

Notre passé maritime

LE peuple belge, tel un soldat fatigué par la victoire du jour, s'arrête un moment, dépose le sac trop pesant, et reprend haleine, car l'horizon est sombre encore, et, demain, le combat sera rude!

Pour affermir son courage, il faut qu'il contemple le chemin parcouru déjà, qu'il songe aux épreuves passées, aux difficultés autrefois vaincues, aux avantages perdus, qu'il s'agit de reconquérir.

Notre prospérité future est inéluctablement liée à notre puissance maritime, comme toujours elle le fut : un grand effort s'impose à nous, et rien ne pourra mieux nous y encourager qu'un rapide coup d'œil sur les siècles accomplis, témoins de cette ténacité indomptable qui marque notre race!

× × ×

Aux époques géologiques, l'emplacement occupé aujourd'hui par nos provinces fut le théâtre d'immenses cataclysmes, engoufflements et émersions séculaires, dont les couches souterraines, lentement déposées, nous montrent la succession en raccourci. Le relief du sol, le climat, la flore et la faune, tout cela subit les bouleversements les plus invraisemblables, et seule la brièveté de notre vie nous dissimule la mobilité perpétuelle de ce que nous appelons si improprement « terre ferme ». (Voir les cartes de Belgique préhistorique, Bulletin du T. C. B., 1920, pp. 68 et 100.)

L'histoire de Belgique, qui commence fort tard avec la conquête romaine, nous montre déjà de vastes changements dans la configuration de nos côtes. César trouva notre littoral occupé par les Morins et les Ménapiens, qui lui réservèrent l'accueil que l'on sait, et participèrent à la résistance navale des Vénètes, dont il eut bien de la peine à venir à bout; à son arrivée en Bretagne (l'Angleterre actuelle), les mêmes Belges récalcitrants étaient là pour le recevoir, et comment...! Car ces Belges-là étaient d'intrépides navigateurs; ils avaient colonisé déjà toute la côte sud de l'Angleterre, dont ils constituaient la population la plus civilisée et la plus courageuse, toujours d'après notre vieil ami César, qui en savait quelque chose!

Quand il leur fallut enfin se résigner à la conquête romaine, nos marins entamèrent un commerce très actif avec la péninsule italienne, par les Colonnes d'Hercule (détroit de Gibraltar). — un dangereux voyage pour leurs pauvres barques! Mais bientôt apparut le torrent des grandes invasions germaniques, qui devait submerger le grand empire : les populations de notre littoral se mêlèrent ainsi aux Thiois et en adoptèrent les patois, tout en conservant en partie la civilisation latine.

A cette époque reculée, notre régime fluvial était tout autre que de nos jours. L'Escaut, par exemple, au lieu de se diriger vers l'ouest en aval d'Anvers, poursuivait son cours au N.-N.-E. et se jetait dans la Meuse, par Bergen-op-Zoom et le tracé actuel de l'Eendracht; le Honte, l'Escaut oriental et les autres bras de mer formant le delta de l'Escaut, où le débit du fleuve compte pour peu de chose, se sont creusés seulement par érosion du sol, lors de la grande invasion marine des III^e et IV^e siècles de notre ère, qui suivit le dépôt de la tourbe et atteignit la côte +5 m. de nos cartes : c'est donc un raz de marée qui est venu « capturer » l'Escaut et supprimer la partie inférieure de son cours; quant au littoral, on sait qu'il s'avancait encore jusqu'à Bruges au temps de Charlemagne (800).

Le sol se soulevait cependant peu à peu et, pendant deux siècles, la mer recula, bien au delà de ses limites actuelles; des villages se bâtirent sur ces terres nouvelles, malgré les incursions fréquentes des Vikings, ces fameux pirates du Nord, qui, à bord de leurs *drakkers*, simples barques ouvertes, s'élançaient des fjords scandinaves vers nos contrées, plus fertiles, dont ils remontaient les fleuves et razziaient les régions côtières.

Vers l'an 1000, la nature prit son rôle dans la désolation générale : le sol s'affaissa de nouveau et la mer revint à la charge, engouffrant les villages trop avancés! L'antique institution des *Wateringues*, sortes de coopératives de sécurité et d'assainissement, construisit bien des digues, mais les tempêtes et aussi les guerres continuelles les détruisaient fréquemment, de sorte que maintes fois les grandes marées envahirent au loin le pays, modifiant le contour des rivages, submergeant des terres péniblement conquises, formant de nouveaux bancs. En 1170 surtout, une effroyable inondation s'étendit sur notre plaine maritime et laissa, en se retirant, de nouvelles criques en relation

avec l'Escaut : le *Dullaert* quittait le fleuve vers Calloo, formait, avec ses ramifications (dont le *Braakman* est un dernier reste), plusieurs îles, qui, aujourd'hui soudées, constituent la Flandre Zélandaise; ce bras de mer se jetait enfin dans une large baie, *het Lichaam der Zee*, qui se rétrécit bientôt par ensablement et devint le *Zwyn*. (Voir les « Etudes sur les transformations de l'Escaut », par E. Cambier, Bulletin de la Société royale belge de Géographie, année 1907.)

Une crique, appelée *Budavliet*, quittait le *Zwyn* près de l'Ecluse et faisait de Bruges un magnifique port naturel; c'est par là que d'innombrables caravelles, chargées des trésors du monde entier alors connu, apportèrent à Bruges cette prospérité inouïe, dont témoignent encore ses splendides monuments, et en firent le port le plus important de l'Europe septentrionale; un grand avant-port se forma à Damme, plus près de la mer, sur le *Budavliet*, que le fléau de l'ensablement altérait déjà et qu'il fallut plus tard canaliser.

Le *Zwyn* donnait également accès au port de Gand, par le *Lieve*, rivière qui fut aussi canalisée au XIII^e siècle et raccordée à Damme.

Une autre crique, sorte de lagune, exista longtemps le long de la mer, dont elle n'était séparée que par une étroite langue de sable, avec un chenal de communication à l'est : c'était donc un port naturel, dont les pêcheurs... et les pirates ne pouvaient



L'Escaut au XII^e siècle.

manquer de tirer parti. Ils fondèrent un village à l'extrémité est de cette langue de sable et l'appelèrent pour ce motif *Ostende*; à l'autre bout de la lagune, donc à l'ouest, s'établit le village de *Westende*.

Ce port de pêche acquit bientôt une grande importance, mais l'ensablement survint, la lagune disparut et les pêcheurs furent réduits à échouer leurs barques sur l'estran, comme, de nos jours, ceux de La Panne et de Heyst; le village, plusieurs fois inondé, dut se reconstruire à l'abri des digues, où l'on creusa plus tard un port artificiel.

Nisport, établi à l'embouchure de l'Yser, disputait à Ostende l'hégémonie de la pêche avec tant de vigueur que son « magistrat » décida d'armer, en 1474, une caravelle de guerre pour maintenir l'ordre au large, parmi les barques; fait piquant, les citoyens de la ville y faisaient même un *service militaire obligatoire*...

Cet ensemble de criques, d'un accès extrêmement dangereux pour d'autres que les pratiques de la côte, demeura, pendant tout le moyen âge, un vrai nid de pirates, aux mœurs barbares, mais marins dans l'âme et lous de mer dans toute l'acception du terme! Rien de plus facile que de recruter, dans un tel milieu, les éléments d'une flotte puissante... à condition de les discipliner! De là les « Jugements de Damme », série d'ordonnances qui constituent les fondements du droit maritime.

C'est du *Zwyn* qu'apareilla la flotte de Godefroid de Bouillon, sous le commandement de Guynemer, et nos marins prirent une part très importante dans le transport et le ravitaillement des Croisés.

Tantôt au service de tel prince, tantôt de tel autre, mais toujours en guerre, toujours au péril de notre mer du Nord, la plus mauvaise du monde, notre population maritime n'avait pas d'écale. (Voir « Les Corsaires Dunkerquois », par Henri Malo, et « La Marine de guerre belge », par L. Hennebicq.)

Les ducs de Bourgogne disposèrent ainsi d'une flotte considérable, dont le haut commandement appartenait régulièrement à un prince de la famille régnante, portant le titre d'Amiral de Flandre; il avait la juridiction générale sur la mer et jugeait notamment la validité des prises. Sous ces chefs suprêmes brillèrent les noms d'une pléiade de marins illustres autant qu'héroïques.

Le XV^e siècle fut l'ère des grandes découvertes, grâce à l'application nautique de la boussole et à l'invention de la navigation au plus près du vent, deux progrès essentiels, dont le premier permettait de se diriger en pleine mer et le second de faire voile en tous sens, même contre le vent (en zig-zag), et qui furent acquis tous deux vers l'an 1400; les marins pouvaient désormais s'aventurer très loin des côtes... avec des chances d'en revenir!

Tout le monde connaît les exploits merveilleux des Vasco de Gama, Colomb, Magellan et autres navigateurs exotiques, mais on sait fort peu chez nous qu'un Belge, Jacques de Bruges, découvrit les Açores en 1431 et qu'une colonie flamande s'y établit un peu plus tard, si bien que cet archipel s'appela longtemps *Îles Flamandes*. Lorsqu'on se rend compte de quelles grossières et lentes embarcations, de quels instruments rudimentaires, de quelles méthodes empiriques et erronées disposaient ces rudes navigateurs, on est pénétré d'admiration pour leur audace, leur ténacité, leur sens d'intuition et leur habileté nautique.

Cette brillante époque coïncida malheureusement avec l'ensablement irrémédiable du Zwyn : les waterings, toujours avides de conquérir de nouveaux *Polders*, endiguaient incessamment; les bras de mer, de plus en plus resserrés, entravaient la vitesse des courants de marée, le sable se déposant d'autant plus vite et, tour à tour, chaque crique se trouvait barrée par des digues, drainée à mer basse au moyen d'éclusettes et transformée en pâturages.

D'autre part, les eaux marines, rejetées vers le Honte, augmentaient notablement sa largeur et son tirant d'eau; en même temps, sur la côte désormais fixée, les *Dunes* commençaient à s'amonceler sous l'action du vent et fournissaient la protection d'une digue naturelle à notre plaine maritime.

Une grave conséquence, imprévue sans doute, de l'activité des waterings, fut donc l'embouteillage progressif de nos grands ports médiévaux : à Bruges et à Damme ne parvinrent plus que des barques de plus en plus petites, les riches marchands étrangers s'en allèrent à Anvers... C'en était fait de la *Venise du Nord* et la splendide cité s'endormit en pleurant sa puissance déchuë.

Mais si Anvers s'emparait ainsi des richesses de sa rivale, les ports côtiers ne perdaient rien de leur activité : Ostende et Nieuport envoyaient leurs barques de pêche jusqu'aux îles *Féroë*, l'Islande et même *Terre-Neuve*; leurs habiles marins sillonnaient toutes les mers.

Tout cela fut, hélas! anéanti par les guerres désastreuses des XVI^e et XVII^e siècles.

Le blocus presque ininterrompu de nos ports, par les armées et les flottes adverses, et notamment par les *Gueux de mer*, où servaient, de part et d'autre, de nombreux marins belges, les réduisit à une misère profonde et, malgré tous les efforts, notre industrie de la pêche ne s'en releva jamais plus!

Cette période troublée produisit cependant chez nous toute une floraison d'intrépides corsaires et forceurs de blocus, dont plusieurs furent illustres; citons les *Jacobsen*, *Colaert*, *Bart*, *Rombout*, *Janssen*, *Saus* et la multitude de héros anonymes qui combattirent à leurs côtés, sans parler des amiraux wallons émigrés en Zélande, qui fondèrent la grandeur maritime des Pays-Bas du Nord, ni de leurs adversaires aux grands noms belges, restés au service de l'Espagne; les blocus les plus resserrés ne pouvaient empêcher leurs sorties et leurs hardis coups de main! Flamands et Hollandais se firent une guerre sauvage et sans merci, déployant de part et d'autre tant de valeur et d'habileté nautique que l'Espagne fit appel à nos amiraux belges pour commander ses propres forces navales et les combla d'honneurs.

Ce fut aussi en 1569 que *Gérard Kremer*, savant géographe de Rupelmonde, connu sous le nom de *Mercator*, publia la première carte marine basée sur la projection cylindrique, système encore partout employé aujourd'hui, à cause de ses grands avantages pour la navigation.

En 1648, le fameux traité de Munster vint rétablir enfin la paix entre les Provinces-Unies et l'Espagne, mais ce fut, hélas! à nos dépens! La Hollande, dans sa haine rapace, obtenait la fermeture définitive des ports d'Anvers, Gand et Bruges, et cette clause vraiment criminelle resta en vigueur jusqu'à la Révolution française.

Ce ne fut pas tout encore : en 1662, ce fut au tour de la France de nous arracher le port flamand de Dunkerque, dont le génie de Colbert et de Vauban sut tirer un parti magnifique, tandis que l'Escaut nous était fermé et Anvers frappée à mort...

Colbert fit même si bien qu'il parvint à attirer à lui quantité de marins belges, désormais privés de leurs moyens d'existence. Jean Bart fut un Dunkerquois, petit-fils et neveu de corsaires flamands!

Nos armateurs, ruinés par ces désastres inouïs, furent longtemps à se remettre, mais ils s'avisèrent enfin qu'on avait oublié de fermer Ostende et Nieuport, dont la concurrence paraissait peu redoutable! Encouragés par l'arrivée à Ostende, en 1714, d'un navire français, qui y vendit fort cher une cargaison rapportée des Indes, ils sollicitèrent et obtinrent du gouvernement autrichien l'autorisation d'armer des navires pour commercer avec ces contrées lointaines, aux richesses fabuleuses; en juin 1715, un premier convoi mit à la voile. Le succès fut magnifique; aussi, dès l'année suivante, de nouveaux navires étaient lancés et cinglaient vers l'Orient.

Mais la « jalousie hollandaise », anglaise aussi, ne désarmait pas, et ce fut une belle fureur chez nos bons voisins! Le 15 novembre 1719, en pleine paix, un navire ostendais fut capturé de vive force, à son retour des Indes, par ordre des compagnies rivales!

Le capitaine belge, aussitôt débarqué, reprit la mer avec un autre navire, bien armé, emporta à l'abordage l'un des assaillants et rentra triomphalement au port avec sa prise...! Ce capitaine-là aurait fait un bon diplomate en 1920!

Les actes de piraterie se multiplièrent cependant, au point de rendre impossible la navigation commerciale; la guerre paraissait inévitable et il fut sérieusement question d'armer à Ostende une escadre de guerre. L'empereur Charles VI recula devant cette décision, mais la seule menace inspira des réflexions salutaires à nos voisins envieux, et bientôt, à leur grande colère, une flottille de huit navires appareilla d'un seul coup!

Charles VI conféra à la Compagnie des Indes un statut officiel en 1722, en lui fixant un capital considérable, qui fut couvert en vingt-quatre heures! Bel exemple d'initiative et de confiance que nous ont donné nos ancêtres, mais la protection impériale ne devait pas leur porter bonheur : une formidable coalition se forma, sous le nom d'*Alliance de Hanovre*, entre la France, l'Angleterre, la Hollande, la Suède et le Danemark, et tandis que nos courageux marins fondaient des comptoirs belges aux Indes et jusqu'en Chine, Charles VI, préoccupé surtout d'assurer la succession impériale à sa fille, consentait piteusement à suspendre la Compagnie d'Ostende pour sept ans, et bientôt à la supprimer pour toujours! Ce fut le coup de grâce pour notre valeureuse marine et un désastre terrible pour notre pays tout entier. (Pour plus de détails, voir « La Compagnie d'Ostende », par J. Crockaert.)

Joseph II parvint à rendre une certaine prospérité commerciale au port d'Ostende, en la déclarant « port franc », mais il tenta vainement de rétablir la liberté de l'Escaut et notre puissance maritime.

Il fallut la conquête française pour mettre à néant le traité de Munster, mais les guerres continuelles n'étaient pas faites pour favoriser le commerce d'outre-océan. Napoléon I^{er} voulut, en 1801, ressusciter Anvers, avec le projet d'en faire une grande base navale contre l'Angleterre : il fit creuser des bassins et aussi rouvrir la Bourse de commerce, mais les desseins des conquérants sont fragiles, d'autres que Napoléon l'ont éprouvé! Waterloo mit un terme définitif à cette carrière étonnante, mais nous gratifia d'une réunion boîteuse avec nos éternels concurrents, les Hollandais; au lieu d'aplanir les différends, cette véritable domination ne fit que les aviver et quinze ans de ce régime humiliant firent déborder la coupe : notre Révolution de 1830 vint « arracher l'Orange de l'Arbre de la Liberté », et l'année suivante, par suite de l'état de guerre persistant avec la Hollande, notre Régent se vit obligé d'improviser une petite marine militaire, composée de deux *brigantins* et de quatre *goélettes-canonnières*, dont les qualités nautiques laissaient fort à désirer; ces navires étaient montés par une compagnie de marins cantonnée à Burgh et rattachée au « bataillon de l'Escaut », recruté parmi les riverains du fleuve.

Cette flottille s'augmenta plus tard de petits navires de mer, la *goélette Louise-Marie*, le *brick Duc de Brabant* (notre plus



« Flibot » des corsaires belges (XVII^e siècle).

grosse unité!) et un aviso-cutter d'instruction; plusieurs navires de commerce regurent en outre un armement et un équipage militaires, afin de diminuer les frais.

Notre minuscule armée navale, malgré le dédain et l'hostilité qui l'entouraient, rendit cependant de grands services au pays, en allant montrer au loin son pavillon encore inconnu, en soutenant ses tentatives coloniales de l'époque, à *Santo-Thomas de Guatémala* (1842) et à *Rio-Nunez*, sur la côte de Guinée (1848); c'est à cette dernière occasion que la *Louise-Marie* et l'*Emma*, trois-mâts armés, prirent, en 1849, une part brillante à un combat de trois jours, livré aux indigènes de *Debocca*, en liaison avec deux corvettes françaises, dont les officiers offrirent un sabre d'honneur au commandant belge Van Haverbeck, en témoignage d'admiration pour la belle conduite de nos marins; ce combat avait pour objet de châtier des attaques répétées contre les factoreries françaises et belges.

Notre marine « militaire » fut chargée aussi d'assurer un service transatlantique (!) au moyen d'un vapeur, la *British Queen*, mais cette tentative incohérente ne réussit pas du tout et ne pouvait réussir.

Quelques-uns de nos officiers poursuivirent aussi de savantes études sur l'hydrographie de nos côtes et de l'Escaut, les courants de marée, etc., choses dont l'importance n'apparaît guère aux profanes; là, du moins, on les laissait dans leur rôle, par exception!

Dès 1849, découragés par d'incessantes vexations, huit de nos officiers répondirent à l'appel du gouvernement fédéral allemand et se chargèrent d'organiser sa marine militaire...! Leur enseignement ne fut, hélas! pas perdu pour nos ennemis actuels. Puisse la leçon n'être pas perdue pour nous!

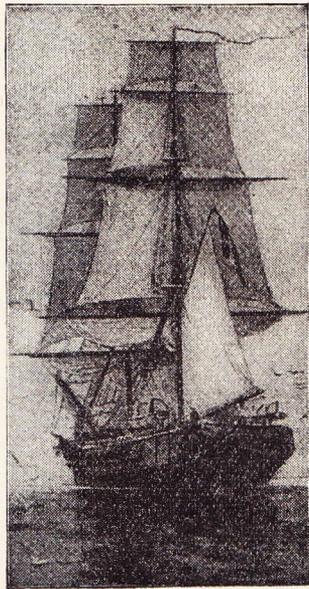
Notre vaillante flottille fut supprimée en 1862, toujours par souci d'économie, et pourtant elle coûtait si peu! Les tristes résultats de cette lourde sottise furent principalement l'insuffisance numérique et l'esprit d'indiscipline des marins belges, l'absence regrettable d'un corps d'officiers d'élite et, en un mot, l'incroyable désorganisation maritime qui sévit chez nous. (Voir « Pour notre marine et pour nos marins », par M. Hervy-Cousin.)

Quant au personnel de notre marine royale, il fut affecté au service de la ligne Ostende-Douvres et... du passage d'eau d'Anvers à la Tête-de-Flandre!

Quantum Quatumus... Nos jeunes pêcheurs, désormais astreints à un service insipide dans l'armée de terre, ne pouvaient qu'y perdre le goût de leur rude métier antérieur. Un gouvernement n'a pas toujours l'occasion de commettre des « gaffes » aussi remarquables, il est naturel qu'il ne l'ait pas laissée échapper!

Le traité fameux du 19 avril 1839, qui rétablit la paix avec la Hollande, nous donnait le droit de passage dans l'Escaut en temps de paix, moyennant des taxes de navigation qui nuisaient beaucoup au trafic d'Anvers; ces péages furent abolis par le traité du 12 mai 1863, négocié par le baron Lambermont, contre une indemnité de 17,141,640 florins. Cette fois, du moins, on avait vu large! (Voir « L'Escaut depuis le Traité de Munster », par A. Rotvaert.)

De la suppression des péages date la magnifique prospérité du port d'Anvers, qui alla sans cesse

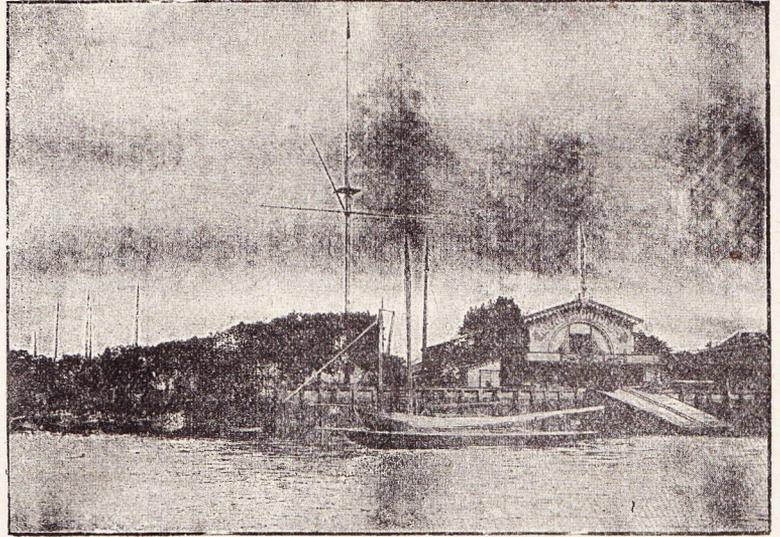


Le brick de guerre *Duc de Brabant*.

grandissant, malgré bien des erreurs administratives.

Vers 1860, l'attention publique se tourna enfin, sinon vers la marine, du moins vers le sport de l'aviron; l'engouement fut considérable et des clubs se fondèrent partout, en nombre tel qu'il serait fastidieux de les énumérer ici; mais, malheureusement, les compétitions de vitesse restèrent longtemps seules à retenir l'attention. Quoi qu'il en soit, ce furent surtout les rameurs qui se laissèrent tenter les premiers par l'attrait du yach-

ting à voile et fondèrent, à de longs intervalles, les quatre yacht-clubs que possède le pays : le Royal Yacht-Club d'Ostende (1853), le Royal Yacht-Club de Belgique (1889), le Yacht-Club de Gand, à Langerbrugge, et le Bruxelles Royal Yacht-Club (1906); de plus, un certain nombre de clubs d'aviron s'ad-



Le garage du R. Y. C. B. à Anvers.

(Cliché de « la Belgique Maritime et Coloniale ».)

joignirent une section de voile, et plus tard de yachting à moteur. Ici encore tout restait sacrifié aux régates, mais enfin c'était un grand pas en avant.

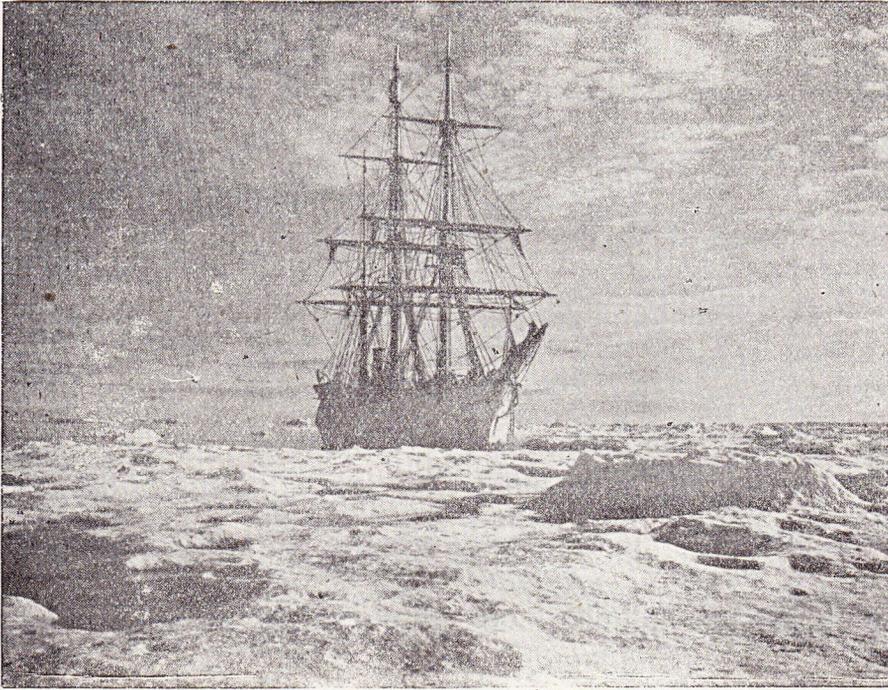
C'est sous les couleurs du R. Y. C. de Belgique qu'en 1897-1898, la célèbre *Belgica*, sous le commandement du lieutenant de marine Adrien de Gerlache, fit, dans l'Océan Glacial Arctique, la première expédition organisée avec une vraie méthode scientifique et osa risquer le premier hivernage sur la banquise; les ouvrages bien connus « Quinze mois dans l'Antarctique », par de Gerlache, et « Au pays des Manchots », par G. Lecoq, second de l'expédition, ont retracé les péripéties de cette campagne mémorable; en regard de l'insuffisance déconcertante des ressources, la moisson recueillie fut splendide, mais coûta la vie au lieutenant d'artillerie Danco et à un matelot norvégien (la pénurie de marins belges avait imposé à cette expédition nationale un équipage partiellement étranger...).

Pas à pas, l'idée maritime faisait son chemin, grâce à quelques exemples et à des conseils venus de haut; le roi Léopold II ne perdait pas une occasion, en effet, de pousser vers la mer nos « terriens » invétérés, avec cette clairvoyance qui fut si souvent incomprise; des revues spéciales appuyaient le mouvement avec vigueur et parfois même les journaux daignaient songer un moment à la navigation...! Tant et si bien qu'en 1903, l'Association Maritime belge, voulant améliorer la formation de nos officiers au long cours, décida la construction du fameux navire-école *Comte de Smet de Nayer*, trois-mâts carré de 3,050 tonnes, qui fut lancé et achevé en Ecosse, l'année suivante, non sans incidents suspects; il fit un voyage heureux à Valparaiso, mais au second départ il sombra sous voiles dans le Golfe de Gascogne, en avril 1906, au milieu de circonstances dramatiques et un peu mystérieuses : dix-huit cadets, plusieurs officiers et marins périrent dans le naufrage.

Malgré cette lugubre catastrophe, un autre navire, acheté aussitôt, prit le nom de son devancier et servit de stationnaire dans l'Escaut, tandis que le beau quatre-mâts-barque *Avenir* devint l'école navigante. (Voir Bulletin du T. C. B., 1914, p. 206.)

Cette institution, qui s'adresse aux jeunes gens de la bourgeoisie, produit des officiers plus instruits que les écoles de navigation de l'Etat installées à Anvers et à Ostende, mais elle ne s'occupe guère de former des matelots et maîtres, pourtant plus nécessaires encore. Ceux-ci sortent, en général, de nos familles de pêcheurs côtiers, abandonnant le dur métier paternel pour une vie plus facile; de là, une rapide décadence de notre pêche maritime, causée surtout par le défaut d'organisation : il n'existe pas chez nous, en effet, d'inspection sérieuse des navires au point de vue de leur navigabilité; aussi les armateurs acquièrent-ils souvent de vieux bateaux de rebut, qui prennent le large sans canot, bouées, feux réglementaires, ni caisse de secours, et n'offrent à leurs équipages que des installations révoltantes. Les

sinistres sont donc nombreux et les lois sur les accidents du travail, par une touchante prédilection de nos législateurs, n'existent pas pour les marins!!! C'est ce qu'on peut appeler un scandale.



La Belgica dans la banquise.
(Cliché de « la Belgique Maritime et Coloniale ».)

Devant la disparition progressive de l'apprentissage, plusieurs écoles de pêche se sont créées dans nos ports, et notamment l'Ecole des Mousses d'Ostende, qui n'a, d'ailleurs, pas atteint son but; enfin, notre Roi, alors Prince Albert, fonda, le 6 juillet 1906, la belle *Œuvre royale de l'Ibis*, pour recueillir les orphelins de pêcheurs, les élever convenablement et en faire de bons marins pour la pêche ou la marine; l'œuvre disposait d'un stationnaire à Breedene (Ostende) et de plusieurs chalutiers à voiles, à moteur et à vapeur. (Voir Bulletin du T. C. B., 1906, p. 294.)

Le 23 juillet 1907, le nouveau port de Bruges, son canal maritime et le grand port d'escale de Zeebrugge furent inaugurés par le roi Léopold II; malheureusement, les espérances fondées sur cet ouvrage cyclopéen ne se sont guère réalisées... A l'ensemble, qu'il n'était pas bien difficile de prévoir, se sont joints de gros mécomptes au point de vue de la clientèle, mise en défiance par des tarifs trop élevés et la difficulté de trouver du fret de retour en cet endroit désert. Anvers est donc resté le seul grand port du pays et l'un des premiers du monde, malgré la concurrence redoutable de Rotterdam; pour tout dire, la navigation étrangère a conservé une immense suprématie dans le trafic de nos ports et le peuple belge n'a pas encore compris quelle source de richesses il abandonne à ses concurrents en leur payant chaque année quelque 250 millions de francs en frais de transport maritime (avant 1914)!

Pendant la grande guerre de 1914-1918, notre magnifique littoral dut être abandonné à l'ennemi, qui se chargea de nous montrer comment on pouvait en faire une base navale inexpugnable! Tout le monde a vu les formidables batteries de côte et les abris de sous-marins à l'épreuve des bombardements qu'il a construits chez nous, repaire de ces engins infernaux qui ont mis nos alliés à deux doigts de la défaite finale!

Car on ne saurait trop le répéter : *la guerre s'est décidée sur mer!* Qu'il nous soit permis de le montrer.

Avant 1914, par le jeu de l'Entente Cordiale, qui pourtant n'engageait nullement l'Angleterre, la France avait concentré sa flotte de combat dans la Méditerranée et n'avait plus, pour barrer la Manche, que sa deuxième escadre légère (six croiseurs cuirassés, vieux, lents et faiblement armés; trois escadrilles de petits torpilleurs et trois escadrilles de petits sous-marins, pourvus de mauvais moteurs de surface).

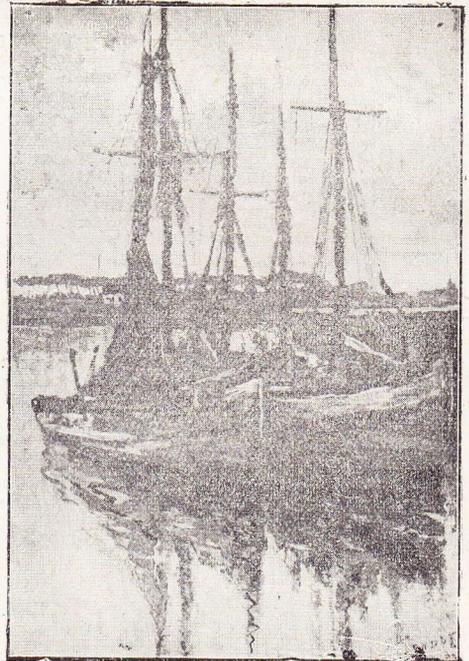
Pour sauver l'honneur, cette escadre partit occuper son poste, avec la conviction... qu'elle n'en reviendrait pas! Grâce à sa supériorité écrasante, la « Hochsee Flotte » allemande n'en de-

vait faire qu'une bouchée, bloquer la côte française et jeter à terre une armée de débarquement pour prendre nos alliés entre deux feux; en même temps, les flottes autrichienne et italienne devaient refouler l'armée navale française, très inférieure à leurs forces réunies, et couper la côte méditerranéenne de toute communication! Plus de renforts des colonies, pas de ravitaillement, c'était la mort sans phrase...

Fort heureusement, l'intervention immédiate de l'immense marine britannique et la neutralité italienne vinrent bouleverser ces plans savamment conçus : du coup, l'assiégeant devenait assiégé, les coiseurs boches, pourchassés partout, disparaissaient bientôt de la surface des mers, beaucoup de ses navires marchands étaient capturés et passaient à notre service; cependant les croiseurs *Göben* et *Breslau* purent se défugier dans les eaux turques, et relevant ainsi le prestige allemand, entraînaient la Turquie dans la guerre. Quant aux formidables cuirassés et croiseurs de bataille de la « Hochsee Flotte », ils avaient affaire cette fois à trop forte partie et jamais ils ne purent accepter de combat décisif, jusqu'à la honteuse reddition. L'Autriche, isolée, pouvait bien moins encore.

La seule arme maritime qui restât à la disposition de nos ennemis était le sous-marin et bien vite ils comprirent le terrible parti qu'ils pouvaient en tirer, en développant leur puissance offensive et leur rayon d'action; ils les dotèrent donc de canons lourds et de dispositifs de mouillage de mines; méprisant d'ailleurs tout scrupule d'humanité et toutes les traditions chevaleresques de la marine, ils entamèrent cette œuvre monstrueuse de destruction et de massacres impitoyables, qui seront à tout jamais la honte du nom allemand. Il est incontestable

qu'elle n'en reviendrait pas!



Barques de pêche à Nieuport.
(D'après un tableau de Londot.)

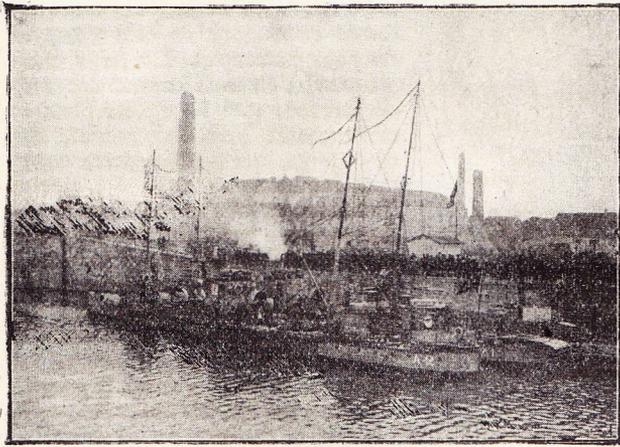
que cette piraterie d'un nouveau genre mit en péril extrême le ravitaillement de nos alliés, leurs continuels transports de troupes, voire leurs convois de blessés, que les insignes de la Conven-

tion de Genève ne protégeaient en rien. (Voir « Quatre ans de guerre sous-marine », par le C^e E. Védél, Paris.)

L'Amirauté britannique, avec l'aide de la France, eut grand-peine à parer ce coup aussi terrible qu'inattendu : en même temps qu'on armait de canons tous les navires de commerce et qu'on instruisait leurs servants, il fallut réquisitionner d'innombrables yachts, chalutiers, bateaux de pêche, les armer d'artillerie à tir rapide, les équiper en dragueurs de mines, les doter de la télégraphie sans fil, inventer des obus pénétrant sous l'eau, des bombes sous-marines, des appareils d'écoute permettant de déceler de loin et de localiser le bruit des hélices, élaborer enfin toute une tactique de combat, combinée avec l'action des hydroplanes et dirigeables de marine; grâce au nombre énorme de ses hommes de mer et à la rapidité unique de ses constructions navales, l'Angleterre put mener à bien ce nouveau travail d'Hercule, et après trois ans d'efforts désespérés, la défense prit enfin l'avantage sur l'attaque; les convois de navires, encadrés de petits bateaux armés en guerre, éclairés par des observateurs aériens, devinrent presque inabordable pour les U-boots, qui ne pouvaient plus montrer le bout de leur périscope, ni même s'approcher en plongée, sans être à l'instant criblés d'obus et de bombes : la piraterie sous-marine était vaincue!... (Voir « La Marine française pendant la grande guerre », par Clerc-Rampal, Paris.)

C'est ainsi qu'en 1918, l'armée américaine put traverser l'océan sans perte notable et venir achever l'adversaire à bout de ressources.

Nos marins ont pris une part, nécessairement modeste, dans cette lutte de géants, soit en patrouillant sans cesse à bord des



Les torpilleurs belges.

chasseurs de sous-marins, soit simplement en faisant leur métier de navigateurs au service de la grande cause, à travers tous les périls.

Gloire leur soit rendue, car ce labeur obscur et ingrat a coûté la vie à 320 d'entre eux — un tiers de leur nombre total! Il faut que la grandeur de leur sacrifice soit désormais reconnue, car ils se sont montrés les dignes descendants de nos grands hommes de mer du XVI^e siècle et leur exemple prouve, comme celui de nos soldats, que le sang belge est toujours ardent!

Notre flotte marchande, si minuscule déjà, a perdu plus que la moitié de son effectif, mais, hâtons-nous de le constater, l'épreuve a galvanisé les énergies, car ces pertes énormes sont aujourd'hui presque réparées!

D'autre part, grâce à l'initiative et à l'activité de M. Léon Hennebicq, président de la Ligue Maritime belge, notre pays possède à nouveau une petite marine militaire, formée de torpilleurs abandonnés par l'ennemi, et dont les cadres se sont formés dans la marine française, au feu de la grande guerre. Puisse notre marine nationale jouir enfin de la considération qui lui est due, puisse le pays lui accorder les ressources dont elle a besoin!

Il ne saurait être question, bien entendu, pour la petite Belgique, d'entretenir une flotte cuirassée, mais la récente guerre n'a-t-elle pas, précisément, mis en lumière l'efficacité remarquable des petites unités, sous-marins, dragueurs de mines, chasseurs et autre « poussière navale », alors que les citadelles flottantes se voyaient immobilisées derrière des amoncellements d'estacades, barrages, chaînes et filets, avec leur armement effroyable et leurs milliers d'hommes d'équipage...? Le temps des corsaires est revenu; seulement, au lieu de naviguer sur la mer, ils naviguent dessous...!

Il nous reste à conclure : la Belgique se trouve à un tournant de son histoire, son avenir sera ce que nous le faisons aujourd'hui. Sans une forte marine marchande, notre relèvement est compromis, notre commerce et notre ravitaillement sont à la merci de la politique étrangère, et d'amères expériences nous montrent que nous ne devons compter que sur nous-mêmes.

Mais pas de forte marine marchande sans une petite marine militaire, pour faire respecter le pavillon, défendre les convois, assurer les liaisons, instruire les équipages, former les cadres, multiplier les carrières maritimes, leur assurer une juste considération.

Il est trop triste pour notre pays d'avoir dû refuser plusieurs navires récupérés sur l'ennemi, faute d'équipages à placer à leur bord, et cela quand il doit importer d'énormes quantités de marchandises au moyen de navires étrangers! Il faut que cela cesse, que la propagande maritime devienne plus ardente que jamais, que notre jeunesse s'habitue à regarder au loin et se familiarise avec les sports nautiques, notamment par la voie du sea-scouting, que nos administrations se modernisent, montrent du zèle et de la compétence, que l'avenir et la sécurité du marin soient garantis, que les règlements de nos ports se simplifient et s'unifient, que les travaux de restauration ou d'achèvement soient poussés avec vigueur! S'il y a des incapables, qu'ils s'en aillent, et que les paresseux soient secoués!

Car le pays est en danger et le sabotage est un crime.

C. VANDERMEER,

Commissaire nautique des B. P. B. Sea-Scouts.

Automobilisme

L'automobile à hélice.

Un de nos membres dévoués et distingués (il n'y en a pas d'autres au T. C. B.) nous signale un nouveau genre d'autos dont il a vu la représentation au cinéma. C'est une auto actionnée, comme un avion, par une hélice, placée à l'avant. Elle consomme très peu d'essence, passe par les rues les plus étroites (ce que font, du reste, toutes les autos, lorsqu'il y a largeur suffisante); enfin, ce serait presque l'idéal. Il nous fait l'honneur de nous demander un avis, que voici :

L'invention n'a rien de nouveau, elle remonte à quelques années avant la guerre. Elle est ingénieuse, mais...

A-t-on songé à la poussière que va soulever une hélice tournant à 1,800 ou 2,000 tours à la minute? Il est bien évident qu'en quelques secondes l'appareil disparaîtra dans un nuage. Evidemment, en y ajoutant une boîte pour recueillir la poussière, ce serait peut-être un *vacuum cleaner* excellent pour nos rues et nos routes.

Mais aussi quel danger en cas d'éclatement de l'hélice, ce qui peut arriver! Quelle puissance destructive des gens et des choses se trouvant à proximité!

Un grand avantage, c'est une usure bien moins considérable des bandages, puisque les roues ne sont plus motrices.

Conclusion : ne rien conclure avant d'avoir vu la nouvelle auto à hélice, en réalité, et non en reproduction.

Ce sera tout au moins intéressant et neuf pour nous.

La circulation automobile et les cyclistes.

Nombreuses sont les plaintes au sujet du sans-gêne de certains conducteurs d'automobiles qui, bien que les cyclistes qu'ils croisent ou dépassent tiennent leur extrême-droite, les forcent, en les serrant outrageusement, à descendre sur le bas côté de la route, plein de boue ou d'ornières séchées, si dangereuses pour ceux qui circulent à vélo.

Passé encore, quand une auto dépasse un cycliste, de voir ses occupants se tordre en le voyant disparaître dans un nuage de poussière. Mais il est inadmissible que le malheureux soit obligé de se garer sur un terrain non vélocéable à cause de la brutalité de certains conducteurs, qui s'imaginent peut-être qu'il y a mauvaise volonté de la part du cycliste parce que ce dernier ne cède pas toute la route.

La bicyclette est-elle, oui ou non, reconnue comme un véhicule et le cycliste qui la monte a-t-il droit pour circuler sur les routes à 1 m. 50 de large, comme en France?

Telles sont les observations que formule une de nos gloires cyclistes, notre champion Robert Protin, *noss' Robert*, comme on dit à Liège. Nous nous joignons à lui pour demander aux motoristes dignes de ce nom — ils ne sont pas tous chauffards — de se conduire vis-à-vis des usagers de la route en gentlemen.

Ce n'est pas parce qu'on a quatre roues qu'on a le droit de contrarier les modestes à deux roues. La voie publique est à tout le monde. C'est donc à tout le monde, sans exception, qu'il appartient d'en user avec la courtoisie, qui est l'apanage des peuples bien élevés. Et notre pays ne voudra pas s'exposer à ce reproche sanglant adressé aux Boches : « De la Kultur, mais pas d'éducation! »

H. C.

TOURING-CLUB DE BELGIQUE

SIÈGE SOCIAL :
13, rue du Congrès ;
BRUXELLES

XXVI^e ANNEE. — N^o 7
1^{er} AVRIL 1920.



SOCIÉTÉ ROYALE SOMMAIRE DU BULLETIN OFFICIEL

Chroniques documentaires. — La Frigo (Victor Soyer)	145
L'art et le tourisme (Louis Farges)	150
Notions d'archéologie préhistorique, belgo-romaine et franque à l'usage des touristes (suite) (Bru de Loë)	153
Le Jordaens de Dixmude (Sylvain De Flandre)	158
Notre passé maritime (C. Vandermeer)	159
Automobilisme (H. C.)	163
Le monument au caporal Trésignies, le héros de Pont-Brûlé (Léon Ryck)	164
Panonceaux et écussons	165
Le nouveau siège social du Touring Club (Georges Leroy)	166
L'assemblée générale statutaire à Hasselt	165
Bibliographie (Victor Soyer)	167
Variétés	167

Adresser tout ce qui concerne la rédaction à M. Georges LEROY, vice-président, rédacteur en chef du Bulletin officiel, au siège social.

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.