

Gaede (1), 2 contremaîtres de manœuvre, 2 quartier-maîtres, 1 contremaître charpentier, 1 matelot charpentier, 1 matelot calfat, 1 voilier, 1 cambusier, 1 coq, 10 matelots de 1^{re} cl., 12 de 2^e cl., 20 de 3^e cl. et 6 mousses. Mais le 18 août, en rade d'Anvers, Van den Broecke fut remplacé par l'enseigne Swarts; Perlau avait déjà fait l'objet d'une mutation et avait rejoint la division de l'Escaut; Pougin reçut, à la dernière minute, l'ordre de s'embarquer.

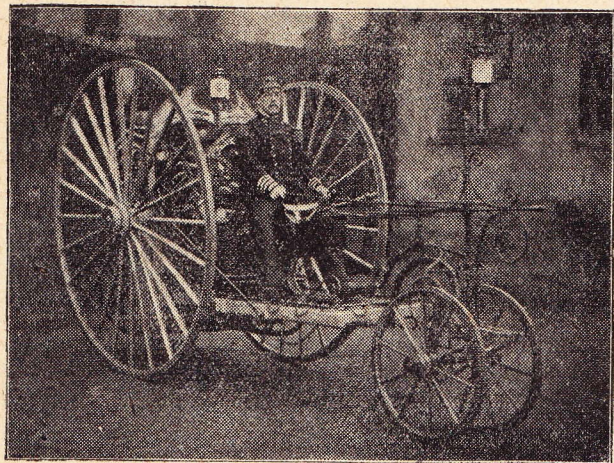
L'Emmanuel termina sa croisière le 29 juillet 1847.

Il paraîtrait qu'à la fin de l'année 1846, l'Ambiorix repartit pour le Chili, dans les mêmes conditions; la matricule des officiers est muette sur ce point.

Enfin, le 23 décembre, le Macassar commença son quatrième voyage vers Singapour, sous la direction du lieutenant de vaisseau Hoed. L'état-major comprenait en outre l'enseigne Tielemans, second, les aspirants Sinkel et Delcourt, le docteur Reiss et l'écrivain d'administration Wouwermans; le personnel comptait au total une cinquantaine d'hommes : officiers, sous-officiers, matelots et mousses, nombre inférieur à celui des précédentes expéditions; encore avait-il fallu engager quelques marins étrangers, du commerce, éléments indisciplinés, qui suscitèrent mille ennuis dans la suite.

Le navire avait beaucoup trop souffert déjà; il avait été constaté à Sourabaya qu'il fallait en renforcer la membrure, mais on passa outre, malgré les réserves formulées par écrit par Hoed. Ce fut une imprudence payée chèrement dans la suite.

La campagne commença sous de fâcheux auspices, qui durent impressionner les marins, enclins à subir l'influence des présages. Des camarades restant à terre étaient venus présenter leurs



Le lieutenant de vaisseau Perlau sur son mégapodium.
(Musée royal de l'Armée.)

souhaits aux partants et le givre ayant couvert l'embarcation, l'aspirant Olivier tomba dans l'Escaut en débarquant dans le canot qu'il avait amené; Michel, qui l'accompagnait, parvint, malgré l'obscurité et le courant, à le sauver d'une mort certaine; deux jours plus tard, la rivière se couvrant de glaces, le voilier dut rentrer au bassin; enfin, quelques instants avant de lever l'ancre, un jeune matelot tomba du petit hunier et se tua...

Batavia fut atteint le 20 avril 1846. On y déchargea les marchandises consignées pour Java, puis on fila vers Singapour, laissant à Batavia le maître d'équipage, subitement frappé de paralysie du côté droit et de la langue par suite d'un épanchement au cerveau. C'est le premier vide qui se produisit dans l'équipage; ces vides se succédèrent au point de réduire l'effectif de deux cinquièmes, ce qui rendit les manœuvres plus pénibles et plus lentes.

Le 20 mai, dans le détroit de Riouw, le Macassar faillit être, comme le Charles, attaqué par plusieurs grandes embarcations pirates. Heureusement, une patrouille de vapeurs de guerre hollandais survint à point pour leur donner la chasse et Singapour put être gagné sans entraves.

Le restant de nos produits emportés y fut mis à terre et remplacé par de l'étain, du bois de sapan, de la canelle, du gin-

gembre, etc., à destination d'Anvers. Dès le 6 juin, l'on put refaire voile pour Batavia, où la cargaison devait être parfaite. Mais les vents étant contraires et la navigation fatigante et dangereuse dans ces parages, le Macassar, refusant de virer, faillit s'échouer; il fallut au personnel insuffisant douze jours d'efforts pour traverser le détroit de Riouw, qu'on n'avait mis qu'un jour à franchir précédemment.

A Batavia, nouvelle déception : on ne parvint pas à trouver une cargaison de retour, qu'il fallut aller chercher à Samarang, où l'on se procura enfin 2,000 sacs de café et du rotting. Mais cette satisfaction, qui permet de songer au retour, est gâtée : Wouwermans est atteint du typhus, on le transporte à l'hôpital militaire du port, où il meurt une semaine plus tard. Il fut enterré dans le cimetière de cette ville.

Pour comble de malchance, les marins étrangers embarqués à Anvers sèment l'indiscipline et se révoltent, prétendant ne point être soumis aux lois militaires; profitant de l'absence du commandant, retenu à terre, ils s'ameutent contre M. Delcourt, de garde, bien que malade, et veulent lui faire un mauvais parti. Heureusement, Sinkel, attiré par l'algarade, s'empare d'un aspect et parvient à tenir les mutins en respect, puis, ayant appelé les sous-officiers, il leur fit administrer à chacun une douzaine de coups de garette. Ils cherchèrent à se venger en sabotant les manœuvres au cours de la traversée, mais ils finirent par être mis complètement à la raison.

De Samarang à Batavia, c'est-à-dire en trois jours, un cuisinier et le maître d'hôtel furent encore enlevés par le typhus. A Batavia, un Suédois, matelot auxiliaire, disparut et fut porté déserteur; on le retrouva en cours de route dans la réserve aux provisions, où ce glouton s'était fait enfermer pour satisfaire son appétit démesuré.

Bientôt il fut constaté combien on avait eu tort de ne pas tenir compte des sages avis de nos marins : si le Macassar ne coula point bas, en revenant, peu s'en fallut. On dut s'arrêter à Port-Louis (île Maurice) pour mettre le bâtiment en réparation, opération longue et onéreuse, renforcer la carène, remplacer des pièces; la voie d'eau, qui ne cessait pas d'inquiéter l'équipage, provenait de ce que le navire, vieux déjà et ayant beaucoup fatigué, ayant été insuffisamment remis en état après l'accident du précédent voyage, se trouvait en quelque sorte disloqué.

La mauvaise fortune s'obstine à ce bord, le typhus y reparait sans cesse; de Batavia à l'île Maurice, plusieurs hommes moururent et durent être confiés aux flots; le second maître fut bientôt également enlevé. Par suite des décès et des accidents survenus, le personnel a l'imagination frappée, se figurant qu'un mauvais sort est jeté sur le voilier, ses membres cherchent à le quitter; comme, en outre, les enrôlements pour les navires se font à des prix élevés à Maurice, la désertion prend des proportions graves : quatorze hommes s'en vont ainsi, ce qui, avec les sept morts, réduit considérablement l'équipage.

Après une relâche de soixante-dix jours, l'ancre peut être levée. La remise en état du bâtiment a coûté 110,000 francs!

Passé Sainte-Hélène, il fallut encore essayer quelques ouragans terribles qui démantibulèrent la carcasse; tant bien que mal l'on parvint à fermer les ouvertures qui se produisaient. Aussi le soulagement fut-il réel lorsque, le 13 mars 1848, on mouilla devant Anvers.

La révolution de février venait de s'accomplir à Paris, les conséquences allaient en être vivement ressenties par notre Marine, décidément condamnée à subir tous les contre-coups de toutes les fantaisies du sort.

(A suivre.)

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



La Région de l'Yser

Il y a six ans à peine, ce nom : l'Yser, évoquait l'image du plus humble des fleuves cheminant à travers les plus verdoyantes des campagnes; aujourd'hui, ce nom immortel s'attache au flot entre tous glorieux, à la contrée entre toutes désolées.

Nul coin de Belgique ne fut aussi profondément ravagé par la Grande Guerre; nul non plus ne connut, au cours des âges, des fortunes aussi diverses.

Une sorte de fatalité historique prédestinait l'Yser à son rôle de barrière : déjà les légions romaines ne le franchirent qu'après de longs et pénibles efforts. La région n'était alors, nous dit César dans ses « Commentaires », qu'une suite de marécages submergés à chaque marée haute; un bras de mer, formant une île assez vaste, s'avancait profondément dans les terres, près de l'estuaire du fleuve.

Vers le V^e siècle, ce bras de mer se retira, découvrant, le long de la plage et de l'Yser, une large étendue de terrain sablon-

(1) Gaede, H.-N., né à Liège le 13 janvier 1821, fut commissionné chirurgien sous-aide de marin le 9 juillet 1846 et accompagna l'Emmanuel du 16 septembre 1846 au 29 juillet 1847; il retourna à bord de ce navire du 8 septembre 1847 au 10 septembre 1848. Il démissionna le 23 octobre de l'année suivante.

neux et stérile. Il fallut plus d'un siècle, selon Cuvier, pour retenir sur ce sol les limons d'alluvion et leur donner la fixité nécessaire à la végétation. Mais ces terres d'alluvion elles-mêmes étaient inondées à chaque marée et restaient, par conséquent, impropres à la culture : elles formaient ce qu'en Flandre on appelle « schooren ». Dès le haut moyen âge, les riverains de l'Yser s'efforcèrent de convertir les schooren en « polders », c'est-à-dire en terres arables. Sous la direction des seigneurs féodaux et des abbés, les serfs établirent sur les rives des endiguements successifs et un important système de drainage.

A l'époque des communes, l'assèchement et la surveillance des « polders » furent confiés à des gildes agricoles, les « water-ringes », qui, dès 1150, possédèrent des chartes établissant leurs droits et privilèges. Ces organismes se conservèrent presque sans modification jusqu'à nos jours ; grâce à leur vigilance, le bassin de l'Yser était devenu d'une incomparable fertilité : la richesse du sol y était telle que celui-ci n'avait jamais besoin d'amendement.

L'établissement de ports maritimes et fluviaux favorisa, dès l'origine, l'essor économique de la contrée. Au X^e siècle, il existait déjà, à l'embouchure du fleuve, un havre renommé, *Lombartzyde*, dont la fondation remonte, dit-on, aux migrations des Lombards.

Vers le XII^e siècle, à la suite de l'ensablement de l'estuaire et de la déviation vers le sud du cours de l'Yser, Lombartzyde fut séparé de la mer. On créa alors (1160), près du village de Santhoven, un « novus portus », *Nieuport*, qui hérita de la prospérité de sa voisine. Celle-ci, tombée au rang de bourgade agricole, perdit, en 1414, son droit de franche cité.

C'était, en revanche, l'époque prospère entre toutes pour Furnes, Dixmude, Nieuport, Ypres, qui élevaient leurs hôtels de ville, leurs églises et leurs halles, et voyaient affluer dans leurs ports les céréales, les laines, les draps. Le règne de la maison de Bourgogne marqua l'apogée de leur puissance.

Mais dès l'année 1600, le fléau des guerres civiles et des dominations étrangères s'abattit incessamment sur elles : tour à tour

fortifiées et démantelées, prises et reprises par les Espagnols, les Autrichiens, les Français, dévastées, saccagées, dépeuplées, les riches cités d'autrefois n'étaient plus, au début du XIX^e siècle, que des bourgs assoupis et déserts.

Une chose du moins demeurait : la fécondité du sol. Grâce à elle et au retour de la liberté, l'abondance et le bonheur étaient revenus aux rives de l'Yser. Dans les campagnes luxuriantes, aux routes bordées d'ormes, de peupliers ou de saules, les moulins gesticulaient gaiement au vent de mer ; les villages souriaient au passant, dans la fraîcheur de leurs maisonnettes aux couleurs vives, et les villes silencieuses miraient aux canaux dormants les arabesques des pignons dentelés et des campaniles gothiques.

Hélas ! la Grande Guerre vint... Et les digues, si patiemment élevées, furent rompues, les terres, si durement conquises, furent submergées, les vestiges du passé, si pieusement gardés, furent réduits en cendres. Et la plaine elle-même, la plaine ne fut plus qu'un immense ossuaire, où les « jass » de Wallonie et de Flandre, les « poilus » de la République et les « tommies » du maréchal French allèrent rejoindre, dans leur immuable sommeil, les mercenaires de César, les dragons de Louis XIV et les grognards de Napoléon...

Aujourd'hui, de tous les points du monde, les pèlerins affluent vers l'Yser : ils s'acheminent par les routes défoncées, à travers les cendres et les pierrailles, les mares verdâtres et les floraisons lacustres, vers les tours évidées des cathédrales, qui furent les autels du grand sacrifice humain, vers les ruines des métairies flamandes, aussi augustes que celles de l'Acropole.

Déjà, les saisons et les mousses enveloppent de beauté les murs calcinés. Mais Ypres et Dixmude, Nieuport et Lombartzyde se relèveront-elles, aussi jolies, aussi séduisantes que jadis ? Et combien de temps faudra-t-il pour que les épis refléussent sur la plaine de désolation, pour que la joie rayonne à nouveau aux foyers dévastés ? Des mois, des années, des siècles peut-être...

SYLVAIN DE FLANDRE.

Pour la défense de la forêt de Soignes

Une commission a été instituée récemment par M. le Ministre de l'Agriculture sous le nom de « Commission consultative de la Forêt de Soignes ». Elle vient de tenir sa première réunion le jeudi 24 juin.

Arrivant au lendemain de la Fête de l'Arbre, cette réunion est significative et nous en remercions M. le ministre Ruzette, qui, dans ses discours aux cérémonies des 30 et 31 mai, a montré l'importance qu'il attache à l'intégralité de la forêt de Soignes. Si nous ne nous trompons, le Ministre veut étayer ses bonnes intentions de toute la puissance de l'opinion publique et notamment les faire bénéficier de la grande voix du Touring Club, dont il a appelé deux délégués dans la commission consultative.

Notre appui ne lui manquera pas. Nous aiderons notre excellente Administration des Forêts à défendre contre tous les assauts le massif touffu qui encercle si magnifiquement le sud de la capitale.

Dès la première séance, deux assauts ont été livrés à la forêt de Soignes. L'armée demandait place pour un dépôt de munitions, — oh ! pas grand-chose, une cinquantaine d'hectares au plus ; la Société des Courses sollicitait le renouvellement des baux des hippodromes de Boitsfort et de Groenendael, ainsi que de la piste d'entraînement voisine de l'arboretum de Groenendael.

La commission a exprimé d'abord le vœu que l'autorité militaire recherchât, de concert avec l'Administration des Eaux et Forêts, un autre emplacement pour les centralisations de munitions. Il ne manque pas, — malheureusement, — autour de Bruxelles, à Hal, à Stockel, à Vosseme, de larges étendues boisées que les Allemands ont ravagées. Elles offriraient un abri très sûr aux dangereux dépôts, et on trouverait à cette solution un avantage de plus au point de vue forestier :

la reconstitution assurée de ces espaces, naguère pourvus de si beaux arbres.

Certes, les membres de la commission entendent le patriotisme tout comme d'autres. Ils comprennent parfaitement que chaque corps d'armée doit avoir à sa portée, c'est-à-dire à une dizaine de kilomètres, en cas d'alerte, ses munitions ; que les matières explosives doivent de toute nécessité être isolées et qu'il est éminemment dangereux de les conserver dans les villes. Mais est-il indispensable pour cela de jeter son dévolu sur cette pauvre forêt ? qu'on finirait par raser avec les plus louables considérations qu'on puisse imaginer : sanatoriums et hygiène, hippodromes et race chevaline, munitions et salut de la patrie.

Venons-en aux baux de la Société des Courses. Sur la proposition de M. J. Massart, la commission, à une majorité de six voix contre cinq et trois abstentions, s'est prononcée contre le renouvellement des trois baux. M. Massart se plaçait au point de vue non seulement des intérêts de la sylvie, mais également à celui de la moralité publique. Cette dernière considération, à notre avis, n'était pas du ressort de la commission. Nous ignorons jusqu'à quel point elle a influencé le vote de la majorité. Mais nous étant trouvé dans la minorité, nous croyons devoir, comme nous l'avons fait en séance, expliquer notre vote : bien que partisan de la libération totale de la forêt, nous aurions voulu voir la commission tolérer le maintien du champ de courses de Boitsfort, parce que, d'abord, il constitue par son ancienneté une sorte de droit acquis ; ensuite parce que le ministre nous demandait une simple consultation et non une décision, et que donner un avis qu'on sait n'avoir pas de chance d'être suivi est laisser le consultant sans guide et courir le danger de le voir choisir une solution qu'il aurait été préférable d'éviter.

E. S.

TOURING-CLUB DE BELGIQUE

SIÈGE SOCIAL :
13, rue du Congrès
BRUXELLES

XXVI^e ANNEE. N° 13
1^{er} JUILLET 1920



SOMMAIRE DU BULLETIN OFFICIEL

Chroniques documentaires. — Le sucre rare (suite) (Victor Soyser)	289
La question de l'essence (Charles Duvivier)	292
L'Olympiade d'Anvers (John Lange-nus)	294
La marine de guerre belge (L. Leconte)	295
La région de l'Yser (Sylvain De Flandre)	299
Pour la défense de la forêt de Soignes (E. S.)	300
Notions d'archéologie préhistorique, belgo-romaine et franque (suite) (Baron de Loë)	301
Poilvache (Jules Bourguignon)	305
Le front belge en car-automobile (G. Leroy)	305
Dans la vallée de la Lesse (V. Bar-thélemy)	306
Les gares fleuries (A. Jacob)	306
Assemblée générale, le 27 juin, à Hasselt	307
Les difficultés de construction des routes en Chine (Everard Thompson)	310
Pour la visite du champ de bataille (A. Jacob)	310
Visite du camp d'Ebenboorn (G. Leroy)	311
Excursion collective (E. S.)	312
Variétés	312

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. 9163), 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 ravée de la photographie, tant à la Grotte de Han qu'à celle de Rochefort.