La Marine de guerre belge

(Suite.)

Les économies réalisées du fait du désarmement de la goélette permirent l'achat d'un nouveau paquebot de 100 chevaux, à deux cheminées, construit sur les warfs anglais. Le 1er mars 1859, le lieutenant de vaisseau Picard et l'équipage de *la Topaze* se rendirent à Blackwel pour essayer, sur la Tamise, le nouveau pyroscaphe, qui fut baptisé *l'Emeraude*.

Ce bâtiment, destiné à servir de remorqueur, de bateau de sauvetage et de transporteur de dépêches, ne reçut ni commandant ni personnel permanent. En cas d'emploi, il était monté par des marins de l'une des trois autres malles-postes. Il fit ses débuts le 20 mars suivant; il eut comme commandants : Claeys, P., Gérard et Helin (1).

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

Le 1er février, la Section centrale, d'accord avec le Gouvernement, avait proposé de supprimer *le Diamant*, devenu trop vétuste; peu après, la Chambre déclara l'urgence de cette mesure et la confirma.

Mais le 10 mars 1860, comme conséquence des réclamations des sections à propos du budget des Affaires étrangères, un projet de loi fut déposé en vue de remplacer les voiliers hors de service par deux bâtiments à vapeur : une corvette à hélice, armée de 17 canons de 30, et un aviso-goélette à hélice de 6 obusiers de 30. Notre premier Roi, qui voulait favoriser une nouvelle tentative de colonisation aux îles Hébrides (2), fit tous ses efforts pour obtenir alors la régénérescence de notre flottille militaire; il inspira même une étude intitulée : « Complément de l'œuvre de 1830 », dans laquelle il était demandé la construction de quatre corvettes et de trois bricks, ce qui nous eût permis d'établir des stations navales sur la côte d'Afrique, en Chine, en Océanie et sur la côte occidentale d'Amérique. De vives discussions s'élevèrent encore à ce sujet au Parlement, mais, l'agrandissement d'Anvers ayant été décidé, la défense maritime fut complètement sacrifiée aux nécessités de la défense nationale, qu'en réalité elle est appelée à compléter.

Le ministre des Affaire étrangères avait compté sans l'opinion à laquelle il fallut bientôt, en quelque sorte, faire violence pour lui arracher les 50 millions exigés pour la construction de la nouvelle enceinte, somme à peine supérieure cependant à celle que réclamait l'érection du nouveau Palais de Justice, qui ne souleva aucun murmure! Avec les crédits affectés à l'armement et à l'entretien de la garde civique, on eût pu aisément monter une belle et bonne marine. La question avait le grand tort, aux yeux de la masse, si facilement entraînable, d'être inconnue ou mal comprise, trop peu défendue et trop ridiculisée par des folliculaires ou des hommes politiques cherchant à étayer leur popularité par des lazzis plus ou moins spirituels. Il était alors de bon ton de dauber sur la marine comme, peu avant la dernière guerre, il était de mode de mépriser le militaire.

Le 20 février 1861, M. Goblet présenta le rapport sur le projet de crédit de 1,500,000 francs pour la construction des deux bâtiments proposés moins d'un an auparavant et au Sénat il se trouva des pères conscrits pour se prononcer en faveur de l'organisation de la cinquième arme. Néanmoins, les aveugles passions déchaînées obtinrent ce décevant résultat que, le 4 avril 1862, Charles Rogier, successeur de Goblet, retira le projet de loi du 10 mars 1860, déclarant (l'aveu mérite d'être noté) « que le Gouvernement renonçait à la marine militaire, bien qu'il en fût partisan »!

Dans la jubilation causée par ce triste succès, le député Van Overloop, acharné adversaire de notre flottille, alla jusqu'à émettre le vœu de supprimer les marins en même temps que les navires, afin qu'on ne se prévalût pas, dans la suite, de leur existence pour réorganiser ce malheureux corps, dont la spécialité est cependant d'étudier, de préparer l'avenir commercial du pays, de servir de guide aux armateurs dans les entreprises lointaines, dans les essais de longue haleine, de stimuler leur ardeur pour créer des débouchés directs, par suite d'efforts et de sacrifices de toutes sortes.

Peu après, *le Duc de Brabant* fut désarmé à son tour, et, le 11 avril 1862, le terme « Marine royale », trop belliqueux, de l'avis des Van Overloop et Cie, fut remplacé par la dénomination plus placide et débonnaire de : « Marine de l'Etat ».

A ce moment, il n'y avait plus en service que 18 officiers et 250 sous-officiers et matelots; depuis longtemps déjà, les officiers

---

(1) Helin, M.-J.-M., né à Ronquières le 13 avril 1838, fut nommé aspirant de 2e cl. à l'Ecole militaire, le 4 octobre 1855, et aspirant de 1re cl. le 28 novembre 1858. Embarqué sur le brig, le lendemain, il fut attaché aux services des malles d'Ostende, le 16 mai 1859, et fit le service sur *le Topaze*. Promu enseigne le 27 décembre 1860, il passa sur *l'Emeraude* le 2 mars 1864.

Lieutenant de vaisseau de 2e cl. le 5 mars 1865, il reçut le commandement de ce dernier paquebot le 22 février 1867. Nommé lieutenant de 1re cl., le 1er septembre 1870, lorsque l'on réorganisa hâtivement des services maritimes militaires en raison du conflit franco-allemand qui nous mettait en péril, Helin fut envoyé en congé illimité le 14 septembre 1871 et pensionné le 31 mars 1880.

(2) En 1861, le capitaine-lieutenant Michel fut, à la suite d'une entrevue avec le Roi, envoyé à Melbourne avec l'ingénieur Eloin pour étudier un projet de colonisation aux Nouvelles-Hébrides.

On ignore les incessants efforts que firent nos premiers souverains en vue de nous créer des débouchés au delà des mers. En voici une brève énumération :

En 1837, il fut question de créer une colonie sur la côte de Guinée, avec l'assentiment de l'Angleterre; les circonstances politiques firent renoncer à ce projet.

De 1839 à 1843, on négocia la cession d'un territoire en Abyssinie; nos hommes d'affaires hésitèrent et la Belgique laissa passer cette magnifique occasion de créer, en Ethiopie, une colonie qui n'aurait manqué d'être florissante.

Ensuite vint le malheureux essai de Santo-Thomas, que nous connaissons.

En 1847, on eut l'idée d'établir une colonie agricole dans une région à découvrir par notre Marine royale; le Parlement s'y montra hostile.

On conçut également le projet de transporter des Belges en Algérie, la France s'y montra favorable. Nouvel échec.

Puis vint la tentative du Rio-Nunez. Après une dizaine d'années d'efforts, il fallut renoncer à l'espoir de conserver les relations commerciales avec ce territoire.

En 1847 et 1848, deux autres essais furent tentés dans le Wisconsin et en Pensylvanie, après avoir jeté un instant les yeux sur la Crète et Chypre.

En 1862, nous faillîmes encore nous établir dans le Sud-Africain.

En 1840 également, des capitalistes voulurent s'assurer la possession des îles Philippines, et en 1848, on essaya de créer des établissements aux îles Nicobar.

Léopold II eût voulu nous fixer à Formose.

L'Océanie arrêta également notre attention, de même que la Floride et le Texas, d'autres parties des Etats-Unis, les Antilles, Comusel, la Guyane, le Brésil (Sainte-Catherine), le Pérou, la Patagonie, Panama, l'Argentine, le Mexique, etc., etc. — Voir le *Bulletin de la Ligue maritime* de 1907.

On sait quelle énergie notre grand Roi Léopold II dut déployer pour nous doter, malgré nous, du Congo.

restaient, en quelque sorte, en disponibilité; le cadre avait cessé d'exister et la maistrance n'était plus qu'un nom.

Le brig eut une belle mort : vers la fin de 1863, il fut mis à la disposition de la commission d'expériences des mines sous-marines et, le 18 août, on le fit sauter dans l'Escaut, près de Sainte-Marie.

La goélette, portant encore les traces des glorieuses blessures reçues au Rio-Nunez, eut une fin plus misérable : Affectée d'abord à l'hydrographie sous les ordres du lieutenant de vaisseau Stessels, elle fut mise ensuite à la chaîne au bassin de Mexico, à Anvers, sous la garde de deux fantassins. Un jour, on s'aperçut que les maraudeurs, après avoir enlevé les ferrures et les cuivres, en commençaient la démolition. Alors on la mit en vente et un commerçant la transforma en magasin à charbon.

La plupart des officiers et une partie des marins furent versés dans les services civils de la marine, certains officiers obtinrent leur passage dans l'armée; quelques matelots furent envoyés en congé illimité.

Il fut décidé qu'on ne formerait plus d'officiers de marine, et pour cause, mais que les commandants de paquebots et de malles garderaient un certain caractère militaire. Enfin, les steamers furent considérés comme navires de guerre et, contre toute règle protocolaire, continuèrent à arborer la flamme, désormais plus ridicule que belliqueuse.

Afin de ne plus revenir sur cette question, énumérons ci-après les malles qui assurèrent, dans la suite, les relations entre l'Angleterre et nos côtes : Acquis par l'Etat de 1863 à 1866 : *le Saphir* (ci-devant *Queen of the Frenchs*), *la Perle* (ci-devant *John Penn*), *la Belgique*, toutes de 700 chevaux et filant 13 nœuds; de 1867 à 1884 : *Louise-Marie*, *Léopold Ier*, *Marie-Henriette*, *Comte de Flandre*, *Comtesse de Flandre*, *Prince Baudouin* et *Parlement Belge*, toutes de 1,500 chevaux et filant de 14 à 16 nœuds; en 1887 : *Prince Albert*, *Ville de Douvres* et *Flandre*, de 4,000 chevaux et filant 18 nœuds; en 1888 : *Princesse Henriette*, *Princesse Joséphine*; en 1893 : *Léopold II* et *Marie-Henriette*; en 1895 : *Rapide* et *Princesse Clémentine*, ces types étant de 7,000 à 12,000 chevaux et filant de 19 à 22 nœuds; en 1905 : *Princesse Elisabeth*, et en 1910 : *Pieter de Koninck* et *Jan Breydel*, à turbine, de 13,500 chevaux et filant 24 nœuds.

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

La crise franco-allemande et la mobilisation de nos troupes démontrèrent à nouveau la nécessité d'une marine militaire en Belgique et, douze jours après la déclaration des hostilités, le 31 juillet 1870, le Gouvernement se hâta de rappeler quelques officiers à l'activité. Il chargea, entre autres, un commandant : le capitaine de vaisseau Vanhaverbeke, de la direction supérieure des différents services de la marine pour Anvers et l'Escaut. De même, le capitaine Petit fut désigné pour Ostende et les côtes et le capitaine-lieutenant Roose (nommé par l'arrêté du 1er août) fut de plus attaché à l'état-major du général Eenens, commandant la place d'Anvers. Ecrevisse fut le dernier lieutenant de vaisseau de 2e cl., promu le 1er septembre 1870.

Malgré la remise de l'armée sur pied de paix, ce dernier poste fut maintenu à la demande du ministre de la Guerre, Guillaume, jusqu'à la retraite de son titulaire, nommé capitaine de vaisseau et pensionné le 17 novembre 1876, à la date du 1er janvier suivant. Et ceci parce qu'il fut jugé nécessaire d'adjoindre un marin à l'état-major du commandant de la position fortifiée d'Anvers, au même titre qu'un officier du génie et de l'artillerie.

L'alerte de 1870-1871 eut-elle le don d'aveugler plus encore les désorganisateurs de notre flottille et l'expérience n'eut-elle d'autre résultat que de les irriter davantage contre cette utile institution? Toujours est-il que l'arrêté organique de l'Administration de la Marine du 5 octobre 1876 stipula « qu'il n'y avait pas lieu de conserver un caractère militaire à aucun des services de la marine », et le commandant maritime d'Anvers, Vanhaverbeke, fut nommé inspecteur général « pour les fonctions civiles seulement »; ce capitaine de vaisseau et les capitaines-lieutenants Michel, Dufour et Gérard donnèrent leur démission. Néanmoins Vanhaverbeke continua à porter l'uniforme de général-major de la marine.

Pour nous servir du mot de l'avocat Jottrand : « la marine militaire belge disparaît ainsi presque clandestinement ».

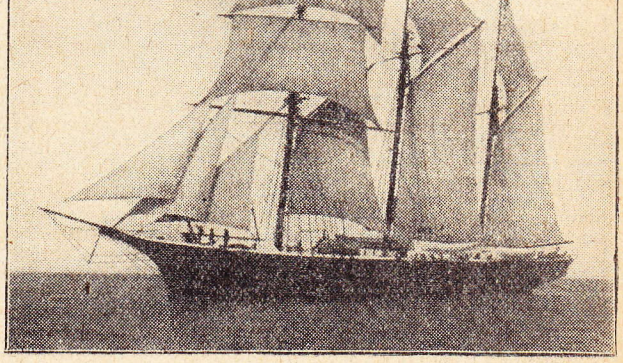
Cependant l'arrêté du 5 octobre décida que les officiers de l'ancienne marine de guerre, qui avaient obtenu des emplois dans les services de la marine de l'Etat, resteraient soumis aux dispositions particulières qui avaient réglé leur position, leur solde et leur avancement. C'est ainsi que le lieutenant de 2e cl. Ecrevisse prit le commandement d'un paquebot, tout en conservant son grade.

Il importe de noter que, le 28 février 1890, le lieutenant Petit, chargé du service hydrographique après Stessels, fut promu, mais à titre honorifique seulement, capitaine-lieutenant de vaisseau.

Cependant, éclairé sur l'obligation de préserver l'Escaut d'une incursion étrangère, et ayant admis l'importance du rôle de la torpille dans les batailles navales et surtout dans la défense des côtes et des rivières, le Gouvernement fit construire la batterie de Sainte-Marie, en projetant d'établir des barrages de torpilles fixes dans certaines passes. En conservant certains officiers, il espérait très probablement, sans oser l'avouer, pouvoir parer un jour à une situation difficile.

Le 30 décembre 1876, par ordre du ministre de la Guerre, il fut procédé, à Anvers, à l'adjudication d'un bateau à vapeur de 31 chevaux, avec coque en fer, pour le service des mines sous-marines; le détail estimatif s'élevait à 80,289 francs. Le vapeur *la Torpille* des pontonniers fut ainsi construit pour la pose de torpilles fixes. Mais cette solution ne constituait qu'une demi-mesure et un autre bateau à vapeur à fond plat et à faible tirant d'eau fut commandé; conçu dans le but de porter 50 torpilles, il mesurait 32 mètres de long et portait deux mitrailleuses.

Depuis la disparition de la Marine royale, le service de garde-pêche fut assuré par le trois-mâts-barque *Mathilde*, loué par le Gouvernement. Ce bâtiment fut commandé en dernier lieu par le lieutenant Gérard (1). Mais la Convention de La Haye, du 6 mai 1882 (autorisant la Belgique à participer, dans une zone limitée, à la surveillance internationale de la pêche), ayant été approuvée par la loi du 6 janvier 1884, on affecta à ce service le trois-mâts-barque *Ville d'Ostende*, de 385 tonneaux, lancé en 1881 à Baesrode, et l'aviso mixte *Ville d'Anvers*, de 1,061 tonneaux et de 950 chevaux, lancé par le chantier Cockerill.



Le trois-mâts-barque ***Ville d'Ostende***.
(Cliché de M. Ch. Maroy.)

(1) Gérard, C.-P.-J., avait quitté notre marine en 1849, pour se rendre en Allemagne, d'où il était rentré en 1853 comme enseigne.

Il avait successivement embarqué depuis sur *la Topaze*, *la Louise-Marie*, *le Duc de Brabant*, *le Rubis*, *le Diamant*, avait commandé *l'Emeraude* et *la Topaze*; enfin, en 1870, il commanda *le Comte de Flandre*. Gérard termina sa carrière à bord de l'ancienne malle *le Rubis*, transformée en école de mousses.

Ils possédaient vingt fusils Albini à bord et portaient tous deux... la flamme de guerre.

Le voilier servait en été et le vapeur en hiver. Les premières croisières furent effectuées sous les ordres d'Ecrevisse.

L'équipage de l'aviso se composait de : 1 commandant, 1 second, 2 lieutenants, 1 mécanicien, 1 médecin de l'armée, 1 aumônier, 1 maître de manœuvre, 1 maître des machines et chaudières, 1 second maître des machines, 1 contremaître des machines et chaudières, 1 contremaître charpentier, 1 contremaître voilier, 20 marins, 6 mécaniciens, 2 cuisiniers, 1 domestique, 40 mousses; total : 85 hommes, état-major compris. Ce personnel était uniquement composé de fonctionnaires, d'agents et d'employés de l'Etat.

L'ingénieur maritime
Bon Sadoine.
(Photographie appartenant à M. le Bon Sadoine, son fils.)

L'équipage de la goélette ne différait du précédent que par l'absence de mécaniciens et comptait donc 74 hommes.

Sur les instances de l'ingénieur baron Sadoine, la Société Cockerill offrit d'armer la *Ville d'Anvers* de canons, ce qui lui aurait *permis* de faire décente figure à l'étranger (1), mais l'Etat refusa sous la pression des timorés.

Une lueur d'espoir jaillit lorsque le représentant Le Hardy de Beaulieu jeta un cri d'alarme à propos du budget pour 1884 :

Il affirma que les marins incorporés dans l'armée de terre comme miliciens, délaissent la navigation et abandonnent la navigation au retour dans leurs foyers. Il s'ensuit que le nombre de matelots belges diminue sensiblement, ce qui ne permet plus aux armateurs de recruter, parmi nos populations maritimes, les équipes qui leur sont nécessaires.

Ce député préconisa, comme remède à une si triste situation, de placer tous les miliciens de cette catégorie à la compagnie des pontonniers de place comprenant une section de torpilleurs, et dans laquelle ils pourraient rendre de grands services.

Pendant la saison de pêche et du cabotage, ces hommes obtiendraient des congés, à l'instar de ce qui se faisait pour les moissonneurs, afin de pouvoir, sous des conditions à déterminer, prendre du service à bord des bateaux de pêche et des navires marchands naviguant sous pavillon belge.

Les paquebots de l'Etat, ainsi que le navire frété chaque année pour la surveillance de la pêche dans la mer du Nord, *la Mathilde*, recruteraient leur personnel parmi les miliciens marins.

Les marins momentanément sans engagement seraient embarqués soit sur le bateau-torpilleur du génie, qui ferait de fréquents voyages, soit sur le bateau-école de l'Etat, placé sous le commandement d'officiers de la marine. Les marins nouvellement incorporés s'instruiraient à Anvers pendant les mois d'hiver qui suivent leur incorporation, avant de pouvoir naviguer pour le compte de particuliers.

En cas de mobilisation, tous les marins entreraient dans les rangs de la compagnie des pontonniers de place, qu'ils renforceraient avantageusement, et, si le nombre était insuffisant, on en formerait une compagnie de mariniers, dont le concours serait précieux pour la défense des passes de l'Escaut, pour celle des digues et des inondations, ainsi que pour le ravitaillement en vivres des postes établis en vue de cette défense.

Une note du directeur de la Marine, élaborée en vue de répondre à M. Le Hardy de Beaulieu, reconnut en effet « qu'à Ostende les bras manquent et que les bateaux de pêche doivent rester au port, faute d'équipage », malgré les efforts tentés par l'administration de la Marine en vue d'encourager les populations côtières à reprendre leur ancien métier; le directeur confirma que « le métier militaire n'enlève pas seulement des bras à la marine et à la pêche, en ce sens qu'il force les marins à quitter leur métier, mais qu'il les détourne à jamais ».

En présence de la gravité de ces déclarations, le ministre de la Guerre Gratry sembla tout disposé à seconder son collègue chargé de la Marine dans cette question, et des conférences furent tenues pour aboutir à un arrangement satisfaisant les divers intérêts en cause.

Le département de la Guerre résolut d'abord d'assigner Ostende comme garnison aux miliciens sollicitant de fréquenter l'école des mousses et de les autoriser à s'embarquer, avec cette école, à bord du garde-pêche; mais il fut très vite démontré que ce procédé était peu pratique.

Finalement on s'arrêta à l'idée d'incorporer dans les régiments d'infanterie résidant à Anvers et à Ostende, les miliciens exerçant le métier de marin et de pêcheur. Le département de la Guerre prescrivit aux chefs de corps de permettre à ces miliciens, en se concertant avec les commissariats maritimes, de s'enrôler pour un ou plusieurs voyages, ou pendant une certaine période de chaque année à bord des bâtiments du commerce ou de pêche. Au retour, ils devaient rentrer à la caserne et y faire le service militaire jusqu'à un embarquement ultérieur.

Dans le même ordre d'idées, le département de la Guerre autoriserait l'incorporation dans les régiments d'Ostende et d'Anvers, des jeunes gens désireux, tout en remplissant leurs devoirs militaires, de suivre les cours des écoles de navigation établies dans ces deux villes pour la formation d'officiers au cabotage et au long cours.

C'est à ce moment qu'intervint encore le directeur général de la Compagnie Cockerill, baron Sadoine (1), qui consacra toute son activité à tenter la restauration de notre marine militaire.

Ce patriote éclairé écrivit au ministre de la Guerre, le 10 janvier, pour lui exposer une nouvelle façon de résoudre ce grave problème :

« Préoccupé des moyens de fournir à nos steamers des équipages et des états-majors belges, j'ai eu l'idée de pousser à la création de régiments de marins, composés de tous les miliciens du littoral de la mer et des bords de nos fleuves. Les marins ont, en effet, fait leurs preuves dans la défense de Paris en 1870, et dans toutes les guerres modernes.

» Ces régiments seraient, selon moi, casernés à bord de navires à vapeur armés de quelques pièces, suffisantes pour exercer les hommes à saluer les pavillons étrangers dans les missions d'explorations scientifiques ou commerciales que feraient ces navires. Grâce au télégraphe, ces régiments seraient rappelés à Anvers pour la défense du pays, en cas de besoin.

» J'ai exposé, il y a une quinzaine de jours, mes idées sur ce sujet au Président de la Chambre et il m'a engagé à vous écrire.

» Je viens d'apprendre que votre département avait mis la question à l'étude, mais qu'il ne s'agissait que de créer des compagnies d'étudiants marins. C'est quelque chose, mais ce n'est pas assez pour ajouter à l'armée l'élément marin, qui ne peut être qu'avantageux, et pour

Le Directeur général
Bon Sadoine.
(Photographie appartenant à M. le Bon Sadoine.)

(1) On raconte qu'un jour, l'un de ces navires, étant entré dans un port hollandais où se trouvait un bâtiment de guerre, fut tout interdit d'entendre saluer protocolairement sa flamme de guerre à coups de canon. Ne pouvant répondre par des salves de fusil, sentant le ridicule de la situation, il jugea devoir faire demi-tour et prendre le large.

(1) Sadoine, E.-J. (baron), né à Ath le 29 mai 1820. Elève à l'Ecole militaire le 4 janvier 1840, fut mis à la disposition du ministre des Affaires étrangères le 19 janvier 1842; il fut envoyé à Lorient et nommé élève ingénieur des constructions maritimes le même jour.

Ingénieur le 3 octobre 1843, il obtint le rang de lieutenant de vaisseau de 2e cl. le 31 décembre 1848. Promu successivement ingénieur de 1re cl. le 9 avril 1852 et ingénieur en chef de 2e cl. le 12 juillet 1865, il fut mis hors cadres le 25 juin de l'année suivante pour entrer aux usines John Cockerill, où il devint directeur général.

Sadoine mourut le 21 janvier 1904.

créer une marine marchande, si nécessaire à l'industrie belge... »

Le général Gratry répondit à M. Sadoine que, tout en étant d'accord avec lui que deux régiments de marins remplaceraient avec avantage deux régiments d'infanterie pour la défense d'Anvers et du pays, il croyait ce projet irréalisable, parce que l'on trouvait à peine, dans le contingent de militaires côtiers, de quoi alimenter la compagnie de pontonniers (sur l'ensemble des classes de 1882 et 1883, on ne trouva, dans l'armée entière, que 43 marins et 24 pêcheurs, indice évident de la dégénérescence de ces professions, dégénérescence due à la suppression de la marine de guerre).

Mais M. Sadoine, le « Père » Sadoine, comme l'appellent encore avec une respectueuse et reconnaissante considération nos vieux loups de mer qui l'ont connu, combattit cet argument en faisant valoir à bon escient, preuves à l'appui en ce qui concerne les officiers notamment, que le personnel de notre ancienne flottille ne comprenait que peu d'Anversois et d'Ostendais, et que, composé en grande partie de Wallons, elle a fourni à l'Allemagne des officiers qui s'y firent apprécier.

Ceci démontre que « tous les Belges sont aptes à devenir marins, d'autant plus que maintenant, grâce aux chemins de fer, ils ont presque tous vu la mer à dix-huit ans, et que, grâce à l'instruction, ils savent en quoi consiste la vie de marin.

» Le marin d'aujourd'hui ne doit plus être absolument le matelot d'autrefois; les navires de guerre et les steamers du commerce portent peu de voiles et toutes les manœuvres se font au moyen de treuils à vapeur.

» Toute la question serait, pour le milicien, de gagner le pied marin, car alors il peut faire le service qu'on exige de lui comme s'il était à terre. Le gymnase à terre fera le reste.

» J'ai vu dernièrement, ajoutait M. Sadoine, à Villefranche, une descente à terre avec canons de campagne de tous les équipages de l'escadre de la Méditerranée, et les manœuvres qu'ils ont opérées avec cette artillerie. C'était admirable et je vous réponds qu'avec des hommes pareils vous feriez à Anvers double besogne.

» Ces équipages forment des compagnies qui sont casernées à terre en attendant qu'on en ait besoin à bord. Le colonel Bouyet (1) pourrait sans doute étudier l'organisation de ces compagnies.

» Les marins, en quittant le service, ont un métier. Ils ne resteront jamais sans travail, tandis qu'à chaque instant on voit des miliciens renvoyés du service qui ont oublié le leur, s'ils en avaient un. »

Bref, après bien des pourparlers, au début du mois de mai 1884, le ministre de la Guerre Gratry se déclara partisan de la création d'une compagnie de mariniers, proposée par le lieutenant-colonel Breuer dans un mémoire sur la mobilisation, tout en faisant incorporer, à partir du 31, dans la compagnie des pontonniers de place, tous les miliciens exerçant la profession de marin ou celle de pêcheur, ainsi que ceux admis à suivre les cours des écoles de navigation. Des congés devaient être accordés à ces derniers afin de leur permettre de prendre des engagements à bord des navires marchands naviguant sous pavillon belge.

En étudiant l'organisation à donner aux futurs mariniers, il fut préconisé de réunir en un seul corps les pontonniers de campagne, ceux de place et les 31e et 32e batteries de côte, ou de former un bataillon, dit de mariniers, d'environ 1,200 hommes, à six compagnies, comprenant : deux compagnies de pontonniers de campagne, une de place, une compagnie de marins et deux d'artillerie de marine.

Ou bien encore, de créer : 1° un bataillon de mariniers, se subdivisant en : une compagnie de pontonniers de place et d'artificiers, deux compagnies de pontonniers de campagne, une compagnie de marins-torpilleurs et deux compagnies d'artillerie de côte;

2° Un bataillon d'infanterie de marine, dont la base de l'instruction serait celle donnée aux troupes du génie.

Tous les hommes incorporés pourraient bénéficier des dispositions accordées aux miliciens marins ou pêcheurs.

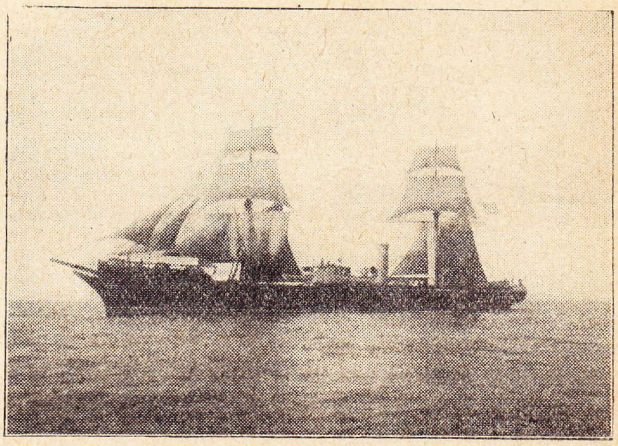
Les dix compagnies précitées étant comptées en moyenne à 205 hommes, on aurait eu ainsi un corps d'environ 750 hommes sur pied de paix, que l'on aurait pu exercer aux manœuvres de mer sur l'aviso *Ville d'Anvers*, dont le Gouvernement allait faire l'acquisition pour surveiller la pêche. Ce corps renverrait donc annuellement environ 250 hommes aptes à faire de bons matelots, appoint excellent pour remplacer la « racaille cosmopolite des ports », à laquelle nos armateurs devaient à regret, mais forcément, avoir recours faute d'éléments nationaux.

Le contingent devait être fourni par les populations côtières et celles des bords de l'Escaut, moins sujettes à contracter les fièvres des Polders.

Comme mesure transitoire, et en vue de préparer déjà la création de cette compagnie spéciale de marins, 47 pêcheurs, pris dans les divers corps de l'armée, furent passés, le 14 juin 1884, à l'effectif des pontonniers de place, dont ils prirent l'uniforme et dont le contingent annuel fut augmenté de 20 hommes et l'effectif en solde porté de 78 à 138 soldats.

Entre temps, le général Gratry céda le portefeuille au général Pontus, le 16 juin suivant. Ce dernier entra dans les vues de son prédécesseur, mais dut renoncer bientôt à la réalisation de ces projets; des traces en subsistent néanmoins dans la façon dont, le 26 juin 1886, le ministre détermina le mode de répartition des contingents de milice dans les diverses unités des corps de troupe et prescrivit des mesures propres à faciliter la mobilisation de l'armée : la compagnie de pontonniers de place devait, en effet, comprendre les éléments nécessaires à la constitution ultérieure d'une compagnie de marins torpilleurs.

Lorsque le baron Sadoine vit échouer l'idée qu'il avait émise « non seulement par patriotisme, mais aussi par intérêt de nos propres steamers », il porta ses efforts vers un autre objectif et il parvint à obtenir l'embarquement de 12 aspirants sur l'aviso



L'aviso *Ville d'Anvers*.
(Cliché de M. Ch. Maroy.)

garde-pêche *Ville d'Anvers*, récemment mis à flot. Certains d'entre eux furent recrutés parmi les élèves de l'Ecole militaire et de l'Ecole d'application; les autres dans l'élément civil. Ils n'effectuèrent qu'un voyage et furent remplacés par d'autres, dont un officier d'artillerie : le sous-lieutenant comte F. de Borchgrave d'Altena, dont nous parlerons bientôt.

L'aviso fut commandé en ces circonstances par le lieutenant de vaisseau Ecrevisse, qui continua à porter sa tenue militaire pour faire les visites officielles dans les ports anglais. Nos bons « frères du Nord », soucieux de ridiculiser nos tentatives de restauration d'une force maritime qui les a toujours fortement contrariés, profitèrent de la présence à bord d'un officier d'artillerie pour s'esclaffer, disant que « les Belges avaient constitué une cavalerie navale portant des éperons, destinée à monter les chevaux-vapeurs » !

Malheureusement, ces expériences ne donnèrent que de médiocres résultats. Au cours de la période 1887-1888, il ne restait plus que deux ou trois aspirants et, l'enthousiasme des premiers moments passé, les embarquements ne continuèrent pas.

---

(1) Bouyet, J.-M.-C.-A., né à Cares-Monde (France) le 25 octobre 1830, entra dans la Marine comme aspirant de 2e cl. le 16 mai 1845 et passa à l'Ecole militaire. Embarqué sur *la Louise-Marie* le 7 juin 1847, il navigua dans le Nord et sur la côte d'Afrique; nommé aspirant de 1re cl. le 18 octobre 1848, il entra dans l'armée comme élève à l'Ecole d'application le 22 janvier 1849.

Bouyet fut pensionné comme lieutenant-général le 18 juin 1894. Un camarade de promotion, Cambrelin, qui suivit une voie identique, devint général-major, tandis que leurs collègues de la marine n'obtinrent comme récompense de leur attachement à la carrière, qu'une retraite médiocre.

(1) Nous n'estimons pas devoir passer ici à l'analyse des projets fort intéressants, dus à des plumes averties, qui furent publiés au sujet de la renaissance de la Marine; nous serions entraînés trop loin; nous avons signalé les principaux tracts dans notre étude intitulée : « Coup d'œil sur la Marine de guerre belge ». Qu'il nous suffise de constater une fois de plus que les sphères les plus intelligentes du pays ne cessèrent de déplorer la disparition d'un organisme si utile à notre développement et à notre prospérité.

Un courant littéraire se déchaîna de nouveau, à cette époque, en faveur de la marine. *Le National* du début du siècle en parle avec chaleur pour critiquer amèrement, verbeusement et acrimonieusement, l'influence de la très haute personnalité clairvoyante sous laquelle fut, entre autres, écrite une brochure anonyme réclamant 10 torpilleurs de 36 mètres de long pour la défense de l'Escaut, ainsi que 10 chaloupes-canonnières de 19m16, armées chacune d'un canon de 5c.7, pour servir d'éclaireurs et d'agents de liaison entre les postes des digues et les ouvrages de la place d'Anvers; enfin, 6 avisos et 2 croiseurs pour le service des relations extérieures, des stations navales, croisières, voyages d'instruction, surveillance de la pêche, etc., etc. Les idées d'un de nos grands rois furent violemment prises à partie par une presse antimilitariste par principe, qui, hélas! contribua si malheureusement à préparer l'invasion de 1914.

La question, comme on le voit par l'analyse chronologique des événements, fut toujours agitée; elle eut ses partisans enthousiastes, recrutés dans le sein des sociétés savantes, des hommes d'action, partisans du progrès et de la grandeur du pays; elle eut aussi ses détracteurs systématiques, se pliant plutôt aux exigences de la politique ou, comme l'a dit Jottrand, « par une obséquiosité exagérée (et persistante) envers la Hollande », malgré Léopold Ier et Léopold II, qui, eux, « avaient bien compris ».

Quoi qu'il en soit, pour en revenir à l'année 1888, l'inspecteur général de l'artillerie Bon Nicaise estima alors que la Belgique devait former des officiers ayant une instruction maritime technique solide, et il fut résolu d'envoyer le lieutenant d'artillerie de Borchgrave d'Altena en France pour y faire un stage dans la marine.

La négociation de cette affaire fut compliquée; certaine administration civile mit tant de bâtons dans les roues que l'on faillit renoncer à ce projet. Au grand dam de M. Van den Peereboom, le comte de Buisseret, son coreligionnaire, rompit au Sénat, des lances en faveur de la marine militaire. Mais le mouvement est déclenché, les comtes de Merode Westerloo et d'Oultremont emboîtent le pas et réclament l'abrogation d'un arrêté pris en 1864, sous la pression allemande, autorisant des capitaines étrangers à commander sous pavillon belge, parce que des navires boches s'étaient mis sous ces couleurs pour échapper aux croisières pendant la guerre contre le Danemark.

Enfin, le lieutenant de Borchgrave partit pour effectuer son stage, en juillet 1889 (1). En 1894, un autre officier d'artillerie, M. Lecointe, actuellement l'un des directeurs de l'Observatoire royal, fut également envoyé chez nos voisins du Sud (2). Deux autres Belges : MM. de Meester et Weverberg, reçurent la même licence (3).

Un peu plus tard, obsédé par cet irritant problème de la défense de notre principal fleuve et de notre réduit national, que les passions empêchaient de résoudre, nonobstant toute logique, on rechercha une solution à bon marché, si chère à ceux qui ne raisonnent pas l'importance des primes d'assurance. C'est alors que le capitaine Louis, du génie, songea à la constitution éventuelle, pour compléter la défense du bas-Escaut, d'une flottille composée de chaloupes à vapeur réquisitionnées dans différents services; son idée fut favorablement accueillie et une commission d'études fut créée le 30 janvier 1901.

Elle fut composée comme suit : Le chef d'état-major de la position fortifiée d'Anvers, président; membres : les commandants de l'artillerie et du génie du 5e secteur, le commandant de la compagnie des pontonniers de place, le capitaine d'artillerie de Borchgrave d'Altena, revenu de France; secrétaire : un officier attaché à l'état-major de la position.

Le 9 décembre suivant, un nouveau comité fut chargé de l'armement en canonnières de réserve des chaloupes à vapeur *Minerva*, des Ponts et Chaussées; *l'Argus*, de la Douane, et *la Police de la rade n° II*, du Pilotage. Cette commission était composée des mêmes membres que ci-dessus, auxquels on adjoignit les chefs de service des Douanes, des Ponts et Chaussées et du Pilotage, ainsi que l'ingénieur en chef Pierrard, de la Marine.

Le comte F. de Borchgrave d'Altena, lieutenant de vaisseau dans la marine française.

Il avait aussi été question, sur la proposition du capitaine de Borchgrave, de militariser le bateau-hydrographe et de l'armer de canons de 8 c. 7 et de 5 c. 7, mais il n'y fut pas donné suite.

En 1902, M. Pierrard et le commandant Louis commencèrent l'armement des chaloupes, qui jaugeaient 220 tonneaux, de la force de 300 chevaux, et étaient pourvues de deux canons de 5 c. 7 à tir rapide sur affût à chandelier, sauf *l'Argus*, qui n'avait qu'une pièce. Leurs équipages se composèrent, en cas de mobilisation, de : 1 officier de la marine de l'Etat commandant l'embarcation, des marins de l'Etat ayant fait leur service militaire, savoir : 1 maître d'équipage, 1 chef de timonerie, 4 matelots, 1 maître mécanicien, 2 chauffeurs; des canonniers de l'artillerie

---

(1) de Borchgrave d'Altena, F. (comte), né le 17 décembre 1860, entra à l'Ecole militaire en 1879 et passa, le 31 octobre 1881, à l'Ecole d'application comme sous-lieutenant, d'où il sortit artilleur.

En 1886, il fut embarqué comme aspirant de Ire cl. sur l'aviso *Ville d'Anvers* pour faire croisière, et en 1888 il alla faire un stage dans la marine de guerre française avec le grade d'enseigne de vaisseau auxiliaire.

Il servit à bord du *Suffren*, de la division cuirassée de l'Atlantique, jusqu'en février 1890, puis, pendant dix mois, à bord du *Hoch*, ensuite sur le *Magellan* et le *Bien Hoa*; c'est sur ce dernier navire qu'il effectua une campagne de plusieurs mois en Cochinchine et au Tonkin, où il prit part à des combats contre les pirates de la baie d'Anong.

de Borchgrave visita ensuite les îles de la Sonde et rentra en France en juillet 1891, il fut alors proposé pour le grade de lieutenant de vaisseau.

L'année suivante, il retourna en Cochinchine à bord du transport militaire *la Nive*. A son retour, il s'embarqua dans l'escadre de réserve, sur le *Colbert*, portant le pavillon du contre-amiral Regnault de Premésnil; il y resta jusqu'en octobre 1894. C'est pendant son séjour à ce bord qu'il fut promu lieutenant de vaisseau (1893).

Dans la suite il passa sur le *Richelieu*, battant pavillon du vice-amiral Gervais, puis sur le *Trident*, enfin sur le *Duppéré*. Proposé en 1899 pour le grade de capitaine de frégate et promu officier de la Légion d'honneur, il fut remis à la disposition de notre gouvernement, sa qualité d'étranger ne lui permettant pas d'occuper un emploi supérieur dans la marine française.

Rentré dans sa patrie comme capitaine d'artillerie, de Borchgrave fut attaché au département de la Marine, où il s'occupa particulièrement de l'étude de projets de navires-écoles et d'un yacht-aviso destiné au Roi, qui aurait voulu le nommer capitaine-lieutenant de vaisseau, ce qui était possible et légal, afin de lui faire commander un bâtiment-école du gouvernement à organiser militairement. La question ne fut pas résolue, l'administration reculant devant le bizarre argument qu'on ne pouvait prendre la responsabilité d'envoyer à l'étranger une construction de l'Etat avec des jeunes gens de bonne famille!

de Borchgrave fut également attaché à la défense d'Anvers, à titre d'officier de marine; c'est ainsi qu'il prit le commandement de notre escadrille de canonnières de réserve. (Ch. Maroy : « Nos Marins ».)

Nommé à l'ancienneté capitaine-commandant et major d'artillerie, tout en restant attaché à l'administration de la Marine, il fut promu enfin capitaine de vaisseau le 4 août 1914 et chargé de la défense côtière. Peu après il fut admis à la retraite, comme nous le verrons bientôt.

(2) Lecointe, G., né à Anvers le 27 avril 1869, entra à l'Ecole militaire en 1886 et fut nommé sous-lieutenant d'artillerie en 1891.

En 1894, il fut détaché dans la marine de guerre française comme aspirant de Ire cl. Embarqué sur le cuirassé *Magenta*, battant pavillon de l'amiral de Slane, puis sur la frégate à voiles *Melpomène*, il fut nommé enseigne de vaisseau, passa sur le *Bien Hoa*, à bord duquel il se rendit également en Cochinchine; il fut désigné ensuite pour le cuirassé *Terrible*, où il remplit les fonctions d'officier de détail général.

Promu lieutenant de vaisseau, il fut envoyé à l'Observatoire de Paris, qu'il quitta pour suivre, à titre de second, le commandant de Gerlache à bord de *la Belgica*, où se trouvait également le lieutenant d'artillerie Danco, qui mourut au cours du voyage.

Au retour, le Roi envoya Lecointe en Allemagne, chargé de missions spéciales, puis il fut adjoint au commandant en chef de notre expédition en Chine, expédition qui ne partit pas en raison de l'opposition du Kaiser.

Lecointe devint ensuite directeur scientifique du service astronomique de l'Observatoire royal de Belgique. (Extrait de sa biographie par Ch. Hervy-Cousin.)

(3) M. Weverberg obtint la naturalisation française; il occupe actuellement un rang élevé dans la marine de guerre de France.

de forteresse désignés pour ce service : 2 chefs de pièce, 4 canonniers; des soldats de la compagnie des torpilleurs : 1 caporal torpilleur, 2 hommes et 1 clairon; enfin, 1 cuisinier.

Vu l'exiguïté des logements à bord, ces équipages étaient réduits au strict minimum; on comptait, par bateau, sur un demi-équipage supplémentaire pour relever les matelots fatigués.

Dans la suite, une quatrième chaloupe : *la Police de la rade n° III*, du Pilotage, fut construite, armée et mobilisée dans les mêmes conditions que les autres.

A partir de 1909, ces frêles esquifs furent quelques très rares fois mobilisées pour des manœuvres et des tirs en mer, sous le commandement du commandant comte de Borchgrave d'Altena.

M. Lecointe, aspirant de 1re cl. dans la marine française.
(Cliché de *la Belgique Maritime*.)

Il est curieux de rechercher ce que la presse en dit :

La Belgique Maritime, de la fin de 1912, écrivit à ce sujet que les exercices avaient démontré que le tir de « nos marins d'occasion » était relativement bon, bien que pratiqué par un personnel sans expérience et mal entraîné. « Quant au matériel, ajoute ce journal, il est d'une infériorité scandaleuse, si l'on songe aux armements étrangers. On a mis à bord des « sabots », dont ne voudrait aucune nation qui se respecte, des canons de 1888 — échappés de quelle casemate? — et des modèles de 1910 qui ne valent guère mieux pour le rôle qu'ils ont à jouer.

» Au moment où l'on remet en question notre organisation militaire, nous espérons qu'il se trouvera au Parlement une voix éloquente pour crier à la patrie quel est son devoir. A quoi sert-il de fortifier Anvers du côté de la terre et de le garnir de forts si l'on néglige la défense fluviale de notre réduit national.

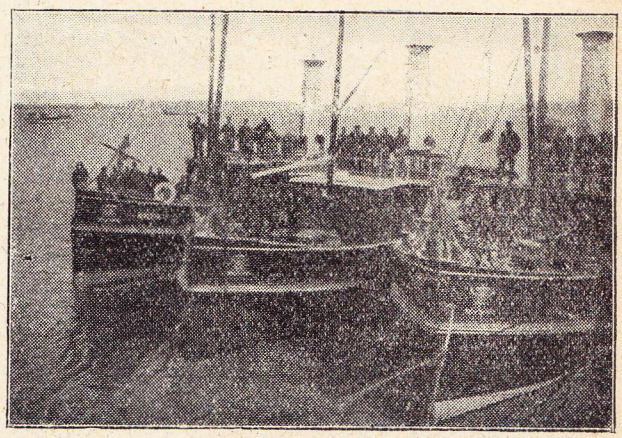
» Qu'on songe à l'éventualité d'une guerre circonvoisine. En deux heures d'un raid de nuit, un commandant qui ne craint pas, au besoin, d'échouer peut amener un torpilleur dans le port d'Anvers.

» Qu'avons-nous à lui opposer?

» Rien, moins que rien. De quoi donner à des esprits mal informés une fausse sécurité, qui permet aux gros commerçants que nous sommes de dormir sans songer qu'un jour le réveil pourrait être terrible. »

On n'osa même pas dire que ces « coquilles de noix », qui n'avaient du reste pas été construites pour porter des canons, oscillaient tellement sous l'action du tir qu'elles étaient impropres à remplir le rôle héroïque qu'on voulait, à tout prix... d'économie, leur faire remplir.

Cet article mettait à nu toutes les tares résultant du moyen de fortune dont il avait fallu se contenter.



Les canonnières de réserve.
(Cliché de M. Ch. Maroy.)

Et nous étions en 1912! Le Pays venait à peine de sortir de l'angoisse causée par les affaires d'Algésiras, pendant laquelle on se demanda anxieusement si la défense de l'Escaut était suffisamment assurée; de plus, la question de Flessingue nous avait suffisamment ouvert les yeux; enfin, aucune personne un peu clairvoyante ne doutait plus alors de l'imminence de la conflagration générale.

(A suivre.)

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

Quelques excursions en Campine limbourgeoise

(Suite.)

Alléchés par les doux souvenirs que nous laisse notre dernière promenade en Campine (1), nous en visiterons aujourd'hui une autre partie.

Genck étant réellement le centre des excursions en Campine limbourgeoise, nous prendrons cet endroit comme point de départ. Nous donnerons néanmoins un itinéraire pour ceux qui désireraient arriver de Liége.

La distance étant assez considérable, il conviendrait de profiter de deux jours de vacances, ce qui permet alors de revenir sur Liége par un autre chemin et de voir la Campine sous un nouvel aspect.

Nous voilà donc partis, comme l'autre fois, par Tongres, Bilsen et Munsterbilsen.

Au lieu de prendre le chemin de Genck au poteau, continuons le macadam par une belle route traversant de temps à autre un bouquet d'arbres, une sapinière. Parfois quelque vieille auberge à l'ombre de vieux tilleuls nous séduit par son air engageant.

Sur la gauche s'étend une grande plaine ondulée, couverte au loin de sombres sapinières laissant voir le hameau de Sledderloo; devant nous, à gauche, se devine Genck. Tout près de la route court la ligne ferrée du tram Liége-Genck.

A la première bifurcation, évitons le chemin de droite, qui mène à Sutendael, dont le clocher s'aperçoit tout proche dans une dépression du terrain, et continuons par la route de gauche, toujours très agréable.

Après une légère montée, nous entrons dans les bois de sapins et nous n'en sortirons guère qu'à notre arrivée à Asch.

Cette route est réellement pleine de charmes. A cette heure matinale les sapins la couvrent presque entièrement de leur ombrage. Nous traversons les petits hameaux de Sutendael, Papendael et Wimismaël, dont les chaumières éparses parmi les arbres forment chacune un véritable tableau, grâce à la richesse de tons de leurs toits de chaume; les verts, les jaunes d'ocre et les rouges grenats s'y marient avec le ciel comme fond et la blancheur des murs comme soutien...

Je ne pense pas que vous puissiez passer sans vous arrêter quelques instants devant ces pittoresques groupes de chaumières.

Mais nous voici déjà au passage à niveau du chemin de fer Hasselt-Maeseyck. Aussitôt après, en pleine forêt, nous remarquons les bâtiments de l'école d'aviation d'Asch, installations très importantes, mais dont on ne découvre pas grand'chose de la route. Ils sont par contre fort bien visibles de la route Genck-Asch, qui rejoint bientôt la nôtre.

Asch est un beau village, bâti sur la dune, à 50 mètres environ plus haut que le niveau de la Meuse, à l'intersection des routes de Tongres, de Genck, de Brée, de Lanklaer-Maeseyck et de Mechelen.

Traversons tout le village par la route de Lanklaer, bien ombragée par des chênes puissants. A la dernière maison, prenons à gauche un chemin de sable. Poteau indicateur : Opoeteren, 8 km. 1/2. Ce chemin monte à l'assaut d'une dune de sable, pour redescendre ensuite dans le bassin, dirions-nous bien, du Boschbeek, charmant ruisseau au cours capricieux que nous suivrons jusque Maeseyck. La route commence à descendre; admirons encore le vaste panorama qui s'offre à nous.

(1) Voir B. O. du 15 juillet, page 319.

Tirage : 125,000 exemplaires.

TOURING-CLUB DE BELGIQUE

SIÈGE SOCIAL :
13, rue du Congrès
BRUXELLES

XXVIe ANNEE. N° 17
1er SEPTEMBRE 1920

SOCIÉTÉ ROYALE

SOMMAIRE DU BULLETIN OFFICIEL

Une visite à Coppet (Hél. de Colesco) . 385
Dans le Pays de Couvin (G. L.) . . 387
Notions d'archéologie préhistorique, belgo-romaine et franque à l'usage des touristes (suite) (Bon de Loë) . 390
Réunion des délégués de la Flandre orientale (Dr Pourquoi) 394
Environs de Mons. — Quatorze promenades et excursions (G. L.) . . 394
Le panicaut des dunes (Jean Massart) . 395
Circulation et réglementation (P. Buchaine) 395
Concours des gares fleuries (A. Jacob) 396
Douanes. — Triptyques pour la France (J. D.) 396
La Marine de guerre belge (suite) (L. Leconte) 397
Quelques excursions en Campine limbourgeoise (suite) (J. Perisse) . . 402
Le T. C. B. au camp de Brasschaet (Georges Leroy) 405
Le Polyptyque de l'Agneau mystique (Ch.-Léon Cardon) 405
Le prix uniforme de l'essence dans toute la Belgique (Ed. C.) 407
Variétés 408

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, 96, rue du Méridien (tél. Brux. 9139), 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.