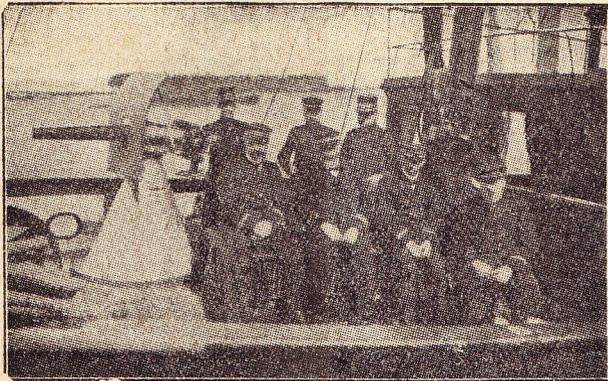


La Marine de guerre belge

(Suite et fin.)

La partie éclairée du pays, attentive aux avertissements que ne cessèrent de donner nos rois, se préoccupa cependant toujours de ce problème palpitant, de cette question mal connue, mais, qu'instinctivement, elle sentait être primordiale : de la réorganisation de la marine militaire. Maintes brochures, hélas ! trop peu lues, n'avaient cessé de paraître : Keucker, *Considérations sur les forces navales à créer en Belgique*; de Borchgrave d'Altena, *la Défense fluviale d'Anvers*; Lecointe, *la Création d'une marine nationale belge*; Moulart, projet publié dans *la Belgique militaire*; B. d'Arnoc, *De l'Utilité d'une marine de l'Etat en Belgique*; de Gerlache de Gomery, *la Question de l'exposition flottante*, etc., etc.; de Borchgrave eut beau attirer l'attention sur l'extrême violabilité de notre côte, résultant du fait que la portée des canons de marine était devenue supérieure à la distance de mouillage ou d'évolution d'une flotte ennemie manœuvrant en sécurité en dehors des bancs de Flandre, que le port de Zeebrugge, en construction, permettait désormais l'entrée des grands navires de guerre, on ne fit rien, nous que rien, pour parer aux éventualités, et la masse resta indifférente par ignorance, trop préoccupée de jouir des bienfaits d'une paix prolongée au delà de tout exemple enregistré par l'histoire; il était du reste mal venu de parler de guerre au public.

Et pourtant dans certaines sphères, dans l'armée, on savait que la catastrophe était proche, que ces formidables armements accumulés par l'Allemagne militariste allaient devoir servir bientôt.



Etat-major d'une canonnière de réserve.

(Cliché de M. Ch. Maroy.)

Ce fut alors que la Ligue de la Défense nationale, mise en garde par certaines sections de la Ligue Maritime belge, prêta toute son attention à la reconstitution d'une flottille et, après s'être mis en rapport avec certaines personnalités sincèrement attachées à préparer la défense du territoire, l'avocat Hennebicq, président des deux ligues, constitua un comité composé de spécialistes et d'ardents patriotes : officiers, marins, juristes, ingénieurs, historiens, etc., afin d'élaborer un plan, modeste peut-être, mais acceptable, qui, tout en tenant compte de l'esprit général, eût cependant permis de faire éventuellement face à toutes les situations.

La commission travailla avec ardeur, mais en silence. Comme il fallait, somme toute, faire accepter ce « sacrifice » envers et contre tous, il avait été décidé de soulever l'opinion publique dès que la base du travail aurait été estimée bien assise et approuvée en haut lieu. Le moment semblait favorable, le public étant devenu plus accessible à comprendre les nécessités d'une sérieuse défense nationale et le service personnel ayant rendu plus populaires les « choses » de l'armée. Un premier tract fut bientôt lancé, afin de démontrer le rôle économique d'une marine de guerre. La presse, en général, lui fit bon accueil; seuls un journal connu pour son antimilitarisme systématique; un autre, d'opinion radicale, et un troisième, qui venait de se prêter à une manœuvre politique qui lui avait enlevé une

grosse part de considération, ces trois feuilles étant du reste mises en branle par le même personnage, jugèrent bon de parler de mégalomanie et de chercher des arguments spécieux, ridicules contre le rétablissement d'une force navale.

Bref, l'état des esprits permettait d'espérer, lorsque soudain l'horizon s'assombrit. Le Kaizer, obéissant à sa séquelle pangermaniste, décida de tirer son grand sabre, qu'on avait fini par croire en fer-blanc, et à user de cette fameuse poudre qu'il prétendait sèche depuis longtemps.

Brusquement, brutalement, les naifs confiants dans la valeur des traités, ces gros commerçants, dont parlait si vertement *la Belgique Maritime et Coloniale* en 1912, si endormis dans la conviction que « l'Angleterre ne permettrait jamais », se virent arracher le bandeau qui les aveuglait; l'invasion était à nos portes.

Que faire? Si, du côté terre, nous avions un semblant de défense dont l'énergie de nos soldats allait pouvoir faire un usage miraculeux, nos 64 kilomètres de côte, avec ses ports d'Ostende et de Zeebrugge (dont les Allemands nous apprirent la façon de nous servir), et l'Escaut, étaient vierges de tout système protecteur.

Cette fois, la situation était bien plus grave encore qu'en 1870. Nous n'avions plus de marine du tout et les compétences en cette matière étaient plutôt clairsemées. On mobilisa bien nos quatre petites « coquilles de noix », puis on y alla d'un important rapport au Roi pour Lui démontrer, ce dont Il était parfaitement convaincu, qu'il fallait une défense maritime.

Vu la sincérité de ce document qui tient du *meâ-culpâ*, fait en présence de la plus pénible des réalités, nous estimons salutaire de le reproduire ici *in extenso*, car il est bon de ne point continuer la tactique de l'autruche, de scruter courageusement nos plaies, dans le but de tirer profit des leçons du passé. C'est à cette condition seulement que le malheur a du bon.

RAPPORT AU ROI.

« Sire,

» La défense terrestre du pays a été modifiée et renforcée par la récente réorganisation de l'armée. Seule la défense maritime est restée inchangée. Cette défense est actuellement insuffisante et inefficace. La construction du port de Zeebrugge, l'approfondissement de celui d'Ostende, créant des points de débarquement sur nos côtes, l'établissement par nos voisins du Nord de travaux de protection à l'embouchure de l'Escaut, l'obligation, par suite d'une orientation politique nouvelle, de prévoir le « concours intéressé », voire même l'agression de l'une ou l'autre puissance, dont nous pouvions jadis escompter l'appui, ou, tout au moins, la neutralité bienveillante, nous obligent à étendre au littoral la défense maritime, jusqu'à ce jour exclusivement limitée à l'Escaut (1).

» De plus, ce dernier fleuve pouvant être bloqué, il est essentiel de garder le libre accès du port de Zeebrugge, le ravitaillement de l'intérieur du pays pouvant se faire par cette voie en cas de conflit.

» D'autre part, en tant que pays neutre, nous sommes obligés de nous conformer aux règles établies par la Convention de La Haye (1907), à laquelle la Belgique a adhéré par la loi du 25 mai 1910 et qui subordonne la transformation des bâtiments de commerce en bâtiments de guerre, aux conditions suivantes : leurs commandants doivent être dûment commissionnés, leurs noms doivent figurer sur la liste militaire de la flotte, les équipages doivent être soumis à la discipline militaire.

» Il ne nous suffira donc pas, au moment d'une guerre, de militariser éventuellement un certain nombre de nos paquebots avec leurs équipages, une tentative de débarquement sur nos côtes pouvant se produire avant que nous n'ayons pu organiser notre défense maritime et nous ne pouvons compter sur le concours efficace des éléments, sans instruction et sans cohésion, qui auront été rassemblés en grande hâte.

» Ces questions ont sollicité depuis longtemps l'attention du gouvernement et font l'objet d'études pressantes de la part de mon département, qui, par votre arrêté en date du 6 février 1912, n° 1422, a dans ses attributions tout ce qui se rattache à la défense nationale, soit donc la défense terrestre et maritime.

(1) On sait que cette défense de l'Escaut n'était qu'illusoire.

» Enfin, l'échange de correspondance entre mon département et ceux des Affaires étrangères, des Travaux publics et des Chemins de fer, Marine, Postes et Télégraphes, à l'occasion des incursions fréquentes de torpilleurs et de sous-marins étrangers dans nos eaux territoriales, au cours de l'été dernier, n'a fait que renforcer ma conviction au sujet de la nécessité de posséder des bâtiments de guerre, sans lesquels il nous serait impossible de faire respecter nos droits de souveraineté dans nos eaux et, en cas de guerre, d'empêcher ou de retarder un débarquement sur notre littoral, éventualité qu'il faut envisager comme possible, à l'heure actuelle.

» Récemment, en France (18 mars 1913), la défense des côtes a été confiée au département de la Guerre ; la marine gardant dans ses attributions les luttes de haute mer; la défense des côtes contre un ennemi flottant étant confiée à un officier supérieur de marine, placé directement sous les ordres des officiers généraux commandant les secteurs de défense côtière. Il me paraît tout à fait judicieux d'agir d'une façon analogue en plaçant la défense de la côte et de l'Escaut dans les attributions de mon département, et afin de n'être pas pris au dépourvu, importe-t-il que nous préparions, dès maintenant, les moyens adéquats aux situations nouvelles qui peuvent se présenter pour nous et que nous organisions, sur des bases définitives, un service de la défense côtière et fluviale.

» Nous avons, à ce sujet, la bonne fortune de posséder actuellement, au service de l'Etat, un officier : le major d'artillerie comte de Borchgrave d'Altena, qui a conquis ses grades de marin avec distinction dans la marine française, où il s'est fait remarquer durant onze ans et demi de pratique journalière par son zèle, ses connaissances, son énergie et son ascendant sur le personnel. Il convient de recourir à ses services et d'utiliser son expérience de marin mise en maintes circonstances en lumière lors de sa participation aux travaux de défense du bas Escaut.

» Je crois utile de rappeler à Votre Majesté que l'instauration du service de défense maritime préconisé ne nécessitera aucune disposition législative nouvelle.

» Créé par décret du Gouvernement provisoire en date du 21 février 1831, et ressortissant primitivement au département des Affaires étrangères, pour passer ensuite à celui des Travaux publics, puis à celui des Chemins de fer, notre ancienne marine royale fut au début de notre indépendance exclusivement fluviale et se composait d'une douzaine de canonnières affectées à la défense et à la surveillance de l'Escaut. Après le traité de paix définitif avec la Hollande, ces canonnières furent peu à peu supprimées et remplacées par des bâtiments de haute mer, qui eurent spécialement mission de faire connaître notre pavillon à l'étranger et de surveiller la grande pêche dans la mer du Nord et l'Océan.

» En 1855-1856, une commission mixte fut chargée de faire un rapport sur la nécessité de notre réorganisation maritime. Cette commission, présidée par feu Votre Auguste Père S. A. R. Mgr le Comte de Flandre, conclut, par sept voix contre deux, à la nécessité de cette organisation. Un projet fut déposé aux Chambres en 1860, mais n'eut pas de suite parce qu'il était destiné à l'achat de bâtiments de guerre dont le rôle principal était plutôt de favoriser l'expansion commerciale que de compléter la défense du territoire. Mais le gouvernement se refusa en 1862 à licencier les officiers et les équipages de notre marine royale; ils furent employés à des services civils, auxquels concoururent de nouveaux éléments issus de la marine marchande. Les premiers restèrent soumis aux lois de l'ancienne marine et à la discipline militaire; les seconds ne furent justiciables que du code pénal de la marine marchande. Lorsque l'élément militaire eut complètement disparu, on garda cependant l'habitude d'arborer la flamme de guerre sur les paquebots, qui cependant actuellement n'ont plus aucun caractère militaire, sauf en ce qui concerne l'accès de certains ports anglais, pour le service postal seulement.

» Néanmoins, lors de la mobilisation de 1870, le gouvernement, rappelant plusieurs officiers à l'activité, les nomma, à titre militaire, à des emplois dans la marine. Ce fut le cas, entre autres, du commandant Van Haverbeke, nommé capitaine de vaisseau et chargé de la direction supérieure des services de la marine et l'Escaut; du capitaine de vaisseau Petit, chargé du même service pour Ostende et les côtes; du capitaine-lieutenant Roose, qui fut attaché à l'E.-M. du lieutenant-général Eenens, commandant la place d'Anvers et y resta même en fonctions en temps de paix jusqu'à sa retraite, soit en 1876; à défaut d'officier de l'ancienne marine royale, ce poste ne fut plus occupé.

» En 1885-1886, lors des premiers voyages de notre aviso garde-pêche *Ville d'Anvers*, le département de la Guerre y autorisa l'embarquement de quelques aspirants, choisis parmi les élèves de l'Ecole militaire de la section des armes spéciales et de l'Ecole d'application. Aucun de ces messieurs, sauf un, le major comte de Borchgrave, ne persévéra dans cette carrière. Le gouvernement, reconnaissant cependant qu'il était utile, au point

de vue de la défense nationale, de posséder des officiers ayant de fortes connaissances en marine, sollicita et obtint du gouvernement français l'autorisation pour l'officier précité d'embarquer sur des navires de guerre, où il séjourna pendant environ onze ans et demi et fut toujours très bien noté.

» Les lois et règlements organisant la marine royale n'ont donc jamais été abrogés et, par suite, ils sont toujours en vigueur. D'autre part, notre loi sur la milice prévoit le service de nos marins, qui, en temps de mobilisation, seraient affectés à la défense des fleuves, des côtes et des places fortes. En dernière analyse, la question se résume donc à la demande aux Chambres de crédits nécessaires aux dépenses de premier établissement.

» Dès lors, une marine d'Etat, organisée militairement en Belgique du jour au lendemain, se trouverait ipso facto soumise aux règlements et lois susdits, qui sont restés d'application.

» Pénétré de l'inductible nécessité d'assurer efficacement la défense de notre littoral et de l'Escaut; considérant, d'autre part, que la création d'une marine militaire est une question d'avenir pour le pays, qui doit avoir son développement maritime comme il s'est développé en industrie et en agriculture, j'ai l'honneur de soumettre à la haute sanction de Votre Majesté un projet d'arrêté créant un service de la défense côtière et fluviale, ressortissant du département de la Guerre, et à la tête duquel je propose de placer, en qualité de capitaine de vaisseau, le major d'artillerie comte de Borchgrave d'Altena, qui sera chargé de son organisation et de traiter les questions qui s'y rattachent, l'étude de la création d'une marine d'expansion pouvant être réservée pour l'avenir.

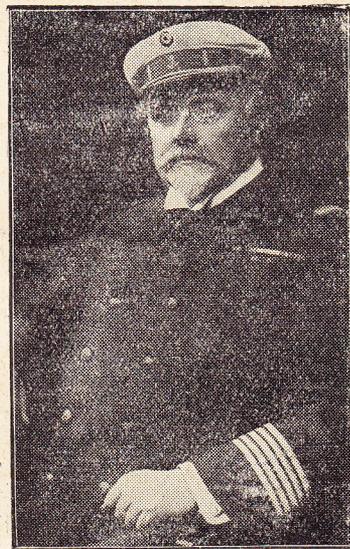
Loin de nous la tentation de nous livrer à des critiques dans le but de blâmer, nous avons à faire mieux, à réparer les ruines, mais ce n'est pas une raison pour faire le silence sur des écoles à éviter désormais; il ne faut pas qu'à l'instar d'un célèbre historien militaire, nous devions nous écrier bientôt : « Quand on réfléchit à toutes ces misères, on reste étonné qu'elles aient pu être oubliées si vite par la postérité ».

Mais revenons à l'examen des faits :

Ensuite du rapport que l'on vient de lire, il fut donc établi un « service de défense côtière et fluviale », ayant à sa tête un capitaine de vaisseau. Le titre était prometteur. Le nouvel officier supérieur de la Marine fut limité, dans ses attributions, à la défense de la côte... pour laquelle rien n'avait été déterminé; il ne reçut ni instructions, ni personnel, si ce n'est un capitaine comptable de matériel; pourtant la formation de deux compagnies de marins avait été prévue pour la défense côtière; le 6 août 1914, de Borchgrave reçut comme secrétaire et ensuite comme commissaire de marine le président de la Ligue de la Défense nationale, Hennebicq. Notons que plus de deux cents marins se présentèrent spontanément pour constituer les compagnies spéciales.

Dans cette situation extraordinaire, le capitaine de vaisseau de Borchgrave multiplia ses demandes en vue d'obtenir les troupes qu'il devait avoir à sa disposition; malheureusement, ces unités devaient être détachées du régiment d'artillerie de côte d'Anvers et l'on sait combien l'on était alors occupé de ce côté. L'autorité militaire de la métropole, nous dit l'intéressé, fit « la sourde oreille », l'incompétence des échelons hiérarchiques en cette matière suscita des discussions, des commentaires, qui ralentirent encore la marche des rapports, cependant si pressants; peut-être la susceptibilité de la marine civile exerça-t-elle également une influence néfaste.

Voulant sortir malgré tout de ce chaos, de Borchgrave se mit, comme de juste, en rapport avec les autorités navales françaises et anglaises; cette initiative fut enrayée et ne porta point ses fruits. Des incidents surgirent, l'interdiction signifiée à nos pêcheurs de se rendre en haute mer déchaîna la tempête.



Le capitaine de vaisseau comte de Borchgrave d'Altena.

Le 21 août 1914, le gouvernement militaire d'Anvers ordonna à la défense côtière de se retirer à Dunkerque en cas d'alerte, et d'y conduire les blessés, la marine, tant civile que militaire, ainsi que les fonds de la Banque Nationale. La brigade de volontaires qui occupait Ostende quitta cette ville durant la nuit, la garde civique et les douaniers y furent aussitôt désarmés.

Le lendemain, le chef de service de la côte transporta les blessés à Dunkerque sur le *Stad Antwerpen*; le 23, la malle et ses passagers continuèrent leur route vers Caen, en vertu de nouvelles instructions, ce qui indisposa l'administration civile de la marine.

La pénurie de personnel de bord obligea de Borchgrave à demander un complément d'équipage composé de Français, à Cherbourg, ce qui nécessita une escale au Havre.

Entre temps, sur l'ordre de notre attaché militaire à Paris, le *Stad Antwerpen* embarqua des munitions pour notre artillerie de campagne. Mille difficultés empêchèrent le steamer de rentrer à Ostende avant le 2 septembre; il ramena une partie de la 4^e division échappée de Namur et rapatriée par la voie du Havre.

A cette date, de Borchgrave proposa d'établir, avec la marine anglaise et la 4^e D. A., une tête de pont de Zeebrugge à Ostende pour assurer notre ligne de retraite en cas de nécessité; son projet ne fut pas pris en considération. Il est à remarquer à ce propos qu'en 1918, le vice-amiral Sir Roger Keyes déclara, après le célèbre raid sur Ostende et Zeebrugge, « que le môle de Zeebrugge aurait pu être coupé de la terre, armé par la flotte anglaise, et qu'il eût été ainsi possible, pendant des mois, d'empêcher l'arrivée des navires allemands sur notre côte et retarder peut-être indéfiniment l'établissement de grosses batteries sur notre littoral ». Ceci définit suffisamment l'utilité d'une marine de guerre en Belgique.

Mais le désarroi de septembre 1914 permit à ses adversaires systématiques d'obtenir la mise à la retraite du capitaine de vaisseau nouvellement promu et, à la fin de ce mois, notre défense côtière avait vécu.

Quant à nos quatre canonnières de réserve restées à Anvers, leur extrême faiblesse ne leur permit pas de jouer un rôle quelconque dans la défense de la place. A la reddition du réduit national, elles descendirent vers la mer et furent capturées par les Hollandais. Elles restèrent à la chaîne jusqu'à l'armistice et leurs équipages furent internés.

Combien il eût été utile cependant, pour la défense de la Nèthe notamment, de disposer de solides canonnières portant quelques pièces de gros calibre! Nous avons eu souvent l'occasion, durant la guerre de position dans les Flandres, d'admirer le beau travail des embarcations françaises qui se faufilaient dans les « vaart » et canonnaient consciencieusement les Boches.

Mais, dès le 4 septembre, le commissaire Hennebicq, qui connaissait l'extrême importance du littoral comme base secondaire et comme ligne de communication, attira l'attention sur ce point et, le 1^{er} octobre, furent organisées les *Annexes flottantes*, destinées à suivre l'armée dans ses mouvements. Des bases navales furent établies à Ostende et à Zeebrugge; elles comprenaient deux services : les annexes proprement dites et les transports maritimes et fluviaux, qui furent placés sous les ordres du général du génie Cuvelier, directeur général des transports.

La situation devenant précaire, on voulut évacuer les dépôts d'habillement et le parc automobile de réserve se trouvant à Ostende, ainsi que les services de l'artillerie réfugiés à Zeebrugge, mais les navires attendus à cet effet n'arrivaient pas; alors, en vertu du droit d'angarie, le général Cuvelier fit saisir tous les bateaux disponibles se trouvant dans nos ports et à Bruges (1) et nos approvisionnements purent être sauvés, ainsi que nos blessés.

Les Annexes flottantes furent réorganisées à Calais, une compagnie de pontonniers du génie y fut employée.

Mentionnons en passant que le steamer *Ville de Liège*, qui avait été affecté, à Anvers, à la Pharmacie centrale, reçut une autre destination à Calais; que les paquebots *Rapide*, *Léopold II* et *Princesse Clémentine* furent employés à faire la navette entre ce port et Cherbourg, avec les petits blessés et les recrues. En août 1915, l'administration de la Marine mit nos meilleures unités à la disposition de l'Amirauté britannique, qui les transforma en installations hospitalières.

Un service régulier de transport par mer fut également inauguré à la fin d'octobre 1914 pour le transport de nos munitions et de nos automobiles; les exploits des sous-marins firent renoncer à ce moyen au bout de quelques semaines.

Dans le courant du mois de novembre suivent, de nombreux marins, formant les équipages des Annexes flottantes, dont le

(1) On saisit notamment un bâtiment allemand qui se trouvait à Ostende, on le rebaptisa *General Leman* et dès lors il servit sous notre pavillon. Voir la curieuse étude de M. Balot : *L'Effort maritime belge pendant la guerre*.

terme d'engagement expirait demandèrent leur licenciement pour servir sur les navires anglais; les étrangers purent partir, les Belges furent maintenus. Il fut proposé alors, soit de militariser nos matelots, soit de licencier les équipages civils et de les remplacer par des militaires, pris parmi les marins faisant partie de l'armée de campagne.

Les pontonniers affectés aux Annexes flottantes ayant dû rejoindre le front, on créa une compagnie spéciale à l'aide des matelots des malles-postes et des pêcheurs belges de Miljord Haven et Swansea; en juillet 1915, cette unité fut renforcée par des contingents venant des centres d'instruction; plusieurs centaines de prisonniers allemands y furent utilisés pour les déchargements. La base de ravitaillement était alors répartie entre les ports de Calais et de Gravelines.

Les services rendus par cet organisme et le service des transports par eaux intérieures (avec sa compagnie de marins) qui en dérivait, furent considérables.

Nous ne pouvons manquer de saluer la mémoire des nombreux officiers et marins du commerce belge qui, sur les transports étrangers, remplirent une tâche au-dessus de tout éloge et qui luttèrent avec un héroïsme sans pareil contre les pirates ennemis et les sous-marins. Le cadre essentiellement militaire que nous nous sommes assigné et aussi, il faut bien le reconnaître, le manque de renseignements, dû à l'oubli dans lequel on semble vouloir laisser le souvenir de ces héros, ne nous permettent pas de nous étendre plus sur ce sujet, qui mériterait pourtant de nombreuses pages.

Cependant le commissaire Hennebicq, qui était resté attaché au service des transports par eaux intérieures comme conseiller technique, n'avait pas perdu l'espoir de voir reconstituer notre marine de guerre. Ne comptant pas ses primes, renversant peu à peu les obstacles qu'il rencontra, il parvint à faire créer le Dépôt des Equipages.

Le 28 janvier 1917, une dépêche ministérielle ordonna de diriger sur le dépôt de la 4^e division d'armée, établi à Grand Fort Philippe (Gravelines), tous les militaires ayant appartenu, comme cadets, au personnel du navire école pour les faire entrer ultérieurement dans la composition du Dépôt des Equipages.

Le 5 mai suivant, on entra dans la voie des réalisations. Le XX^e Siècle écrivit à ce propos :

« Une excellente mesure, qui répond au désir patriotique dont nous nous sommes si souvent fait l'interprète, vient d'être prise par le ministre de la Guerre.

» En vue de maintenir et de développer la formation professionnelle des marins belges actuellement sous les armes, M. de Broqueville vient de décider la création d'un Dépôt des Equipages, qui sera un centre administratif en même temps qu'un centre d'instruction et de formation du personnel marin.

» Le dépôt comprendra deux compagnies de marins, un peloton d'artillerie de marine, qui assurera le service des canons de côte et des canons à bord des bâtiments; enfin, une école, qui donnera au personnel une préparation scientifique et formera aux spécialités diverses.

» L'ensemble du dépôt formera, avec son état-major, un centre autonome qui s'administrera comme un bataillon.

» Les candidats officiers seront qualifiés aspirants et auront le grade de premier maître (adjudant).

» Le ministre décidera du passage dans la hiérarchie militaire.

» Les militaires de l'armée de campagne admis au Dépôt des Equipages seront proposés pour la position hiérarchique correspondante à leur grade dans la hiérarchie militaire.

» Tout militaire non gradé pourvu d'un diplôme de second lieutenant au long cours sera proposé pour le grade de quartier-



Le commissaire de la marine
L. Hennebicq.

maître (caporal). S'il possède le diplôme de premier lieutenant au long cours, il sera proposé pour le grade de second-maître (sergent); s'il possède le diplôme de capitaine au long cours, il sera proposé pour le grade de sortie des centres d'instruction des sous-lieutenants auxiliaires.

» Les programmes des examens scientifiques et pratiques à subir pour recevoir le diplôme d'aspirant seront déterminés ultérieurement. »

Les uniformes furent déterminés en même temps.

L'effectif du dépôt fut fixé à 400 hommes, parmi lesquels on devait prendre, dans la limite des ressources, du personnel destiné aux bateaux transportant des approvisionnements pour l'armée; les compagnies de marins assurant l'instruction à terre et à bord, l'école formerait aux spécialités.

Peu après la hiérarchie fut déterminée de la façon suivante : Capitaine (major), lieutenant de vaisseau de 1^{re} cl. (capitaine-commandant), lieutenant de vaisseau de 2^e cl. (capitaine en second), enseigne de vaisseau de 1^{re} cl. (lieutenant), enseigne de vaisseau de 2^e cl. (sous-lieutenant), premier-maître (adjudant), maître de 1^{re} cl. (sergent-major), maître de 2^e cl. (premier sergent), second maître (sergent), quartier-maître (caporal); les candidats officiers étaient qualifiés d'aspirants.

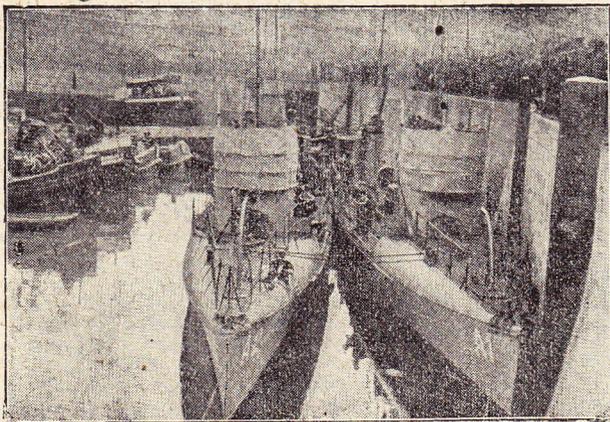
Le Dépôt, s'administrant comme un bataillon, releva du commandant supérieur de la Base de Calais.

Le grand désir était, dit-on, d'obtenir du gouvernement français un vieux bâtiment susceptible de servir de Borda (école flottante) et que les officiers marins fussent mis en stage à bord des navires de guerre français.

Il paraît que l'organisation marcha péniblement, qu'il y eut des hésitations; bref, qu'on ne fit pas grand'chose pour l'évolution du Dépôt. Nous reproduisons ces renseignements pour ce qu'ils valent. Toutefois, si cette situation exista, faut-il attribuer cette inertie à un ostracisme atavique dont on accabla toujours la marine de guerre en Belgique? L'enthousiasme de nos jeunes loups de mer, enivrés des récits fabuleux des exploits des fusiliers marins, fut cependant ardent et leur bonne volonté fut débordante; ils avaient l'espoir d'aller combattre bientôt dans les secteurs inondés, sur des bateaux à fond plat équipés en canonnières.

Quoi qu'il en soit, en 1917, le service des transports par eaux intérieures mit à la disposition de la formation nouvelle un petit remorqueur : *Blankenberghe*, qui avait jadis été affecté à la station balnéaire de ce nom. On l'arma d'un canon de 3c7 et d'une mitrailleuse Hotchkiss; il reçut un équipage composé d'un second maître et de quatre matelots. Ainsi équipé, le *Blankenberghe* servit de vedette pour la reconnaissance des mines à la 6^e escadrille française.

Puis notre Gouvernement réquisitionna le yacht de plaisance *Henriette*, appartenant à un Belge et stationné au Havre. Cet esquif arriva à Calais, portant deux canons de 3c7; une mitrailleuse du Dépôt des Equipages y fut placée dans la suite. Mais l'on tergiversa au sujet des moteurs nécessaires; bref, le yacht,



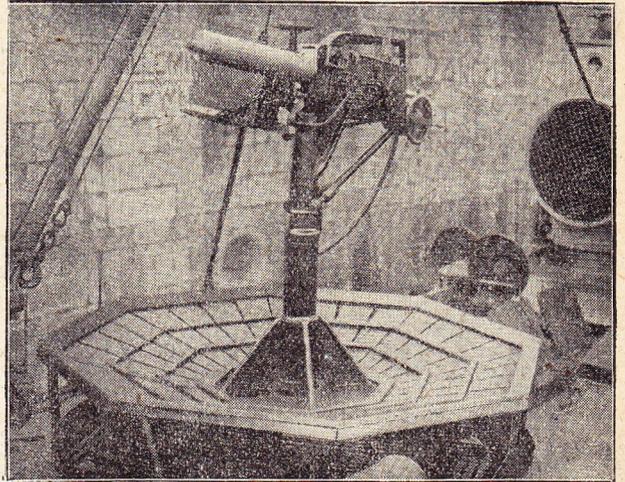
L'A 1 et L'A 2.
(Cliché de l'Événement illustré.)

désarmé, fut amarré au bassin ouest, où il fut brûlé accidentellement, le 7 septembre 1918, en même temps que le pétrolier *British-Sovereign*.

Enfin, l'avisomixte *Ville d'Anvers*, qui, comme nous le savons, servit jadis de garde-pêche, fut mis à la disposition de notre embryon de marine militaire, tout en restant sous le commandement du capitaine Depierre, de la Marine de l'Etat. Le *Ville d'Anvers* reçut à bord un canon de 9 c., une pièce portu-

gaise de 7c5, une anglaise de 6 livres, une de 3c7; des mitrailleuses et un mortier Van Deuren; le navire devint ainsi un véritable musée d'artillerie. L'équipage se composa d'un enseigne de 2^e cl. et de 50 à 60 marins. L'avisomixte fut, croyons-nous, employé au dragage des mines.

On entra dans la voie excellente de mettre une équipe de dix hommes, tirée de notre Dépôt, sur les dragueurs français du Pas-de-Calais, une autre de six matelots à bord du Nord,



Un « poum-poum » à bord d'un torpilleur.
(Cliché de l'Événement illustré.)

plus, en moyenne, trois marins belges sur chacun des huit torpilleurs de Calais.

Certains de nos officiers servirent à bord du torpilleur d'escadre *Oriflamme*.

Lors de la réoccupation d'Anvers, trois torpilleurs allemands furent récupérés et munis d'équipages belges. Le grand quartier général constitua en son sein une commission d'études pour une marine de guerre nationale et se montra favorable à son établissement.

Au début de l'année 1919, les torpilleurs A 1 et A 2, complètement remis en état, patrouillaient dans l'Escaut, respectivement sous les ordres des enseignes Tournaye et Deflandre; l'A 3 fut envoyé en réparation chez Cockerill, à Hoboken; en outre, notre flottille comptait un joli yacht de mer, une vedette de guerre et deux remorqueurs. L'enseigne de vaisseau Delstanche fut investi du commandement du sémaphore d'Ostende. L'A 1 et l'A 2 vinrent, on s'en souvient, à Bruxelles, au début du mois d'avril 1919. Au moment de l'armistice, ces navires, dénommés A 14 et A 12, avaient été sabordés par leurs anciens occupants, qui s'étaient mutinés. Ces embarcations avaient été construites en 1915 et 1916; elles sont armées d'un canon de 5.2, d'un canon revolver de 3.7 et de plusieurs mitrailleuses; elles sont de 135 tonnes et d'une puissance de 1,100 chevaux. Leur vitesse est de 37 km. à l'heure et leur tirant d'eau de 2^m50. Le public fut, pendant un certain temps, admis à bord; on lui montra les blessures que ces torpilleurs avaient reçues au cours du raid de Zeebrugge. Ses équipages comprennent chacun deux officiers, un faisant-voies, six sous-officiers et vingt-huit hommes, tous spécialistes.

La presse se montra fort enthousiaste et approuva la résurrection de notre marine militaire. « L'escadrille complète comptera douze unités, constate notamment avec satisfaction la *Gazette*; elle sera partagée en trois groupes de quatre torpilleurs, établis, l'un à Anvers, le deuxième à Ostende et le troisième à Zeebrugge. Des gardes-côtes et des dragueurs de mines compléteront cette minuscule escadre... Nous assistons donc à la naissance d'une marine de guerre belge. A Anvers, un établissement va s'ouvrir où, dès à présent, peuvent s'inscrire les jeunes gens désirant prendre du service dans la marine militaire. »

Entre temps, nos vieilles « coquilles de noix », rendues par les Hollandais qui les avaient capturées en 1914, étaient rentrées et la *Police de la Rade III*, ainsi que l'*Argus* furent envoyés sur le Rhin pour y coopérer à la surveillance de la navigation sur la section du fleuve occupée par nos troupes; c'était une réhabilitation.

Bref, le soleil semblait radieux et l'air bien léger aux fidèles partisans de notre force navale. Il faut croire que les irréductibles adversaires n'avaient cependant pas perdu toute puissance.

puisque le *Soir* du 21 février 1919 se fit un devoir de dénoncer que « la situation du dépôt des équipages est lamentable. Ils constituent un noyau de marine militaire, entraînés sur des bateaux de guerre français, et une école pour nos recrues maritimes.

» A l'heure où notre droit à la défense de la côte et de l'Escaut s'impose, et où nous avons un urgent besoin d'équipages de commerce pour notre ravitaillement par mer, que fait-on? s'écrie ce grand quotidien. On laisse se dissocier, d'une part, les éléments formés pendant la guerre en ne veillant pas à leur rengagement et en ne faisant parmi eux aucun avancement, si modeste soit-il, fût-ce d'un galon de sergent. D'autre part, on ne tolère aucun engagement des volontaires qui affluent pour servir à la mer depuis qu'ils ont vu des uniformes de marins. Des centaines auraient été éconduits. En outre, on ne dirige pas les recrues aptes à la mer vers le dépôt des équipages, bien que ce soit leur destination. Bref, on dirait que les efforts sont tendus pour nous empêcher d'avoir des équipages à l'heure où la reconstitution économique du pays en dépend. »

Le 27 juin suivant, le même journal dénonça encore une « incroyable incurie » dépassant toute imagination : « Il y avait à Anvers, au moment de l'armistice, écrit-il, une cinquantaine de bateaux boches — torpilleurs, dragueurs, etc. — qui, en raison des règlements en matière de prise, nous appartenaient. Les Boches les conduisirent dans les eaux de leurs bons amis hollandais. Ils se trouvent encore aujourd'hui dans le canal d'Elevoet-Sluis.

» Pourquoi les y laisse-t-on? Personne ne le sait. »

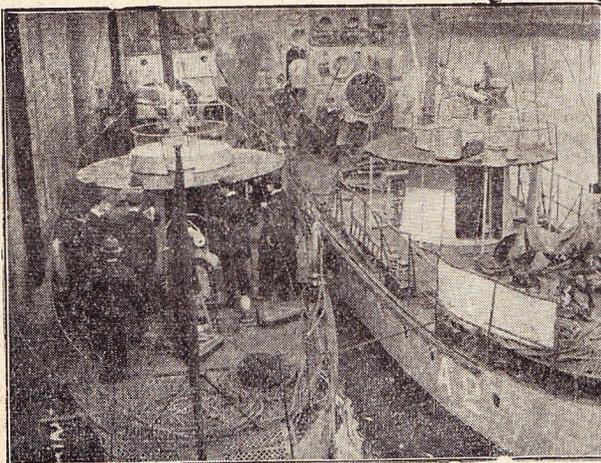
L'Action belge souligna également le fait

Ce remue-ménage fut salutaire et peu après, le bilan de notre flotte s'élevait à 11 torpilleurs, 26 dragueurs de mines, 20 chalands et allèges, 4 remorqueurs, 1 yacht à vapeur et 1 « pont ». Plus tard, des sous-marins, mesurant 50 mètres sur 5, et des poseurs de mines vinrent les rejoindre.

Entre temps, en décembre de la même année, la compagnie de torpilleurs du génie prit la dénomination de compagnie de torpilleurs; elle fut constituée au moyen du personnel et du matériel prélevé sur le Dépôt des Equipages. De plus, une annexe fut adjointe à cette unité : un détachement de torpilleurs et marins, composé d'un nombre variable d'escadrilles et d'une école.

Enfin, la *Revue de la Ligue Maritime belge* d'avril 1920 constate qu'en réalité, notre marine militaire existait et comprenait :

1° Cinq grands torpilleurs, nommés : A 40, A 42, A 43, A 47, A 47, à turbines, jaugeant 285 tonnes, construits en 1916. Chaque équipage comptant 34 hommes. Les dimensions de ces navires sont de 50 mètres sur 5^m50; tirant d'eau 2^m50, vitesse 33 nœuds. Ils sont armés de deux pièces de 8 cm. 8, trois mitrailleuses, un tube lance-torpilles, une installation de télégraphie sans fil et deux projecteurs. Ces torpilleurs sont munis de machines iden-



Nos torpilleurs.
(Cliché de l'Événement illustré.)

tiques à celles des neuf petits torpilleurs suivants, mais ayant une puissance de 2,500 chevaux-vapeur; le nombre de tours est encore inconnu.

2° De neuf petits torpilleurs : A 1, A 2, A 5, A 8, A 9, A 11, A 15, A 20, à 20 tonnes, construits en 1915. 34 hommes d'équipage, longueur 41^m50, largeur 4^m25, tirant d'eau 2^m50, vitesse 25 nœuds. Ils sont armés d'un canon de 52 m/m. et d'un canon de 37 m/m., un tube lance-torpilles, trois mitrailleuses, une installation de T. S. F.

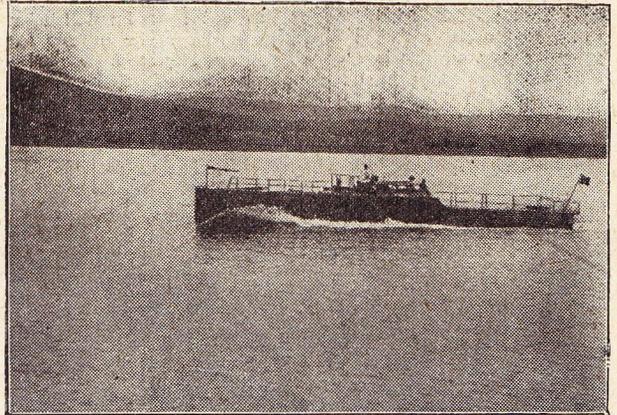
3° Trois remorqueurs : le *Wilma*, le *Frédéric*, le *Kaetchen*.

4° Deux vedettes de rivière : le *V 25* et le *V 25b*.

5° Un poseur de mines : le *Nieuport*.

6° Un bateau de service : le *Torpille* (1).

Ajoutons que certains de nos officiers sont envoyés en stage dans la marine française, qu'on fait appel aux officiers des malles et que, dans son ensemble, le corps de la marine militaire compte 400 membres.



Canonnière sur le Tanganika.

Nous nous sommes borné à reproduire des extraits de journaux, ne désirant point révéler des secrets d'Etat et considérant que la nouvelle organisation n'est pas encore entrée dans le domaine de l'Histoire. Au surplus, les lettres que nous avons adressées aux jeunes camarades que nous avons connus durant la guerre et dont nous avons admiré le généreux engouement nous sont revenues avec la mention : « Démobilisé — parti sans laisser d'adresse ». Ce qui, soit dit en passant, nous fait, par déformation professionnelle, songer à la situation de 1849.

Nous souhaitons ardemment que, cette fois, le pays aura bien compris et que les avis de nos Souverains, si sages et si dévoués à la grandeur du pays, auront porté leurs fruits. Durant les guerres modernes, le carnage est partout; il convient donc de nous garder aussi bien sur mer que sur terre et dans le ciel.

Puisse notre modeste étude rétrospective démontrer à nos jeunes marins qu'ils ont des ancêtres, une tradition d'honneur, de dévouement, de gloire, et les encourager à sacrifier tout au pavillon.

Mais il serait injuste de terminer ici ce court aperçu de notre histoire maritime, sans avoir consacré quelques lignes à l'effort que firent nos marins à la Colonie :

Il y a plusieurs années déjà, Léopold II, souverain de l'Etat indépendant du Congo, avait voulu y constituer une force navale. L'Allemagne l'en empêcha. Cependant, en 1914, on attendait sur le Tanganika une embarcation armée, dépendant des Finances, destinée à la répression de la fraude — elle ne devait avoir aucun caractère militaire.

Dès que les hostilités s'étendirent à l'Afrique, il devint impossible de ne pas y constituer des éléments maritimes à opposer à ceux que l'adversaire, mieux avisé que nous, y possédait.

Le 27 août 1914, le général Tombeur, gouverneur du Katanga, annonça que les Boches avaient pris l'initiative de l'attaque; le 15, des villages du lac Tanganika avaient été bombardés; le 22

(1) Il convient de remarquer que nos vieux gardes-pêche viennent d'être remplacés par le sloop anglais *Zinnia*, mesurant 260 pieds de longueur sur 33 de largeur et 14 de profondeur; son tonnage est de 800 tonnes (brut). Il peut filer 17 nœuds, étant muni d'une machine de 2,000 chevaux à quatre cylindres, à triple expansion, alimentée par deux chaudières à tirage forcé.

Construit en 1915, le sloop fut affecté au dragage des mines dans la Méditerranée, et servit comme convoyeur. Il fit également la chasse aux sous-marins; on lui a prudemment enlevé ses deux canons de 12 placés à l'avant et à l'arrière, sur des plates-formes en béton, et ses deux canons-revolvers, dont la marine civile de l'Etat semble avoir horreur. Heureusement, les installations sont restées et le bâtiment pourrait être rapidement armé.

L'équipage comprend quarante hommes, y compris les officiers.

du même mois, la canonnière von *Wissmann* avait fait pleuvoir des obus sur le port belge de Lukuga; notre vapeur *Alexandre Delcommune*, assailli traîtreusement, fut coulé.

Dès lors, une action belgo-anglaise fut décidée et il apparut clairement qu'une flottille était indispensable.

En septembre, les troupes françaises, victorieuses dans le Sanga, se trouvant en péril, des secours nous furent demandés. Une canonnière : *Luxembourg*, sous les ordres du capitaine Goransson, rendit en ces circonstances de précieux services en transportant 600 de nos soldats dans l'Ubangi.

Mais les principales actions maritimes se produisirent sur les lacs; nous les esquissions rapidement d'après une relation inédite que nous tenons de l'un de nos plus hardis marins qui n'y resta point les bras croisés; la crainte de porter atteinte à sa farouche modestie nous empêche de le nommer :

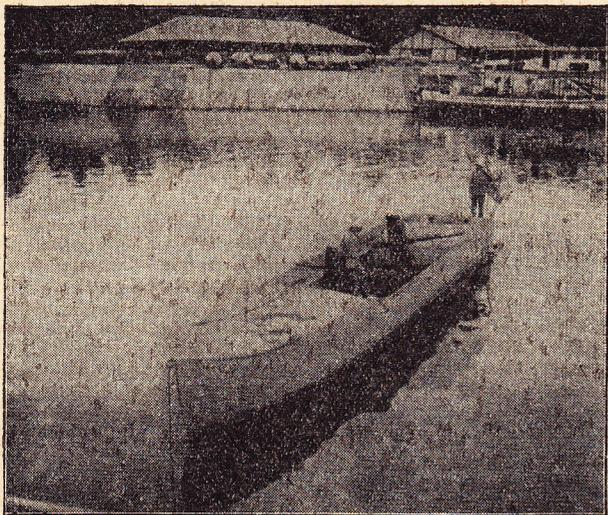
Maîtres du Tanganika, les Allemands possédaient les moyens d'y amener, grâce à la voie ferrée de Dar es Salam-Kigoma, toutes les réserves en bateaux réfugiés à Dar es Salam dès le début des hostilités et toutes les ressources en artillerie de marine et en personnel provenant des croiseurs *Königsberg*, *Planet* et *Condor*, de la marine impériale.

Les bâtiments armés ennemis nous obligèrent à garnir de postes de surveillance, de redoutes et de positions, toute notre frontière de l'est; ils opéraient en outre les transports de troupes et de ravitaillement, harcelaient nos effectifs, nous tuaient impunément du monde et montaient la garde de Vua aux bouches de la Ruzizi, tandis que le sud était occupé par des détachements rhodésiens.

Ce fut grâce aux demandes réitérées du major Muller d'abord, du major Stinghlamber ensuite, qu'on finit par prêter attention à cette situation qui ne cessait d'empirer, notre manque de moyens de ce côté enhardissant l'adversaire. Les premiers envois qui arrivèrent de Léopoldville, fin juin 1915, comprenaient un bac et une baleinière en acier, sur lesquels étaient montés des groupes marins actionnés par des moteurs d'aviation et des pièces d'artillerie de campagne, le tout desservi par un officier de marine, un officier d'artillerie, un mécanicien et une section d'artilleurs bangalas.

Quatre jours après sa mise à pied d'œuvre, cette « flottille » décida l'attaque d'une unité allemande en patrouille qui s'était approchée des bouches de la Lukuga. L'action revêt le caractère d'une surprise, le tir est des plus précis, l'ennemi hésite, puis vire de bord et s'esquive, grâce à sa supériorité de vitesse.

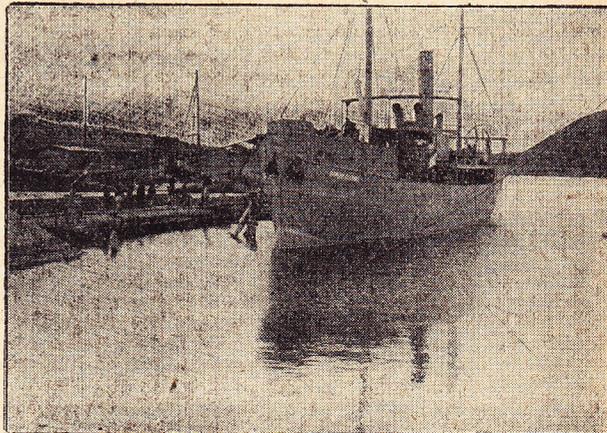
Le 25 décembre 1915, la canonnière *Kigani* et, le 9 janvier 1916, le von *Wissmann*, sont assaillis dans les mêmes conditions et détruits. Le bac de rivière dont il est question ci-dessus, pompeusement dénommé « chaloupe canonnière » dans les rapports



Canonnière de Delsaux, canot à moteur armé de pièces à tir rapide.

officiels, mais plus connue sous le nom de « dix tonnes » ou de « mosselbak », fit merveille, grâce à l'énergie de son équipage. Le capitaine de frégate anglais Spicer-Simon lui rendit un éclatant hommage, plus tard, au cours d'une conférence donnée à Bruxelles : « L'embarcation ne valait rien, dit-il, le moteur pas grand'chose, l'artillerie moins que tout le reste, seulement les hommes qui la montaient étaient des hommes. »

Cet officier supérieur était arrivé sur le lac vers la fin de l'année 1915 avec deux canonnières minuscules, mais rapides, bien armées et merveilleusement outillées en personnel : *Mimi* et *Tonton*. Conscient de l'impuissance de ses moyens, le marin qui commandait la flottille belge se mit à la disposition de *Simson*; cette initiative porta ses fruits.



Le vapeur *Baron Dhanis*, monté pendant la guerre sur le Tanganika.

Dans la suite, nos forces navales furent augmentées d'une unité rapide : *Netta*, armé d'une pièce de marine moderne et de deux torpilles de 14 pouces, et du *Delcommune*, renfloué et réparé, rebaptisé le *Vengeur* et armé d'une batterie de 75 longs de marine. Des hydroavions y furent adjoints, leur tâche fut grandiose.

Les constructions alliées firent bonne besogne et rendirent aux Boches tout le mal qu'ils nous avaient fait; signalons que le *Kigani* fut remis en état et qu'il servit désormais sous le nom de *Fifi*, battant pavillon britannique. Le Tanganika fut rapidement nettoyé; la dernière construction allemande, *Wami*, se fit sauter dans l'embouchure du Malagarasi après une action foudroyante menée par notre vaillante *Netta*.

Vers le milieu de l'année 1916, deux nouvelles canonnières belges arrivèrent sur les lieux; elles s'appelaient le *Tanganika* et le *Kigali*, tandis qu'on décida la construction du vapeur *Baron Dhanis*.

Il serait injuste de ne pas citer ici les noms de nos braves officiers qui combattirent si vaillamment à bord de notre flotte coloniale : le commandant Goor, les lieutenants Corbisier, Lee-naerts, Dandoy, Vauthier, Anthone, les sous-lieutenants Pitance, Fonteyne, Songué et Jara, qui, issus de la marine marchande ou de l'Etat, volontaires de guerre au front des Flandres, n'hésitèrent pas à répondre à l'appel du Gouvernement, obligé d'équiper en hâte le « mosselbak » et les autres embarcations de glorieuse mémoire. Nous sommes malheureusement obligés de remettre à plus tard le récit détaillé de leurs exploits, ainsi que ceux de leurs dévoués subordonnés. Leur courage et leur abnégation dépassèrent toute imagination; leur ingéniosité fut mise à rude épreuve, ils accomplirent des miracles avec un matériel pitoyable : « à tout bout de champ, l'une ou l'autre unité était mise hors service, soit par le tir de ses propres canons, toujours trop lourds pour leurs frères plates-formes flottantes, soit par des gros temps, qui, au début, enfonçaient le pier en construction dans le port qu'ils durent construire et arrachaient les bâtiments de leurs ancrages; d'autre part, les fièvres opéraient des brèches dans les rangs de nos marins, il fallait remplacer des titulaires pour une croisière, un raid. L'artillerie elle-même passait d'un bâtiment à l'autre, suivant les besoins et circonstances »

Le lac Kivu fut également le théâtre de la prouesse de nos marins. Le 16 mars 1916, nous avions lancé dans la baie de Sake, la canonnière *Paul Renkin*, ainsi nommée en mémoire du lieutenant, fils de notre ministre des Colonies, tombé glorieusement devant Dixmude. Il s'agissait de réduire une canonnière ennemie, afin d'obtenir la maîtrise de cette mer intérieure et de l'île Kiwidji. Le *Paul Renkin*, construit à Boom, avait été amené à Paris en septembre 1914; destiné au service des postes d'Afrique, il fut transformé en navire de guerre. Expédié démonté en petites caisses, par l'océan Indien jusqu'au Victoria-Nyanza, puis par l'Uganda jusqu'au Kivu, il fut rapidement remonté et mis à flot, puis armé d'un canon « poum-poum »

de 37 et de deux mitrailleuses; aidé de quelques chaloupes, notamment du canot automobile *Tshilohango*, armé d'une mitrailleuse, il réduisit rapidement la résistance, pourtant désespérée, qui lui fut opposée dans ce vaste domaine.

Voilà, très largement esquissé, le rôle important que remplit dans notre empire colonial cet embryon de marine improvisée. Les événements en ont démontré l'absolue nécessité.

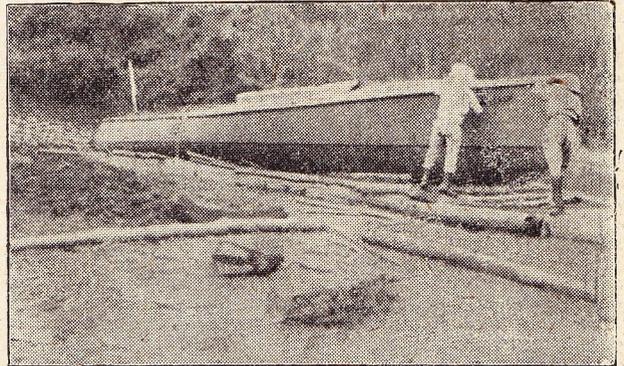
Aussi n'est-ce pas sans mélancolie que nous constatons que cette pauvre flottille a été désarmée dès la fin des hostilités, les officiers sont dispersés, la marine n'existe plus au Congo.

A la rigueur peut-on la considérer comme inutile à l'est, tant que nous garderons comme voisins les Anglais, nos alliés. Mais à l'ouest c'est tout différent. Puisque désormais nous avons un programme naval, il faut prévoir l'existence des moyens de défense des bouches du Congo contre toute convoitise. Mais l'étude de cette question sortirait de notre cadre et n'est pas de notre compétence.

Durant la guerre, il fut vaguement question de rattacher notre marine militaire au ministère des Colonies, d'en établir la base principale en Afrique (bouches du fleuve Congo) et de ne garder à la métropole que les écoles, etc.; l'idée semble mériter un sérieux examen.

Quoi qu'il en soit, l'expérience nous a démontré qu'il nous faut une marine; n'hésitons plus à payer au pays toutes les primes d'assurance qui lui sont nécessaires plutôt que de liquider la casse. Souvenons-nous, pour calmer les craintes des timorés, de la théorie du clairvoyant Sinkel et que « pas n'est besoin de grands vaisseaux, de gros canons pour imposer, montrer avec honneur le pavillon, donner une idée avantageuse des hommes et des choses de sa nation »; au surplus, les événements de la dernière guerre semblent avoir condamné l'existence des *super-dreaghoughts*; le traité de paix nous a donné des bâtiments, il suffit d'y mettre du personnel et ce personnel ne manquera pas: le baron Sadoine nous a déjà fait remarquer que les contingents de notre ancienne marine royale ne se composaient que de peu d'Anversois et d'Ostendais,

qu'ils comprenaient en grande partie des Wallons et que nos officiers se firent apprécier à l'étranger; ensuite, que « tous les Belges sont aptes à devenir marins ». Développer la marine militaire, c'est sauver la marine commerciale et la pêche nationale en leur fournissant des recrues pour leurs équipages; c'est enfin compléter la défense du pays et de notre colonie.



La canonnière *Paul Renkin*.

Il faut aider à faire connaître les « choses de la mer », à faire aimer les marins; ce n'est pas sans raison que nos Souverains n'ont cessé et ne cessent de nous montrer que c'est pour nous une question d'avenir.

L. LECONTE,

Conservateur du Musée royal de l'Armée.

Le T. C. B. au fort de Marchovelette et à Dinant

Dimanche 17 octobre

Poursuivant sa visite des champs de bataille et des villes dévastées de Belgique, le Touring Club conduira ses membres, le dimanche 17 octobre, au fort de Marchovelette, celui qui eut à subir, lors de l'attaque de la position fortifiée de Namur, le principal choc des hordes allemandes. Sur lui s'acharnèrent surtout les *howitzers* autrichiens. En butte à l'un des plus formidables bombardements qui fut, le fort résista énergiquement pendant de longues heures. C'est en vue de faire mieux apprécier par ses membres ce côté peu connu de la résistance belge du début de la guerre que cette visite a été organisée. Une conférence explicative sera faite sur place par un officier supérieur ayant vécu les heures tragiques du fort, lequel a été depuis lors entièrement remis en état par les Allemands. C'est même une des raisons pour lesquelles il fut particulièrement difficile pour le T. C. B. d'obtenir l'autorisation d'y faire admettre ses membres. Une occasion, qui n'aura donc vraisemblablement pas de lendemain, s'offre aujourd'hui à nos sociétaires de parcourir ces lieux historiques.

Après avoir ainsi foulé ce sol, où fut attestée, une fois encore, la vaillance des Belges, nous irons visiter Dinant, que détruisirent de fond en comble les hordes germaniques livrées à leurs instincts barbares et où furent fusillés plus de sept cents civils. De cette ville martyre, nous reviendrons plus persuadés encore, si possible, de la nécessité d'entretenir soigneusement chez nous le culte du Souvenir.

HORAIRE. — Départ de Bruxelles (Quartier-Léopold) à 6 h. 30; arrivée à Namur à 7 h. 35. Départ en tramway à vapeur de Heuvy, par la passerelle enjambant les voies, situé à cinq minutes derrière la gare de Namur, à 7 h. 50;

arrivée à Marchovelette, route du fort, à 8 h. 15. Trajet à pied de vingt minutes jusqu'au fort.

Départ de Marchovelette en tram à 11 h. 50; arrivée à Namur à 12 h. 15.

Séjour à volonté, pour permettre aux participants de déjeuner à l'aide de provisions emportées ou de prendre leur repas dans l'un des nombreux hôtels de la place de la Gare.

Départ de Namur en train à 14 h. 15; arrivée à Dinant à 15 heures.

Séjour à volonté et visite de la localité. Il est recommandé de faire l'ascension de la citadelle et de parcourir le musée qui s'y trouve.

Départ de Dinant à 17 h. 5; arrivée à Bruxelles (Q.-L.) à 19 h. 30.

CONDITIONS. — En 2^e classe chemin de fer et 2^e classe tramway, 21 fr. 20; en 3^e classe chemin de fer et 2^e classe tramway, 14 francs.

L'excursion se fera par trains et trams spéciaux. Pour avoir lieu, elle devra réunir 400 partants. Les inscriptions seront closes le 14 octobre. Pour la dernière fois il sera loisible aux sociétaires d'y faire participer des non-sociétaires.

Cette journée clôturera dignement la série d'excursions à but nettement patriotique organisées cette année par notre association.

GEORGES LEROY.

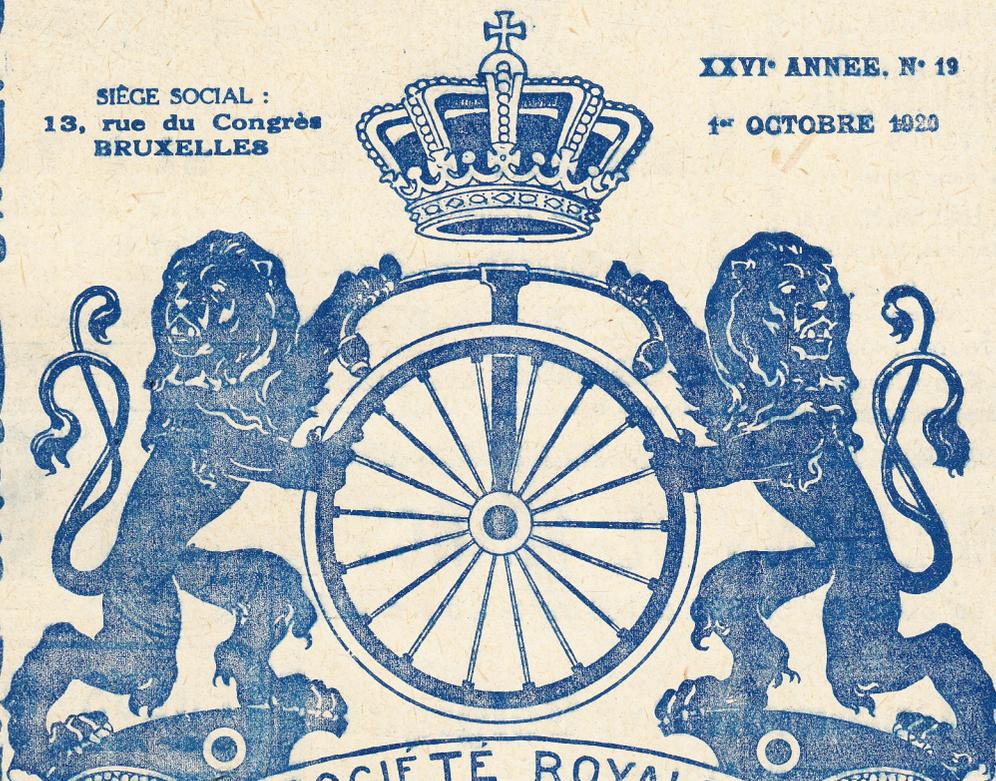
Ceux qui désirent tirer le plus grand profit de leur visite à Marchovelette et à Dinant seront porteurs du guide édité par le T. C. B. : « Ce qu'il faut voir sur les champs de bataille et dans les villes détruites de Belgique », tome I^{er}, « Jusqu'à la chute d'Anvers », beau volume de 150 pages avec 100 illustrations et 2 cartes. Prix : fr. 3.50, franco.

TOURING-CLUB DE BELGIQUE

SIÈGE SOCIAL :
13, rue du Congrès
BRUXELLES

XXVI^e ANNEE. N^o 19

1^{er} OCTOBRE 1920



SOCIÉTÉ ROYALE SOMMAIRE DU BULLETIN OFFICIEL

Chroniques documentaires. — Ma- rée fraîche (suite) (V. Soyer).	433
Auby-sur-Semois (A. Sinus-Re- macli)	439
La Marine de guerre (suite et fin) (L. Leconte).	441
Le T. C. B. au fort de Marchove- lette et à Dinant (Georges Leroy).	447
Bibliographie (V. S.)	448
Notions d'archéologie préhisto- rique, belgo-romaine et franque à l'usage des touristes (suite) (Bon de Loë).	449
Douanes (J. D.)	453
La montagne inconnue (René d'Avril)	454
Un monument belge à Londres (V. W.)	455
Variétés	456

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
servant de la photographie, tant à la Grotte de Han qu'à celle de Rochefort.