constitutif, l'assemblée, pouvant choisir son président et son secrétaire, pria S. A. R. le Comte de Flandre de se mettre à sa tête et Brialmont fut chargé du secrétariat.

L'enseigne de vaisseau Delcourt, passé dans la suite dans les cadres de génie maritime.
(Lithographie appartenant à Me François-Delcourt.)

Du coup Napoléon Lahure se sentit du vent plein les voiles et, sortant de l'apathie qui lui valait la bienveillance parlementaire, il se déclara, dans les entretiens particuliers, l'ardent défenseur de l'institution dont il était le chef.

« Malheureusement, cette question de la marine fut mal introduite.

» Le principe de la nécessité de cette institution admis par la très grande majorité de la commission (Orts et Coomans, un avocat et un journaliste, seuls furent d'un avis opposé), il eût fallu procéder par ordre, éviter d'entrer dans des discussions à perte de vue sur l'organisation à décréter, décider seulement de l'urgence d'étendre, d'améliorer les éléments existants, selon les besoins de la défense nationale et de la création de relations commerciales avec les pays lointains, et à mesure que la lumière se reproduirait sur le meilleur mode d'organisation à introduire.

» Qui trop embrasse mal étreint.

» Pour avoir embrassé un ensemble de questions insolubles pour le moment, dans l'état de nos connaissances maritimes et de transformations où se trouvait alors partout la marine, nous n'avons pas abouti.

» La commission se crut appelée à prononcer sur des points où elle se trouvait incompétente (Pour savoir quelque chose, a dit Andrieux, il faut l'avoir appris). Elle passa son temps, un temps très long, à examiner différents systèmes proposés par plusieurs de ses membres, qui furent généralement d'accord pour reconnaître en principe le besoin : 1° d'une petite flottille capable de défendre les polders, les approches d'Anvers, d'établir en aval de cette place un barrage indispensable pour arrêter une flotte, barrage à protéger par la marine et l'armée; 2° de créer des stations maritimes permanentes, à l'instar de celles de la France et autres puissances, dans les principales mers, la mer de Chine, l'Océanie, le Pacifique, l'Atlantique, quatre ou cinq en tout, pour lesquelles deux sortes de bâtiments seraient employés. La mission de ces navires devait être d'explorer toutes ces régions, dans le but d'étendre nos débouchés, de nous rendre plus indépendants, plus à l'abri des crises; de renforcer l'action du corps consulaire; d'éveiller chez nos populations le goût de l'émigration; de fournir à l'émigration et au commerce des

données, des hommes, une aide suffisants pour parvenir à fonder des comptoirs, des lignes de navigation nationales, nous permettant d'exporter nous-mêmes, directement, nos produits, et, en étendant ainsi peu à peu nos débouchés, de recueillir les bénéfices qui nous échappent et sont réalisés par des étrangers. »

En suite du rapport déposé par la commission de la marine vers le milieu de l'année 1856, le ministre des Affaires étrangères, Vilain XIIII, résolut de présenter un projet de loi destiné à créer une flottille de guerre du coût de 7 millions de francs, à laquelle on attribuerait un budget annuel de 3 millions.

Cette conclusion juste, raisonnable, dont l'adoption eût grevé le budget d'une somme minime, eu égard à la nature, au nombre de services rendus, avait le défaut de se manifester inopportunément. En présence du surcroît énorme de dépenses réclamé par la nouvelle organisation de la défense nationale, choix d'un grand camp retranché servant de pivot de manœuvre et de refuge pour l'armée, il n'y avait pas lieu d'espérer son adoption. En effet, d'autres commissions, parmi lesquelles celle du ministère de la Guerre, déclarèrent qu'il fallait consacrer plusieurs millions supplémentaires à la défense d'Anvers et des rives de l'Escaut. Le ministre recula, et en 1857, en présentant le budget, il demanda le *statu quo*.

L'année suivante fut instituée une nouvelle commission. Elle était composée essentiellement d'officiers de la marine : Vanhaverbeke, président, Guiette, Roose, Dufour et Sinkel, secrétaire, afin d'examiner les projets de défense de l'Escaut présentés au Gouvernement par un comité spécial, nommé à cet effet, et par l'inspecteur du génie général De Lanoy.

D'après ces deux projets, le point principal de la défense devait se trouver à Calloo, au coude du fleuve, et consister dans la concentration des feux des forts établis en ce point sur chaque rive, combinée avec l'action d'un barrage. Dans l'un et l'autre système, la défense se trouvait complétée par l'érection d'une citadelle au nord de la place d'Anvers, citadelle balayant les quais de la ville, la rade et les approches, au loin, en aval.

Brialmont de s'écrier à ce propos que prétendre défendre l'Escaut et le port métropolitain avec de l'artillerie seule ou avec de l'artillerie et un barrage uniquement, devait être qualifié de : « Oubli du passé, négation de l'expérience, utopie! »; l'examen porta surtout sur la disposition des forts, le plus ou moins d'efficacité de leur armement et des barrages proposés.

Bref, « quoique complètement éclairés sur l'utilité d'une marine, les ministres qui furent successivement chargés de son administration s'attachèrent à l'amoindrir aux yeux du public. En agissant ainsi, ils caressaient les tendances généralement admises et recueillaient de ce fait des succès, une satisfaction, obtenus aux dépens de la marine et aussi des intérêts du pays. Le Cabinet résolut de ne pas prendre de décision : la Marine royale devait mourir lentement et on laissa les navires pourrir dans l'Escaut ».

Malgré les polémiques les plus ardentes en faveur de notre marine d'Etat, son démembrement fut tacitement décidé et, au commencement de 1859, à la suite de la demande de nouveaux crédits, *la Louise-Marie* fut désarmée et son équipage transféré à bord du *Duc de Brabant*.

(A suivre.)

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

La personnification civile des associations

Le T. C. B. a obtenu cette année la personnification civile. Il est devenu légalement ce qu'il était depuis vingt-cinq ans, un citoyen belge, vivant d'une vie propre et indépendante de celle de ses membres, capable de posséder, d'agir, d'ester en justice. Les effets bienfaisants de cette mesure législative se manifestent dans tous les domaines de son activité, pour le plus grand bien non seulement du Touring, mais de la prospérité générale. La création d'une Société belge de Tourisme, dont les travaux préparatoires avancent rapidement, viendra sous peu combler une lacune dans l'armement économique du pays. La création d'une école hôtelière, que nous appelons depuis si longtemps de toutes nos forces, relèvera la profession hôtelière et lui donnera dans la hiérarchie industrielle la place qui lui revient.

Mais à côté du T. C. B., de la Société de Géographie et de quelques rares associations qui partagent actuellement le privilège de la personnification civile, il y a bien d'autres associations à but non lucratif qui se débattent dans les difficultés que le T. C. B. a connues pendant un quart de siècle.

Le T. C. B. n'est pas un égoïste et ce n'est pas parce que lui-même a vu ses efforts couronnés de succès qu'il doit se désintéresser des autres associations moins fortunées que lui sous ce rapport.

Etranger aux luttes politiques par définition, interprète du groupement organique le plus puissant du pays, il lui sera permis de rompre une lance en faveur de ces associations encore mineures aujourd'hui et de demander à nos Chambres le vote d'une loi organisant les associations scientifiques et d'utilité générale en les libérant des entraves d'une législation vétuste.

La Constitution belge donne à nos concitoyens la liberté d'association, c'est-à-dire de constituer toutes les sociétés qu'ils voudront, sans les soumettre, comme jadis en France ou en Italie, à une autorisation préalable de la police. Mais cette association une fois créée n'a pas le droit de posséder des biens. Tout ce qui constitue l'actif de la société est, au point de vue légal, la copropriété indivise de ses membres. En d'autres termes, lorsqu'une société d'archéologie a constitué un musée important, lorsqu'au prix de grands efforts elle a réuni dans un local des collections de grande valeur, ce qu'elle a ne lui appartient pas, chacun de ses membres en est propriétaire pour une part et il faut, dans les statuts, avoir recours à de véritables subterfuges juridiques pour vaincre les difficultés qui s'élèvent à chaque pas.

La même chose en matière de prévoyance sociale, de bienfaisance, d'enseignement. Jusqu'en 1914, l'hostilité irréductible de certains a empêché nos législateurs d'aborder dans un esprit large et généreux la solution de ce problème.

Les idées évoluent rapidement aujourd'hui! Au régime anarchique, à la politique d'expédient, il s'agit de substituer une législation d'ensemble, traçant des limites précises, interdisant le retour des abus de l'ancien régime, mais accordant à toute association scientifique sérieuse, à toute société réunissant les conditions légales le droit d'avoir la propriété des locaux nécessaires à son fonctionnement, la propriété de ce qui constitue en fait son avoir, et celui de prendre toutes les mesures judiciaires et autres propres à son fonctionnement normal.

C'est une œuvre délicate et difficile à établir. Il faut une extrême prudence, dans un pays comme le nôtre, où la politique s'infiltre partout. Il faut de grandes précautions pour éviter des coups de parti. Mais l'œuvre est-elle irréalisable? Je ne le crois pas. L'accord patriotique s'est établi pour le T. C. B. Pourquoi ne s'établirait-il pas pour des catégories de sociétés non suspectes de buts lucratifs ou politiques? La surveillance constante du pouvoir, de la justice, couperait court aux abus éventuels. Une déclaration d'utilité publique, délibérée et motivée en Conseil des ministres, une large publicité des statuts, des bilans, etc., constitueront des entraves sérieuses pour les sociétés qui tenteraient de s'évader des cadres de la loi.

Il va de soi que cette législation aurait, pour être efficace, des corollaires fiscaux dont le T. C. B. jouira comme les autres, mais j'écarte pour le moment cet argument et me borne à appuyer de toutes mes forces ce qu'un éminent sénateur de la droite, M. Braun, demandait lors du vote de la loi relative au T. C. B. : la mise sur pied prochaine d'une loi organique de la personnification civile aux associations nationales à but scientifique ou d'utilité nationale, législation destinée à substituer aux mesures fragmentaires actuelles un code bien défini de l'association.

Le Chef du Service du Contentieux,
PAUL DUCHAINE,
Administrateur du T. C. B.

Tirage : 125,000 exemplaires.

TOURING-CLUB DE BELGIQUE

SIÈGE SOCIAL :
13, rue du Congrès
BRUXELLES

XXVI[e] ANNEE. N° 16
15 AOUT 1920

SOCIÉTÉ ROYALE

SOMMAIRE DU BULLETIN OFFICIEL

Chroniques documentaires. — Le prix où est le beurre (suite) (Victor Soyer) 361
Jus de réglisse (V. S.) 366
Le Brabant (Arthur Cosyn). . . 367
Bibliographie 371
La Marine de guerre belge (suite) (L. Leconte) 372
La personnification civile des associations (Paul Duchaine) . . . 378
Le front se meurt (Marcel Corvilain) 379
Nos chefs-d'œuvre reconquis (Sylvain De Flandre). 380
La fête des Sokols (Paul De Mot). 382
Conseil général (E. S.) 384
Variétés. 384

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

Pour les annonces, s'adresser à Francis LAUTERS, 98, rue du Méridien (tél. Brux. 9183), ou à M. VAN BUGGENHOUDT, 5 et 7, rue du Marteau, Bruxelles.

Visitez la GROTTE DE HAN, la plus grande merveille naturelle de l'Europe.
Station : Rochefort. Cinq francs de réduction pour les membres du Touring Club, sur présentation de la carte de sociétaire revêtue de la photographie, tant à la Grotte de Han qu'à celle de Rochefort.